



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA  
INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES  
"ALFONSO VÉLEZ PLIEGO"

DOCTORADO EN ESTUDIOS SOCIOTERRITORIALES  
TERMINAL EN PATRIMONIO CULTURAL Y TURISMO

**El paisaje patrimonial de la ruta cultural del Ferrocarril San Rafael y Atlixco.  
Estudio socioterritorial para la resignificación de un patrimonio en riesgo.**

TESIS PRESENTADA PARA OBTENER EL GRADO DE DOCTORA EN ESTUDIOS  
SOCIOTERRITORIALES CON OPCIÓN TERMINAL EN PATRIMONIO CULTURAL Y  
TURISMO.

PRESENTA:

LIZBETH CELAYA VARGAS

MATRÍCULA: 220560539

CVU: 1034057

PUEBLA – ABRIL – 2024

DIRECTORA DE TESIS: DRA. MARÍA TERESA VENTURA RODRÍGUEZ

CODIRECTOR DE TESIS: DR. MARIANO CASTELLANOS ARENAS

ASESORA METODOLÓGICA: DRA. CITLALLI REYNOSO RAMOS

ASESOR TEMÁTICO: DR. CARLOS MONTERO PANTOJA

ASESORA EXTERNA: DRA. AMAYA LARRUCEA GARRITZ

## ÍNDICE

Agradecimientos .....	5
Lineamientos Sistema Nacional de Posgrados .....	7
Introducción. Horizonte primario de la investigación .....	14
<b>CAPÍTULO 1. Estado del Arte. Miradas diversas en el sendero construido hacia el paisaje y los caminos de hierro .....</b>	<b>27</b>
1.1. Cultura y patrimonio ferroviario .....	29
1.2. Valoración, resignificación y salvaguarda del patrimonio ferroviario, las claves necesarias para la activación social y comunitaria del paisaje patrimonial de una ruta ferroviaria .....	32
1.3. Memoria colectiva y estudios del paisaje.....	37
1.4. Estudios del Paisaje: paisaje cultural, patrimonial y los paisajes ferroviarios .....	39
1.5. El Ferrocarril San Rafael y Atlixco.....	42
1.6. Marcos referenciales, rumbo a nuevos escenarios .....	43
<b>CAPÍTULO 2. Marco Teórico. La travesía de la memoria, hacia la comprensión crítica del paisaje patrimonial .....</b>	<b>45</b>
2.1. El paisaje patrimonial desde la teoría crítica: definiciones esenciales .....	48
2.2. Enfoque socioterritorial, el paisaje de una ruta cultural ferroviaria .....	56
2.3. Paisaje patrimonial y memoria colectiva.....	59
<b>CAPÍTULO 3. Memorias sobre rieles y la investigación del paisaje patrimonial - Metodología y Modelo metodológico para la investigación de Paisajes Patrimoniales.....</b>	<b>67</b>
3.1. Unidad de Paisaje; el tendido de vía como elemento estructurador de una ruta cultural ferroviaria .....	69
3.2. Dispositivo Metodológico Etnogeografía 2.0 .....	80
3.3. Modelo Metodológico de Investigación de Paisajes Patrimoniales .....	84

<b>CAPÍTULO 4. El arribo del ferrocarril que forjó un paisaje. La Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Ubicación Histórico-Geográfica.....</b>	<b>98</b>
4.1. Concepción: el contexto que dio a luz a la Compañía del FC-SRyA.....	99
4.2. Irrupción del Tendido de Vía y la Infraestructura de la Compañía del FC-SRyA.....	103
4.3. La Revolución Mexicana y el FC-SRyA.....	124
4.4. Una Serie de Eventos Desafortunados, el Término de la Vida Activa del FC-SRyA y su Paulatino Abandono .....	126
<b>CAPÍTULO 5. Ferroaficionados de México División Puebla: Memoria, Custodia y Socialización del Paisaje Patrimonial del Ferrocarril San Rafael y Atlixco .....</b>	<b>132</b>
5.1. Los Ferroaficionados, Gestores Ciudadanos del Paisaje Patrimonial Ferroviario .....	133
5.2. Los Elementos y Fenómenos que Constituyen al Paisaje Patrimonial de una Ruta Cultural Ferroviaria, el FC-SRyA .....	141
5.3. Memoria y olvido, la pérdida del tendido de vía y su consecuente activación y resignificación en la Memoria Colectiva a partir de la Memoria Ampliada .....	143
<b>CAPÍTULO 6. Ferrocarril Forestal. Investigadores Ciudadanos del” Tramo perdido” en Tetela del Volcán y Ecatzingo.....</b>	<b>156</b>
6.1. Conservación de la Memoria contra el deterioro material, las comunidades que desafían al olvido .....	160
6.2. El Paisaje Patrimonial como Detonador de Procesos de Ciudadanización. La Resistencia del “Tramo Olvidado” desde la Revaloración de Los Lugares de la Memoria.....	165
6.3. La Investigación Ciudadana Como Proceso de Resignificación. La Experiencia del Paisaje Patrimonial desde la Acción Ciudadana.....	169
6.4. Las propuestas ciudadanas para la resignificación & la complejidad para acceder a los sitios o lugares de la memoria.....	176
<b>CAPÍTULO 7. “Por lo que evoca y no por lo que hay”. Ecatzingo y la lucha por el Rescate del Paisaje Patrimonial del FC-SRyA desde la Resignificación de los Lugares de la Memoria y la Memoria Colectiva. Asociación Civil “Puentes Porfirianos” .....</b>	<b>180</b>

7.1. Vías Verdes como Propuesta Institucional de Reúso o Paisaje Patrimonial de una Ruta Cultural Ferroviaria como Modelo de Resignificación Comunitaria .....	181
7.2. El Paisaje Patrimonial de la Ruta del FC-SRyA de Ecatzingo como Propuesta Ciudadana.....	183
7.3. El Concepto de Paisaje Patrimonial Retomado por una Comunidad en Acción, el Parque Ecoturístico de Tlanamacoyan de Puentes Porfirianos A.C.....	197
<b>CAPÍTULO 8. Paisaje patrimonial; resignificación, el camino hacia la activación social</b>	<b>200</b>
8.1. La comprensión multidimensional del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria.....	200
8.2. Construcción comunitaria de una Unidad de Paisaje, resignificación y patrimonialización social y comunitaria, la constante paradoja entre el olvido y el recuerdo, entre lo que se conserva y lo que se destruye .....	207
8.3. Una unidad de paisaje patrimonial ante múltiples propuestas comunitarias y sociales de resignificación, el “lugar comunitario de la resignificación”.....	210
8.4. El derecho a la patrimonialización social y comunitaria de un paisaje. El ejercicio ciudadano de la resignificación, sus límites y luchas .....	215
<b>Reflexiones finales. El paisaje patrimonial del FC-SRyA. Encuentro de organizaciones sociales y comunitarias coadyuvantes .....</b>	<b>218</b>
ARCHIVOS CONSULTADOS .....	225
BIBLIOGRAFÍA.....	225
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	235
<b>ANEXO 1. Línea del tiempo de principales eventos en archivos históricos .....</b>	<b>239</b>
<b>ANEXO 2. Formato diseño entrevista.....</b>	<b>250</b>
<b>ANEXO 3. Taller 1 de uso y conservación de patrimonio industrial .....</b>	<b>252</b>
<b>ANEXO 4. Registro de sitios históricos del FC-SRyA ante Coordinación Nacional de Monumentos Históricos. ....</b>	<b>269</b>

## **Agradecimientos**

Con infinito amor y agradecimiento a mis padres Olivia y Carlos.

Con alegría y satisfacción a mi hija Tauyari y mi esposo Marco.

Con entusiasmo a mis hermanos Renán, Claudia, Abenamar y a mis sobrinos Regina, Metzery, Gael, Josain y Jafet, a mis hermanas de vida Tere y Iara.

Con esperanza a mis hermanas por elección Maribel, Marcela, Liliana y Lygia.

A mis maestras y maestros de cátedra en el Posgrado en Estudios Socioterritoriales por su enseñanza crítica y su amistad sincera. A mi comité tutorial por el camino compartido, por sus palabras y por su arduo trabajo.

Esta tesis fue apoyada por el CONAHCYT dentro del Programa Nacional de Posgrados de calidad.

## **Lineamientos Sistema Nacional de Posgrados**

1.- Tesis inscrita dentro de los estudios socioterritoriales- La presente investigación se inscribe en los estudios socioterritoriales definidos como el enfoque que plantea la mirada compleja, multidisciplinaria y/o transdisciplinaria sobre el estudio del territorio y la sociedad, visto sobre todo, como un fenómeno complejo que analiza el espacio a partir de la simbiosis entre naturaleza y el ser humano, tomando en cuenta sus asimetrías, así como sus diferentes fenómenos y contradicciones (BUAP ICSyH-PES, 2016).

Desde esta perspectiva se propone el estudio del patrimonio ferroviario desde una mirada crítica englobada dentro de la denominación Paisaje, lo que nos permite vincularlo al territorio y a la cultura, concibiéndolo así, como un fenómeno de mayor complejidad dispuesto a lo largo del territorio, el entorno natural y la cultura contemporánea. El paisaje patrimonial propuesto desde esta perspectiva hace alusión a la articulación de los elementos y fenómenos en investigación, a sus procesos de transformación y las tendencias histórico-contemporáneas que encontramos en el plano empírico.

2.- Aportación en la generación de nuevo conocimiento en el ámbito de los estudios socioterritoriales (Ciencia Básica y de Frontera)- Se propone el análisis de elementos y fenómenos que determinan el paisaje de una ruta cultural ferroviaria definidas por la mirada compleja y el enfoque socioterritorial desde la investigación contemporánea hacia un acervo histórico y en desuso. Se estudian elementos que desde la mirada superflua parecen abandonados, sin embargo, son parte de recreaciones culturales, de contradicciones y pugnas sociales de gran importancia que permean la paradoja de la memoria contra el olvido. Se parte del enfoque epistemológico de la Teoría Crítica que nos permite proponer acciones novedosas en la reflexión teórica del problema planteado y en la construcción metodológica diseñada para la investigación empírica, apuntando en la generación de una propuesta científica novedosa que vincula a los estudios del paisaje desde la geografía cultural y la etnografía como un dispositivo de investigación en espacios físicos y virtuales. Obsérvese el planteamiento crítico del concepto paisaje patrimonial de una *ruta cultural ferroviaria* dentro del capítulo *Marco Teórico*, en el que proponemos un abordaje multidisciplinario con nuevas fronteras de aprehensión teórica, a partir del mismo generamos una metodología denominada Etnogeografía 2.0, propuesta de investigación que es híbrida, es decir virtual y física, no por el problema de investigación planteado, sino por los terrenos de

investigación que abordamos como hechos sociales complejos, puede observarse el planteamiento específico para su aplicación en el capítulo *Modelo metodológico para la investigación de paisajes patrimoniales*.

3.- Incidencia de los conocimientos generados y aportaciones teórico-epistémico-metodológicas en el ámbito socioterritorial- Desde la perspectiva de la investigación del patrimonio cultural hemos mencionado como incidencia en el problema de investigación, que abunda el estudio parcializado de sitios, es decir, el abordaje de estudios atomizados ante acervos patrimoniales de mayor complejidad, en este caso estudiamos sitios que se desplazan a lo largo de territorios y entornos naturales, culturales y políticos que deben ser analizados desde una perspectiva relacional.

A nivel teórico hemos advertido sobre la presencia de un importante factor antrópico de deterioro que solo se puede observar desde la perspectiva socioterritorial (no se encuentra ampliamente atendido dentro de la teoría de la restauración clásica), nos referimos al cambio de uso de suelo como factor externo de deterioro, este es punto de partida a otros como robo, vandalismo, intemperismo, etc. Puede observarse este punto en el *Apartado Teórico* de la presente investigación y demostrado de manera empírica en los capítulos de *Resultados* en los tres grupos focales en estudio.

En el mismo sentido, la denominación de paisaje patrimonial dentro del patrimonio de la cultura industrial si bien no es nueva, su construcción desde una ruta cultural ferroviaria presenta un enfoque novedoso en el sentido socioterritorial desde la mirada crítica de tal denominación, permitiendo que el peso de los sujetos adquiera un valor irrenunciable en el cuidado tanto del patrimonio natural, como cultural del paisaje construido. El patrimonio se convierte así, en un elemento detonador de procesos ciudadanos que impactan en el cuidado del entorno y del ser humano. Esto puede leerse en la discusión del *Problema de Investigación* y en los apartados de *Resultados* en los grupos focales y el capítulo de *Reflexiones Finales*.

4.- Perspectiva del pensamiento crítico al análisis y reflexión sobre diversas teorías, posturas epistemológicas y metodológicas existentes para generar aportaciones al conocimiento desde una visión humanista e integradora de los procesos que dan cuenta de las causas y el estado actual de los problemas socioterritoriales que impactan en el territorio y en las poblaciones que los habitan- Se presenta un análisis detallado del estado de la cuestión enfocado en el deterioro cultural y

natural del patrimonio investigado, en este sentido pueden leerse las diferentes contextualizaciones temáticas dentro del estado del arte abordado en el capítulo *Antecedentes*, en el que se realiza el análisis crítico de lo que ha sido definido como cultura y patrimonio ferroviario, se estudia cómo han sido asumido los conceptos de valoración, resignificación y salvaguarda del patrimonio cultural ferroviario a nivel institucional y qué sucede cuando el cuidado es ciudadano, se aborda también la exploración de estudios de la memoria colectiva y el paisaje en cuanto se relacionan con los procesos de ciudadanización y resignificación. Se indaga en los estudios del paisaje del patrimonio ferroviario y se analizan lo investigado en torno al estudio de caso, todo esto para revisar sus diferentes abordajes y resultados.

A partir de ello definimos una propuesta que parte de la Teoría Crítica como Modelo Teórico Epistemológico a partir de la cual se propone el Concepto Teórico Metodológico *Paisaje Patrimonial de una Ruta Cultural Ferroviaria*, soportado por la antropología, la geografía cultural, la historia y los estudios de conservación del patrimonio cultural, esto puede leerse en el *Capítulo Teórico*, en el que se asegura que, sin esta perspectiva, no es posible tener una visión que observe de manera horizontal todos los elementos inscritos en este paisaje. Esto permite esbozar una visión humanista no solo del entorno, sino de las fuerzas sociales que actualmente se consideran parte de este legado, así el patrimonio funciona como un vehículo de integración ciudadana.

5.- Multidisciplinaria- El planteamiento del estudio socioterritorial de un paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria implica ir más allá de los paradigmas unidisciplinarios, desde esta mirada, se incorpora a las propuestas clásicas del estudio científico sobre los bienes patrimoniales la mirada holística que implica, entre otras cosas, la investigación histórica, geográfica, social y cultural del mismo, con ello surge el reconocimiento del paisaje como un evento determinante en la vida contemporánea, esta es una forma innovadora de asumir la investigación, pero sobre todo, esto impacta en la conservación del patrimonio cultural desde la participación ciudadana. Aunado a esto y más allá de la conservación (que como tal es un resultado de importancia), hemos vinculado la perspectiva humanista en el reconocimiento de los actores sociales como parte fundamental de estos acervos, consideramos que todo ello junto al contexto natural, logra amalgamar el territorio, el patrimonio y a la sociedad, en una relación compleja que da sentido al espacio. Es la propuesta de un estudio contemporáneo sobre un patrimonio histórico y en desuso

que logra generar nuevos significados, consideramos que, el patrimonio ferroviario no ha sido estudiado desde esta perspectiva multidisciplinaria.

6.- Problemáticas prioritarias en la población- El paisaje atiende al estado de cierto acervo patrimonial material, inmaterial y natural, es por ello que reconocemos diferentes circunstancias encontradas en el momento del análisis del problema de investigación que a continuación se enlistan, estas se encuentran a detalle en el capítulo *Introducción horizonte primario de la investigación*:

- El deterioro físico de los bienes y sitios ferroviarios dentro de la unidad de paisaje (deterioro interno, externo y antrópico).
- El deterioro del patrimonio natural ubicado en los bosques y barrancas de la región sur de las faldas del Volcán Popocatepetl que conforman el recorrido de terraplenes de la ruta ferroviaria, entre ellas podemos mencionar; basura, tala de árboles, caza ilegal y contaminación de nacimientos de agua.
- Zonas en abandono cultural, es decir, sitios que contienen construcciones históricas en condición de abandono con alto índice de inseguridad para montañistas, pastores, corredores, etc.

7.- Actividades realizadas con las y los miembros de la comunidad- Los grupos focales con los que se interactuó corresponden a comunidades de Ozumba, San Rafael y Ecatzingo de Hidalgo en el Estado de México. Tetela del Volcán, en el Estado de Morelos. Santa Catalina Cuilotepec, Tochimilco y la ciudad de Atlixco en Puebla. La delimitación específica de la ruta y los grupos focales pueden consultarse en el *Capítulo metodológico* en el apartado *Unidad del Paisaje*.

Sobre las actividades realizadas de manera general podemos mencionar las siguientes:

- Charlas sobre el concepto de paisaje, la vida activa del ferrocarril en estudio y sobre la importancia del cuidado activo del entorno natural y cultural.
- Talleres en línea para cronistas e investigadores ciudadanos sobre patrimonio cultural, registro de bienes y conservación preventiva.
- Talleres comunitarios denominados *Mi paisaje mi comunidad*.
- Entrevistas casuales y dirigidas a informantes clave.
- Transecto prospectivo en la localización de tendidos de vías y registro de sitios, así como su georreferenciación.

- Eventos sociales para la gestión de acciones para la conservación y uso comunitario de los sitios en rescate.

Puede consultarse el diseño de entrevistas y talleres en el *Capítulo metodológico*, los productos se describen en los capítulos de *Resultados*.

8.- Impacto social- Partiendo de la mirada crítica del patrimonio y más allá del su uso institucional nos referimos a la apropiación del patrimonio en el territorio y en la memoria colectiva que observa el pasado y lo usa para vivir en el presente. Es por ello que, consideramos que la existencia y resignificación de un paisaje patrimonial es un derecho humano a proveer desde las acciones científicas que las ciencias sociales realizan.

La investigación trata sobre el patrimonio ferroviario histórico en desuso, que por sus condiciones de localización y complejidad, constituyen un conjunto de acervos importantes que deben ser resguardados como rutas que definieron la memoria colectiva y la historia de la República Mexicana y que actualmente son parte importante de los procesos de identidad y ciudadanía contemporáneos. De esta manera la apropiación en el proceso de investigación, resignificación y patrimonialización social y comunitaria es, en sí misma, una propuesta de impacto social. Como productos encontramos el diseño específico de la propuesta metodológica, que puede aplicarse desde el manual compartido en el apartado *Modelo Metodológico*, el proceso de investigación logró que se realizaran actividades como el *Encuentro de organizaciones coadyuvantes*, la socialización de actividades como exposiciones fotográficas de los grupos focales y una amplia diversidad de eventos de difusión de la ciencia para el público en general.

Todo ello coadyuvó en acciones que realizaron las organizaciones sociales y comunitarias, sobre ellas, un balance realizado a partir del inicio de la investigación puede resumirse en las siguientes:

- Conformación de Asociaciones Civiles; Puentes Porfirianos y Decauville Tours.
- Creación del parque ecoturístico de Tlanamacoyan de Puentes Porfirianos A.C.
- Registro de sitios, bóvedas y puentes ante Sitios y Monumentos del INAH de parte de Puentes Porfirianos A.C.
- Propuestas de turismo comunitario en recorridos de Decauville Tours y Puentes Porfirianos.

- Generación de trails, carreras de montaña y rutas ciclistas iniciadas por el Club de atletismo de Ecatzingo Ecatl.
- Limpieza de sitios, nacimientos de agua, faenas en terraplenes y caminos en antiguos tramos de vía.
- Cuidado de flora y fauna a lo largo de los recorridos de los antiguos sitios y terraplenes.

9.- Aportaciones a la solución de problemas prioritarios- Hemos impactado en acciones ciudadanas de organización para la resignificación de estos acervos, la investigación detonó actividades como la conformación de asociaciones civiles, el registro y la georreferencia de toda la ruta y que en ese camino las comunidades se involucraran en su revaloración tanto sobre el terreno como en redes sociales de construcción 2.0 involucrando a generaciones adultas con generaciones de población joven coadyuvando en la mejora del ambiente social de las comunidades en cuestión.

Sobre el tema destaca la organización de la Asociación Civil Puentes Porfirianos que retomó el concepto de paisaje planteado y lo transformó en asociación ciudadana y bajo este proyecto generó el Parque Ecoturístico de Tlanamacoyan desde el que se realizan acciones como el registro de sitios, su cuidado, limpieza de terraplenes, caminos y veredas que desde la organización de faenas se han rehabilitado para su libre paseo y se han limpiado de basura. Bajo la misma estrategia se limpiaron nacimientos de agua ligados a esta ruta, se ha promovido el cuidado de los árboles, también se ha propuesto a la comunidad la idea de desarrollo desde el concepto de cuidado del entorno natural, cultural y patrimonial. La propia comunidad inició en la realización de carreras, trails, paseos en bicicleta y campamentos nocturnos que han implicado el cuidado de los sitios contra el abandono, el vandalismo, la tala y la caza clandestina. Como parte final del trabajo de investigación se está gestando el proceso para que esta asociación se convierta en un grupo coadyuvante ante el INAH, todo ello como parte de la activación ciudadana de este paisaje patrimonial. Hemos planteado en el Marco Teórico que al darle un lugar en el presente al patrimonio logramos su sobrevivencia en el futuro y el concepto de paisaje patrimonial ha permitido que esto se lleve a cabo, puede leerse sobre el tema en los capítulos de *Resultados*.

10.- Estrategias para el acceso universal al conocimiento- La Dirección de Acceso Universal al Conocimiento del CONAHCYT (2024), ha definido sus lineamientos estratégicos que refieren al derecho de la población de gozar de los beneficios científicos, sobre este trabajo, recuperaremos

los puntos fundamentales que expresan lo que concebimos como estrategias para lograrlo, desde nuestra propuesta teórico-metodológica hemos planteado que:

- La mirada crítica implica saber cuál es el lugar del investigador en la historia, el lugar y el momento que se investiga como un proceso complejo en el que debemos generar teorías al servicio de la sociedad.
- La relación horizontal desde el punto de vista ético entre el investigador y su entorno facilita procesos de reflexión comunitaria que detonan en el acceso al conocimiento desde modelos educativos escolarizados y no escolarizados.
- “No se ama lo que no se conoce” desde esta frase icónica la resignificación de los entornos implica facilitar el acceso a la ciudadanía sobre el conocimiento profundo del mundo que los rodea en diferentes aspectos como el ecológico y el cultural.
- El cuidado del entorno natural y cultural (en el caso presentado desde el concepto de paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria) es un derecho humano en el que las ciencias deben contribuir para su provención, bajo estas acciones coadyuvamos a mejorar otros aspectos de la vida como el derecho ciudadano a pertenecer a una historia y un entorno saludable, por otro lado, brindamos acceso libre a la historia y entorno natural de cada comunidad.
- Facilitar el conocimiento desde la divulgación de esta investigación promueve la reciprocidad con las comunidades que se encuentran dentro del objeto de estudio bajo los preceptos del derecho a la información y a la libre participación social y política.
- Un marco epistémico bien establecido permite generar conocimiento que enriquece tanto a la ciencia como a la ciudadanía, esto genera sentido de reciprocidad desde una mirada crítica.
- El paisaje patrimonial en este caso es una herramienta que promueve el acceso a la información sobre el entorno, que brinda a las comunidades y a quienes las visitan de manera física o virtual, información sobre su historia, sus valores y su cuidado.

## Introducción. Horizonte primario de la investigación

“El tren se ha detenido en un tiempo dormido y quieto,  
es el tiempo de la memoria, de la espera.  
Dice mamá que pronto volveremos a esta tierra,  
donde mi ombligo fue enterrado,  
donde canta la chicharra de la mañana  
y las flores nunca mueren”

*Nadia López G. (2019).*

¿Qué sueñan los trenes cuando sueñan? Se pregunta la muy joven poeta zapoteca Nadia López en su libro *Tikuxi kaa-El tren*<sup>1</sup> (2019), ¿por qué rememora en sus poemas una locomotora de vapor?, una obra tecnológica que se encuentra más allá de una vivencia que pudo haber experimentado, una escritora que nació en Oaxaca, México en 1992, pero que da cuenta de su condición de niña migrante en tránsito hacia poblaciones que suelen dar trabajo a algunas comunidades indígenas de Oaxaca, para laborar como campesinos en tierras que les son lejanas.

La pregunta remite a los caminos de hierro<sup>2</sup>; aquellos que han sobrevivido junto a sus estaciones, tanques de agua, tajeas, locomotoras de vapor y sus múltiples objetos. A partir de ello preguntamos, ¿qué sueñan los trenes cuando duermen?, al dejar de vibrar por el paso de la locomotora, cuando ven desaparecer poblaciones y las voces de quienes transitaban enmudecieron para dar lugar a nuevas historias, ¿han quedado definitivamente en el olvido?, o ¿siguen siendo parte del paisaje?, ¿de la memoria? Y no de aquella que se ha construido a través de la historia o la patrimonialización institucionalizada, sino la que alienta la identidad de la vida cotidiana.

A partir de esta alusión podemos afirmar que esta investigación trata sobre el patrimonio cultural ferroviario histórico en desuso asentado sobre el territorio a lo largo de antiguas rutas ferroviarias que después de su abandono, resisten en el territorio como la huella de la historia y la cultura de cada país, estas constituyen un conjunto de acervos importantes que deben ser valorados

---

<sup>1</sup> La traducción de *Tikuxi kaa*, de acuerdo con la misma autora Nadia López (2019) es “gusano de metal”.

<sup>2</sup> En el ambiente ferroviario, la alusión “Caminos de hierro” hace referencia al tendido de vía.

desde su espacio en el territorio y la cultura, como un paisaje. Investigaremos la ruta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco [FC-SRyA] (1898-1932), un ferrocarril industrial que nace con el objetivo de vincular dos grandes empresas; la Compañía Papelera de San Rafael ubicada en Tlalmanalco, Estado de México, con la Fábrica de hilados, tejidos y estampados de Metepec, Atlixco, este es el origen también de su nombre y su funcionamiento iniciaba en la Ciudad de México, recorría la Región Sur de las faldas del Volcán Popocatepetl hacia el Estado de Morelos, la ruta terminaba en la ciudad de Atlixco.

Su presencia en el territorio significó la conquista del espacio por el tiempo, la dinamización de materias primas, ideas de modernización, flujos de capitales, de fuerzas sociales y producción cultural. Su abandono, debido a diversos factores económicos y a la presión de movimientos zapatistas durante la etapa armada de la Revolución Mexicana, terminó con su vida activa, pero sobrevive en el espacio, la historia y la memoria.

La vocación de este territorio hacia la Industria Ferroviaria nos permite investigar cómo, a lo largo de su recorrido, dicha actividad impactó en la vida y en la historia, transformando todo a su paso, fusionando sus huellas con el entorno y el ser humano, formando una simbiosis única, que en el presente apunta al ejercicio de su memoria.

Ante el abandono funcional de estos sitios, indagaremos sobre su presencia en el espacio y la cultura como acervos importantes en la vida cotidiana desde la memoria colectiva, bajo esta reflexión surge la investigación, que desarrolla la posibilidad de encontrar en los objetos y en los sitios, el entorno natural que los ha resguardado, el significado que les es inherente y con ello pretendemos entender su impacto en la manera en la que se recrea la cultura actualmente y que brinda cierto aspecto a la forma en la que desarrollamos nuestras vidas; la denominación de un paisaje como espacio activo, a pesar de su supuesto deterioro.

Desde esta perspectiva, lo que se considera como patrimonio es el vehículo que permite participar en la práctica cultural cotidiana y es parte importante en la conformación de identidades tanto locales como globales ya que, al ser importante para los ciudadanos, se convierte en el elemento estructurador de un paisaje y esto le brinda el espacio de pertenencia y acción dentro de un sistema complejo. Demostraremos también, que el proceso de investigación permite la inclusión ciudadana y detona en acciones de alto impacto en los procesos de resignificación y patrimonialización social y comunitaria.

La tesis está constituida de la siguiente manera, inicia con este primer apartado llamado, “*Introducción. Horizonte primario de la investigación*”, en el que se presentan las ideas que permiten construir el problema de investigación que refieren a la posibilidad de denominar el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria a partir de la memoria colectiva y los ejercicios ciudadanos de resignificación. Se proponen como principales incidencias los factores de deterioro vinculados a la complejidad de los sitios y sus contextos socioterritoriales, a partir de ello se determina la pregunta y los objetivos de investigación, se concluye reflexionando sobre la importancia de la generación de nuevos marcos conceptuales y metodológicos para el ejercicio científico al servicio de la ciudadanía. Después se presenta el “*Capítulo 1. Estado del Arte. Miradas diversas en el sendero construido hacia el paisaje y los caminos de hierro*”, en el que se encuentra el marco referencial en el que se ubica este planteamiento, para discutir sobre tal panorama y entender el contexto en el que se desarrolla el estudio se presentan las siguientes contextualizaciones temáticas; lo que ha sido definido como cultura y patrimonio ferroviario, cómo se aborda la valoración, resignificación y salvaguarda del patrimonio cultural ferroviario a nivel institucional y ciudadano, se explora en los estudios de la memoria colectiva y el paisaje en cuanto se relacionan con los procesos de ciudadanización y resignificación, también se indaga en las propuestas que definen al paisaje del patrimonio ferroviario, analizamos lo que se ha trabajado sobre el Ferrocarril que estudiamos, todo ello para adentrarnos en el tema planteado y sus diferentes abordajes y resultados en los que revisaremos a partir de diversos autores ¿qué problemas se han investigado y cómo se han definido?, ¿qué evidencias empíricas y metodológicas se han utilizado?, y, ¿cuál ha sido el producto de las investigaciones?

Continúa el “*Capítulo 2. Marco Teórico. La travesía de la memoria, hacia la comprensión crítica del paisaje patrimonial*”, en este ubicamos el problema planteado desde diferentes ángulos para su estudio a través del marco conceptual, proponemos a la Teoría Crítica como fundamento teórico-epistemológico para el estudio del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria como concepto, soportado por la Geografía Cultural, la Historia, la Antropología y los estudios aplicados a la conservación del patrimonio cultural. A partir de esta propuesta realizamos la construcción crítica de la definición de paisaje patrimonial y definimos los fenómenos y elementos que lo constituyen. La tesis suscribe después el “*Capítulo 3. Metodología y Modelo metodológico para la investigación de Paisajes Patrimoniales. Memorias*

*sobre rieles y la investigación del paisaje patrimonial*”, en este se clarifican las decisiones metodológicas que definen el diseño, enfoque y generalidades de esta investigación, a partir de estas decisiones, se presenta la definición y construcción del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria y las unidades de paisaje que la conforman, así como el dispositivo metodológico generado para el estudio de paisajes patrimoniales que, desde este manual, puede replicarse en otras investigaciones.

Continúa el “*Capítulo 4. Ubicación Histórico-Geográfica. El arribo del ferrocarril que forjó un paisaje, La Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco*”, en el que planteamos la construcción histórica del FC-SRyA (1898-1932), una de las rutas ferroviarias de gran importancia en el país. Su ubicación está ligada a la historia de su consorcio comercial fundador la Compañía Industrial de Atlixco S.A. [CIASA], que lo relaciona de manera clara con el desarrollo industrial y textil de México ya que dentro de este entramado mercantil se encontraba la Fábrica de Hilados, Tejidos y Estampados, ubicada en Metepec, Atlixco, en el Estado de Puebla y la Compañía Papelera de San Rafael ubicada en el Municipio de Tlalmanalco en el Estado de México, el capítulo se propone desde tres momentos; irrupción, desarrollo y abandono.

Los siguientes capítulos abordan lo que hemos denominado el estudio contemporáneo de un ferrocarril histórico en desuso, es decir, la resignificación en el contexto actual. Presentamos los resultados del abordaje empírico del planteamiento desde la experiencia con tres grupos focales diferentes ubicados dentro de las Unidades de Paisaje, analizaremos los resultados encontrados desde el planteamiento metodológico, dando como resultado la construcción de la ruta desde los elementos y fenómenos que constituyen este paisaje patrimonial dentro del entorno natural y desde las prácticas culturales de los diferentes grupos sociales y comunitarios que le son cercanos. Esta segunda parte inicia con el “*Capítulo 5. Ferroaficionados de México División Puebla: Memoria, Custodia y Socialización del Paisaje Patrimonial del Ferrocarril San Rafael y Atlixco*”, en el que se aclara quiénes son los Ferroaficionados y su importante labor en el rescate de la memoria de este paisaje patrimonial desde la investigación ciudadana y la recuperación de la memoria ampliada del Ferrocarril que investigamos, desde su voz y actividades se presenta el recorrido que resignifican y su importancia en los procesos de identidad contemporánea mediante el ejercicio ciudadano.

El segundo grupo focal se presenta en el “*Capítulo 6. Ferrocarril Forestal. Investigadores Ciudadanos del Tramo perdido en Tetela del Volcán y Ecatzingo*”, en el que nos adentramos en el tramo menos conocido de la Unidad del Paisaje por su cercanía con el cráter del Volcán Popocatepetl, de la mano de miembros de las comunidades analizaremos los diferentes elementos y fenómenos que configuran lo que constituye su paisaje patrimonial. Después presentamos lo investigado junto al tercer grupo focal en el “*Capítulo 7. “Por lo que evoca y no por lo que hay. Ecatzingo y la lucha por el Rescate del Paisaje Patrimonial del FC-SRyA desde la Resignificación de los Lugares de la Memoria y la Memoria Colectiva. Asociación Civil Puentes Porfirianos*”, en este capítulo se presenta el recorrido de la ruta cultural del Ferrocarril en estudio desde la apropiación de la comunidad del concepto de paisaje y las múltiples actividades de registro y resignificación que realizan, desde esta propuesta abordamos el nivel geográfico en el que su recorrido se vincula con el Volcán Popocatepetl y la riqueza hídrica y forestal que implica su paso por la serranía de la región sur del mismo y en otros niveles, la relación dinámica de su infraestructura con esta asociación, abordamos el rescate de los sitios y la memoria desde el registro de las principales leyendas vinculadas a los lugares de la memoria, así como el ejercicio de la memoria colectiva con la vida cotidiana y discutimos algunas de las tensiones que nos permiten reflexionar entre dos visiones distintas, primero la puesta en valor a partir de la construcción institucional de Vías Verdes y la segunda que refiere a la patrimonialización social y comunitaria desde la resignificación como paisaje patrimonial.

El último capítulo esboza el análisis y la reflexión sobre los diferentes tópicos teóricos a partir de la experiencia empírica de la investigación. Este es el “*Capítulo 8. Paisaje patrimonial; resignificación, el camino hacia la activación social*”, en este se reflexiona sobre cómo el FC-SRyA transformó tanto al territorio como a la cultura misma, se propone entonces, la comprensión multidimensional del paisaje patrimonial en el que discutimos sobre las tensiones que nos permiten proponer nuevos planteamientos discursivos sobre el paisaje y el patrimonio, uno de los puntos relevantes es sin duda la construcción comunitaria de una Unidad de Paisaje, solo esta mirada nos permite hablar sobre la resignificación y patrimonialización social, sobre ella, reflexionamos ante las implicaciones de la constante paradoja entre el olvido y el recuerdo, entre lo que se conserva y lo que se destruye, todo esto dentro de movimientos sociales, políticos y culturales en los que nos

interesa puntualizar sobre el derecho a la patrimonialización social y comunitaria de un paisaje como un ejercicio ciudadano.

Cerramos con el apartado de “*Reflexiones finales. El paisaje patrimonial del FC-SRyA. Encuentro de organizaciones sociales y comunitarias coadyuvantes*”, concluimos la investigación reflexionando a partir del encuentro de organizaciones sociales, comunitarias, clubes y asociaciones civiles ligadas territorial, espacial y culturalmente a este paisaje patrimonial. Escribimos también sobre el amplio asentamiento de este paisaje sobre el territorio, lo que permite presentar otro de los grandes problemas que abordamos, que es la conservación de este tipo de paisajes patrimoniales que son tan amplios y de manejo tan complejo que, ante su abandono y destrucción, plantean también la paradoja de su resistencia al olvido y que pueden ser estudiados y conservados de manera crítica bajo la denominación teórica, metodológica e incluso política y ética que brinda su reconocimiento como paisaje, en el que reconocemos áreas de oportunidad y espacios de investigación aún abiertos a su desarrollo.

### **Problema de investigación**

El patrimonio de la cultura industrial ferroviaria que se encuentra fuera de los recintos considerados como espacios de resguardo especializado<sup>3</sup>, representa acervos importantes que no han sido valorados desde su ubicación en el territorio y la cultura porque el tema de sus particulares ubicaciones y disposición a lo largo de territorios de naturaleza ecológica y política diversa hace más compleja su investigación y conservación. Esto es debido a que son lugares de grandes extensiones, que combinan sus asentamientos en zonas urbanas y rurales y con ello se encuentran expuestos a factores físicos y antrópicos de deterioro como: intemperismo, vandalismo, robo, cambios de uso de suelo, procesos de urbanización y pérdida de valor económico y cultural. Conduciéndolos de manera casi irremediable, a su desaparición y olvido.

En el caso presentado, las huellas materiales e inmateriales del FC-SRyA, son un ejemplo claro de este tipo de rutas histórico-ferroviarias que, de no resignificarse, quedan en situación de vulnerabilidad. Consideramos, además, que este problema debe reconocerse desde el análisis

---

<sup>3</sup> Espacios de resguardo especializado, en nuestra mención, refiere a museos en sitios industriales, museos de sitio o que resguardan y exponen bienes industriales ferroviarios o infraestructuras y sitios reutilizados, en los que se cuidan y controlan sus condiciones de conservación física e histórica.

específico de un espacio socioterritorial, es decir que, no debe estudiarse en sus fenómenos y elementos de manera aislada, ya que su análisis contextual permite tomar en cuenta parte fundamental del sentido que le dio vida y que le brinda actualmente nuevos significados.

Consideremos sobre este tema que, existen otros elementos que inciden en el problema de investigación que planteamos, en primer lugar, debemos tomar en cuenta que hay una extensa y bien fundamentada investigación sobre el ferrocarril, sin embargo, observamos que, en el tema de su acervo patrimonial, se asume solo el estudio parcializado del mismo, es decir, se investiga o se conserva, por ejemplo; un sitio, un objeto, una unidad de equipo rodante, etc. Pero no se atiende, en una visión que lo ubique de manera dinámica en su relación: territorio- sociedad- cultura.

Es por ello que su recorrido, a través de los tendidos de vía o terraplenes, su contexto natural, sus sitios, objetos y patrimonio inmaterial, suponen una particular forma de asumir su estudio, que tome en cuenta sus asentamientos a lo largo de diferentes territorios y grupos culturales, esto nos vincula al planteamiento de su investigación desde la denominación de un paisaje patrimonial y podemos afirmar que, al no existir esta perspectiva en su investigación, no es posible fundamentar acciones de rescate, resignificación, uso y conservación de manera crítica en este tipo de acervos.

Esto nos obliga a tomar en cuenta, no solo el papel institucional en su resguardo y uso, desde nuestra postura, son las propias comunidades que le son cercanas o afines, quienes deben tener un papel primordial en estas acciones pues son parte de su entorno y vida cotidiana y son ellos precisamente, quienes consideran que estos paisajes tienen vocación patrimonial, pues es un legado propio que les brinda sentido de identidad y pertenencia.

Esto remite al tema de la memoria colectiva y ferroviaria, debemos considerar a los grupos ciudadanos como parte fundamental de estos patrimonios, que aunque no se visibilizan de manera institucional, son quienes viven estos territorios y se apegan a su significado, demostrando que el patrimonio es un espacio de procesos, fenómenos y conflictos que rodean estos bienes, sin esta visión negamos posibilidades futuras tanto al patrimonio material, como al significado inmaterial que les es inherente en la historia contemporánea. Agreguemos a todo esto, que tratamos con un patrimonio de denominación relativamente nueva y que no ha terminado de definirse en cuanto a su conservación y salvaguarda en las leyes nacionales e internacionales.

Todo lo problematizado deriva en la desvalorización de estos entornos complejos que conforman paisajes que se recorren a través de rutas ferroviarias históricas, que al ser ignoradas o fragmentadas, dejan en el olvido al paisaje patrimonial ferroviario, que en realidad es un acervo dinámico en el que se encuentran elementos naturales, materiales, pero también de historia y de memoria, que no solo tienen importancia dentro del discurso histórico nacionalista o en la investigación del desarrollo tecnológico-económico, sino que son elementos fundamentales en la cultura contemporánea. Aunado a esto, es aún un tema nuevo el que proponemos, ya que nos vinculamos a los aportes que ha planteado el estudio de los paisajes, que en este caso comprende el conocimiento sistematizado de sus elementos, definidos como un fenómeno dinámico establecido a lo largo de una ruta patrimonial ferroviaria.

Es por ello que proponemos realizar la investigación de estos paisajes patrimoniales desde una perspectiva específica a su naturaleza única, tanto en su dimensión simbólica como en su asentamiento socioterritorial, demostrando que se trata de un fenómeno complejo que asume un territorio específico, con huellas materiales asentadas a lo largo de las vías, vinculadas a la memoria colectiva y a la memoria ferroviaria, en otras palabras, a la vida cotidiana de las comunidades que le son cercanas.

La propuesta es su reconocimiento socioterritorial que parte de cierto espacio físico con una historia particular que lo modeló, con la intención de reconocer estos fenómenos como parte de un paisaje patrimonial contemporáneo, buscamos con ello, coadyuvar en sus posibilidades de sobrevivencia en el futuro, porque al reconocer y revalorar las actividades de socialización y uso ciudadano que contiene, el patrimonio adquiere un lugar en el presente y con ello posibilidades de sobrevivencia en el futuro.

Esto significa, reconocer que es un elemento cultural vigente que forma parte de la vida cotidiana de quienes fundamentan su sentido de identidad y de presencia en el mundo desde este paisaje patrimonial. Es por ello que, desde esta perspectiva, uno de los retos primordiales que planteamos, es demostrar que existen factores y elementos, que nos permiten afirmar, que la ruta del FC-SRyA, es un paisaje patrimonial y que la forma en la que construimos su investigación y resignificación, puede ser utilizada en los estudios de otros paisajes patrimoniales en condición de riesgo, en los que, las intervenciones de sitios y objetos, deben estar ligadas de manera inherente, al rescate de la memoria colectiva, en procesos que contemplen, la incidencia ciudadana.

## **Pregunta de Investigación y objetivos**

A partir de lo expuesto, nos interesa saber ¿Cómo el estudio socioterritorial y el reconocimiento crítico del paisaje patrimonial de la ruta cultural del Ferrocarril San Rafael y Atlixco coadyuvan en su conservación y resignificación y de qué manera se generan estos procesos sociales de activación?

### ***Objetivo general***

Analizar socioterritorialmente y reconocer desde la teoría crítica, una ruta cultural histórico-ferroviaria y la memoria colectiva que de ella existe, para contribuir en su resignificación como paisaje patrimonial y con ello generar procesos de apropiación y conservación sociales y comunitarios.

### ***Objetivos Particulares***

Hemos determinado que una propuesta de tales magnitudes teóricas, territoriales y sociales debe ser entendida como un proceso posible a partir de la relación horizontal con el entorno investigado, en un planteamiento que, de manera crítica, pretende coadyuvar y contribuir al desarrollo científico y humano desde las acciones que las ciencias sociales realizan.

En primera instancia debemos mencionar, que si bien el tema del paisaje cuenta con vastas propuestas teórico-prácticas, el concepto que hemos planteado como *Paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria*, es un término que asume un tipo de mirada y denominación específica, de esta manera, los objetivos particulares son:

- 1.- Definir los elementos y fenómenos que constituyen el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, tanto a nivel teórico, como en su propuesta metodológica.
- 2.- Diseñar una propuesta metodológica congruente que, ante la innovación planteada, será presentada de manera amplia como método a utilizar a manera de, *Modelo para la Investigación de Paisajes Patrimoniales*, desde una perspectiva crítica y socioterritorial, que desarrolla entre otras cosas, la investigación híbrida en terrenos físicos y virtuales, para la recuperación de la memoria y la revaloración de los paisajes patrimoniales de resignificación ciudadana.
- 3.-Determinar espacial y temporalmente la vida activa y la ruta del FC-SRyA, a partir de información en archivos históricos, para su contextualización histórico-geográfica.

- 4.- Conocer cómo percibe la sociedad al FC-SRyA como parte de su paisaje patrimonial, cómo lo vive, revalora, resignifica y reutiliza, desentrañando las tensiones que implican estas acciones como hechos sociales complejos que presentan las paradojas sobre la memoria y el olvido, nos referimos a la conservación y destrucción del patrimonio dentro de paisajes investigados como fenómenos complejos activos a partir del estudio con los grupos focales y los informantes clave.
- 5.- Construir las unidades del paisaje patrimonial que conforman la ruta cultural del FC-SRyA, a través de la identificación de la ruta del tendido de vía y a partir de ella, sus sitios desde su entorno geográfico y cultural a partir de la memoria colectiva de los grupos focales, desde la mirada de los informantes clave y del propio recorrido, tanto en terrenos físicos como virtuales.
- 6.- Aportar a la reflexión y conceptualización del paisaje patrimonial del FC-SRyA, a partir de la experiencia y resignificación ciudadana del patrimonio, desde una mirada que establezca las incidencias, tensiones y conflictos que permitan ser un aporte para la estructuración, valoración y conservación de paisajes patrimoniales.

#### **Novedad científica. Aporte teórico metodológico**

Hemos considerado suscribirnos al comentario sobre el aporte teórico-metodológico de la investigación, como un reto que plantea la Teoría Crítica en el trabajo científico, en ese sentido nos hemos propuesto realizar el análisis de elementos y fenómenos que determinan el paisaje de una ruta cultural ferroviaria, definidas por la mirada compleja y el enfoque socioterritorial, desde la investigación que parte del presente y asume la potencialidad histórica de los individuos, la sociedad, el territorio y por ende del paisaje, a partir de esta postura observamos un acervo histórico y en desuso que desde la mirada superflua, parece abandonado, sin embargo, es parte de recreaciones culturales, de contradicciones y pugnas sociales de gran importancia que permean la paradoja de la memoria contra el olvido y que dan cierta perspectiva a los procesos de ciudadanización contemporáneos.

Este enfoque epistemológico y teórico nos permitirá proponer metodologías emergentes que vinculan a los estudios del paisaje desde la geografía cultural y la etnografía para el abordaje metodológico en espacios físicos y virtuales desde el planteamiento de la Etnogeografía 2.0, una propuesta de metodología de la investigación que es híbrida, es decir virtual y física, no por el

problema de investigación planteado, sino por los terrenos de investigación que abordamos como hechos sociales complejos.

## **Justificación**

Tomando en cuenta el contexto temporal en el que se desarrolló esta investigación (2021-2024), nos es claro que, la humanidad enfrenta actualmente problemas que se consideran de primer orden; guerras, violencia, pandemias y muchos avatares más en los que la ciencia debe actuar y contribuir de manera teórica y práctica para mitigarlos de forma contundente y ante tal avasallamiento de eventos, ¿por qué sigue siendo pertinente y necesaria la preservación e investigación de la cultura y de lo que consideramos importante resguardar dentro de ella como legado?, ¿por qué resulta fundamental denominarlo como un paisaje patrimonial?

La respuesta más significativa, desde nuestra perspectiva, es que por medio de los procesos ciudadanos de identidad vinculados al paisaje patrimonial, entendemos que el significado de sitios, objetos, historia y costumbres son fundamentales para el ser humano, ya que pueden brindarle un lugar en la historia, cierta cosmovisión y por lo tanto, sentido de vida. Es por ello que, como receptores de este legado, debemos mantener en alta importancia su investigación, no sólo para su conservación, sino para su libre recreación cotidiana, en medio de los vastos y rápidos cambios que la humanidad experimenta.

Más allá de su uso institucional para la conformación de discursos justificatorios de sistemas políticos y económicos, nos referimos a la apropiación del patrimonio en el territorio y en la memoria colectiva que observa el pasado y lo usa para vivir en el presente. Consideramos que la existencia y resignificación de un paisaje patrimonial es un derecho humano a proveer desde las acciones científicas que las ciencias sociales realizan. En este sentido, el planteamiento se enmarca en la consigna de la ciencia al servicio de la sociedad, anulando las propuestas de investigación extractivista que dejan a un lado el papel activo y crítico de las aldeas culturales.

Entendemos con ello, que el patrimonio es también un espacio de lucha de clases y que en él se concentran las distinciones necesarias para ejercicios emancipatorios o para la discriminación y dominación. Precisamente es, en la búsqueda de una mirada que atendiera a este posicionamiento crítico, que nos hemos vinculado a los estudios del paisaje, para observar más allá de un mero sitio en el que hay restos materiales que refieren a la presencia del ferrocarril,

argumentando sobre la importancia de la inserción de estos elementos en el entorno natural y en la sociedad, no solo como espacio de historia, sino de memoria desde una perspectiva humanista.

Recurriremos para soportar estos supuestos a la definición crítica del paisaje que investigamos, sirva en este momento como introducción, recurrir al concepto paisaje patrimonial definido como la conformación de una serie de elementos concebidos por el ser humano y su relación con el entorno dentro de un proceso histórico y espacial, su importancia reside, entre otras cosas, en que coadyuva en la construcción de ciudadanías, porque genera interpretaciones del pasado, presente y futuro y está compuesto por redes de relaciones económicas, políticas, sociales, ecológicas y ambientales (Navarrete & Castellanos, 2020, p.22).

En consecuencia, indagamos sobre el lugar del Paisaje patrimonial de la ruta del FC-SRyA en la vida contemporánea, observamos si es socializado y de ser así; dónde y cómo, esto nos invita a observar terrenos emergentes de investigación, que tienen que ver con los espacios tanto físicos del paisaje, como los que se socializan desde plataformas en internet, tomando en cuenta que la cultura también se recrea en estos sitios, de tal manera que se observan como hechos sociales. Exponerlo así, responde sobre todo al principio crítico, de realizar acciones de investigación que tengan correspondencia con el espíritu de los tiempos y esto será ampliamente abordado en nuestra propuesta.

Acudimos al paisaje patrimonial para comprender el modelaje del hombre sobre su entorno y con él, la generación de valores, de recuerdos y de sus referencias en la vida diaria, nos preguntamos entonces ¿hasta dónde llegan sus alcances, tanto territoriales como culturales? Es necesario, desde nuestra propuesta, entender que el paisaje patrimonial remite a distintas miradas sobre la vida, esto es, a lo que la gente asume a partir de ellos (de sus paisajes) como parte de su cultura.

Justificamos además la denominación de paisaje como una acción congruente, Checa Artasu (2021), escribe que su uso es una estrategia de investigación, ya que refiere a la posibilidad de entender y transmitir la geografía y sus formas, pero es además, según el mismo autor, la defensa natural del espacio. Entendemos con ello, que el patrimonio -elemento cohesionador de este paisaje-, es también un lugar de lucha de clases y que en él se concentran las distinciones necesarias para observar sus diferentes tensiones. Así la investigación resulta un recurso efectivo para entender sus formas ocultas, pues se activa a través del recuerdo y de la percepción que tiene la

sociedad de su presencia, a partir de ello estableceremos en un mismo nivel de importancia la geografía espacial y la geografía de la memoria.

Consideramos que, como área de oportunidad se encuentra la creación y recreación cultural cotidiana que hace referencia al Ferrocarril y que puede ser observada en casi todos los ámbitos de la vida, para German Jaramillo (2017), esto se denomina como sus itinerarios culturales<sup>4</sup>, que en este caso refieren a los valores compartidos y a sus vínculos o redes de intercambio que en su conjunto producen imaginarios<sup>5</sup>, desde los cuales pueden proyectarse estrategias de activación, no referimos a la magia del viaje en sí mismo, sino a la huella que dejó a su paso, nos referimos a un paisaje de transformación permanente, pero de referencia histórica y cultural de tal consistencia que logra adaptarse al tiempo y a sus transformaciones sin fragmentarse. De tal manera que se recorre desde la memoria colectiva, que funciona como la verdadera locomotora que transita las vías a uso y conveniencia de cada grupo cultural que la pone en marcha.

El patrimonio ferroviario desde esta perspectiva, tiene un sentido social por el cual expresa su identidad, es por ello que el Tren, desde nuestra investigación se convierte, en un destino en sí mismo, Francesc Fusté- Forné (2018), asegura que el territorio adopta ciertas formas para comunicarse y cada región transmite su particular identidad cultural, esto invita a observar al patrimonio ferroviario del FC-SRyA más allá de una mera tecnología de desplazamiento para denominarlo como parte de un paisaje patrimonial, que es fundamental en los procesos de ciudadanización contemporáneos.

---

<sup>4</sup> No refiere al concepto Itinerario cultural definido por el ICOMOS, en el caso de este trabajo y dada por una visión crítica, generamos una definición propia de sentido práctico y que alude al significado coloquial de la palabra; el sentido de la movilidad y del impacto de llegada, fluidez, e intercambio ideológico que esto significa. Otros autores que se relacionan con nuestra postura sobre el concepto serán mencionados.

<sup>5</sup> Tómese como ejemplo, la referencia a la que recurrimos al inicio de este capítulo con el poema de Nadia López (2019).

## **CAPÍTULO 1. Estado del Arte. Miradas diversas en el sendero construido hacia el paisaje y los caminos de hierro**

El estudio del Ferrocarril en el mundo es vasto, los análisis que se dan al mismo abordan temas sobre todo históricos, económicos, de enfoque tecnológico y de análisis del trabajo. Para interés de nuestra investigación, en el afán de delimitar el estado de la cuestión sobre los temas en los que nos insertamos y en los que pretendemos contribuir, nos enfocaremos en quienes lo asumen y estudian desde la cultura y el patrimonio, sobre todo nos interesa su relación con los estudios del paisaje y la memoria colectiva.

Para la construcción de un estado del arte en un tema de producción académica tan amplia, hemos decidido responder a cuestionamientos que son propuestos por Absalón Jiménez Becerra (2004), desde las siguientes preguntas, ¿qué problemas se han investigado y cómo se han definido?, ¿qué evidencias empíricas y metodológicas se han utilizado? y, ¿cuál ha sido el producto de las investigaciones?

Esta revisión tiene que ver con trabajos de nivel nacional e internacional que se insertan en las siguientes contextualizaciones temáticas:

- 1.- Estudiar lo que ha sido definido como cultura y patrimonio ferroviario.
- 2.- Se enfoca en cómo se aborda la valoración, resignificación y salvaguarda del patrimonio cultural ferroviario a nivel institucional y ciudadano.
- 3.- Explora estudios de la memoria colectiva y el paisaje en cuanto se relacionan con los procesos de ciudadanización y resignificación.
- 4.- Indaga en estudios del paisaje del patrimonio ferroviario.
- 5.- Describe los principales estudios aplicados al FC-SRyA.
- 6.- La revisión de cada investigación permite adentrarse en el tema de estudio y sus diferentes abordajes y resultados.

Cabe destacar que la división de temas es una propuesta de ordenamiento, sin embargo, hay autores y temas vinculados entre sí. Las siguientes son las contextualizaciones temáticas y los principales autores que se presentan:

Cuadro 1

## Contextualizaciones temáticas

<b>CONTEXTUALIZACIONES TEMÁTICAS</b>				
<b>Cultura y patrimonio ferroviario</b>	<b>Valoración, resignificación y salvaguarda del patrimonio ferroviario</b>	<b>Memoria colectiva y estudios del paisaje</b>	<b>Estudios del paisaje: patrimoniales/ ferroviarios</b>	<b>FC-SRyA</b>
Inmaculada García Aguilar: estudio histórico y definiciones	Claudia Carolina Torres Guille: patrimonio en riesgo resignificación de sitios ferroviarios abandonados	Maurice Halbwachs: Memoria colectiva	Daniel Hiernaux: Geografía cultural y paisaje	Mariano Castellanos Arenas: Archivo histórico CIASA
José Luis Lalana: definición de patrimonio ferroviario asociada a la cultura, a la industria y al paisaje	Plan de Identificación, Protección y Puesta en valor - Fundación de los Ferrocarriles Españoles: paisaje como estrategia de rescate	Jorge Mendoza García: memoria colectiva. Historia desarrollo y conceptos	Martín M. Checa Artasu: estudios del paisaje	Edmundo Hernández Amador/Pilar Pacheco/Humberto Morales: estudios históricos
Rosa María Guerrero: cultura y patrimonio ferroviario	Felipe Criado/Boado y David Barreiro: cadena del valor del patrimonio	Paulina Terra: Memoria, transformación, olvido	Mariano Castellanos Arenas: patrimonio cultural territorial	Stephan Hoferer/Harmut Schneider/Martha Elba del Río/Jorge Ramón Gómez: arqueología industrial
German Jaramillo/ Francesc Fusté-Forné: ferrocarril, viaje, itinerarios culturales	José Luis Lalana/ Mariano Castellanos/ Martín M. Checa Artasu: declaratorias de protección		Eduardo Martínez de Pisón: paisaje, cultura y territorio	
CEDIF/CNPPCF/ MNFM: PRONARE/Encuentro de investigadores	Gobierno de México: SIC Sistema de Información Cultural INAH- CNPPCF Inventarios		Manuel Ángel Sendín García/Patricia Ferreira Lopes: Paisaje ferroviario	

Nota: fuente, elaboración propia.

## 1.1. Cultura y patrimonio ferroviario

Inmaculada García Civera (1998), es una de las primeras autoras que mencionaremos ya que ubica el inicio de la salvaguarda de sitios ferroviarios. Menciona que esto puede situarse en la Segunda Guerra Mundial, desde su planteamiento, el momento clave para el reconocimiento de estos sitios como patrimonio histórico fue el derribo provocado por un bombardeo al p<sup>o</sup>rtico de la estación londinense de Euston en Inglaterra en 1962<sup>6</sup>, acontecimiento que provocó protestas entre historiadores y científicos en torno a la salvaguarda del patrimonio ferroviario británico. Para la misma autora en esta misma década surge una nueva disciplina; la arqueología industrial, que inicia en la investigación de sitios con esta denominación.

La conservación de los sitios patrimoniales ferroviarios es así acunada por la nueva disciplina, contribuyendo en la atención hacia la conservación del patrimonio industrial ferroviario.

Para Inmaculada García (1998)

Hablar de Patrimonio Ferroviario, es hablar de Patrimonio Histórico y Cultural, es hablar de líneas y trazados que surcan, delimitan y marcan un territorio, de obras de fábrica (estaciones, peaderos, almacenes, talleres, depósitos, puentes, viaductos, t<sup>o</sup>geas, túneles, etc.), de material móvil locomotoras, vagones, máquinas, señalizaciones) de archivos de empresa, de memoria oral. Pero a su vez, esta herencia, ya no tan próxima (...) tuvo una repercusión social y urbana de gran amplitud, dejando sus huellas no sólo en la ciudad decimonónica sino en todos los ámbitos artísticos, pintura, literatura, música, cine y en todos los círculos de la sociedad (p.p. 1-2).

Una conceptualización que ubica los tendidos de vía a través de territorios en los que se delimitan las huellas de sitios, objetos y memoria ferroviaria, como un fenómeno de gran importancia que impacta en la vida y la historia de la humanidad.

Otro investigador que ha contribuido sobre este tema es José Luis Lalana (2016), autor español que refiere a los restos de la cultura industrial ferroviaria como patrimonio, ligado al concepto de patrimonio industrial, porque no se puede concebir la industrialización y todo su devenir sin el Ferrocarril, de hecho, lo considera el vehículo de expansión de la industrialización. Desde su perspectiva, la fundamentación del patrimonio industrial ferroviario está relacionada con la arquitectura, la industria y el paisaje, definiéndolo como un fenómeno complejo en el que se

---

<sup>6</sup> De acuerdo con el mismo texto citado (1998), la estación se realizó entre 1835 y 1839 por el arquitecto Phillip Charles Hardwick y el ingeniero Roberth Stephenson.

conjugan estaciones, trenes, puentes y túneles. Es uno de los autores que ven más allá de los sitios y publica junto a Gloria A. Tirado (CONACULTA, 2013), una edición facsimilar de un Índice de materiales comunes, con dibujos de objetos de talleres, mismo que se encuentra en resguardo en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos [CEDIF/CNPPCF/MNFM], en el que hacen referencia a objetos que pertenecen a los bienes muebles históricos de diferentes talleres, que son fundamentales para el entendimiento de mundo ferrocarrilero.

Lalana (2016) ha realizado una revisión sobre los sitios ferroviarios integrados a la Lista del Patrimonio Mundial, una investigación en la que se menciona que su registro es aún mínimo ya que está compuesto por; cuatro bienes, tres conjuntos de línea y una estación de pasajeros, no debemos olvidar que cada país por su parte tiene una serie de listados que reconocen bienes ferroviarios en procesos nacionales de valoración. También habla sobre la condición particular de este patrimonio ligado por su naturaleza de acción a los modos de transporte, al desarrollo urbano y al patrimonio industrial, reconociendo que esto significa un desafío para su investigación.

Una de las consideraciones más importantes que atribuye a estos acervos el mismo estudio, es que se ha vinculado con el *patrimonio viario* en general, que es el que refiere a la vía pública, esto lo vincula estrechamente al territorio y para el mismo autor, esta es la fundamentación de su relación con el paisaje, aunque advierte sobre el cuidado al que una denominación tan general refiere, pues se puede perder con ello el estudio de sus elementos particulares ya que esta visión se ha relacionado tradicionalmente con un entendimiento del paisaje que remite a lo que un usuario vive, siente, observa y huele desde el ferrocarril en el que puede ser obviado el ferrocarril mismo.

Según Lalana esta consideración es parte de un debate contemporáneo en el que se discute, si insertar al paisaje ferroviario en el paisaje cultural o en el paisaje urbano histórico, él mismo concibe tres vertientes en esta discusión; el paisaje que se contempla desde el ferrocarril, el que observa sus restos materiales dentro de un paisaje fundamentalmente natural (relacionado con el concepto de majestuosidad natural en el paisaje) y el que está ligado a su valoración como Patrimonio Mundial. Resulta interesante observar cómo la cultura ciudadana y la memoria ferroviaria han sido las grandes ausentes en estas discusiones. Nosotros consideramos que el patrimonio ferroviario está ligado, no solo a la institucionalización de sus acervos, sino a la cultura,

entendida desde nuestra perspectiva como aquella manera en la que decidimos hacer las cosas; comer, rezar, jugar, vivir los espacios y las emociones, de esta manera las acciones cotidianas y la cosmovisión forman parte de una visión crítica de la cultura y de ella parten realmente las discusiones sobre la mirada que se da a cada tipo de paisaje ligado al ferrocarril.

Sobre estas reflexiones nos parece importante mencionar el trabajo de Rosa María Guerrero (2017), que refiere en su investigación a los usos y significados contemporáneos del patrimonio ferroviario visto desde la cultura y los procesos de construcción social, mencionando que el ferrocarril forma parte de la historia del mundo contemporáneo, del desarrollo económico y social, pero también de la construcción de la identidad.

La autora menciona que, al abandono de la industria ferroviaria le sigue la revalorización social a la luz de la importancia que ha tomado como patrimonio cultural, desde su perspectiva la pregunta que debemos hacernos entonces es, ¿cuál es el estado de los significados y acciones locales en torno al patrimonio ferroviario? La misma investigación hace un recuento del concepto de patrimonio industrial para ligarlo a la cultura, en primer lugar lo asocia al patrimonio industrial y a partir de su definición propone que existe un imaginario del patrimonio ferroviario que está asociado al turismo y a la idea del tren histórico restaurado, idea que ha dominado las propuestas de puesta en valor, esta postura de manera clara alude, según la misma autora, a la formalización de la patrimonialización generada por instituciones y élites, pero también existe un patrimonio informal, este tiene que ver con el patrimonio vivo porque es parte de las identidades comunitarias.

Lo anterior refiere a una mirada crítica desde la cultura hacia el patrimonio ferroviario, que se relaciona con nuestra propuesta, pues estudiamos un paisaje patrimonial desde lo que la comunidad considera como legado con significación contemporánea, es decir un patrimonio vivo.

Por supuesto no podemos omitir en este apartado, la inmensa labor del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (CNPPCF-MNFM, 2023), que en México es un referente, pues es la Institución gubernamental que se ha dado a la tarea de rescatar, investigar y conservar acervos que implican materiales gráficos, bienes muebles históricos, equipo rodante con valor histórico, además del registro de estaciones. Su historia surge a partir del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Nacionales de México, por sus siglas PRONARE (Márquez Martínez & Gómez Pérez, 2004) en 1997. Este proyecto permitió que varios

investigadores recorrieran vías, talleres, estaciones, tanques de agua, casas de locomotoras, hospitales y oficinas en desuso, para seleccionar y rescatar archivos documentales, planos, fotografías y bienes muebles considerados de importancia en la historia de esta empresa en el país, el resultado fue la creación del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria y el Almacén de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles en el mismo año. Es importante mencionar que uno de los eventos que concentra tal Institución sobre el trabajo de investigación nacional e internacional, es el Encuentro de Investigadores en el que es posible ubicar todo lo que se realiza sobre el tema desde el ámbito académico.

## **1.2. Valoración, resignificación y salvaguarda del patrimonio ferroviario, las claves necesarias para la activación social y comunitaria del paisaje patrimonial de una ruta ferroviaria**

La denominación de un patrimonio determinado representa el consenso social, cultural, político y académico sobre su importancia. Hay dentro de este ejercicio, propuestas que surgen desde perspectivas institucionales y otras que refieren a su visión crítica, pues se conciben dentro de la cultura y la acción ciudadana, esta última nos parece una mirada particularmente efectiva, pues en su investigación hacen referencia al ejercicio de valoración desde conceptos emergentes de patrimonialización que relacionan acciones académicas con propuestas ciudadanas y plantean que el patrimonio de la cultura industrial ferroviaria tiene un lugar preponderante en el entendimiento de nuestra historia y de nuestra cultura, surgen también como propuestas de resignificación de patrimonio en riesgo por abandono cultural, concibiéndolo como un ejercicio intelectual y político que es necesario y urgente y que refiere a procesos de activación del patrimonio desde propuestas ciudadanas.

Desde el abordaje de la resignificación crítica nos parece importante resaltar el trabajo de Claudia Carolina Torres Gilles (2014), que atiende el tema del patrimonio ferroviario chileno que se encuentra fuera de los sitios oficiales de resguardo y protección, como espacios patrimoniales que a lo largo de territorios ubicados por las vías representan sitios de valor en estado de lo que denomina como abandono cultural, siendo la desvalorización y el olvido sus principales factores de deterioro, en su investigación las maestranzas o talleres ferrocarrileros se consideran desde este estudio como sitios fundamentales en la constitución cultural de los territorios, que de no ser resignificados se perderán y con ellos parte fundamental de la cultura chilena, un estudio que

muestra algunas de las incidencias que hemos mencionado en la definición del problema de investigación planteado.

España es también un referente en el tema de la valoración del patrimonio ferroviario, el *Plan de identificación, protección y puesta en valor del patrimonio histórico cultural ferroviario* (Españoles, 2016), es un documento que debemos referenciar, pues representa la propuesta de un plan nacional de resignificación de los acervos ferroviarios de ese país, desde el gran marco teórico que proyecta esta iniciativa, se incluye al patrimonio industrial y al patrimonio ferroviario dentro del patrimonio cultural. Proponen un concepto interesante en el sentido del discurso que justifica su resignificación; el concepto de *bienes de especial interés* como método de valorización y que refiere a aquellos que merecen ser patrimonializados por su singularidad, importancia, valor funcional o representatividad y que gracias a ello requieren de protección, por lo cual son integrados a su declaración formal como primera gran estrategia de preservación.

El mismo documento apunta sobre la precariedad que existe actualmente en la protección y uso del patrimonio ferroviario, entre otras cosas porque se consideran objetos y sitios obsoletos funcionalmente con nula rentabilidad económica, también debido a sus grandes dimensiones ocupando extensas superficies y a la poca sensibilización que existe hacia este patrimonio, a nivel técnico se declara la dificultad de su conservación integral debido a la pérdida de sus elementos originarios y sobre todo se menciona, que no existen criterios definidos y bien fundamentados para su conservación o derribo.

El mismo Plan (2016) señala que el patrimonio ferroviario se inscribe en un espacio determinado y que dadas estas características debemos dar un valor añadido a estos conjuntos en los que su declaratoria debe incluir la calificación de Paisaje, lo que implica su ubicación en un territorio concreto como un valor irrenunciable, esta declaración remite a una valoración más compleja, en la que se alude no solo a un bien, sino al conjunto natural y cultural en el que también se encuentra la memoria ubicada en un espacio, dicha aseveración se basa en la *Declaración sobre el paisaje industrial de Catalunya* (Comunidad Autónoma de Cataluña, 1993), en la que se define a los paisajes como espacios rurales, urbanos o arqueológicos compuestos por centros productivos, viviendas, centros sociales vinculados a la geografía social, económica, natural y político territorial, esta es sin duda alguna, una propuesta importante en nuestra investigación, ya que en su caso cuentan con experiencia legal y aplicada sobre el tema.

A nivel metodológico la misma iniciativa es muy puntual al enfatizar que es imposible iniciar algún plan de valoración y patrimonialización sin un inventario general de los bienes que lo constituyen, desde su perspectiva, en la lista se registran sólo sitios y objetos, sin embargo asumen que el patrimonio industrial ferroviario incluye a la memoria depositada en los mismos, que deben ser valorados y conservados no solo por una cuestión estética, sino por su relación con las formas de trabajo y vida, sobre todo, si son inscritos desde la categoría de paisaje.

Sobre los procesos para lograr que algo sea reconocido como patrimonio, desde un planteamiento teórico y metodológico, existen propuestas claras para la patrimonialización de acervos culturales, en este sentido nos parece importante la propuesta de Criado y Barreiro(2013), quienes plantean la conveniencia de establecer un sistema ordenado para la patrimonialización basado en la *Cadena de valor del patrimonio*; en la que cada fase es de fundamental importancia para la preservación de cualquier patrimonio cultural, la cadena de valoración se compone de las siguientes fases; identificación, documentación, significación y evaluación. Solo al contar con investigaciones que hayan cubierto estas, se puede continuar hacia las siguientes que son; la conservación, la circulación y la recepción.

Sobre los procesos de resignificación y valoración institucional y jurídica, es importante resaltar el trabajo de las declaratorias internacionales definidas por organizaciones mundiales. El tema de las Cartas, Declaratorias y Listados de Patrimonio ferroviario o paisajes culturales y/o patrimoniales ferroviarios resultaría una investigación por sí misma, hablaremos de manera general sobre su situación a nivel nacional y mundial, mencionando solo algunas de ellas.

México se suscribe a la mayoría de iniciativas internacionales, en cuanto a la protección del patrimonio industrial y patrimonio ferroviario, destacan las de la UNESCO o las del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH por sus siglas en inglés), una de las cartas más importantes es la carta de Nizhny y Tagil (UNESCO-ICOMOS, 2003), que es una declaratoria que vincula la importancia del patrimonio industrial fundamentado desde la arqueología industrial, definida como un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia material o inmaterial de: documentos, artefactos, estratigrafía, estructuras, asentamientos humanos, terrenos naturales o urbanos creados por procesos industriales. En el que la delimitación temporal del mismo se amplía en un concepto que lo define como aquellos restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o

científico. El espacio de esta concepción es amplio pues asume a los sitios y a las actividades culturales, así como medios de transporte, viviendas, zonas de culto o educación.

Aludiendo a la propuesta de paisajes patrimoniales relacionados con los acervos industriales, Mariano Castellanos (2014), propone el estudio de lo que, denomina como *Patrimonio cultural territorial*, para estudiar al paisaje, sus bienes y su historia, presenta una perspectiva sobre los aspectos jurídicos de su reconocimiento y salvaguarda desde la idea del *bien cultural* en el que pueden ser abordados los paisajes.

Su estudio de bien cultural incluye la concepción etimológica, social y cultural, que refiere a una discusión compleja que se relaciona con distintos factores, por ejemplo, con discursos de poder, pero también con ejercicios ciudadanos desde una propuesta del uso social de estos patrimonios. El autor realiza un recorrido sobre los procesos que inciden en el reconocimiento de algunos bienes culturales como patrimonio, es de interés su mención sobre los procesos de protección jurídica de los bienes culturales en el ámbito global, pues podemos ubicar en ellos la no muy antigua inserción del patrimonio industrial y dentro de este, al patrimonio ferroviario. Sobre el tema de las declaratorias patrimoniales, destacamos de este estudio, la organización de los bienes culturales según los informes de la Comisión Franceschini en el que podemos ubicar dentro de los bienes culturales a los bienes ambientales y en ellos a los bienes paisajísticos que contemplan áreas naturales, ecológicas y artificiales.

Si tomamos en cuenta la complejidad de los sitios dentro de una ruta cultural ferroviaria y la apropiación cultural de los mismos desde la memoria colectiva, debemos también aludir a la carta de BURRA (ICOMOS, 1999), que provee una guía para la conservación y gestión de los sitios de significación cultural, tema que remite de manera clara a la memoria colectiva en entornos culturales, indígenas e históricos, este concepto se encuentra vinculado a nuestra propuesta, ya que dan importancia a la conservación desde la significación entre comunidad y paisaje, sus particulares relaciones con el pasado y con experiencias contemporáneas, en el que se refrenda su uso para coadyuvar en los procesos de identidad, un punto que nos parece muy importante es que cualquier proceso de intervención implica primero comprender la significación cultural de los sitios para tomar decisiones desde estas miradas.

Esto nos parece importante pues hemos observado diversas vertientes sobre el paisaje ferroviario, entre las que destacan las que lo observan de las siguientes formas; siendo parte de un

paisaje natural, parte del patrimonio industrial y como parte de una propuesta de movilidad muy particular desde la que se observa el mundo. Todas permiten asumir su entorno o su paisaje de manera espacial, pero no remiten a la memoria colectiva de quienes viven de manera cercana con el paso del Ferrocarril.

Siguiendo en el tema de las declaratorias, José Luis Lalana (2016) remite al documento *Railways as World Heritage Sites*, consensuado por el ICOMOS en 1999 (Railways as World Heritage Sites, 1999), en el que se realiza una reflexión sobre el papel del patrimonio industrial en la Lista de Patrimonio Mundial en el que se hace referencia a los sitios industriales y entre ellos se refiere a los del ferrocarril. Sin embargo, el mismo autor aclara que esta es una definición ligada a sus estudios teóricos, en los que existe amplia información, pero toda ella tiende a ser parcial porque se centra en elementos aislados, como locomotoras o estaciones o su aspecto puramente histórico o industrial, esto ha hecho que olvidemos aspectos tan importantes como los talleres, la vida laboral y todos sus artefactos entre muchos otros, hecho que hemos referenciado como parte de la problemática de esta investigación, en la que es necesaria una visión socioterritorial para abordarla de manera dinámica.

De acuerdo con el mismo autor (Soto, 2016) los sitios registrados en la Lista del Patrimonio Mundial son; la línea del paso de Semmering en Austria, este es un recorrido de 41 km., a través de un paisaje montañoso, otro es un recorrido formado por los Ferrocarriles de montaña en la India que son el Ferrocarril de Nilgiri, el de Kalka-Shimla y el de Darjeeling, en la lista también se encuentra el ferrocarril rético que está incluido en el paisaje de los ríos Albula y Bernina en Suiza, Italia.

En conjunto podemos observar que las líneas del ferrocarril registradas tienen relación con el paisaje de montaña, todas se consideran dentro de lo que se ha llamado “Paisaje espectacular”. En el listado, según el mismo autor, se encuentra una única estación de pasajeros, la estación ferroviaria de Chatrapati Shivaji o antigua estación Victoria de Bombay.

Todo en el listado parte del reconocimiento de Valor Universal Excepcional, en función rígida con los criterios establecidos por estas instituciones y con variables que responden a los valores de autenticidad e integridad en los que no hay una visión definida entre ferrocarril en uso y el ferrocarril histórico, todas toman en cuenta la definición de paisaje de la UNESCO, que a su vez hace referencia a la definición de paisaje protegido del Convenio Europeo del Paisaje (Consejo

de Europa, 2000), que lo ha definido partiendo de su relación equilibrada y armoniosa entre las necesidades sociales, la economía y el medio ambiente.

Esta última es también una definición de paisaje que retoma el autor Checa Artasu (2019), entendiéndose como cualquier parte del territorio, tal y como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de los factores naturales y humanos y de sus interrelaciones.

Artasu menciona en el mismo texto, que paisaje es un concepto de sobra conocido a pesar de su relativa novedad, un punto interesante sobre su propuesta es que reconoce el tema de su definición como una cuestión que debería estar acompañada por leyes, en iniciativas ciudadanas y en sus avances teóricos, sin embargo, considera que en América Latina es un concepto emergente que enfrenta desafíos ambientales y culturales (Checa Artasu, 2019). En México destaca su presencia asociada a organizaciones sociales y es considerada por él mismo autor como una herramienta de gestión territorial, aunque aclara que, en México no existen normas jurídicas que consideren explícitamente al paisaje, aunque sí se menciona la posibilidad de su resguardo legal si se relaciona con el patrimonio.

Dentro de las acciones del reconocimiento nacional pero solo del patrimonio ferroviario, sin asumirlo como paisaje, México cuenta con esfuerzos importantes de trabajo sobre el patrimonio de la cultura industrial ferroviaria, por ejemplo, el Sistema de Información Cultural SIC (SIC, 2021) que conjunta el trabajo de archivos nacionales, del INAH, del CNPPCF/MNFM y de otros acervos, en el que se generan registros públicos sobre estaciones, fotografías históricas y planos ferroviarios. Otro acervo de gran importancia y que es poco conocido es la Mapoteca “Manuel Orozco y Berra” (SIAP, 2022), que pertenece a las Instituciones del Gobierno de México y resguarda información importante sobre tendidos de vía, planos, cartas y proyectos ferroviarios.

### **1.3. Memoria colectiva y estudios del paisaje**

El estudio de los paisajes culturales implica la investigación de diferentes momentos históricos asentados en un espacio y en la cultura, en los que es muy importante la referencia social a un pasado y un presente común, es en este lugar donde se liga con la memoria colectiva, como la mirada de la sociedad hacia el pasado y hacia el presente.

El estudio de la memoria colectiva ha seguido el camino del desarrollo del conocimiento y sus diferentes posturas epistemológicas, Jorge Mendoza García (2005), menciona que la idea de memoria social tiene sus antecedentes más conocidos entre la cultura griega y la cultura judía,

desde la historia oral y el arte de la memoria, mucho después en la cultura occidental será estudiada a partir del énfasis a la cultura individualista, fincada sobre todo en la denominada modernidad de fines del siglo XIX, entendiéndose como la idea de que la memoria se encuentra en la cabeza como una función mental, esta idea estaba vinculada al auge del uso del método experimental en la ciencias y por su puesto en la psicología, de tal manera que, los estudios y las propuestas que no encajaban en la visión experimental serían olvidados, este es el por qué, fueron dejados a un lado por mucho tiempo las propuestas de autores como Maurice Halbwachs, Charles Blondel, Lev Vygotsky y Frederic Bartlett, que argumentaban sobre la memoria de grupos o la memoria colectiva.

Definitivamente uno de los autores más representativos en los estudios de la memoria y su relación con el espacio, es Maurice Halbwachs, quien según el historiador Mario Magaña Mancillas (2020) debemos su teoría de la memoria colectiva a sus últimas notas de 1945, es pocas veces citado en español y generalmente abordamos sus propuestas a través de autores que lo han traducido y utilizado en estudios contemporáneos. La importancia de sus postulados teóricos se da en diferentes ámbitos; se considera uno de los iniciadores de la sociología francesa y hace también importantes contribuciones a la psicología, aunque el centro y el término de su pensamiento estaba ligado a las relaciones de la memoria y la sociedad. Algo que nos parece fundamental sobre su trabajo, es que demuestra que las cuestiones de la conciencia como la memoria colectiva, son objetos de estudio válidos, podemos afirmar que desde sus postulados hablamos de una sociología de la memoria.

El autor parte de dos preguntas fundamentales, ¿en qué momento empezamos a olvidar?, y ¿qué se debe olvidar y que se debe recordar para ser una sociedad funcional? Para responderlas lo primero que tenemos que entender, es que las memorias no refieren a nada mientras no somos seres sociales, por ello debemos acudir a los marcos sociales de la memoria, no solo hablamos de memoria, sino de memoria colectiva, ya que la idea del recuerdo, si bien se da desde la memoria individual, realmente se encuentra en los límites que se relacionan con las redes de solidaridad, ya que la conciencia nunca está encerrada ni vacía, el recuerdo no es solo un elemento psicológico; es un constructo social, -uno no recuerda solo- comenta el autor, el grupo social ayuda a construir nuestra memoria, básicamente los procesos del recuerdo tienen que ver con la permanencia en el

grupo porque la sociedad ve el pasado, lo construye y lo utiliza para definir las identidades que le permitan “ser” en el presente.

Las propuestas de este autor son fundamentales en nuestra investigación pues también analizan el vínculo de las memorias con el espacio, entendiéndolo de manera general, como la influencia del entorno que funciona como huella de evocación a la memoria colectiva, también relacionada con el tiempo, analizando las múltiples consideraciones que tenemos sobre su duración, de esta manera la historia, los espacios, los objetos y las personas crean una comunidad especial que conforma a la memoria colectiva, tal y como sucede en un paisaje patrimonial.

Sobre la vinculación de la memoria y la denominación de un paisaje, Paulina Terra (2014) aclara que los procesos de transformación en los que decidimos sobre la renovación o preservación de la memoria, sobre todo ligada al tema de la transformación de los espacios, tiene que ver con decisiones que no siempre son dadas por las comunidades, sino por quienes detentan el poder económico y político. De esta manera la activación (dentro de ella la resignificación) del patrimonio es un proceso lleno de conflictos, en el que casi siempre las decisiones se toman de arriba hacia abajo, todo ello relacionado con el concepto de “valor” que visto desde los intereses económicos o políticos será muy distinto al ejercido desde la memoria colectiva o al ejercicio de las ciudadanías, un tema que tiene que ser revelado en cada estudio planteado.

#### **1.4. Estudios del Paisaje: paisaje cultural, patrimonial y los paisajes ferroviarios**

Daniel Hiernaux menciona en el tratado de Geografía Humana (Fernández, 2007), que la definición de paisaje cultural engloba los siguientes elementos a considerar:

- es un producto intelectual y material de los grupos sociales,
- remite a la producción de distintas generaciones, es por ello que se considera una entidad de larga duración en el que aparecen rasgos, elementos y objetos de diferentes épocas que sobreviven a la muerte de los individuos de distintas generaciones,
- los paisajes se modifican y permanecen,
- es un espacio modelado tanto por fenómenos de la naturaleza como por la acción humana.

Es necesario aclarar que hay distintas definiciones de paisaje, para Martín M. Checa Artasu (2019), el concepto está íntimamente ligado al de *territorio* y al de *medio ambiente*, pero

su construcción no debe olvidar los aspectos culturales, su proceso evolutivo, historicidad y el papel que tiene la percepción de la sociedad sobre los mismos, de ahí la importancia de la diversidad de metodologías para su uso y análisis.

De la denominación de paisaje cultural, de acuerdo con el mismo Checa Artasu (2021), derivan infinidad de miradas hacia su lectura que resultan enriquecedoras como estrategias de conservación y de investigación, ya que además de ser un elemento de conocimiento territorial genera valores. Su denominación es un indicador de la calidad de vida, es también una estrategia de reconocimiento del patrimonio cultural e histórico, de esta manera, se convierte en un recurso que puede ayudar en términos legales, teóricos y sociales a su conservación.

Checa Artasu (2013) comenta que el tema del paisaje está siendo lentamente fortalecido por la sociedad civil, para lo cual el trabajo académico ha sido fundamental, pues es tomado en cuenta para su reconocimiento e incluso es referido en dictaminaciones legales de ordenamiento territorial y de conservación de áreas naturales y culturales.

De manera específica para nuestra investigación, habrá que puntualizar sobre la definición del paisaje patrimonial, que es tan compleja como la precisión misma del concepto patrimonio y tiene incluidas las contradicciones que lo involucran.

Pero ¿cuál es el papel del patrimonio dentro del paisaje? Para Mariano Castellanos (2014) existen en el territorio elementos naturales y construidos con contenidos simbólicos, de valores históricos, culturales, religiosos, económicos, estéticos, etc., que remiten a una lectura que va más allá del territorio, atendiendo a sus formas y componentes, de tal manera que, el paisaje alude a su configuración morfológica y a su contenido cultural en el tiempo y es un elemento que nos permite ir más allá del objeto en sí mismo.

El patrimonio es un instrumento que juega un papel importante en la conformación de identidades, pero el paisaje patrimonial es algo más profundo, en el que todo se conjuga, como menciona Castellanos (2014), el paisaje es la figuración y configuración de la sociedad plasmada en el territorio.

Ya que las afirmaciones dadas sobre el paisaje patrimonial mencionan al territorio, consideramos necesario puntualizar sobre el tema, Eduardo Martínez de Pisón (2009) aclara que el paisaje debe separarse del territorio, por lo menos de manera conceptual para entenderlo, desde esta perspectiva podemos observar cómo está filtrado por la cultura, cierto es que el paisaje resulta

de una morfología territorial, sin embargo, este contiene ideas, imágenes y una cobertura vivencial y cultural. De esta manera el propio paisaje se convierte en un elemento cultural por sí mismo, porque representa la globalidad de estos factores, elementos y valores, como la integración de todos los hechos, y aunque sus componentes sean variables, no se pueden disociar.

En cuanto al paisaje y el patrimonio ferroviario, hemos encontrado una serie de propuestas que contribuyen a una lectura profunda sobre el impacto del ferrocarril en la cosmovisión, no sólo local, sino nacional y global, misma que puede ser observada en la pintura, en la fotografía, en la literatura, en la historia y en la memoria.

Nos parece importante mencionar entre ellas la investigación de Manuel Ángel Sendín García (2012) quien relaciona a la literatura con la geografía desde la propuesta del estudio literario de Ignacio Aldecoa, para enfrentarnos a un panorama de las personas y los paisajes ferroviarios de la España posbélica, convirtiéndose en un cronista de estos paisajes, interesante propuesta que no recorre discursos nacionalistas, sino la vida de aquellos que comúnmente podrían considerarse “los ausentes”; refiriéndose a las mujeres, los trabajadores y sus oficios y la clase media urbana. Demostrando cómo el ferrocarril define al paisaje, de la misma manera que la sociedad define al ferrocarril mismo, desde la evocación de la literatura a través del realismo social.

Es importante también apuntar a la construcción contemporánea que brinda el ferrocarril sobre el mundo, rescatamos sobre el tema la propuesta de Patricia Ferreira (2013), quien estudia el paisaje ferroviario desde una mirada geo-experimental que alude a la vivencia desde el ferrocarril en el que se pierde el contacto directo con la tierra como espacio físico y a partir de esta movilidad es posible generar una experiencia del entorno a través de todos los sentidos, aludiendo al paisaje como una invención personal que está ligada a un lugar, a un tiempo y por supuesto al observador. Nos parece interesante en el sentido del concepto *vivencia*, pues contribuye a la reflexión sobre la construcción social del ferrocarril en la memoria colectiva, de esta manera la experiencia paisajística da forma a la historia y a la construcción social de los paisajes contemporáneos, todo ello no podría suceder sin la invención de una ruta que es la que nos permite acceder al territorio, esta es la forma, desde la apreciación de esta propuesta, en la que configuramos culturalmente un territorio.

La ruta es también una expresión de la relación entre paisaje e infraestructura, en la que su función territorial, su capacidad de resistencia a la fragmentación visual del paisaje y su

presencia espacial, hacen que los objetos se conviertan en elementos formadores de lo que la autora denomina “geografía artificial”, esto se vincula directamente, con la propuesta teórica que planteamos sobre el tendido de vía, como elementos estructurador de un paisaje, y la propuesta del concepto ruta cultural que alude a la mirada socioterritorial.

Hay una última referencia sobre la vivencia geo experimental que no podemos dejar de mencionar, es la del *viajero 2.0*, este es el observador del paisaje geodigital, que se desplaza a través de una pantalla y esto alude a las vivencias actuales más comunes que remiten al paisaje ferroviario desde su historia y también sobre su paisaje contemporáneo.

Estos son algunos de los trabajos que nos parecen importantes por su referencia a nuestra propuesta de investigación, sin embargo, existen numerosas investigaciones y literatura sobre aquello que, desde sus múltiples concepciones, podría referir al paisaje ferroviario contemporáneo, cultural o histórico, dando cuenta de la vastedad de significaciones que ha dado el ferrocarril al mundo, consideramos que el estudio del paisaje, en cualquiera de sus lecturas, permite entender de manera amplia el significado profundo de la vida, como un elemento de acción y transformación constante, en la que el hombre se relaciona con sus diferentes entornos.

### **1.5. El Ferrocarril San Rafael y Atlixco**

Sobre la presencia del FC-SRyA en archivos históricos Mariano Castellanos publica un estudio sobre el archivo del Museo Industrial de Metepec (2018), que contiene documentos sobre los antecedentes de la CIASA o la Compañía Industrial de Atlixco, en el que se ubica la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco S.A. Dentro del archivo se encuentra El Fondo Compañía Industrial de Atlixco y en la Sección Consejo de Administración, se ubica la Subsección Departamento Jurídico en la que se encuentra la Serie Ferrocarriles.

En cuanto a los estudios del archivo mencionado, encontramos la propuesta de Edmundo Hernández (2018) quien realiza una investigación sobre el paisaje que generó el Ferrocarril San Rafael y Atlixco en el territorio y en la cultura. Investigación que logra dar cuenta de la importancia de esta empresa en la transformación del territorio enfocado en el sentido de la distancia y el tiempo en una concepción dada a partir de las nuevas relaciones de producción, de manejo de capitales y de innovación tecnológica.

En cuanto al estudio de sus huellas tangibles existe una investigación sobre el seguimiento de los restos materiales del Ferrocarril San Rafael y Atlixco en el que los investigadores Harmut

Schneider, Horefer Stephan, Martha Elba del Río Mendieta y Jorge Ramón Gómez (Stephan et al., 2019) se dan a la tarea de dar cuenta de los restos de sus caminos de hierro, puentes, terraplenes, estaciones y tajeas en el que delimitan algunos de los restos materiales en el territorio de esta ruta del ferrocarril en el tramo de la Sección Atlixco, en este estudio se realiza el primer trabajo de arqueología industrial sobre este Ferrocarril.

Es importante comentar que existen también importantes estudios históricos sobre aspectos económicos de la CIASA que involucran al FC-SRyA, como la investigación de las subvenciones del ferrocarril en el porfiriato y su relación con procesos económicos, hasta la relación de la Compañía Papelera San Rafael, como una de las primeras empresas en el país en desarrollar la electrificación, esto puede ser investigado a través de autores como Humberto Moreno, Pilar Pacheco y Azucena Arango Miranda.

### **1.6. Marcos referenciales, rumbo a nuevos escenarios**

Hemos encontrado material abundante sobre todo dentro del tema de los estudios del ferrocarril histórico y la preocupación por su salvaguarda vinculada a la denominación de paisaje, todo ello clarifica la necesidad de sumar en el conocimiento teórico de sus diversos fenómenos y sobre su capacidad física y cultural de sobrevivencia en el tiempo, nos es claro también que es necesario el conocimiento puntual de las características de estos acervos, para contribuir en las acciones necesarias para su valoración desde una postura crítica.

Una de las grandes aportaciones sobre lo estudiado, es su entendimiento complejo, en el que se relacionan estos acervos con el territorio y la cultura como respuesta a su resignificación, esto nos ha permitido encontrar mucho más de una propuesta epistemológica de abordaje. Dentro de ellas nos ha sido de especial atención, la posibilidad de investigación de espacios ferroviarios que se consideran en “abandono” y demuestran su importancia histórica y cultural, también nos es importante la inclusión de la denominación de paisaje a los sitios ferroviarios que se encuentran en condiciones de riesgo y que se ubican en grandes extensiones, todo ello como estrategia de rescate.

Pero el abandono o la resignificación refieren además a procesos que se relacionan con el olvido y con la memoria colectiva, temas fundamentales en el estudio del paisaje y también en las acciones de resignificación del patrimonio cultural, ya que el avance de la civilización humana y las transformaciones socioterritoriales, se conflictúan de manera cotidiana sobre la toma de

decisiones en cuanto a cómo enfrentar los procesos de transformación en los que se tiene que decidir ¿qué se olvida?, ¿qué se recuerda?, ¿qué se conserva?, ¿qué se destruye? Paradojas que son difíciles de resolver, pero que tienen que ser asumidas de manera ética y fundamentada, se anexa además a la problemática, el tema de la asimetría de poderes y los intentos de manipulación de las memorias y las identidades desde distintos intereses que no pueden ser ignorados, el tema de la memoria colectiva no es menor, pues es capaz de someter o liberar a naciones enteras.

Es por ello que, los estudios del paisaje se presentan como una estrategia de investigación que contempla la inclusión de estos acervos desde la resignificación social y comunitaria, que por supuesto, alude a los recuerdos y su importancia en la vida contemporánea, sintetizando muchos de los intereses que nos hemos planteado.

El paisaje patrimonial es una alternativa novedosa de investigación que se vincula a una visión inter y transdisciplinaria, que nos parece, es un espacio en el que podemos contribuir con la presente propuesta.

La construcción del estado del arte nos ha permitido entender la necesidad de una mirada compleja y dinámica, hacia la construcción del concepto *paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria*, frente a la gran diversidad de estudios sobre paisajes culturales y patrimoniales, incluso sobre la relación que se ha dado entre el ferrocarril y el paisaje desde diferentes posturas en las que pretendemos regresar al ciudadano y a la cultura.

Por otro lado, hemos demostrado la pertinencia del estudio de caso al presentar investigaciones, que apuntan en la relevancia de este ferrocarril tanto a nivel histórico como contemporáneo, en este sentido su investigación es relevante en cuanto coadyuva a la resignificación de un patrimonio en riesgo.

## **CAPÍTULO 2. Marco Teórico. La travesía de la memoria, hacia la comprensión crítica del paisaje patrimonial**

La construcción teórica sobre un tema de investigación como el que hemos propuesto se construye entre el conocimiento teórico, la realidad a estudiar y las posturas bajo las cuales pretendemos comprender este mundo y asumimos esas transformaciones de forma participativa y dinámica, entendiendo que todo estudio está mediado por su contexto histórico, político, económico y social.

Es por ello, que nos proponemos reflexionar desde la Teoría Crítica como modelo teórico-epistemológico, es decir que, para realizar el marco teórico, partimos de la reflexión sobre el entendimiento del mundo porque es una tarea que refleja la propia naturaleza del ser humano; sus búsquedas, sus diferencias, sus paradojas y también su esperanza en la construcción de espacios que responden a sus ideales de vida y de historia. La epistemología se pregunta desde esta variedad de postulados sobre la generación del conocimiento, argumentando sobre su origen, su naturaleza y validez.

Para entender nuestra propuesta debemos acudir a la escuela de Frankfurt, que refiere básicamente a los estudios de diferentes autores, entre ellos Theodor Adorno y Max Horkheimer, quienes de manera general plantean una teoría crítica contra la razón instrumental. La razón instrumental puede entenderse como la corriente del pensamiento que ha determinado lo que hoy conocemos de manera general como “racional”, Rolando García (2006) aclara que el surgimiento de este enfoque epistemológico se ubica en el contexto del mundo newtoniano del siglo XVIII y principios del XIX en el que las reflexiones se enfocan en el análisis de las leyes naturales y la aceptación de la razón humana a través de la generación de la “verdad” y lo “objetivo”. Muchos son los científicos que podemos mencionar en este momento entre los que destacan Lucke, Hume y Kant y uno de los temas centrales propuestos dentro de este pensamiento también llamado positivismo era el empirismo y el uso de la lógica dentro del método científico.

Parece un proceso casi natural el que la “razón” pretendiera conducirnos a lo mejor de esta ya mencionada modernidad, sin embargo, nos encontramos en un mundo lleno de paradojas y desigualdades, en el que además existen distintas racionalidades que representan diferentes formas de entender el sentido del ser humano. Vivir bajo la dirección única de la razón instrumental resulta incluso peligroso para el respeto a la diferencia y a los derechos humanos desde una

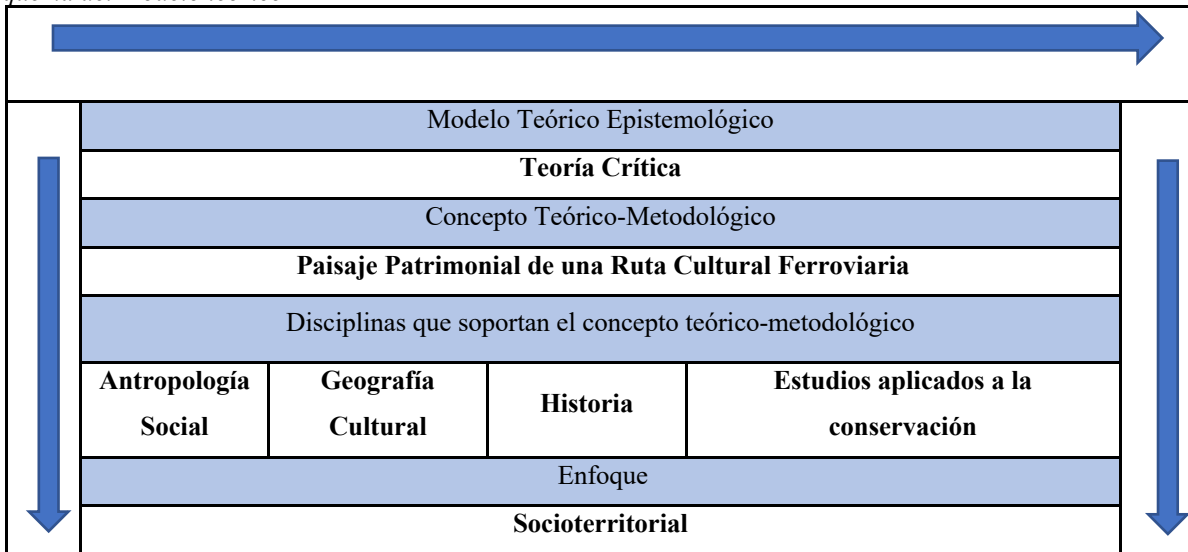
perspectiva humanista, de ahí que las ciencias sociales deban ser incluyentes y pertinentes no solo a niveles institucionales, sino ciudadanos.

Ante el pensamiento positivista o como contra postura a la razón instrumental surge la Teoría Crítica, la escuela de Frankfurt propone una mirada alternativa en la que el diálogo debe fomentar el conocimiento emancipatorio. Aludiendo a postulados de Theodor Adorno (1975) el pensamiento anticipa para emancipar, cuestionamos la propuesta que indica que la razón instrumental es la razón utilitaria que se enfoca solamente en el avance técnico-científico, donde solo tiene importancia lo útil, dejando a los valores y a la ética fuera de su ecuación, así como a la reflexión y a la crítica. Podemos entender esta propuesta partiendo de la reflexión de Horkheimer (Guido, 2004), sobre el cuestionamiento a la realidad desde una postura que entiende que el conocimiento está mediado por el contexto histórico, económico y político del sujeto, todo ello define lo que entendemos sobre el mundo.

Es en este entramado de ideas que la propuesta de la Escuela de Frankfurt sienta las bases normativas y descriptivas para la investigación social desde una postura diferente a las ciencias naturales como modelo tradicional, con el objetivo de sumar y producir conocimientos emancipadores que posibiliten la transformación en los seres humanos a través del diálogo y de los discursos que se enfrentan a las estructuras establecidas.

Desde esta postura proponemos generar conocimiento científico con sentido político y ético, más allá de lo puramente instrumental, es la mirada que nos permitirá vincular a esta propuesta el trabajo multidisciplinario, por medio del cual iremos más allá del patrimonio cultural ferroviario para vincularlo a su entorno natural, a su historia y a la manera en la que se recrea culturalmente en la actualidad, esto es, a un paisaje como resultado de la cultura y de su despliegue sobre el territorio. Esta es la mirada que nos permite proponer como concepto teórico metodológico el *paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria*, a partir de este concepto, el estudio del paisaje que presentaremos es a su vez soportado por la antropología social, la geografía cultural, la historia y las ciencias aplicadas a la conservación del patrimonio cultural, en el estudio de caso tal relación permite observar al territorio como un espacio construido socialmente a partir de la perspectiva socioterritorial.

Cuadro 2  
Esquema del Modelo teórico



Nota: fuente, elaboración propia.

Desde el pensamiento crítico suponemos que el conocimiento en todas sus facetas y temas es construido desde diferentes condiciones socioculturales, éticas, estéticas, bajo distintas condiciones físicas o biológicas e incluso bajo distintos estados de ánimo, asumido así, es un componente sociopolítico que nos permite entender el fenómeno propuesto desde una perspectiva que ha incluido al sujeto, a la naturaleza y al mismo patrimonio como elementos indisolubles en su lectura, desde esta visión crítica del patrimonio, iremos más allá de los bienes para atender a las tensiones entre los elementos y fenómenos del paisaje. Nuestra propuesta sugiere observar a dicho patrimonio más allá de su propia definición como sitios u objetos o como testigos tecnológicos, es además de todo ello, un sistema abierto capaz de mostrar sus múltiples contradicciones y de sacar a luz las relaciones de su mundo, de la vida cotidiana y de las adaptaciones, rupturas y contradicciones que generó y que sigue definiendo en la historia del ser humano y en sus territorios.

Es por esta razón que pretendemos entender el paisaje de una ruta cultural ferroviaria, más allá de los meros objetos o de la lectura romántica de un pasado glorioso; nuestra propuesta remite a la mirada contemporánea de un paisaje que existe en la geografía, en el patrimonio material, pero también en la memoria colectiva y debemos atender a su resignificación a partir de una mirada incluyente en la que problematizamos básicamente desde los siguientes criterios:

- Dentro de los aportes y limitaciones de la ciencia moderna, atendemos al desarrollo teórico que sea capaz, en el mundo empírico, de aportar a la solución de necesidades para el desarrollo humano, social y natural.
- Ser explicativos de la realidad social y material que nos ubica en el estudio de un patrimonio en riesgo como espacio de tensiones.
- Ser prácticos reconociendo los elementos culturales del acervo planteado investigando su estado actual, sin olvidar que existe un componente social que ha fundamentado la memoria ferroviaria que no ha sido tomado en cuenta.
- Ser normativos dejando en claro, cómo podemos alcanzar los objetivos a partir de la generación de un dispositivo metodológico capaz de aprehender la complejidad de los elementos y fenómenos del paisaje patrimonial planteado.

A partir de lo explicado, desarrollaremos cada uno de los conceptos que hemos articulado, con el fin de abordar de manera específica las bases científicas de nuestra propuesta, en este ejercicio nos parece importante tomar decisiones claras sobre el significado de los conceptos que fundamentan esta postura ante la construcción de lo que denominamos paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, en los siguientes apartados discutiremos sobre estas definiciones fundamentales.

### **2.1. El paisaje patrimonial desde la teoría crítica: definiciones esenciales**

Hemos apuntado sobre la vocación del paisaje patrimonial que estudiamos hacia el patrimonio ferroviario, sin embargo, la visión crítica nos permite ir más allá de los objetos y atender a su relación dentro de elementos y fenómenos de mayor complejidad, iniciemos entonces siendo específicos sobre el concepto *Cultura* como el espacio donde esta significación se genera, concentra y cambia, tomando en cuenta que, desde una perspectiva crítica no alude a lo que se conoce coloquialmente sobre el término.

Eloy Gómez Pellón (2007), aclara que el término cultura significaba “cultivo” o “cuidado”, desde esta idea algunos pensadores como Cicerón utilizaron el término de cultivo del alma (*cultura animi*), esto nos permite entender el sentido que se le brinda de manera coloquial al concepto; un significado que refiere entre otras cosas, a la “alta cultura”. Desde esta perspectiva

también es una noción que remite a la conformación de discursos nacionales, para tal efecto el concepto fue utilizado por autores tan importantes como Jean-Jacques Rousseau (2000) en el libro *Emilio o De la educación*, en el que el uso del concepto estaba ligado a la educación y sobre todo a la educación nacionalista, estas ideas fueron retomadas en la construcción de proyectos y programas institucionales, en el caso de México se distingue el trabajo de autores como Gonzalo Aguirre Beltrán (Fábregas, 2012), estas concepciones contribuyeron a la conformación del México que hoy conocemos porque su incidencia se reflejó tanto en la educación básica del país, como en programas gubernamentales dedicados a lo que, desde esta perspectiva, significaba la atención a la cultura y la conformación política y simbólica de una nación.

De manera distinta, no aludimos a la definición de cultura relacionada con conceptos evaluadores desde términos que puedan relacionarse con progreso, refinamiento o la acumulación de cierto tipo de conocimiento. Desde nuestra perspectiva la cultura puede definirse como *la manera personal y social, construida a lo largo del tiempo y reconstruida cotidianamente, sobre la forma de; vivir, comer, rezar, bailar, celebrar, de entender la muerte, de festejar, de amar y convivir, todo ello mediado y recreado mediante una rica variedad de símbolos y significados evidentes y profundos. La cultura se encuentra en tensión constante con procesos de cambio y parte fundamentalmente, de las decisiones que asumen los ciudadanos de cualquier grupo. La cultura se recrea cada día a partir de las pugnas y de los acuerdos generados entre individuos y colectivos, es por ello que la libertad y la coerción son parte de las paradojas que se dirimen dentro de ella, ese es el sentido profundo y también práctico de la cultura en la que debemos pugnar por el libre ejercicio del derecho a la vida y sus distintas formas, en estricto apego a los valores humanos.* Aludimos a esta clarificación pues es uno de los valores fundamentales del paisaje.

En este sentido el ejercicio de la cultura responde a decisiones individuales y sociales, a través de estas se expresa la oportunidad de gozar y ejercer los diferentes derechos que nos permiten convivir en una cultura de paz para el desarrollo individual y social. Cuestión fundamental pues el ejercicio de los valores desde la cultura permite el desarrollo de mejores condiciones de vida, un ejemplo es cómo el paisaje patrimonial genera procesos de identidad, a partir de lo cual, se detonan procesos que fomentan valores como el cuidado del entorno o la generación de espacios pacíficos de convivencia desde el ejercicio ciudadano y social.

A partir de lo anterior entendemos que existe un amplio abanico de fenómenos y procesos dentro del espacio que pueden ser observados como parte de la cultura y que son fundamentales en los procesos de identidad, todos ellos responden a aspectos importantes de la vida como la alimentación, algún rasgo identitario, un momento histórico determinante, entre muchos otros, el siguiente apartado responde a la definición de la vocación del paisaje que investigamos.

Estos aspectos tan particulares de una cultura a otra nos permiten entender que, la cultura tiene distintas formas de ser y actuar en todas sus esferas, de esta manera y bajo estos idearios de vida, se da forma a los espacios, a las relaciones y a la creación de entornos en los que se generan costumbres, objetos y sitios de importancia significativa, esto puede considerarse como aquello que se valora y se puede denominar patrimonio.

Es necesario tomar en cuenta que aunque el término patrimonio es un concepto de la modernidad, consideramos que desde su planteamiento crítico, va más allá de las definiciones y valoraciones institucionales, para abordar esta complejidad nos parece importante iniciar su conceptualización desde los postulados de Ignacio González Varas (2014), es digno de mencionar el propio título de la propuesta del autor para imaginar la dificultad que supone la dilucidación de este concepto, *Las ruinas de la memoria. Ideas y conceptos para una imposible teoría del patrimonio cultural*, es así exactamente como suponemos que podemos abordarlo, atendiendo a las tensiones que nos permiten observarlo como un fenómeno abierto a la reflexión crítica y como un concepto muy utilizado, pero siempre inacabado, sin que esto suponga un problema, es más bien el espacio de posibilidades en las que podemos incidir.

Si bien el concepto *patrimonio* es comúnmente entendido como aquello que hemos heredado y que nos parece valioso, no es un legado inmutable, ya que su elección, interpretación y valoración depende de cuestiones sociales, ideológicas e intelectuales que son cambiantes ya que son producciones históricas, para el mismo González Varas (2014) la explicación a tal hecho es que las sociedades encuentran en el pasado valores que coadyuvan a renovar o activar aquellos que son vigentes, de esta manera su selección es subjetiva, la creación y recreación del patrimonio se da en un proceso dialéctico y variable, particularmente el patrimonio de la cultura industrial presenta una doble vertiente de análisis; técnica y cultural.

Sobre el patrimonio cultural industrial habrá que hacer ciertas apreciaciones particulares, para Benito del Pozo (2020) es reciente su reconocimiento, su investigación y conservación y su

importancia radica en la certeza de que es imprescindible para la comprensión de la sociedad industrial contemporánea. En este sentido es importante su vinculación con el territorio pues lo ha dinamizado tanto en su momento de vida activa como en sus posibilidades como patrimonio al resignificar estos territorios ante su abandono y convertirse en *Patrimonio cultural ferroviario*. Ahora reflexionemos sobre la visión crítica de esta definición, para ello es necesario preguntarse, ¿qué se ha seleccionado, rescatado, conservado, custodiado y pensado como parte del patrimonio de la cultura industrial ferroviaria a nivel institucional?, ¿cuál es el ideario que conceptualizó estas acciones?

En México el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural [PRONARE] del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos [CNPPCF/MNFM] (Márquez T & Gómez J, 2004) surge en 1997. Este proyecto permitió que varios investigadores recorrieran vías, talleres, estaciones, tanques de agua, casas de locomotoras, hospitales y oficinas en desuso, para seleccionar y rescatar archivos documentales, planos, fotografías y bienes muebles considerados de importancia en la historia de esta empresa en el país, la selección de lo rescatado respondió claramente al auxilio de ciencias como la historia, la antropología y la arqueología, pues era la formación mayoritaria de los investigadores del PRONARE. El resultado fue la creación del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria y el Almacén de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles, este proceso marcó la institucionalización de este patrimonio.

Desde el uso institucional del patrimonio, no podemos negar la presencia de intereses políticos y de poder que se ayudan de estos acervos para su representación simbólica, Llorenç Prats (2004) aclara que no podemos olvidar la dimensión política del tema, pues sin poder no existe patrimonio y desde las “voluntades políticas” el patrimonio es utilizado para fundamentar discursos. En este sentido coincidimos con Manuel Delgado (2017) quien afirma que la memoria histórica o la historia de una nación se construye a través del olvido, porque es a través del recuerdo construido que se produce un nuevo relato, por eso indagar en la memoria colectiva es un acto crítico y emancipatorio que pugna por la construcción de identidades a nivel ciudadano.

En este sentido, si observamos cómo se construye el ideario institucional del patrimonio ferroviario, podemos analizar la forma en la que le es brindado el peso simbólico necesario a un bien a través de la significación histórica y esto puede dirigirse hacia algún elemento de la memoria

que sea útil, de esta manera, el símbolo que brinda el Ferrocarril en muchos aspectos es amplio y de vigencia contemporánea, por ejemplo; el tren como símbolo de modernidad, desarrollo, viaje, nostalgia, migración, etc. ha demostrado su eficiencia y permanencia. De esta manera es utilizado por cada sistema político que con ello busca la generación de lecturas que justifiquen el sistema impuesto ayudados por el patrimonio cultural, pondremos el siguiente ejemplo; el traslado de la locomotora de vapor F.C. 67, mejor conocida como “La Petra” del Museo Ferrocarrilero ubicado en la antigua estación de La Villa en la Ciudad de México y dos carros de vía angosta transportados desde el CNPPCF/MNFM ubicado en la ciudad de Puebla, hacia el Zócalo de la CDMX, en el año 2019 para la conmemoración del Aniversario de la Revolución Mexicana; una inversión para articular un tren y el armado de un tendido de vía artificial sobre la plancha del zócalo junto a la Catedral, un espacio de simbología de poder de importancia innegable, todo esto como parte de un discurso gubernamental que ya tenía previsto todo un plan sobre la reactivación del Ferrocarril en el país, es claro que este evento resultó crucial en el enriquecimiento espiritual que se pretendía generar en el desfile conmemorativo de la Revolución Mexicana del 2019.

Proponemos esta lectura basada, sobre todo, en la concepción de González Varas (2014) sobre el patrimonio cultural como un importante medio que puede ser generador de discursos o de entretenimiento; el patrimonio como espejismo espectral de la historia en la actual sociedad de la simulación que juega con estos fragmentos del pasado que constituyen las ruinas de la memoria. Cuán claro es el hecho de que la dimensión temporal y el orden del tiempo pertenecen al hombre.

En el sentido dominante o institucional, la representación gráfica del patrimonio alude a su conceptualización temporal, en este caso el tema clásico de la monumentalidad en el patrimonio ferroviario remite al Tren o en algunos casos incluso sólo a la locomotora de vapor desde las visiones románticas de la nostalgia, mostrando un instante del pasado que nos impulsa al futuro, podemos observar entonces como el patrimonio surge y germina en momentos trascendentales o de crisis para producir conciencia del tiempo.

Sin embargo, la huella del Ferrocarril va más allá de lo que pudo ser rescatado y resguardado en museos o de lo que puede utilizarse dentro de los discursos de nación. Hay sobre el territorio experiencias de la memoria y de la historia que fungen como elementos de identificación social y colectiva y del propio territorio desde sus huellas tangibles inamovibles y a partir de lo que hoy significan para sus comunidades es necesario preguntarse entonces, ¿qué otras

miradas se dan en lo cotidiano sobre el patrimonio de la cultura industrial ferroviaria?, ¿cómo se insertan en diálogos culturales contemporáneos que le dan un espacio en el aquí y el ahora en la vida cotidiana?, ¿cómo definen la cohesión social?, ¿cómo construyen identidades?, ¿cómo constituyen paisajes patrimoniales de rememoración y convivencia ciudadana? Esto implica la mirada crítica del patrimonio ya que se inscribe dentro de su relación con el territorio y la cultura para conformar un paisaje desde su planteamiento crítico, lo que implica, paradójicamente, ir más allá del patrimonio.

Para entender esto debemos aclarar que el concepto paisaje puede ser interpretado desde diferentes ámbitos, la palabra como tal, en su significado coloquial se relaciona con la idea de lo natural o de las vistas con “cierta belleza”. Por otro lado, su significado en el mundo académico se asume desde diferentes perspectivas que abordan desde distintas miradas la relación entre el entorno natural, cultural y territorial, casi todas parten de la relación recíproca entre la naturaleza y la cultura. Castellanos (2014), menciona que los paisajes tienen un carácter multiforme y esto habla de la vastedad de temas a los que puede referir. El mismo autor, comenta sobre la variedad de estos paisajes que se han acuñado como; paisaje en ruinas, rural, urbano, industrial y muchos más, que de manera clara remiten a las diferentes conjugaciones entre el lugar, la identidad y la memoria como un reflejo de la sociedad y su entorno.

Los paisajes para su clasificación aluden a diferentes elementos, por ejemplo, al tipo de relieve, a la presencia o no de elementos hechos por el hombre, entre otros aspectos que refieren a diferentes dimensiones de la vida y cultura. Una aclaración pertinente pues parecería que el concepto paisaje remite a los entornos puramente naturales o geográficos, sin embargo, es un concepto mucho más rico y complejo en diferentes aspectos. Desde nuestra perspectiva resulta importante estudiarlo desde la geografía cultural que se ha preocupado por estudiar los entornos naturales y el modelaje que ha dado el hombre a los mismos de manera directa o indirecta.

La relación del concepto paisaje que proponemos refiere al paisaje humanizado, el cual es resultado específico de la acción del hombre, es creado sobre una base natural que es transformada material e intelectualmente por el grupo social que lo habita o que lo habitó, es parte de una cosmovisión del mundo y es la representación del universo imaginado por quienes lo denominan y aunque sea parcialmente abandonado, como hemos estudiado en el estado del arte, se considera una entidad de larga duración donde aparecen rasgos, elementos y objetos de

diferentes épocas, todos ellos con un significado cultural que hace del paisaje una composición específica por todos sus elementos y fenómenos disponibles y es de vital importancia investigarlos y conservarlos.

Este concepto de paisaje se vincula de manera clara con la visión geográfica del concepto. La Geografía Humana se define como el estudio del ordenamiento espacial, el Instituto de Geografía de la Universidad de Heidelberg (Gebhardt & Müller, 2021) aclara que estudia los patrones de interacción social y a la organización de aspectos económicos en los que los geógrafos ponen especial atención (al entramado entre los espacios), en el caso planteado, dicho entramado refiere a los elementos culturales del Ferrocarril San Rafael y Atlixco, así como a sus relaciones entre distintos niveles espaciales -locales desde su espacio físico y globales desde su socialización a través del internet-.

Desde la versión clásica de la Geografía; de la Geografía Humana deriva la Geografía Cultural en la que tenemos especial interés por su enfoque hacia las diferentes culturas, a sus elementos, sus representaciones, paisajes culturales y a las transformaciones que generó en la cultura y en su medio ambiente.

Desde una postura contemporánea de la Geografía (Fernández, 2006), en la que algunas de sus corrientes se vinculan a la Teoría Crítica, deriva otra manera de observar a la geografía cultural, en la que es definida como una visión emergente que refiere a una forma especial de estudiar el espacio y al modelaje que le ha dado el hombre, desde esta perspectiva no es una rama de la Geografía Humana, sino una disciplina que construye un enfoque en el cual el investigador estudia el paisaje sin separar sus componentes materiales, naturales y simbólicos. Una visión ligada a la Geografía alemana debido al romanticismo que la caracteriza en la búsqueda de paisajes lejanos y de intereses filosóficos y científicos, esta además se vincula con la antropología desde la concepción de ponerse en los pies del “otro”, esta es una propuesta del geógrafo Carl Ortwin Sauer desde la llamada Geografía Cultural de Berkeley.

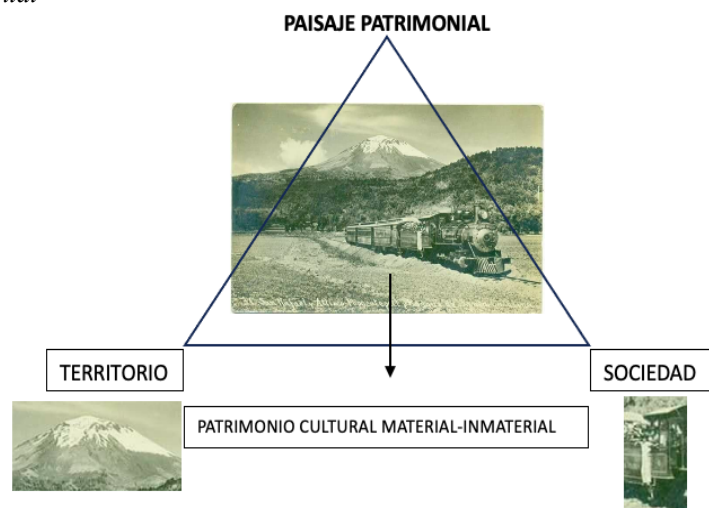
Hemos mencionado dos de las posturas más importantes que definen al paisaje desde la geografía cultural, en las que la visión de lo que alude a la cultura es dado por posturas epistémicas, teóricas y metodológicas que brinda la antropología, para explicarlo acudiremos a Federico Fernández (2007) quien menciona que el estudio del paisaje cubre tanto campos tradicionales como emergentes de la geografía cultural, ambas posturas desde nuestra perspectiva, se presentan

como un punto de enriquecimiento y no de división, proponemos por ello, observar al estudio del paisaje que se asume desde los aportes que le dan la antropología, la historia y la propia geografía cultural.

Hemos ya explicado que si bien los elementos de un paisaje; naturales, culturales, históricos, económicos y sociales desde la geografía cultural son inseparables, la elección de uno de ellos nos permite enlazar de forma única cada paisaje a partir de un fenómeno específico. A partir de todo lo mencionado, podemos ahora definir lo que consideramos como un *Paisaje Patrimonial*, entendido como la relación simbiótica del entorno natural, sus elementos materiales y sus fenómenos culturales, todos ellos conforman el conjunto de fenómenos y elementos que denominan un paisaje.

Checa Artasu (2014) aclara que hay dos términos que le dan vida al paisaje; el territorio y la sociedad, formando así una triada indisoluble. Aun así, este fenómeno no existe por sí solo ya que presenta un elemento que le es indisoluble, un punto de vista, un lugar desde donde mirar, en el caso planteado esta directriz la brinda la infraestructura histórica; el tendido de vía del ferrocarril, sus restos y la memoria que existe de todo ello. Referimos a un lugar físico y a un lugar cultural, es además importante porque es lo que nos permitirá su apreciación colectiva y ese es el espacio de su resignificación y la valoración de sus utilidades.

Esquema 1  
*Triada paisaje patrimonial*



Nota: fragmento de la imagen "Ferrocarril con el Volcán Popocatepetl al fondo" del libro "México en el Centenario de su Independencia", editado por Eugenio Espino Barros (1ra. edición, 1910). Elaboración realizada a partir del modelo citado por Checa Artasu (Checa-Artasu et al., 2014).

Eduardo Martínez de Pisón (2007), menciona que los paisajes patrimoniales aluden, sobre todo a su dimensión histórica, por lo tanto pueden considerarse como patrimonio cultural heredado, aunque esto no refiere a una visión completamente conservacionista pues en el paisaje se guardan huellas de identidad, pero también de sus cambios, desde nuestra perspectiva, esta concepción permite que el componente territorial ayude a que se considere patrimonio desde una mirada inclusiva y se asume su salvaguarda en tanto se defina como el entorno significativo, nos referimos al espacio contemporáneo donde los sucesos cobran importancia de forma relativa en tanto que evocan a la memoria colectiva que se concibe como elemento de formación de culturas que coadyuvan en la consolidación de la identidad, así que se requiere de una mirada empática hacia todos los elementos del paisaje: humanos y no humanos.

El paisaje así es el contexto y marco del recuerdo que se enlaza y fija en la memoria, al mismo tiempo la localización de la ruta cultural se precisa porque el recuerdo está ahí, esto remite a la construcción de un recorrido que no solo alude al tendido de vía físico, sino también a su recuerdo, aun cuando se considera de manera superflua que, este se ha diluido dentro de las transformaciones territoriales. El paisaje es el emblema del triunfo de la memoria frente al olvido, ahora bien, el planteamiento del recorrido y de la mirada compleja hacia todos los fenómenos y elementos que definen este espacio complejo solo es posible a partir del enfoque socioterritorial, en consecuencia, en el siguiente apartado hablaremos de manera amplia sobre lo que esto significa y las implicaciones de esta perspectiva.

## **2.2. Enfoque socioterritorial, el paisaje de una ruta cultural ferroviaria**

Observar los diferentes fenómenos y elementos de un paisaje patrimonial asentados en cierto territorio definido a lo largo del tendido de vía, requiere de la conceptualización de este fenómeno complejo, para ello es preciso encontrar un concepto que aluda a la persistencia de la memoria ante un paisaje de vocación cultural ferroviaria en el que los elementos patrimoniales que existen en la ruta del Ferrocarril que estudiamos sitúan a la memoria colectiva en un marco territorial y espacial.

Espacio y territorio en este caso, no refieren a un mismo fenómeno, aunque dentro del tema se vinculan claramente, el territorio es definido en su nivel descriptivo por G. Giménez (2019), como cualquier extensión de superficie terrestre habitada y delimitada en diferentes

escalas, Castellanos (2014) aclara que un territorio es el soporte, la base geográfica y su expresión administrativa.

Debemos también aclarar que podremos encontrar diferentes posturas sobre estos conceptos que dependen de la mirada y la disciplina que las asume y estudia, el Glosario de términos Geográficos de la Universidad Jaume (2005) define al territorio como el Espacio Geográfico, es decir al soporte físico de todas las actividades humanas, es el lugar donde se desarrolla la vida. Esta concepción no alude a un concepto plano, pues todo se vincula de manera compleja y dinámica.

Ahora bien, apuntemos en la necesidad de trascender a una pura definición descriptiva del término territorio, siguiendo los planteamientos de Gilberto Giménez (2019), vemos más allá de lo material y la forma de hacerlo es, desde el concepto espacio, que se describe como una combinación de dimensiones en las que se incluyen los contenidos que los generan y organizan.

El espacio es un concepto complejo que en su dimensión socioterritorial, incluye la apropiación y valoración tanto física como simbólica del propio territorio, pero también contiene toda una serie de dimensiones naturales, sociales y físicas con sus propias implicaciones. Territorio y espacio conjugan así de manera compleja al paisaje, sobre el tema, Castellanos (2014) aclara que el paisaje no solo es el territorio sino sus formas, sus componentes y su relación con el ser humano; “el paisaje tiene una consideración superior al fundamento territorial, pues la cultura es su sustancia” (p.77).

Esto puede explicarse también desde los marcos espaciales de la memoria, Maurice Halbwachs (Mendoza, 2015) asegura que mezclamos nuestra vida con las cosas; los grupos están ligados por naturaleza a un lugar, porque precisamente el hecho de estar establecidos en el espacio es lo que crea entre sus miembros lazos que permiten su valoración, es en este momento que el concepto de *ruta cultural*, nos permite realizar el enlace que articula el paisaje patrimonial que planteamos desde una perspectiva socioterritorial.

Para esta investigación las variables propuestas refieren a la instancia material del patrimonio asentado en el territorio y a la memoria colectiva. En el mismo sentido que la definición de paisaje que hemos construido, se define también el enfoque socioterritorial, mostrando el mismo sentido de aprehensión de la realidad, que puede delimitarse según lo describe el propio ideario del posgrado en estudios socioterritoriales (BUAP- ICSyH- PES, 2016), que lo define como la

mirada compleja, multidisciplinaria y/o transdisciplinaria sobre el estudio del territorio y de la sociedad, visto sobre todo, como un fenómeno complejo que analiza el espacio a partir de la simbiosis entre la naturaleza y la sociedad, tomando en cuenta sus asimetrías, así como sus diferentes fenómenos y contradicciones.

Desde esta perspectiva, podemos ubicar el itinerario de la ruta desde el recorrido de la vía; terraplenes, sitios, objetos, infraestructura y su significado simbólico que resguarda su historia en la memoria colectiva. Resulta pertinente entonces investigarlo como la lectura de un fenómeno complejo que se desplaza y asienta en un territorio en el que se dan múltiples fenómenos. Esta conceptualización del paisaje desde una perspectiva socioterritorial permite afirmar que nos encontramos ante una ruta cultural ferroviaria que surge de la observación de un fenómeno que parte de la movilidad, dejando sus huellas distribuidas en el territorio sobre su presencia y actividad, proceso que deja de ser puramente tecnológico o económico, para convertirse en parte de la historia de un país y constituirse culturalmente en la memoria colectiva. En otras palabras, la infraestructura en un primer momento se considera de importancia tecnológica y de movilidad, después ante diversas circunstancias se produce el fin de su vida activa provocando su abandono, para ser rememorado actualmente y reconocido como parte de la historia y de la memoria. Es por ello que nos referimos a la investigación contemporánea del paisaje de una ruta ferroviaria histórica que además se encuentra en desuso, dadas estas circunstancias, la investigación organiza el estudio de caso desde los siguientes momentos de análisis: concepción, irrupción, abandono y resignificación.

Pero ante este planteamiento multitemporal dentro del territorio y del espacio ¿cómo reconstruimos cotidianamente la cultura que refiere a un paisaje?, ¿cómo sabemos cuáles son sus formas particulares? Todo esto es posible gracias a la memoria colectiva, el antropólogo Manuel Delgado (2017) afirma que no somos otra cosa que nuestros recuerdos, de forma inconsciente nos acordamos de aquello que explica el mundo que vivimos actualmente, de esta manera la memoria colectiva trabaja con el presente a partir de su propia construcción del pasado.

Esta vinculación de memoria colectiva y el espacio, es congruente con la denominación del paisaje, pues el recuerdo alude a lo que se escucha, ve, sabe, siente y eso se evoca desde la memoria, es por ello que el espacio y sus huellas son fundamentales en el estudio de la memoria colectiva y a su vez la memoria colectiva es lo que nos permite resignificar este paisaje patrimonial,

porque es ahí, donde se encuentra su recuerdo, esto remite a la pregunta que realizamos para aludir al recuerdo sobre la ruta del FC-SRyA ¿Hay un sentido simbólico del paisaje que puede ir más allá del territorio? Consideramos que sí, la memoria colectiva observada desde una perspectiva socioterritorial logra contener la denominación de este paisaje, es por ello importante desarrollar el tema de manera amplia para observar la importancia de la memoria colectiva en la conformación del paisaje patrimonial.

### **2.3. Paisaje patrimonial y memoria colectiva**

La reflexión sobre la relación de la memoria colectiva y el territorio no es nueva, Gilberto Giménez (1996) menciona sobre el tema, que las teorías de la modernidad y la post modernidad, entre ellas la antropología posmoderna propuesta por Clifford Geertz<sup>7</sup>, aseguraron que el territorio no es relevante porque fenómenos como la globalidad y la cultura de masas dejan en el olvido el apego a las tradiciones, usos, costumbres y a sus espacios, deslocalizando la construcción de identidades, sin embargo, la significación demuestra que si tomamos en cuenta, que la cultura y sus formas de acción refieren a un conjunto de símbolos, signos, emblemas y señales consideradas en un espacio y no solo la observamos desde su aspecto funcional (instrumental), atendemos a una significación de la cultura como visión del mundo, asumida como un sistema de valores que dan sentido a la acción y permiten interpretar el entorno, encontraremos así que existen múltiples relaciones posibles de la cultura con el territorio, porque se asume como un espacio de inscripción cultural en el que observamos diferentes interpretaciones culturales que se recrean cotidianamente desde la memoria colectiva.

Maurice Halbwachs (2004) lo explica de manera clara comentando que generamos apego a los objetos porque son ellos quienes dan estabilidad y una imagen de permanencia a la vida, si se abandonan parece que perdemos nuestra personalidad porque refieren a los lazos hacia nuestras costumbres e ideas. Cada objeto y su lugar recuerdan una forma de ser, una estructura económica, política, religiosa y mucho más, son una sociedad muda e inmóvil y tienen un sentido que desciframos constantemente. El hombre transforma el espacio, y el espacio al mismo tiempo determina la vida del hombre, de esta manera se relacionan conformando una comunidad hombre

---

<sup>7</sup> Gilberto Giménez analiza esta postura de Clifford Geertz en cuanto diluye el término de territorio como límite identitario ligado al concepto de modernidad, sin embargo, le es importante la definición de cultura como construcción semiótica e incluso la adopta para abordar el tema del territorio como algo más que un espacio físico.

y espacio y ambas representan a la memoria colectiva. Memoria e historia nutren así al paisaje patrimonial desde sus diferentes perspectivas y ambas están unidas al territorio, en este sentido espacio y tiempo son además fundamentales en la construcción de identidades porque tienen impacto en lo local que es transformado por la libre acción del hombre.

La historia de los bienes a los que aludimos como legado patrimonial es de gran importancia en la denominación de un paisaje cultural, en la construcción y delimitación de sus patrimonios, pero en el caso de la memoria colectiva tendremos que entender que no alude solamente a la visión social o convenida del tiempo al que refiere la historia, pero sí a las representaciones colectivas del tiempo que surgen de ella, pero que no son las mismas porque en la memoria colectiva la consistencia y duración del tiempo de un recuerdo forma parte de las decisiones colectivas, es decir que, cada individuo y grupo decide cómo subsiste y se inmoviliza el tiempo pasado y así, mediante la apropiación contemporánea del recuerdo, construyen su propia imagen del hecho histórico, en el que se abarca de un vistazo un conjunto de acontecimientos presentes y pasados, podemos sustentar esto a través de los postulados de Maurice Halbwachs (2004) que asegura que esto parte de la facultad de la memoria de remontarse en el tiempo y de volver a pasar sin cesar sobre las huellas que ella misma dejó en el ejercicio de la vida diaria.

Es necesario aclarar que el presente no se opone al pasado, del mismo modo que se distinguen en la memoria colectiva y en la historia dos periodos históricos vecinos. Sabemos que el pasado ya no existe, pero para la memoria colectiva ambos períodos tienen la misma realidad. Distingamos de manera clara que aludimos a una ruta con un fundamento histórico de gran impacto, sin embargo, historia y memoria tienen distintos reconocimientos; la memoria parte del recuerdo, es un saber o establecimiento común del pasado que no refiere a lo que conocemos como la memoria histórica, la memoria histórica procede de la investigación académica convenida, la memoria colectiva es una historia viva y puede ser entendida como el conjunto de conocimientos y prácticas sociales que cada individuo asume para vivir y sobrevivir en la sociedad, es lo que el individuo sabe a través del conocimiento social para actuar.

En el caso del FC-SRyA, por la temporalidad de su vida activa (1890-1932 aproximadamente) ocurre lo que Maurice Halbwachs denomina la *memoria ampliada*, que es aquella que une en la memoria colectiva espacios de tiempo a los que se alude por un hito histórico y por el recuerdo del espacio (Halbwachs, 2004, p.83). Esto no significa que el grupo no hubiera

cambiado, porque siempre se adquieren nuevas memorias y se pierden otras, pero tienen un sentido de permanencia y vinculación hacia este momento histórico en el que el Ferrocarril transformó el paisaje y se vinculan a este hecho y a este espacio. Esto nos permite ir más allá de los grandes relatos emancipatorios volcados hacia la promesa de cierto futuro y recuperar lo que ha quedado marcado en la vida cotidiana. Esta mirada crítica es el intento de recuperar la memoria sin construir grandes epopeyas, es más bien indagar en las memorias personales, locales y comunitarias.

De acuerdo con lo argumentado; la memoria y la fragmentación del tiempo se nos presentan como materia fundamental para la búsqueda; en esta investigación aludimos a la constancia de la memoria ante bienes que funden utilidad con conocimiento más allá de la propia belleza, la denominación que planteamos pretende que el discurso unívoco del poder no permita que los bienes industriales ferroviarios fuera de los recintos institucionales se pierdan, la memoria ciudadana lucha así contra el olvido, esto nos parece fundamental, Checa Artasu (2013) asegura que su pérdida (de los paisajes) significa el olvido del valor y la calidad del entorno cultural y con ello se pierden también los elementos que lo remiten a la identidad y a la memoria.

La denominación de un paisaje a partir de la memoria y resignificación ciudadana refleja la mirada crítica de la investigación que apunta hacia una postura ética y política, Pedro Antonio Balaguer Mora (2018) menciona que el carácter crítico del paisaje representa el medio para pensar el mundo tal como es, como debería ser y como puede ser. En este sentido la investigación nos permite hacer una lectura crítica del entorno y adquirir un compromiso, como menciona el autor, entre lo real y lo ideal, esto lo liga a un carácter pertinente que parte de un pensamiento abierto y alternativo. En este caso la geografía cultural, la geografía crítica, la nueva geografía cultural, la geografía humanista, entre otras, realzan el carácter social del discurso geográfico con un carácter reivindicativo, consideramos que esta es la posibilidad que lo vincula con la memoria colectiva y este es el valor que, hemos dado al concepto de resignificación.

La resignificación resulta un elemento fundamental, pues a partir de esta acción se construyen las acciones que representan su resignificación y su patrimonialización. Analicemos lo dicho, iniciemos con la definición de puesta en valor de Adrián Carretón (2018) quien afirma que el concepto en discusión integra diferentes actividades:

- 1.- Revalorizar, enfatizando que es algo que se encontraba en estado de descuido o que está por desaparecer, nosotros lo hemos denominado como “patrimonio en riesgo”, esto quiere decir que

son bienes con los que la comunidad se identifica o que son reflejo de la cultura y tradición, es en este caso, que la revaloración es la resignificación misma.

2.- Decisión individual y colectiva de proteger para recuperar, a partir de la idea concreta sobre la consideración social de que estos acervos “merecen” ser protegidos.

3.- Los bienes quedan en estado disponible para su disfrute y de esta manera se generan nuevas interpretaciones de los bienes (el proceso de resignificación es continuo) para diferentes públicos y generaciones.

4.- Difusión para que se conozca.

De esta manera la cadena de la puesta en valor implica la identificación, protección, recuperación, interpretación y difusión. Debemos distinguir ante tal reflexión que, desde la mirada crítica, nos enfocamos en un proceso de resignificación ciudadano, como ya hemos ampliamente comentado, en este caso, aludimos sobre todo a la resignificación y patrimonialización comunitaria, que es aquella que alude a procesos locales enfocados a la comunidad que los realiza y a la patrimonialización social que implica a diferentes aldeas culturales diferentes pero relacionadas con este paisaje.

Esta aclaración es importante, pues se ha distinguido entre Puesta en Valor como concepto institucional y Activación Social que refiere a las acciones comunitarias y sociales para su resignificación y patrimonialización, ambas apuntan al punto de tensión entre lo ciudadano y lo institucional, la Activación Social y Comunitaria del Patrimonio Cultural no solo refiere a la resignificación del Patrimonio Cultural, sino del territorio, en este sentido, al hablar de paisaje patrimonial, su activación social a partir del dispositivo metodológico propuesto, implica la activación a partir de la resignificación comunitaria no solo del patrimonio sino de su entorno natural y social, en este caso referimos a la resignificación de un paisaje patrimonial.

Sobre este tema, existen variables importantes que debemos tomar en cuenta para entender esta propuesta, pensemos que los cambios cotidianos a los que nos lleva la modernización son imparable, ante este proceso de cambio constante, nosotros nos enfocamos en la observación de los movimientos socioterritoriales en los que nos cuestionamos de forma constante sobre ¿qué se conserva? y, ¿qué se destruye?, ¿quiénes toman estas decisiones? y, ¿cuál es el impacto de estos cambios en la sociedad y su vida cotidiana?, pero sobre todo ¿qué es lo que perdura y por qué?

Estas reflexiones desde una postura crítica distinguen el patrimonio ciudadano, ya que no es lo mismo el uso del pasado a nivel institucional que su uso a nivel comunitario o social, hay que preguntarnos ¿cómo la sociedad ve el pasado?, ¿cómo lo reconstruye?, y ¿cómo lo utiliza para construir identidades que le permitan ser en el presente?

Maurice Halbwachs (2004) aborda diferentes caminos para entender esto, uno de ellos es que el recuerdo permanece hasta que el último miembro del grupo vive, pero al mismo tiempo las nuevas generaciones empiezan a trabajar sus nuevos vínculos para generar su propia memoria colectiva, esta transferencia de recuerdos se da desde los marcos sociales de la memoria, pero también desde los espaciales, esta es la importancia de la conservación del patrimonio, ya que si un recuerdo que es transferido de una generación no es significativo para la nueva generación, puede olvidarse, pero si el recuerdo sí es significativo, entonces se resignifica, es decir se incorpora, entonces se hace propio de estas nuevas identidades, por eso se considera un constructo social históricamente construido. Así que un objeto, un espacio, una ruina, un paisaje, puede resignificar y rememorar a la memoria colectiva, aunque esté a punto de perderse.

Para entender este proceso de resignificación debemos entender que las costumbres modernas se basan en capas antiguas que afloran en los espacios, los objetos y los habitantes. La mentalidad y el aspecto de un lugar pueden estar relacionados en el presente y aludir al pasado, en este caso al pasado ferroviario. En el caso del FC-SRyA debemos preguntarnos, ¿qué significado tiene para los ciudadanos un evento que no han vivido?, para los cronistas y Ferroaficionados ligados a este paisaje, ¿cómo hablamos de un tiempo común?, he ahí la importancia del paisaje patrimonial, pues los vestigios dejan rastros de permanencia que vinculan al recuerdo de diferentes tiempos colectivos.

Halbwachs (2004) asegura que, si sabemos observar, hay una gran cantidad de vestigios que rememoran la memoria colectiva de hoy y de antes, todas son huellas que se dan dentro de los fenómenos de transformación en los paisajes; ello nos liga a los objetos, sitios, entornos o la literatura del FC-SRyA, todos son un enlace con la memoria colectiva de otras generaciones y en estos se basa más tarde la memoria de las nuevas generaciones si logran estrecharse y generan algún vínculo significativo, este es el proceso de resignificación mediante el proceso de memoria ampliada.

En el ejercicio ciudadano, la resignificación remite a los recuerdos que conforman verdaderos paisajes que se rememoran y en los que es muy importante el recuerdo y su entorno, digamos que uno sin otro no existe. La memoria es aquel murmullo interno de lo que nos negamos a olvidar, esta resignificación puede entonces entenderse como la percepción de los testigos materiales e inmateriales observados en la conformación de identidades contemporáneas.

En este sentido la memoria no se establece en un recuerdo estático ya que las comunidades lo activan socialmente y generan estrategias enfocadas en poner en valor los recursos que les provee este paisaje patrimonial, desde esta perspectiva observamos cómo se generan estrategias con visiones sociales y comunitarias que reportan beneficios a la comunidad.

Daniel Gutiérrez Espartero (2022) afirma que la activación social es una herramienta de desarrollo económico, social y cultural del territorio, así como para la conservación del patrimonio a partir de su resignificación basada en la sensibilización y difusión de valores.

Es necesario aclarar que, el concepto de puesta en valor implica, algo más que su visión institucional, nos referimos al proceso de activación social y comunitaria que permite patrimonializarlo, esta patrimonialización social es un concepto importante, porque delimita los intereses argumentados ante la resignificación desde y para el paisaje. Nos interesa aquello que refiere a la patrimonialización social, al planteamiento crítico de estas preocupaciones a partir de una investigación activa, ética y emancipatoria. Esta visión refiere a la construcción de conocimientos, valores y actitudes que conforman una cultura cívica desde la valoración del paisaje. Una propuesta que es coherente con el planteamiento que desarrollamos ya que permite a la comunidad participar activamente en todo aquello que implica la resignificación y patrimonialización desde las decisiones comunitarias.

Esta concepción crítica del paisaje y su patrimonialización social (Castellanos, 2017), resulta muy interesante por la riqueza de su propuesta, ya que implica observar aquellas tensiones que refieren a las distintas escalas y relaciones complejas de los paisajes, entre ellos su protección legal, esto implica la existencia de luchas ante diferentes percepciones, valoraciones, intereses y pugnas sobre el mismo. Para el autor citado, la patrimonialización social requiere entonces de la formación de esta cultura cívica y de la protección jurídica. De esta manera logramos que el propio

paisaje, como elemento cultural vigente, logre generar procesos que mejoren el entorno y la vida misma. Un concepto al que aludimos a lo largo de toda la investigación.

Concluimos entonces que, el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria sigue el camino que delimitó su tendido de vía, pero implica mucho más que el inicio y el fin de un recorrido, pues trasciende al propio Tren, la naturaleza dio forma a este territorio y el hombre lo transformó, ahora el espacio también define la vida de quienes le son cercanos. Es por ello que actualmente su presencia se encuentra en un paisaje que se observa y se vive, es decir que podemos encontrarlo en su espacio físico y en alusiones claras que refieren a su lugar activo dentro de la memoria colectiva.

De manera esquemática proponemos entonces los elementos y fenómenos que conforman el paisaje patrimonial del FC-SRyA.

Cuadro 3

*Esquema elementos y fenómenos de un paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria*

<b>PAISAJE PATRIMONIAL DEL FC-SRyA</b>	
<b>Fenómenos y elementos Materiales</b>	<b>Fenómenos y elementos Inmateriales</b>
<i>Instancia material</i>	<i>Memoria colectiva</i>
Archivo histórico: planos, documentos, fotografía	Hito histórico reconstruido desde la historia de la vida activa del FC-SRyA
Tendido de vía, estaciones, tanques de agua, puentes, bóvedas, tajeas, objetos	Crónicas, comentarios, recuerdos, narrativas, mitos y leyendas que se comparten en los paseos por su entorno, también en foros, exposiciones de clubes locales, recorridos compartidos en fotografía y video, nacionales e internacionales de Ferroaficionados y cronistas ciudadanos (Paisaje off y online)
Entorno natural: volcanes, ríos, flora, fauna	Memoria colectiva sobre especificaciones técnicas, sociales e históricas del tendido de vía, uso de objetos, construcción y abandono de sitios desde la memoria ferroviaria, que se socializa en entornos locales/globales on/offline
Espacio natural transformado como terraplenes, muros artificiales, transformación del territorio por la infraestructura	Percepción sobre el FC-SRyA como parte del paisaje cotidiano de comunidades cercanas a la ruta cultural y conocimiento colectivo de memoria ferroviaria

Nota: fuente, elaboración propia.

Este esquema de ordenamiento de los factores y elementos que constituyen el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria responden a lo que se unifica como un elemento cultural con sentido, forma y localización territorial y simbólica, que lo convierte en un sistema organizado

que en su conjunto representa un todo que se constituye a su vez, como un elemento cultural al que denominamos paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria.

### CAPÍTULO 3. Memorias sobre rieles y la investigación del paisaje patrimonial - Metodología y Modelo metodológico para la investigación de Paisajes Patrimoniales

La denominación del paisaje patrimonial surge desde el reconocimiento de un lugar, la orientación para saber hacia dónde mover la investigación alrededor de este espacio, el marcaje de sus rasgos espaciales, propiedades y características para lograr su significación, esto es, dotarlo de memoria y connotación. Es por ello necesario hablar de las decisiones metodológicas tomadas en el planteamiento de esta investigación, su diseño y enfoque.

En el siguiente esquema mostramos el engranaje de los conceptos teóricos con su respectiva propuesta metodológica, a partir de la cual generamos un dispositivo metodológico específico:

Cuadro 4  
Propuesta metodológica

Modelo Teórico Epistemológico			
Teoría Crítica			
Concepto Teórico-Metodológico			
Paisaje Patrimonial de una Ruta Cultural Ferroviaria			
Disciplinas que soportan			
Antropología Social	Geografía Cultural	Historia	Estudios aplicados a la conservación
Conceptos teóricos			
Cultura	Paisaje	Vida activa Ferrocarril	Factores antrópicos de deterioro
Memoria	Espacio Natural	Memoria histórica	Estado de conservación
Marcos sociales del espacio	Territorio modificado por el Ferrocarril		Registro patrimonial
Patrimonialización	SIG	Resignificación Histórica	Uso y conservación
Resignificación cultural	Resignificación paisaje		Custodia ciudadana
Correspondencia metodológica			
Trabajo de campo	Trabajo de campo/transecto	Historia del FC-SRyA	Levantamiento fotográfico
Etnografía clásica	Transecto (desde tendido de vía insitu/2.0)	Ubicación de tendido de vía	Cadena del valor del patrimonio
Etnografía Virtual	Descripción paisaje (insitu/2.0)	Ubicación de sitios	Custodia ciudadana-Activación social

Nota: fuente, elaboración propia.

A partir de esta propuesta definimos el modelo metodológico de la investigación, recurrimos para ello a las preguntas planteadas desde la teoría crítica sobre la clase de conocimiento que pretendemos generar y el tipo de relación que planteamos entre la realidad y los sujetos (Theodor, A. & Gallou, J., 2003). Adheridos a sus propuestas consideramos llegar a algo distinto a una denominada “verdad,” asumida como la verificación de la realidad. Sobre esto consideramos que el estudio del paisaje ferroviario tiene que ver, desde nuestra perspectiva, con las tensiones entre sus relaciones y contradicciones. De esta manera nada es puramente cualitativo o cuantitativo; lo cualitativo adquiere forma y fondo con información cuantitativa y lo cuantitativo adquiere sentido con información cualitativa.

Sin embargo, sigue siendo importante ser puntuales en las decisiones metodológicas que responden a la congruencia de la investigación planteada, para explicarlo podemos observar el siguiente cuadro:

Cuadro 5

*Tipo de investigación. Decisiones metodológicas*

TIPO DE INVESTIGACIÓN	
Cualitativa	
Estudio de caso	Geografía Cultural → paisajes patrimoniales
	Etnografía híbrida: terreno virtual y físico
Características	
Exploratoria	Indaga en aspectos concretos de la realidad
Descriptiva	Observa la configuración de objetos, elementos y procesos del paisaje patrimonial investigado
Explicativa	Determinaremos algunas de las causas y consecuencias del problema de investigación
Propósito	Básica → Obtención de conocimiento
Retribución social	Conservación del paisaje natural, cultural, patrimonial, patrimonialización social, protección comunitaria de valores y derechos humanos Pronace: CULTURA
Enfoque	Socioterritorial/multidisciplinario
Medios para la obtención de datos	Documental
	De campo en terrenos online y offline

Nota: fuente, elaboración propia.

Lo primero por aclarar, es que si bien el concepto de investigación cualitativa puede encontrarse como enfoque, como tipo de investigación, o como método utilizado sobre todo en las ciencias sociales, en el caso planteado, más que aludir a la especificidad de la palabra, nos

referimos a los principios teóricos y a la metodología planteada desde la etnografía, y los estudios de caso.

Sobre las características y especificidades de la investigación, podemos afirmar que es exploratoria porque indaga en aspectos concretos de la realidad; por el registro y la georreferenciación de la ruta y sus principales sitios. También es descriptiva porque buscamos observar la configuración de los objetos, elementos y procesos que componen al paisaje patrimonial que buscamos denominar, explicativa porque determinaremos las causas y consecuencias del problema de investigación planteado. Todo ello desde el enfoque socioterritorial y multidisciplinario y por los medios para obtener datos, proponemos una investigación documental y de campo en terrenos online y offline.

En función de su propósito es básica porque su objetivo es la obtención de conocimientos, sin embargo, hemos establecido ya un claro compromiso social derivado de nuestra postura crítica, en este sentido, todo el planteamiento busca contribuir:

- En el nivel teórico ante la presentación de una propuesta innovadora que define al paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria desde una postura crítica.
- En la propuesta metodológica ante el planteamiento de un dispositivo etnogeográfico 2.0 dispuesto de manera clara como Modelo para la investigación de paisajes patrimoniales, desde una perspectiva basada en el trabajo social y comunitario.
- En la retribución social que busca no solo investigar desde un punto de vista extractivista, de manera contraria, planteamos generar, proponer, facilitar y detonar procesos sociales encaminados a la generación de conocimientos, habilidades y actitudes que fomenten la conservación del paisaje y de los valores que representa, los cuales se relacionan con el cuidado del entorno natural, cultural, pero sobre todo el cuidado de los derechos humanos.

### **3.1. Unidad de Paisaje; el tendido de vía como elemento estructurador de una ruta cultural ferroviaria**

De manera general la unidad de paisaje se ha utilizado para delimitar cierto espacio geográfico, temporal y cultural, aunque su delimitación encierra complejidades diversas que las distinguen. Emma Pérez Chacón (1999) describe a la Unidad de Paisaje como una herramienta conceptual y metodológica. Es importante tener en cuenta que una Unidad de Paisaje se define de distintas

maneras que dependen de exigencias disciplinares y teóricas de cada marco conceptual y tipo de paisaje.

Desde la geografía cultural y los estudios del paisaje la unidad puede ser entendida como el área geográfica con cierto tipo de paisajes, Sandra Soto (2016) escribe que esta idea de delimitar las diferencias de paisajes tiene que ver sobre todo con el antiguo interés de la geografía cultural por generar diferentes taxonomías en la superficie terrestre, aunque la conformación de cada unidad responde a procesos mucho más ricos y complejos.

El mismo Pérez Chacón (1999) escribe que la Unidad de Paisaje alude a su carácter, a sus recursos, imágenes y que también puede ser delimitada por su contexto socio cultural, e incluso puede ser definida por la forma en la que es percibida por el observador, esto nos permite estructurar una unidad a partir de huellas materiales, pero también desde la memoria colectiva.

David Serrano (2012) considera que podemos delimitar el estudio de caso de acuerdo a cierto criterio designado, esta investigación acota tal criterio en la definición teórica de los elementos y fenómenos que constituyen al paisaje patrimonial que estudiamos, ese es precisamente el carácter y la vocación de este paisaje patrimonial, es por ello que consideramos que el tendido de vía es, en esta definición, la columna vertebral que da sentido, dirección y delimita la unidad del paisaje, existiendo físicamente como infraestructura, siguiendo la transformación que ha dejado sobre el territorio a través de los terraplenes, muros de camino y sus diferentes indicios y por supuesto, en la propia alusión de la memoria ferroviaria sobre su recuerdo.

En este caso la ruta se identifica por la infraestructura del FC-SRyA y por la transformación que implicó en el entorno natural y que es observable por su capacidad de resistencia a la fragmentación visual del paisaje. Su presencia espacial hace que los objetos se conviertan en elementos conformadores de la geografía patrimonial, lo que produce, que la propia vía evite la fragmentación de la memoria.

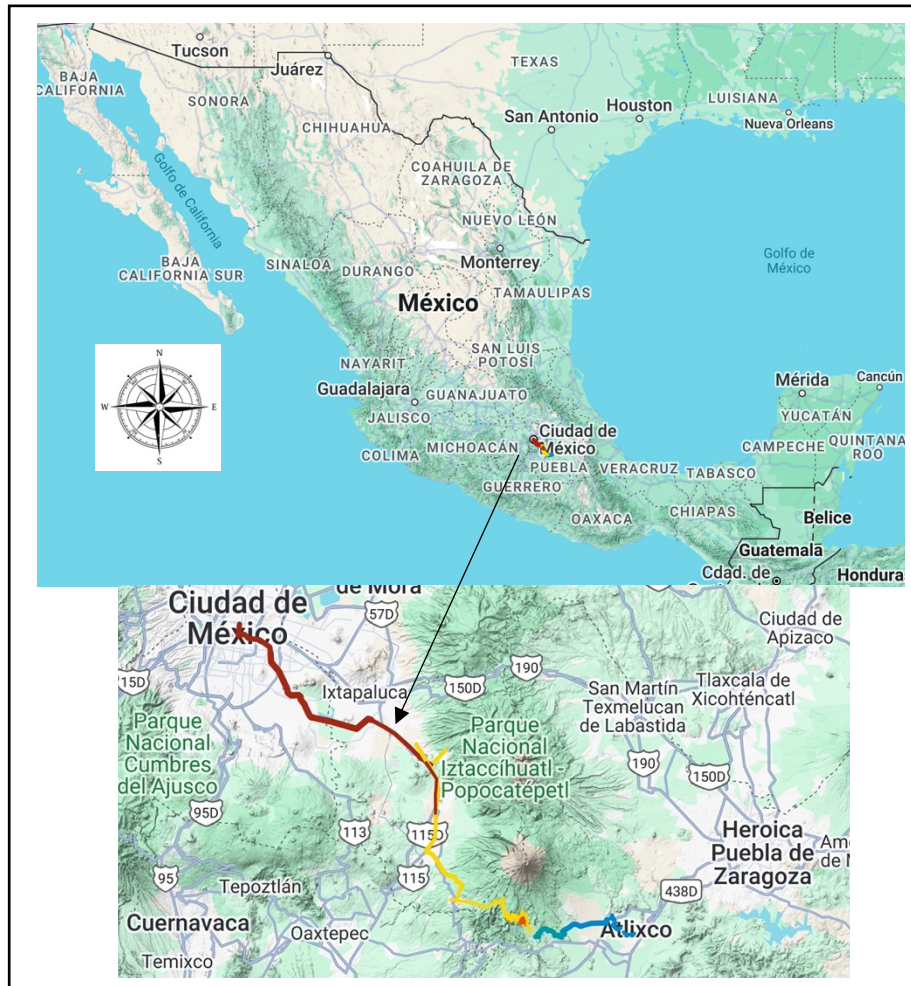
Es necesario aclarar que la estructura del paisaje la brinda el tendido de vía en todas sus denominaciones físicas y alusiones simbólicas, es decir, en la propia existencia del tendido de vía o en la conservación de elementos y fenómenos que aluden a su paso como, los terraplenes, la transformación del territorio para sus recorridos, la presencia de restos o sitios de infraestructura para su paso como puentes, bóvedas, alcantarillas, tajeas, así como su recuerdo y simbolismo presente en la memoria colectiva y por ende en la cultura contemporánea, nos referimos a las

crónicas de su recuerdo, leyendas, historias compartidas, memorias y su presencia en múltiples expresiones culturales y artísticas, como el paisaje 2.0, pintura, fotografía, dibujo, música, etc. El paisaje patrimonial se amalgama así al recorrido que brinda la vía y a los múltiples fenómenos y elementos que logra aglutinar.

Desde esta perspectiva, el recorrido total ha sido creado, en su vida activa, como el tendido de vía distribuido en tres secciones, la Sección México, el Ferrocarril Forestal y la Sección Atlixco. De esta manera se reconoce actualmente desde la memoria colectiva, pero es importante aclarar que su recuerdo y alusión logra amalgamarse como algo que en su totalidad vincula a un mismo paisaje patrimonial que es precisamente el reconocimiento de la ruta cultural del paisaje patrimonial del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Veamos en el siguiente mapa dentro de la República Mexicana, la ubicación precisa de estas tres unidades de paisaje y su vinculación como el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, después presentamos un acercamiento que pasa de la escala nacional a una escala menor en la que presentamos el recorrido del tendido de vía a través de los Estados que recorre y el espacio geográfico compartido con el Volcán Popocatepetl. Es necesario aclarar que se presenta la línea principal mencionando solo uno de sus ramales, que es un sitio fundamental pues se dirige a la compañía Papelera de San Rafael.

## Mapa 1

*Arriba unidad del paisaje ubicada en la República Mexicana, abajo su localización Estatal*



Nota: Base Google Maps, georreferencia de elaboración propia.

Este paisaje patrimonial es acotado por el recorrido del tendido de vía y tomando en cuenta el propio derecho de vía<sup>8</sup>, las unidades de paisaje se ubican en el centro de la República Mexicana, y sigue el siguiente recorrido: recorre parte de los siguientes Estados; el Estado de México, Morelos y Puebla. De oriente a Sur y de oeste a este, el recorrido inicia con la Sección México, un tendido de vía angosta, el punto de partida es la Ciudad de México, la dirección registrada de la estación por M. Best (1965) se ubica en la Calzada San Antonio Abad a una milla de la Estación

<sup>8</sup> El derecho de vía es una franja de terreno que se localiza a los lados del tendido de vía y es necesario para actividades del propio funcionamiento del recorrido del ferrocarril, sus dimensiones varían de acuerdo con diferentes regulaciones, en el caso del FC-SRyA, encontramos terraplenes que, en su totalidad de tres metros de ancho, de manera general.

San Lázaro, por otro lado, los informes de Ferrocarriles Nacionales de México hacia la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas<sup>9</sup> señalan la dirección de manera general anotando entre las calles Clavijero y Chimalpopoca, un lugar cercano nos ubica en las coordenadas 19°25'18"N 99°07'47"W, a partir de este punto de referencia geográfica podemos ubicar el recorrido hacia el Estado de México, específicamente hacia la región sureste del mismo en el que colinda con Morelos y Puebla respectivamente, destacan en la zona lugares como Amecameca, Chalco y los bosques en las faldas del volcán Popocatepetl, a partir de esta ruta hay un pequeño ramal que llega a Tlalmanalco, específicamente a la Compañía Papelera de San Rafael ubicada en las coordenadas 19°12'33"N 98°45'23"W.

Este es un sitio importante pues fusiona dos secciones, dos tendidos de vía, el primero es el que describimos de la Sección México y nace desde la Papelera de San Rafael una vía Decauville, la ruta principal sigue por sitios como Ecatzingo de Hidalgo en el Estado de México, para ubicar la ruta proponemos las coordenadas de la Bóveda de Chichilacaxtla, una de las más conocidas y visitadas por la comunidad y turistas, las coordenadas a seguir son 18°59'18"N 98°44'46"W. Parte de su recorrido entrelaza límites del Estado de México y el de Morelos en la zona que se adentra en los bosques de las Faldas del Volcán Popocatepetl, un lugar importante en el que se encuentran Alcantarillas y antiguos caseríos obreros que funcionaban como aserraderos, el más importante es el de Apapasco que se encuentra en las coordenadas 18°59'18"N 98°44'46"W, la ruta sube hacia el cráter del Volcán Popocatepetl en dirección al Estado de Puebla hacia el campamento de la Laja que se ubica en los bosques de Tochimilco, Puebla, en las coordenadas 18°58'03"N 98°39'42"W, la ruta forestal se une a la Sección Atlixco en la zona de las coordenadas 18°54'45"N 98°36'55"W, esta última Sección sigue hacia el icónico paso por la Fábrica de hilados, tejidos y estampados de Metepec en las coordenadas 18°56'23"N 98°28'18"W, esta es la ruta final de la unidad que continúa hacia la ciudad de Atlixco en el mismo Estado de Puebla, en las coordenadas 18°54'21"N 98°25'57"W.

---

<sup>9</sup> AGN, El Comisario Inspector Luis Viñals da cuenta de la visita de inspección administrativa al Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. f. 5.

## Mapa 2

*Transecto superficial georreferenciado del Paisaje patrimonial de la ruta cultural del FC-SRyA. Distíngase que el recorrido inicia en la Estación de la Ciudad de México y termina en la Estación de Atlixco, los puntos de unión industrial que refieren a las dos empresas que le dieron nombre se distinguen en los puntos referenciados con rombos*



Nota: Mapa base QGIS, diseño de elaboración propia.

Ahora bien, debemos entender que la unidad planteada parte de una delimitación física que es señalada por el tendido de vía, podemos decir que este es el eje central de la unidad, pero su construcción es aún más compleja, hablando en el nivel de sus límites territoriales si bien los bordes se definen por el inicio y el fin del tendido de vía, existen además otros espacios que se determinan desde otros factores, el siguiente mapa se presenta de acuerdo con el establecimiento histórico de estos tendidos de vía a partir de Secciones y por ello han sido establecidas como Unidades del Paisaje, esta es una división reconocida por las comunidades con las que realizamos la investigación, encontramos entonces, desde el reconocimiento contemporáneo, tres unidades de paisaje que conforman el Paisaje patrimonial planteado:

1.-En la línea azul encontramos la unidad de paisaje de la Sección México.

2. En línea amarilla la unidad de paisaje del Ferrocarril Forestal.
3. En la línea roja la unidad de paisaje de la Sección Atlixco.

Los límites y las comunidades que se agregan a estas unidades se han encuadrado histórica, temporal y culturalmente en esta investigación, pero no son estáticas y observaremos cómo las tres unidades planteadas son dinámicas y se recrean de manera compleja sobre la propia delimitación que ahora planteamos. En el siguiente mapa podemos observar el tendido de vía y sus diferentes Unidades de Paisaje, los puntos de referencia son al noroeste la Ciudad de México, al sureste la ciudad de Atlixco en el Estado de Puebla y en el cuadro central el referente de la ruta del paisaje patrimonial es el Volcán Popocatepetl.

Mapa 3

*Tres Unidades del Paisaje patrimonial de la ruta cultural del FC-SRyA. Unidad de paisaje Sección México, Unidad de paisaje Ferrocarril Forestal y Unidad de paisaje Sección Atlixco*



Nota: Mapa Base QGIS, contiene información cortesía de los Ferroaficionados de México División Puebla, José Luis Reyes, Héctor y Elvis Martínez y recorridos de elaboración propia.

La caracterización geográfica de las tres unidades nos remite a la observación en escalas globales y locales para poder entender su complejidad, toda la ruta se ubica dentro de la provincia

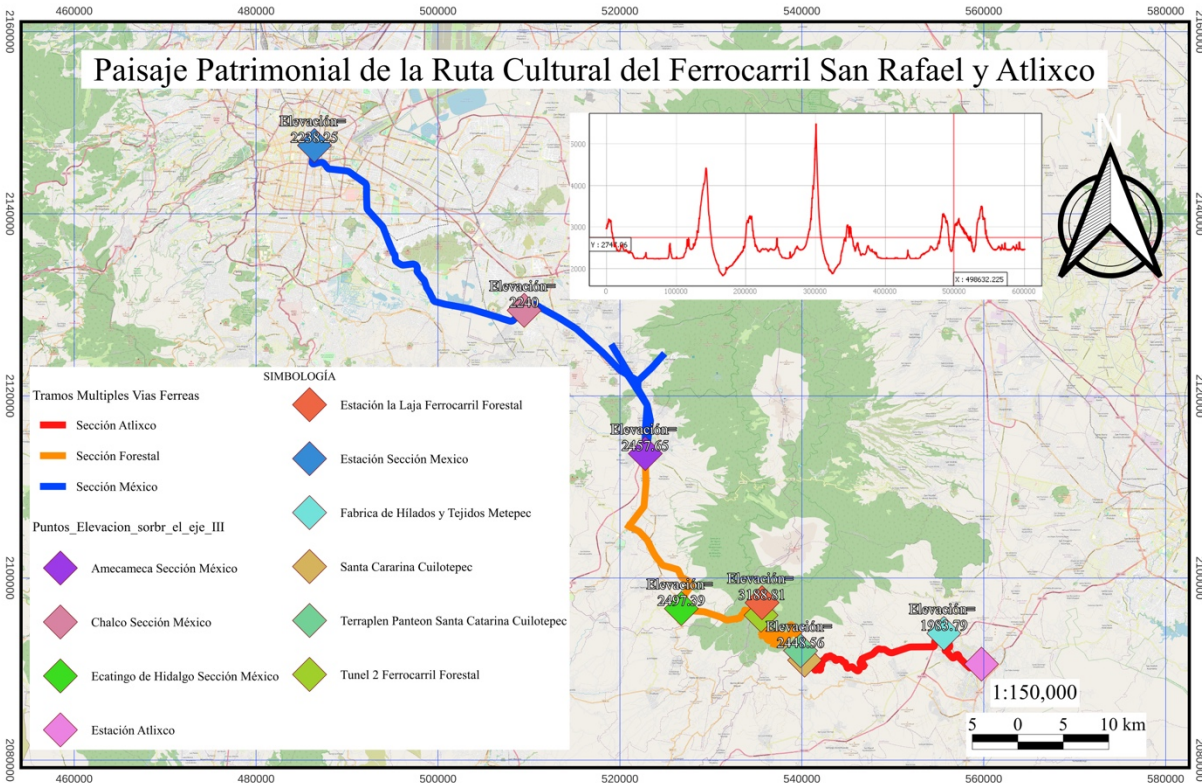
fisiográfica llamada eje Neovolcánico, encontramos en ella espacios urbanizados, rurales y entornos naturales protegidos, este modo de observación de multiescala nos permitirá observar la complejidad del paisaje en estudio. Iniciar en la CDMX implica discernir que hablamos de una de las ciudades más grandes de Latinoamérica, una zona en la que los procesos de urbanización son acelerados, el INEGI (2020) aclara que el 40% del territorio es de uso urbano y el 33% de bosques templados en los que encontramos pino, oyamel, pino-encino y encino, en la misma ciudad en la región ubicada hacia oeste de la República Mexicana presenta climas que van del cálido subhúmedo al clima frío, en su paso hacia el Estado de México.

A partir de este punto las características geográficas de la zona pueden identificarse a partir de uno de los elementos fundamentales de la unidad que es la presencia del Volcán Popocatepetl que se encuentra a 88 km al oriente de la Ciudad de México y sirve de límite a los Estados de México, Puebla y Morelos. Esperanza Yarza De la Torre (De la Torre, 2003) escribe que en este volcán la altura de la nieve varía con la orientación y la época del año, aclara que la zona sur presenta menos nieve, las cuales en tiempo de seca desaparecen por completo, dejando ver las capas de cenizas. La Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (SEMARNAT, 2013) menciona que en México es el segundo pico más alto después del Pico de Orizaba y su relación cercana con poblaciones lo convierte en uno de los volcanes más importantes del país, la ruta se vincula con este volcán porque sigue el curso de las comunidades mencionadas desde el Estado de México, el Estado de Morelos y lugares en el Estado de Puebla como Santa Catalina Cuilotepec y Tochimilco, comunidades que comparten sitio con las faldas del Volcán Popocatepetl en la falda del Popocatepetl con altitudes entre 2,000 y 3,800 m, con interacción con la vegetación arborescente que en ascensión hacia el cráter crece en abetos, en la misma dirección le siguen matorrales y después arenales.

El siguiente mapa presenta la georreferenciación de sitios importantes de la ruta y a partir de ellos mostramos una gráfica de elevación del litoral con el fin de mostrar la diversidad de puntos de elevación que presenta el antiguo tendido de vía y con ello, la diversidad geográfica que incluye, a partir de esto podemos indagar sobre los diferentes límites y elementos integrados dentro de la Unidad de Paisaje.

## Mapa 4

### *Puntos georreferenciados y lecturas de elevación del paisaje de la ruta cultural del FC-SRyA*



Nota: Mapa base QGIS, diseño de elaboración propia.

Ahora bien, es muy importante entender que la ruta cultural se conforma por algo más que un tendido de vía, hablamos de un paisaje patrimonial, es decir, a lo largo de esta ruta se encuentran todos los elementos y fenómenos que hemos definido como parte de un paisaje patrimonial (véase el Cuadro 2). Para responder sobre cómo integramos estos elementos y fenómenos a este paisaje, es decir integrar aquello que conforma estas unidades de paisaje en sus diferentes elementos y fenómenos utilizaremos las variables planteadas en la pregunta de investigación.

Cuadro 6  
Variables

¿A dónde? Inicio y fin del recorrido del FC-SRyA.	¿Quiénes?	¿Cuál es el problema? (causas, consecuencias, aporte)
Unidades de Paisaje: Sección México-Ferrocarril Forestal-Sección Atlixco	Ferroaficionados	Olvido/deterioro Memoria colectiva/resignificación
	Cronistas	Uso/Apropiación
Paisaje ferroviario 2.0 YouTube, Facebook, Google Maps	Investigadores/ organizaciones ciudadanas	Resignificación Patrimonialización social/comunitaria

Nota: fuente, elaboración propia.

Para delimitar los bordes sociales y territoriales iniciamos tomando en cuenta las comunidades que son mencionadas en el itinerario del recorrido dividido en las tres secciones:

Cuadro 7  
Lista de estaciones recorridas por el FC-SRyA

Unidad de Paisaje SECCIÓN MÉXICO	Unidad de Paisaje FERROCARRIL FORESTAL	Unidad de Paisaje SECCIÓN ATLIXCO
<b>MÉXICO-OZUMBA</b>	<b>ATLAUTLA-APAPASCO</b>	<b>ATLIXCO-FÁBRICA DE METEPEC- STA. CATALINA</b>
<b>Ciudad de México</b>	<b>Atlautla</b>	<b>Atlixco</b>
La Purísima	Ecatzingo	La Concepción
Santa Cruz	El Fraile	El Carmen
Zapotitlán	Agua Santa	La Carolina
Tlaltenco	Apapasco	El Volcán
Tláhuac		Axocopan
Xico		Moyotzingo
Chalco		Fábrica de Metepec
La Compañía		Huexocuanpan
El Moral		Tochimilco
Miraflores		Santa Catalina
Tlalmanalco		
Juárez		
Zavaleta		
Cantera Pulpito		
San Antonio		
Amecameca		
Guadalupe		
Atlautla		
Ozumba		

Nota: Archivo Histórico Museo Industrial de Metepec-BUAP. (s/f). [Folleto Servicio de pasajeros FC-SRyA] Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles. F. 109.

Pero existe mayor complejidad en la delimitación de las unidades de paisaje y esto puede ser explicado mediante sus itinerarios, aclarando que el concepto de itinerario no supone la definición generada por el ICOMOS (como explicamos en el apartado de definiciones teóricas), el concepto remite desde nuestra concepción a una “ruta” o camino a seguir dentro de un fenómeno que parte de la movilidad y que hemos de observar, desde la perspectiva socioterritorial y son los siguientes:

- **Itinerario territorial:** inicio, llegada, sitios y huellas principales. El tendido de vía se determina por el kilómetro de arranque y el de llegada final de la ruta que recorrió el FC-SRyA. El tendido de vía implica la ubicación de terraplenes o caminos del antiguo tendido de vía de tres metros de ancho.

- **Itinerario histórico:** permitirá definir el hito histórico que irrumpió en el territorio y en la cultura, para cambiar todo a su paso, determinando para ello los diferentes momentos de la vida activa de la empresa a partir de su irrupción, desarrollo, abandono y resignificación.

- **Itinerario cultural:** este se denomina desde la vida contemporánea del paisaje, tanto en su alusión e influencia del FC-SRyA en la memoria colectiva y la memoria ferroviaria, así como en su ejercicio cotidiano dentro de los procesos ciudadanos para su resignificación.

Cuadro 8

*Itinerarios de la Unidad de paisaje del estudio de caso del FC-SRyA*

CONFORMAN LAS UNIDADES DEL PAISAJE DEL FC-SRYA			
<b>Itinerario territorial</b>	Inicia: <b>Sección México</b> CDMX-Barrancas de Apapasco	Ferrocarril Decauville Forestal Barrancas de Santa Catalina vía de Catalina	<b>Termina:</b> Sección Atlixco Santa Catalina Cuilotepec-Atlixco
<b>Itinerario histórico</b>	1898 – 1932		
<b>Itinerario cultural</b>	Organizaciones ciudadanas	Ferroaficionados	Cronistas

Nota: fuente, elaboración propia.

Existen otros fenómenos y elementos que implican la construcción de estas unidades de paisaje presentados en esta tesis que surgen de la presencia de las actividades de resignificación de los grupos focales, estos son Ecatzingo de Hidalgo en el Estado de México, Tetela del Volcán en el Estado de Morelos y Santa Catalina Cuilotepec, Tochimilco, Metepec y Atlixco en el Estado de Puebla, los cuales ya han sido precisados en el mapa 3. Sin embargo, estos límites son dinámicos

pues la resignificación es un proceso que se activa de manera dinámica a lo largo de la investigación y de esta manera se suman comunidades en este proceso, lo que permanece a partir de lo mencionado entendemos la visión dinámica de los fenómenos y elementos de la unidad de paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria.

Esquema 2

*Los elementos y fenómenos del paisaje patrimonial de FC-SRyA*



Nota: fuente, elaboración propia.

De esta manera dentro de las tres unidades de paisaje encontramos los elementos y fenómenos descritos como parte de este paisaje patrimonial. A partir de estas delimitaciones y de las categorías ya establecidas que se presentan como los visores de las problemáticas podremos presentar las herramientas metodológicas. Para iniciar en tal ejercicio, delimitaremos el dispositivo metodológico generado para esta investigación.

### **3.2. Dispositivo Metodológico Etnogeografía 2.0**

Para este estudio hemos mencionado en el capítulo teórico que investigamos desde la teoría crítica, vinculando a la geografía cultural con la antropología, la historia y las ciencias aplicadas a la conservación del patrimonio cultural, desde esta perspectiva la observación contemporánea de un paisaje patrimonial histórico con una infraestructura en desuso implica la investigación de los elementos que son acordes al espíritu de los tiempos que vivimos; utilizamos herramientas diseñadas para la investigación física y virtual, además nos adentramos en aquellas que los

ciudadanos crean y utilizan para expresar quiénes son y cómo este paisaje les es fundamental para definir sus procesos de acción culturales y políticos dentro de sus comunidades y de cara al mundo.

Es necesario puntualizar que cuando nos enfrentamos a los cómo, dentro de la investigación, es decir al diseño para recabar la información, por supuesto surgió la siguiente pregunta, ¿cómo registramos el recorrido de la ruta cultural con sus sitios, pero también con el mapa de la memoria colectiva? Para entender la propuesta debemos explicar que la expresión 2.0 fue utilizada por primera vez por O'Reilly Media -empresa de libros de tecnología- en 2004 (O'reilly, 2024), Tim O'Reilly, fundador de la empresa, fue quien definió el concepto y refiere sobre todo a: La Web como plataforma, los Efectos de red en una arquitectura de participación y datos abiertos. Es definida como la Web Social (Editorial Etecé, 2021). Se trata de un modelo de páginas que facilitan la transmisión de información, la interoperabilidad y la colaboración entre quienes la utilizan, es una tendencia en la Internet que aboga por una red más interactiva, menos unilateral, en la que los usuarios no ocupan un rol pasivo, ya que son ellos quienes generan los materiales.

Dentro de estas experiencias hay empresas destacadas por su uso masivo como YouTube, Google Maps, Facebook y muchas más, en las que se utilizan redes sociales, wikis y otros proyectos colaborativos en los que los usuarios deben generar contenido y no simplemente consumirlo. Nosotros nos enfocamos en esta disposición que tienen hacia la interactividad y la construcción de un sentido de comunidad entre personas, que pueden ser desconocidas o estar a miles de kilómetros de distancia, pero que se vinculan desde la valoración de este paisaje patrimonial.

Proponemos a partir de ello la Etnogeografía 2.0 que se asume también como una forma de conocimiento activo, en la que se busca la aprehensión de la cosmovisión, de los puntos de vista, de la empatía relacionadas con un paisaje patrimonial específico. Es decir; se construye con los elementos y fenómenos que conforman el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria desde la acción del propio investigador y de quienes se asumen como parte de estas redes identitarias.

La Etnogeografía 2.0, es sobre todo, una propuesta específica de esta investigación de una etnografía dialógica, refiere entonces a la observación sistematizada, con estricto apego a su complejidad y a sus contradicciones, pero también propone la relación horizontal del investigador

con el espacio, con los agentes sociales, con los informantes clave y grupos focales, que nos permiten conocer lo que investigamos desde la participación ciudadana, porque observamos lo que socializa la gente; los ciudadanos, los cronistas, los ferroaficionados y nosotros participamos de esta experiencia con ellos, desde la investigación participativa y esto refiere a una resignificación crítica del patrimonio, es por ello que daremos cuenta de las reacciones, actividades y los escenarios híbridos que refieren al FC-SRyA, siendo nosotros parte de este proceso.

Y es claro que hay todo un bagaje teórico que nos dice cómo y dónde planteado desde las Ciencias Sociales, pero haremos una acotación sobre los terrenos de investigación emergentes con los que nos hemos encontrado. Es digno de mencionar que, cuando buscamos una ruta que ha sido poco estudiada institucionalmente, con grata admiración encontramos algunas de sus secciones explicadas y visitadas por ciudadanos y cronistas de Atlixco, Metepec, San Rafael, Ecatzingo, y por Ferroaficionados de Puebla y del Estado de México y logramos hacer un viaje al paisaje 2.0 sobre algunos tramos que recorría, en el que era posible ver su entorno y restos materiales, así como saber sobre quiénes son los ciudadanos que se reconocen como parte de este pasado común.

Esto nos permitió entender que el ser humano ha combinado sus vivencias, hace ya tiempo, con el mundo virtual. Es por este motivo, que proponemos la investigación de huellas, de memoria colectiva, y de la forma en la que se utilizan para recordar el pasado y vivir el presente, en un mundo donde la cultura fluye entre el mundo físico y el mundo virtual.

¿Cómo investigar estas nuevas estrategias de socialización?, y ¿cómo impactan en la resignificación, valoración y conservación de este paisaje patrimonial?, de una manera crítica, es decir, no institucional y sí, ciudadana y participativa. En tal sentido sostenemos que tanto el mundo real como el mundo virtual hablan y con ello nos implican, una propuesta de investigación híbrida no es nueva, pero tampoco es improvisada, es sobre todo, la lectura del mundo físico y online como un hecho social que nos atraviesa y constituye parte de las experiencias del mundo, conocer las expresiones sobre el paisaje que estudiamos desde el ejercicio ciudadano que alude a un conjunto de hechos que pueden observarse en el mundo tangible y en el mundo de internet, a través de construcciones ciudadanas de esto que han denominado como su patrimonio. Esta rememoración cotidiana de naturaleza híbrida, le brinda un espacio en el ahora y con ello, posibilidades de conservación y vida futura.

Es por ello que el método a utilizar vincula a la antropología y a los estudios geográficos desde los estudios del paisaje y la conservación de bienes históricos, todos ellos enmarcados desde la etnografía, para develar el estudio de caso.

Para Tezanos (1998) la etnografía es una denominación acuñada desde la antropología cultural, que refiere a la teoría de la descripción como método de la investigación cualitativa de las ciencias sociales, ésta ordena la descripción e interpretación desde la cultura para revelar la información en el contexto en el que se realiza, de esta manera utiliza técnicas de recolección de datos como la observación participante, la entrevista abierta, entre otras, en las que todo es registrado en una bitácora de campo, con especial atención a fenómenos y elementos sociales que deben ser abordados desde la mirada holística, contextualizada y libre de juicios de valor.

Algunos de los pasos que deben seguirse para su uso son:

- Identificación de la investigación.
- Localización del lugar y gestión de la entrada a estos escenarios.
- Elección de informantes clave, grupos focales.
- Si existen materiales escritos o documentos también se toman en cuenta.
- Desarrollar relaciones de campo (rapport, estados de distensión y confianza).
- Recolección de datos.

Proponemos como dispositivo etnográfico general; la Etnogeografía 2.0, para explicar esta denominación que hemos construido lo primero que tendríamos que aclarar es que, desde el estudio de caso, hemos observado que la identidad se negocia también en los espacios digitales, porque el ciudadano lucha por expresar cierta información sobre quién es y sobre cómo se comporta desde su actividad a través de las redes. Afirmamos que actualmente lo virtual no se opone a lo real, más bien lo atraviesa y constituye parte importante de la complejidad de la vida.

Maurice Halbwachs escribió sobre la memoria colectiva y el espacio (2004) que el hombre define al espacio y es el espacio también el que define las actividades y la forma de vida del ser humano, de la misma manera el hombre dio forma a la tecnología y actualmente lo digital se ha implicado en la vida cotidiana de manera incontrovertible, así que actualmente cualquier práctica etnográfica por más clásica que sea, se ha digitalizado.

El antropólogo Eduardo Restrepo (2016), afirma que actualmente todas las etnografías son híbridas y en este caso, se define como tal, no por el problema de investigación planteado, sino

por los terrenos de investigación que se abordan, ya que implica observar estas aldeas virtuales y los espacios de acción que se dan entre ciudadanos y Ferroaficionados que valoran esta ruta.

El estudio del paisaje ha recurrido a la etnografía dentro de los métodos de la geografía cultural, Elena Castella (2009), por ejemplo, escribe sobre la descripción como primer elemento de conocimiento del paisaje, el transecto para la autora debe ubicar los factores característicos del territorio. Ahora bien, es importante aclarar que no planteamos “descubrir” una ruta que es bien conocida por los Ferroaficionados, cronistas, pastores, agricultores e investigadores ciudadanos, sino sistematizar y reflexionar de manera profunda sobre la información que existe de la misma porque esto refiere a su denominación social como paisaje, pero este no es un acto que surge sólo del investigador, sino que se resuelve de forma horizontal entre el método geográfico y la memoria colectiva transmitida en el trabajo de campo y recogida mediante la etnografía.

Una metodología híbrida en este sentido es congruente con el pensamiento crítico porque nos permite repensar el cómo concebimos la etnografía para dar cuenta de los nuevos escenarios de investigación. Hemos definido entonces, el trabajo de campo como método de investigación fundamental, demostraremos que la existencia de un paisaje parte de su estancia física, pero también tiene existencia cultural plasmada en la memoria colectiva y en la memoria ferroviaria, de la misma manera que el investigador observa un espacio geográfico real y su representación digital, los ciudadanos observan y viven un paisaje y esto es expresado como vivencia en el mundo digital y subrayamos la palabra “expresa”, porque esta no es una actividad pasiva; nos referimos a comunicaciones dinámicas y complejas desde publicaciones puramente ciudadanas y no institucionales, en la generación de contenidos y comunicaciones que remiten a la experiencia virtual 2.0.

A continuación, desglosamos el dispositivo metodológico de manera puntual, de tal manera que pueda ser replicado en el estudio de paisajes patrimoniales, los formatos específicos para aplicar las herramientas metodológicas propuestas se encuentran en los anexos finales de la tesis.

### **3.3. Modelo Metodológico de Investigación de Paisajes Patrimoniales**

A partir de la perspectiva ya planteada y enfocándonos en los preceptos sobre la ciencia al servicio de la humanidad y del acceso universal al conocimiento, nos parece importante compartir, de

manera detallada, el modelo metodológico creado en esta investigación, para su aplicación en la investigación de paisajes patrimoniales bajo la definición teórica ya expresada.

Desde la Etnogeografía 2.0 establecimos las siguientes estrategias metodológicas, aplicadas a la investigación de la unidad de paisaje:

- 1.- Estudio histórico-geográfico de la vida activa de la compañía Ferroviaria a la que alude el estudio de caso desde archivos históricos físicos y virtuales.
- 2.-Establecimiento de la unidad de paisaje desde el tendido de vía original en información cruzada que parte del itinerario histórico-geográfico previamente definido con la existencia de grupos sociales vinculados cultural y territorialmente con la misma.
- 3.- Dispositivo etnográfico y preparación de entrada al terreno de investigación.
  - A- Generación del Dispositivo Etnográfico Virtual de búsqueda de información y participación en la web como el lugar de encuentro para realizar etnografía virtual en plataformas 2.0.
  - B- Gestión de entrada al terreno físico mediante el trabajo etnográfico con informantes clave.
- 4.- Entrevistas guiadas a informantes clave en línea.
- 5.- Socialización de la investigación del paisaje patrimonial del FC-SRyA a través de invitaciones de informantes clave y en la web 2.0.
- 6.- Impartición del Taller de Patrimonio Industrial e Inventario de sitios y objetos del FC-SRyA a informantes clave en línea.
- 7.- Taller “Mi comunidad, mi paisaje patrimonial”, para grupos focales presenciales.
- 8.- Transecto prospectivo de estratos superficiales a lo largo del tendido de vía y sitios de la infraestructura del Ferrocarril para su georreferenciación e inventario de huellas materiales de la ruta del FC-SRyA con informantes clave.
- 9.- Socialización de las actividades de resignificación y patrimonialización y los resultados de la activación social del paisaje patrimonial del FC-SRyA con investigadores ciudadanos e informantes clave.

### ***1.- Ubicación histórico-geográfica, los Acervos históricos***

Para identificar los diferentes itinerarios debemos construir una ruta crítica, los primeros pasos permiten encontrar los principales eventos históricos que dieron vida y que inciden en la infraestructura ferroviaria, de esta manera clasificamos y ordenamos la información encontrada en los Archivos Históricos que contengan información sobre este ferrocarril, para tal acción, es

necesario primero ubicar los acervos relacionados con la vida histórica del Ferrocarril a investigar sin olvidar que existen acervos digitales que brindan acceso a materiales de vital importancia que no pueden encontrarse de manera sencilla, observemos el caso del FC-SRyA:

- Archivo General de la Nación- Fondo SCOP informes de FFCC N DE M 1900-1925.
- Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec BUAP- Fondo Compañía industrial de Atlixco. Sección Departamento Jurídico. Serie Ferrocarriles (Un acervo invaluable que se encuentra dentro de la unidad de paisaje en la sección Atlixco).
- Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) del CNPPCF/MNFM- Archivo Histórico, Fototeca y Planoteca.

Acervos digitales:

- Sistema de Información Cultural Mediateca INAH- Fotografías y planos.
- Mapoteca Manuel Orozco y Berra. SAGARPA- Mapas del tendido de vía.
- SOUTHERN METHODIST UNIVERSITY- Fotografías del Ferrocarril durante la Revolución Mexicana.
- Biblioteca “Archive Internet” - Libros antiguos como Mexican Narrow Gauge Railroads escrito en 1910.

Derivado de la clasificación de este material se propone la creación de una base de datos con información sobre la ruta, de tal manera que podamos, a partir de la misma, delimitar la veracidad de su existencia, su recorrido, principales cargas, importancia económica y los eventos que le dieron forma y final a esta historia. Es también necesario ubicar los datos históricos sobre la delimitación geográfica que se asienta el tendido de vía del FC-SRyA<sup>10</sup>.

Esto es, definir el Itinerario histórico de nuestra Unidad de Paisaje que permite exponer el hito histórico que irrumpió en el territorio y en la cultura, para cambiar todo a su paso, determinando para ello los diferentes momentos (definidos de manera puntual en el marco teórico) del FC-SRyA:

- 1.- Irrupción.
- 2.- Desarrollo.
- 3.- Abandono.

---

<sup>10</sup> La estructura general de eventos resumidos en la base de datos para la construcción histórico – geográfica se expone en el ANEXO 1 Línea del tiempo de principales eventos en archivos históricos.

4.- Resignificación en el contexto actual.

## **2.- Definición de la Unidad de Paisaje**

Ubicamos previamente el itinerario histórico y esto nos permite definir los puntos geográficos de la unidad del paisaje, en este caso, definido por el tendido de vía. Hablemos entonces de cómo determinamos la unidad del paisaje desde sus elementos y fenómenos, hemos estudiado previamente los diferentes significados del concepto itinerario en el estado del arte, debemos aclarar que, desde nuestra concepción, cada uno de ellos define una ruta o camino a seguir dentro de un fenómeno que parte de la movilidad y que hemos de observar, desde la perspectiva socioterritorial observando lo siguiente:

- Itinerario territorial: delimitando de manera clara su inicio, llegada, sitios y huellas principales. El tendido de vía es, en este tema, la columna vertebral que da sentido, dirección y delimita la unidad del paisaje, existiendo aun físicamente (el tendido de vía), o siguiendo la transformación que ha dejado sobre el territorio a través de los terraplenes, muros de camino y sus diferentes indicios. En este caso la ruta se identifica por la infraestructura del FC-SRyA y por la transformación que implicó en el entorno natural, y que es observable por su capacidad de resistencia a la fragmentación visual del paisaje y su presencia espacial, que hace que los objetos se conviertan en elementos conformadores de la geografía patrimonial.

- Itinerario cultural: ya que la influencia del FC-SRyA va más allá del territorio, nos referimos a que se ubica en la memoria colectiva y en la cultura que, de no ser delimitada, resulta imposible de aprehender, es por ello que dentro de todo lo que puede ser aludido desde este ámbito identitario, nos referiremos a la memoria colectiva, a la memoria ferroviaria y a su ejercicio cotidiano en los procesos ciudadanos para su resignificación.

A partir de esta información iniciamos en la ubicación de los elementos materiales e inmateriales que definen a este paisaje, determinando las diferentes vocaciones patrimoniales a las cuales alude en concordancia con el entorno natural y social.

## **3.- Dispositivo etnográfico virtual de búsqueda de información y participación en la web 2.0**

### *Creación de contenidos ciudadanos sobre el FC-SRyA*

En la búsqueda del paisaje 2.0 es necesario definir a los principales actores dentro de la Unidad, observemos el caso del FC-SRyA, en el cual encontramos vasta participación e interés de grupos ciudadanos, los más importantes son:

1.- Ferroaficionados de México División Puebla: el 1er grupo que respondió a la convocatoria planteada por esta investigación, está formado, sobre todo por ciudadanos del Estado de Puebla, de acuerdo a información que brinda Emmanuel de la Vega, (Ferroaficionados de México División Puebla, comunicación personal, 2020) se autodenominan como clubes de interesados e investigadores del Ferrocarril, trabajadores ferrocarrileros o jubilados, y realizan actividades coleccionistas, ferromodelistas y de investigación ciudadana sobre diferentes facetas del ferrocarril como el coleccionismo de restos, excursionistas sobre la ruta, entre otros.

2.- Cronistas de Ecatzingo, Ozumba, Tochimilco y Tlalmanalco, comunidades importantes en la vida activa del FC-SRyA.

3.- Investigadores ciudadanos interesados en la ruta, en el caso del “Tramo perdido”, son originarios de Ecatzingo, Tetela del Volcán y Ozumba, así como vecinos de su antigua estación, ya que su vida e historia se encuentra íntimamente ligada a esta unidad del paisaje.

4.- Grupos y clubes relacionados con las comunidades y sus entornos como; clubes de corredores (Los Rudos de Ecatzingo), Atletismo Ecatzingo, estas son las que encontramos al inicio de la investigación, en 2020, después surgen otras de gran importancia como Puentes Porfirianos y el Ferrocarril San Rafael y Atlixco El Tramo Perdido.

#### *Dispositivo etnográfico 2.0 de interacción social y búsqueda de datos*

Para lograr tener un lugar en la interacción virtual, hemos seguido el planteamiento del antropólogo Estalella (2014), quien escribe sobre los nuevos modos de indagación en la etnografía virtual, en los que la realidad debe tomar en cuenta lo digital como parte constitutiva de la experiencia humana, así que la tradicional preparación de entrada al terreno implica también el desarrollo creativo en el diseño de técnicas y herramientas metodológicas en los que, en el tema de la investigación en línea, es necesario disponer de un “lugar” digital para el encuentro etnográfico.

El dispositivo etnográfico elegido es una Fan Page de Facebook denominada *El paisaje patrimonial del Ferrocarril San Rafael y Atlixco*. Es digno de mencionar que la página fue abierta a las redes, pero no se realizaron invitaciones personales, se decidió solo colocar dos imágenes emblemáticas del FC-SRyA y una descripción muy breve para subirlo a la plataforma pública.

Imagen 1

Portada de Fan page el Paisaje patrimonial del Ferrocarril San Rafael y Atlixco



Nota: Facebook. (2022). [Fotografía]. PP del FC-SRyA. Véase: <https://www.facebook.com/FCSNRFyA>

A partir de estas dos acciones pudimos observar que la página resultó de interés para ciudadanos relacionados con el movimiento ferrocarrilero y con seguidores de páginas vinculadas a Puebla, Atlixco, Metepec y Ecatzingo. A partir de esta página, realizamos una búsqueda del paisaje del FC-SRyA en redes.

Desde La Web 2.0 destacan las siguientes:

- En Facebook: Metepec el pueblo que se negó a morir, H. Ayuntamiento de Ecatzingo, San Rafael y Atlixco, Ferrocarrileros de México División Puebla, Cronista Ecatzingo, Puentes Porfirianos, Flavio Pérez Calpeño, Metrocamell.
- En YouTube: Ferrocarril San Rafael y Atlixco El Tramo Olvidado, Kajuna Films, Ferrocarril San Rafael y Atlixco, MetroCamell, Cultural, Héctor MP, Cajuna MX.

#### ***4.- Entrevistas guiadas a informantes clave***

Un paso previo para la preparación de entrada al terreno en este caso es desde la virtualidad, a través del dispositivo etnográfico de participación en la web 2.0, que es una Fan Page de Facebook denominada *El paisaje patrimonial del Ferrocarril San Rafael y Atlixco*, en este momento, el acercamiento a los informantes clave ya definidos como Ferrocarrileros y cronistas será desde la etnografía 2.0, que vincula la etnografía clásica y la etnografía virtual, definida como método de investigación recientemente (Martínez et al., 2017) en la que es necesario determinar los espacios de observación, las herramientas de comunicación y los índices de confiabilidad adecuados, pero que siguen los parámetros generales de la etnografía como método.

Considerando, sobre todo, que el espacio virtual, como entorno de contacto y ejercicio social, político y cultural, es un campo válido de investigación. Estalella y Ardévol (2010) aseguran que la mediación tecnológica en el trabajo de campo antropológico abre muchas posibilidades y plantea cuestiones metodológicas que ya ha enfrentado la antropología clásica, pero vistas ahora desde las tecnologías audiovisuales. Y es además un espacio importante de análisis, veremos el ejemplo de los grupos focales quienes han tomado el espacio de las redes para socializar la ruta del FC-SRyA desde una apropiación distinta e innovadora de la realidad.

Este contacto digital es capaz de trabajar en el rapport (estado de confianza con el informante clave) a través de charlas abiertas sobre el Ferrocarril utilizando como lugar virtual la página y después por correo, esto prepara la entrada segura al terreno físico y con ello podemos iniciar en el planteamiento de entrevistas previamente pactadas y con los permisos firmados que corresponden a esta actividad<sup>11</sup>.

#### ***5.- Socialización de la investigación del paisaje patrimonial del FC-SRyA a través de invitaciones de informantes clave y en la web 2.0***

La relación horizontal con la ciudadanía, las comunidades y la sociedad interesada en esta unidad de paisaje debe trabajarse de manera atenta y con el cuidado ético necesario, en este sentido la gestión de relaciones permite el ingreso al terreno para hablar del paisaje patrimonial y sus posibilidades. A partir de estas relaciones es posible iniciar la socialización de la investigación del paisaje patrimonial del FC-SRyA a través de invitaciones de informantes clave y en la web 2.0. A partir del contacto con estos informantes clave se propone generar charlas, publicaciones de imágenes hacia los públicos relacionados con el paisaje patrimonial que estudiamos para reflexionar sobre el término desde la acción ciudadana, divulgar también el hito histórico que dio vida a esta infraestructura patrimonial.

#### ***7.- Sensibilización, formalización y reflexión comunitaria sobre los valores del Paisaje Patrimonial: talleres comunitarios***

Los talleres comunitarios pueden ser entendidos como procesos de educación y reflexión comunitaria no escolarizada, su uso es extenso en disciplinas como la antropología, la psicología, el trabajo social, entre otras. Las metodologías que los fundamentan son también variadas y

---

<sup>11</sup> Los formatos que utilizamos pueden consultarse en el ANEXO 2 Formato diseño entrevista.

dependen de los fundamentos teóricos y los objetivos planteados en cada investigación, en este caso, hemos demarcado de manera clara los fundamentos teórico metodológicos a los que aludimos en esta propuesta y los talleres persiguen los mismos supuestos y atienden a los mismos objetivos de facilitación de conocimientos, habilidades y actitudes generados a partir de y para el paisaje patrimonial, promoviendo una cultura cívica y el fomento a valores humanos, naturales y culturales<sup>12</sup>.

### ***Taller 1. De patrimonio industrial e inventario de sitios y objetos del Paisaje Patrimonial para informantes clave en línea***

Desde esta propuesta investigaremos el recorrido de la ruta del paisaje patrimonial para registrar sobre los elementos que les son significativos y que conforman el paisaje patrimonial. En este momento también contribuimos con los cronistas, ciudadanos y Ferroaficionados al brindar algunos principios básicos de técnicas de inventario y descripción que puedan ordenar y sistematizar sus registros de la ruta desde el siguiente planteamiento:

- 1.- Conocer la descripción organoléptica del itinerario físico y material de la ruta, es decir, aquella que refiere a la descripción que alude a los sentidos, esta etapa es fundamental en la normalización de información del patrimonio cultural desde la descripción en inventarios o listas.
- 2.- Reflexionar a partir de la información que brinda el taller, sobre los procesos de descripción ordenados que refieren a registros e inventarios de los fenómenos y elementos del paisaje en estudio.

Las técnicas propuestas, requieren del diseño específico enfocado al registro y a la investigación de aquello que perdura en la memoria colectiva y en la memoria espacial, esto remite de manera clara a la propuesta metodológica que implica el propósito de investigación, pero que también funciona a nivel didáctico como proceso de resignificación, en este sentido la dinámica de entrevista abierta funciona en un nivel de obtención de información y después los talleres participativos se plantean como una forma de trabajo horizontal con los informantes clave, en los que se trabaja en equipo para lograr el conocimiento y la sistematización de la información profunda que delimita a la ruta en estudio.

---

<sup>12</sup> Se puede acceder al diseño de ambos talleres en el ANEXO 3 Taller de uso y conservación de patrimonio industrial.

La metodología planteada en este taller es socio-relacional, que refiere de manera general, a la alusión social de las referencias del ser humano en el mundo, en las que buscaremos su vínculo desde la memoria colectiva y puede ser explicada, de manera sintética como la reflexión colectiva sobre el entorno, la realidad, la capacidad de valorar lo personal, lo social y el paisaje, de reconocerse en el mismo, de asumir, interpretar y de tomar decisiones en colectivo.

Sobre el origen teórico-metodológico de los talleres comunitarios debemos mencionar que se considera que surgen desde la Investigación-Acción que es parte de los estudios cualitativos y puede denominarse, de manera muy general, como aquella que se realiza con comunidades, grupos, sociedades y refiere a una práctica reflexiva social, en la que vinculamos la teoría con la práctica y en la que se propone planificar, actuar, observar y reflexionar a partir de procesos educativos, desde este planteamiento, no escolarizados (David et al., 2021).

### ***Taller 2. Mi comunidad, mi paisaje patrimonial. Grupos focales, presenciales***

¿El paisaje patrimonial del FC-SRyA puede ser una experiencia cultural? De ser así, queremos saber si su resignificación es parte de la vida cotidiana y sobre todo ¿qué percepción tiene de él la gente cercana a su paso?, nos referimos a quienes no son aficionados a la historia o al ferrocarril.

Parte fundamental de la investigación para la denominación y resignificación del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, refiere a la profundidad en la recolección de datos que remitan a la memoria colectiva a la que alude, pero también a la credibilidad de la investigación, el trabajo en este capítulo considera que tal credibilidad puede darse a través de la triangulación de información con población cercana a la ruta del FC-SRyA determinados de manera aleatoria en términos de edad, actividad económica, intereses, etc. El objetivo primordial es saber, si la población que vive en las comunidades ya planteadas considera su identidad ligada al paisaje patrimonial que investigamos.

La cuestión fundamental en este caso se refiere a ¿cómo logramos obtener información fidedigna en acercamientos de duración temporal corta? Acudiremos para tal efecto a Paco Cascón (2001) quien desarrolla la metodología socio afectiva desde la alternativa del juego para la generación de ambientes de comunicación trascendentes, de esta manera trabajaremos desde la facilitación de espacios que puedan ser horizontales, éticos y distendidos, de tal manera que inviten a la reflexión comunitaria.

Entendemos por tal motivo, que el paisaje patrimonial será observado como parte fundamental en la construcción de ciudadanías, los talleres indagarán en la percepción de conceptos como comunidad, historia, legado y memoria colectiva investigada a través de la cartografía social. Podremos así ubicar la percepción que se tiene sobre el paisaje a estudiar al gestionar la información desde la alternativa del juego, a partir de la técnica conocida como la escalera de la confianza (Cascón, 2001), que ha sido adaptada al tema que proponemos.

Esquema 3

*Escalera de la confianza aplicada al taller del Paisaje Patrimonial*

			4. Resolución del conflicto	Acuerdos, reflexiones, análisis individuales y colectivos.
		3. Cooperación	Juegos, conocimiento comunitario, conocimiento profundo a partir de la relación espacio-sociedad, memoria colectiva.	
	2. Consenso-comunicación asertiva	Juego, escucha activa, reflexión del entorno, cartografía, definición comunitaria del paisaje.		
1. Conocimiento	Juego, confianza, estado relajado de comunicación, ambiente distendido.			

Nota: basada en Escalera de la Confianza de Paco Cascón (2001).

El trabajo en talleres provee de información clara sobre la percepción del paisaje patrimonial del FC-SRyA y también brinda un espacio muy importante de resignificación, que puede vincular el recuerdo con el espacio, funcionando como un proceso de resignificación de la memoria colectiva a través de la integración del recuerdo de una generación a otra.<sup>13</sup>

Después de abordar de manera profunda el paisaje patrimonial de la ruta del FC-SRyA podemos reflexionar sobre ¿cuál es la diferencia entre la resignificación y patrimonialización institucional y la resignificación y patrimonialización ciudadana?, importante cuestionamiento que refiere a la aportación de la investigación tanto a nivel teórico como en sus posibilidades de conservación y vida futura desde una perspectiva crítica, es necesario para ello saber, desde lo que hemos investigado, ¿cuál es el papel de la resignificación de un paisaje patrimonial en la construcción de ciudadanías?, pero sobre todo, ¿cuál es la importancia y aportación de la

<sup>13</sup> El diseño de los talleres puede consultarse en el ANEXO 3 Taller de uso y conservación de patrimonio industrial.

resignificación crítica de los patrimonios culturales ferroviarios asumidos como el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria?

***8.- Transecto prospectivo de estratos superficiales a lo largo del tendido de vía y sitios de la infraestructura del Ferrocarril. Georreferenciación e inventario de huellas materiales de la ruta del FC-SRyA con informantes clave***

En este momento de la investigación hemos transitado del conocimiento al reconocimiento del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, en el que se han registrado los diferentes fenómenos y elementos que lo constituyen, todo este registro genera bases de datos, matrices de información e imágenes georreferenciadas y en este ejercicio hemos incluido el conocimiento reflexivo de los grupos focales y los informantes clave.

Esto significa gestionar la información para describir el paisaje patrimonial con el dinamismo y la complejidad que realmente representa. Una herramienta muy útil para este propósito es el uso de los Sistemas de Información Histórico Geográficos [SIG] por su capacidad de analizar los datos que refieren al hito histórico que dio surgimiento al FC-SRyA, a esto debemos añadir el tema de la memoria colectiva y de la memoria geográfica a la que aludimos, recordemos entonces que planteamos el estudio socioterritorial del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria en el que la perspectiva territorial y la propia definición que planteamos refiere al estudio de un fenómeno complejo que analiza el espacio desde la relación simbiótica entre el entorno natural, la sociedad y el patrimonio cultural ferroviario material e inmaterial.

Nos planteamos ¿cómo podemos representar tal complejidad de datos de forma sistematizada y accesible? Esto nos permite decidir si la plataforma a utilizar en la presentación de los datos, para determinar si utilizamos un sistema especializado de información geográfica, o si se opta por una plataforma de uso más popular como Google Maps.

Dada la naturaleza de los datos que debemos incluir en este mapa cultural, partimos de la premisa que considera que toda actividad ocupa un lugar en el espacio, es decir que su recorte espacial es un sistema abierto al análisis de la información encontrada en el que todo tiene un lugar; el acervo, su historia, los sujetos sociales que le son afines, la memoria colectiva que manejan diferentes grupos sobre el ferrocarril, el entorno natural, social, político y económico donde se encuentra.

Dear Michael (2011) plantea la relación estrecha entre la geografía y la historia a partir del uso de los Sistemas de Información Histórico Geográficos, nosotros añadiremos a estos elementos, la información vertida desde la investigación etnográfica de la memoria colectiva, logrando así un Sistema de información Histórico, Cultural y Geográfico [SIHCG].

Visto así ubicamos como un área de oportunidad la integración de este análisis espacial desde esta tecnología geográfica, proponiendo con ello una nueva zona intelectual en la investigación de este tipo de paisajes con este cruce disciplinario que ya hemos expuesto en el marco teórico, con el fin de tener mejores posibilidades para el estudio contemporáneo del paisaje patrimonial de una ruta ferroviaria histórica.

La ruta crítica que definirá este planteamiento se basa de manera general en los siguientes puntos de referencia:

- Proponer el entendimiento complejo del paisaje desde la georreferenciación de datos históricos y contemporáneos.
- Pasar de datos aislados a la contextualización espacio temporal para generar información con sentido culturalmente georreferenciado (añadir ubicación espacial, temporal que es socializada desde la memoria colectiva, esto combina nuestras georreferencias con las que reconocen como propias los informantes clave).
- Evidenciar la sinergia transdisciplinaria planteada en esta investigación.
- Hacer uso de escalas que representan la Unidad del Paisaje y las diferentes secciones que la conforman, a partir de las mismas realizar la prospección a partir de transectos de observación, a lo largo del recorrido del tendido de vía, derecho de vía y restos de sitios e infraestructura, realizar el registro de estos mediante el muestreo sistemático que vincule el recorrido con lo recabado desde la memoria colectiva en los recorridos con cada grupo focal.

En este apartado las ciencias aplicadas a la conservación que utilizaremos responden al registro organoléptico de aquello que es referenciado por los informantes clave en estratos superficiales de manera georreferenciada<sup>14</sup>, si bien es claro que no se puede registrar la ruta en la totalidad de los sitios por cuestiones de la conservación de los mismos y temas de seguridad en el

---

<sup>14</sup> La observación organoléptica es aquella observación sistemática que no requiere de instrumentos o procedimientos externos al cuerpo humano, refiere a lo que se ve, oye, siente. En el caso de los sitios patrimoniales hablamos de su descripción física exhaustiva y ordenada, sobre el tema pueden consultarse las fichas diseñadas para el caso y expuestas en el Taller de registro en el ANEXO 3 Taller de uso y conservación de patrimonio industrial.

acceso, desde una primera inserción al tema, se recomienda muestreo no probabilístico sistemático y estratificado sistemático sólo en el nivel superficial, las zonas a las que no se tiene acceso son investigadas a partir de las entrevistas con informantes clave quienes proveen de manera generosa esta información.

Es importante aclarar que esto implica el uso de técnicas exploratorias no invasivas a partir de reconocimiento y la preinspección visual, así como el estudio organoléptico de los objetos y su inventariado para su interpretación hermenéutica posterior estableciendo conexiones con el lugar y los grupos focales desde el cruce con la información que brinda la memoria colectiva.

Los SIHCG pueden ayudarnos a ordenar esta información en el espacio y el tiempo, hablamos no solo de una simple representación cartográfica, sino de la creación de posibilidades para extender un análisis espacio - temporal complejo y al mismo tiempo coherente, esta forma de abordar la información permitirá ir más allá de la sola suma de datos, podremos visualizar y comunicar lo encontrado vinculando el espacio georreferenciado con la interpretación cultural que brinda la etnografía utilizada como método de investigación y como estilo de escritura en la presentación de resultados.

Combinar el manejo de datos con imágenes y narrativas permite generar explicaciones, logra que visualicemos este paisaje patrimonial en el tiempo y el espacio mediante la presentación de la información encontrada en un mapa “en movimiento” (no literalmente, pero así se puede entender la información que presenta). Esto si bien no es nuevo, sigue siendo innovador. Una representación que nos parece importante pues los SIHCG y los nuevos sistemas y desarrollo en internet han aumentado el nivel de la información que podemos generar y las ciencias humanas están cada vez más inmersas en su uso, reivindicando la importancia del espacio en los eventos y tiempos del hombre, algunos nuevos estudios desde este campo, han incluso demostrado que mapear objetos y fenómenos culturales provee de información que antes no era tomada en cuenta, esto nos obliga a replantearnos la forma en la que hacemos investigación e incluir estas propuestas a nuestras reflexiones epistemológicas y teóricas con el objetivo de renovar el ejercicio de investigación vinculado con otras disciplinas. Se pretende entonces conceptualizar el espacio observando cómo se ha humanizado, georreferenciando la memoria de los paisajes, argumentando sobre diversos aspectos de la experiencia humana en estos lugares que, de no ser expuestos de esta manera, se plantean como una abstracción que carece de sentido práctico, de uso real, e incluso de

importancia, sin embargo, desde esta perspectiva es posible dar lugar a este paisaje patrimonial, para revalorizar, resignificar y darle mayores posibilidades de socialización, conservación y vida futura.

***9.- Socialización de las actividades de resignificación y los resultados de la activación social del paisaje patrimonial del FC-SRyA con investigadores ciudadanos e informantes clave***

Una cuestión muy importante sobre el tema de la resignificación es que al sugerir una relación colaborativa, tenemos repercusión en los procesos de patrimonialización social planteada como parte de la investigación y por lo tanto de resignificación de los patrimonios a los que aludimos, no podemos negar el impacto de nuestro actuar dentro de estas aldeas físicas o digitales que se construyen de manera cotidiana y con quienes socializamos de manera activa, porque nosotros somos también parte de la construcción de ciudadanías fundamentadas en el legado patrimonial que estudiamos.

A partir de este modelo, podemos abordar el estudio de paisajes patrimoniales desde una perspectiva crítica en la que a partir de la investigación se detonan procesos de resignificación y patrimonialización comunitaria y social, en este caso, continuamos precisamente con los resultados obtenidos a partir de la aplicación de este modelo, en el estudio del FC-SRyA.

#### **CAPÍTULO 4. El arribo del ferrocarril que forjó un paisaje. La Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Ubicación Histórico-Geográfica**

Permítasenos presentar las siguientes anotaciones para contextualizar el momento histórico y tecnológico que dio origen al FC-SRyA. Para entender su nacimiento debemos remitir a la Revolución Industrial que nació en Europa a fines del siglo XVIII y a comienzos del XIX, un acontecimiento de repercusión mundial. En México la introducción de máquinas con tecnología de vapor y el despegue de la era industrial están íntimamente relacionados, Sergio Ortiz (1988) escribe que la primera máquina de vapor en México inició labores en 1880 con la introducción de locomotoras que provenían de Inglaterra. Autores como Sebastián Sztulwark, Pablo Míguez y Santiago Juncal (Sztulwark & Juncal, 2011) explican que la Revolución Industrial provocó una transformación radical en la estructura social determinada por la tecnología y la introducción de la mecanización en los procesos productivos. Aunque Alfredo Nieves (2006) aclara que el uso del vapor para mover máquinas no surge en los ferrocarriles, sino en las minas, ya que es en los tiros mineros donde se dieron los grandes aportes tecnológicos que después fueron utilizados en los ferrocarriles, por ejemplo, una invención tecnológica importante que surge en las minas es el uso de los rieles o los tendidos de vías.

Sergio García (2020) escribe que en México la primera máquina de vapor, fue construida en 1803 por Richard Trevithick, y es hasta mediados del siglo XIX que se logran los primeros dos tramos de ferrocarril que iban del puerto de Veracruz a San Juan y de la capital de la República al Santuario de la Virgen de Guadalupe, las primeras locomotoras de vapor en el país inician labores en 1850 con la introducción de locomotoras que provenían de Inglaterra, el mismo autor ubica el primer servicio ferroviario cubriendo el tramo de 13.6 km de longitud entre el Puerto de Veracruz y la población de El Molino en el mismo Estado.

Es claro que la industrialización hizo que la relación de explotación hacia el entorno natural se intensificara, desde esta lógica debemos entender la llegada del consorcio empresarial la CIASA a Metepec, Atlixco y por supuesto que la concentración de esta importante empresa en este territorio específico fue determinado también por la presencia de materias primas como el agua, la madera, los minerales entre otras necesarias para la tecnología del vapor en la industria textil y papelera, y desde esta realidad se observa como irrumpe sobre el territorio la Compañía

del Ferrocarril San Rafael y Atlixco revolucionando las relaciones de movilidad, laborales y la acumulación del capital.

#### **4.1. Concepción: el contexto que dio a luz a la Compañía del FC-SRyA**

La inauguración del primer viaje en ferrocarril de México a Veracruz en 1869 demostró que la posibilidad de modernizar al país mediante éste medio de transporte era posible, el historiador Sergio, Ortiz (1987) escribe que a partir de 1873 inicia un auge importante de empresas ferroviarias, la dirección de las líneas siempre planteó como prioridad vincular a la capital del país con diversos lugares, sin embargo la concepción de una ruta ferroviaria chocaba con la realidad geográfica y los alcances tecnológicos de la época, en la misma fase temporal planteada, el autor señala que de las 48 concesiones que entonces habían sido otorgadas, solo el 18.75% produjeron resultados, las líneas que lograron concretar los recorridos en estos años eran: México-Veracruz, Apizaco-Puebla, Jalapa-Veracruz, Veracruz-Medellín, México-Tlalnepantla, Mérida-Progreso y Ferrocarriles del Distrito Federal.

Quetzali Bautista, Arturo López, Abel Lozano y Jorge Meneses (Bautista et al., 2004) afirman que en 1876 México tenía menos de 1,000 kilómetros de vías férreas y que para entender cómo se concibieron las concesiones en nuestra zona geográfica es necesario mencionar que en Puebla y Tlaxcala se asentó una importante cuenca textilera en la que familias acaudaladas tenían interés de comercializar los productos de sus fábricas, bajo esos intereses estos empresarios y terratenientes lograron adquirir las concesiones necesarias para la construcción de líneas de ferrocarril que unieran los diversos centros de producción tanto textiles como agrícolas.

Para la llegada del Porfiriato en 1877 la paradoja entre el sueño de modernidad que proveería el ferrocarril y las complejidades técnicas que había que enfrentar para el tendido y la construcción de su infraestructura seguían sobre la mesa, Mario Gill (1977) escribe en su libro Los Ferrocarrileros, que el ferrocarril se consideraba entonces la expresión más avanzada del progreso y era sinónimo de “civilización”, a este modelo de transporte además se le atribuían cualidades casi mágicas para la llegada de riquezas, Porfirio Díaz, bajo este ideario dio paso a un gran número de concesiones en toda la república y no omitiremos mencionar que el FC- SRyA estaría años después vinculado a este cúmulo de ideales que además eran parte de los proyectos que se planteaba el entonces presidente de la república.

El mismo Mario Gill<sup>15</sup> escribe como en 1890 Porfirio Díaz entrega a Joaquín Demetrio Casasús, uno de sus hombres “favoritos”, la concesión para construir y explotar por 99 años un ferrocarril que recorriera los volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl a partir de la idea de un ferrocarril escénico extraordinario, que desde el proyecto de Casasús planteaba que en su viaje no solo se podría contemplar el Valle de México, sino que también sería posible observar el cráter de un volcán activo desde un tren de lujo. Por supuesto el mismo autor termina la descripción del evento aclarando que esto es un ejemplo claro de los límites imaginados que alcanzaba la doctrina del transporte ferroviario en México en los inicios del porfiriato.

Este deseo de apertura dio paso a concesiones importantes para la inversión extranjera en la explotación ferroviaria y con ella, se dio la llegada de capital principalmente norteamericano, inglés y alemán, quienes llegaron al país con una visión sobre todo práctica sobre los términos operacionales y los alcances de esta empresa. Gilberto D’Estrabau (1988) escribe que durante el primer periodo gubernamental de Porfirio Díaz aumentaron las concesiones a empresas privadas, mismas que buscaban impulsar las vías férreas ante cualquier otro tipo de comunicación, todo esto formaba parte de los planes porfirianos del “anhelo de la República”, lo expuesto explica el por qué encontramos varias concesiones que anteceden al FC-SRyA en los mismos sitios geográficos.

Es necesario también puntualizar que, en este momento existe el manejo de diferentes tipos de tendido de vía, la propia Ley de Ferrocarriles de México publicada en el Diario Oficial de la Federación de 1899<sup>16</sup>, distingue como tipos de líneas férreas dependientes de la federación a las:

- Vías generales de comunicación.
- Vías de interés local en el Distrito Federal y territorios.
- Vías de interés local en los Estados (integran entre otras a las que comunican a dos o más Estados, las que tocan algún puerto y a las que son de interés estatal o federal por su carga y recorrido).

Un aspecto de atención importante pues nosotros referiremos a un tendido de vía denominado como “Vía angosta” y a otro denominado como vía Decauville, de manera general podemos explicar que esta clasificación alude al ancho de la vía que es medida tomando en cuenta la parte interior de los carriles del tendido y este es un dato fundamental, pues tal delimitación

---

<sup>15</sup> LOC.CIT.

<sup>16</sup> Archive Internet-Library of University of Michigan, SCOP Ley sobre Ferrocarriles, Transportation Library HE 2813 A3 1899. ff. 4-5.

técnica brinda panoramas completamente diferentes de una línea férrea a otra. Existen diferentes tipos de anchos de vía en cada país, la misma Ley de Ferrocarriles<sup>17</sup> que mencionamos aclara que las líneas desde el punto de vista de su anchura tienen la siguiente clasificación:

- De un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros (considerada como vía ancha o internacional).
- De novecientos catorce milímetros (conocida como vía estrecha o angosta).
- De sesenta centímetros (puede ser definida como vía estrecha, vía de juguete, y/o vía Decauville), es importante comentar que en México algunas vías Decauville se consideraban de uso particular y eran clasificadas como no dependientes de la Federación. Sobre el tema específico de la investigación que realizamos, este dato resulta fundamental, la investigación de las vías angosta está relacionado con los ferrocarriles industriales ligados a terrenos de difícil acceso.

Gerald M. Best escritor norteamericano, considerado además uno de los ferroaficionados más importantes sobre vía angosta y a quien debemos el icónico libro *Mexican Narrow Gauge*<sup>18</sup> (1965), investiga y recorre las diferentes líneas de vía angosta en México brindando un panorama sobre las mismas desde 1880 hasta 1968. Desde su perspectiva, argumenta que Porfirio Díaz fue perceptivo a las propuestas de concesiones para construir un ferrocarril competitivo que estaba sobre todo interesado en conectar el centro del país y la Costa del Pacífico.

Sobre el estudio de caso el mismo autor<sup>19</sup> escribe que sobre la ruta México-Atlixco-Puebla, se encontraba trabajando el Ferrocarril Interoceánico, que nota a pie, en 1880 era el segundo más largo de vía angosta en México y que se vincula con el FC-SRyA en algunos puntos de su recorrido a partir de las líneas, Distrito Federal - Cuernavaca y la de Puebla-Amecameca, ya que después del paso por Amecameca recorrían el volcán Iztaccíhuatl hacia Cuernavaca y Cuautla. El autor aclara que la presencia de líneas de vía angosta cercanas a las serranías de las faldas de los volcanes y en general la presencia de cientos de tramos de ferrocarriles industriales que conectaban con minas, plantaciones de azúcar y sitios industriales tiene fundamento técnico, ya que la vía angosta se adapta mejor a los terrenos poco lineales, a sus ascensos y descensos en largas distancias y a la presencia de altos porcentajes de curvas, permitiendo recorrer terrenos de

---

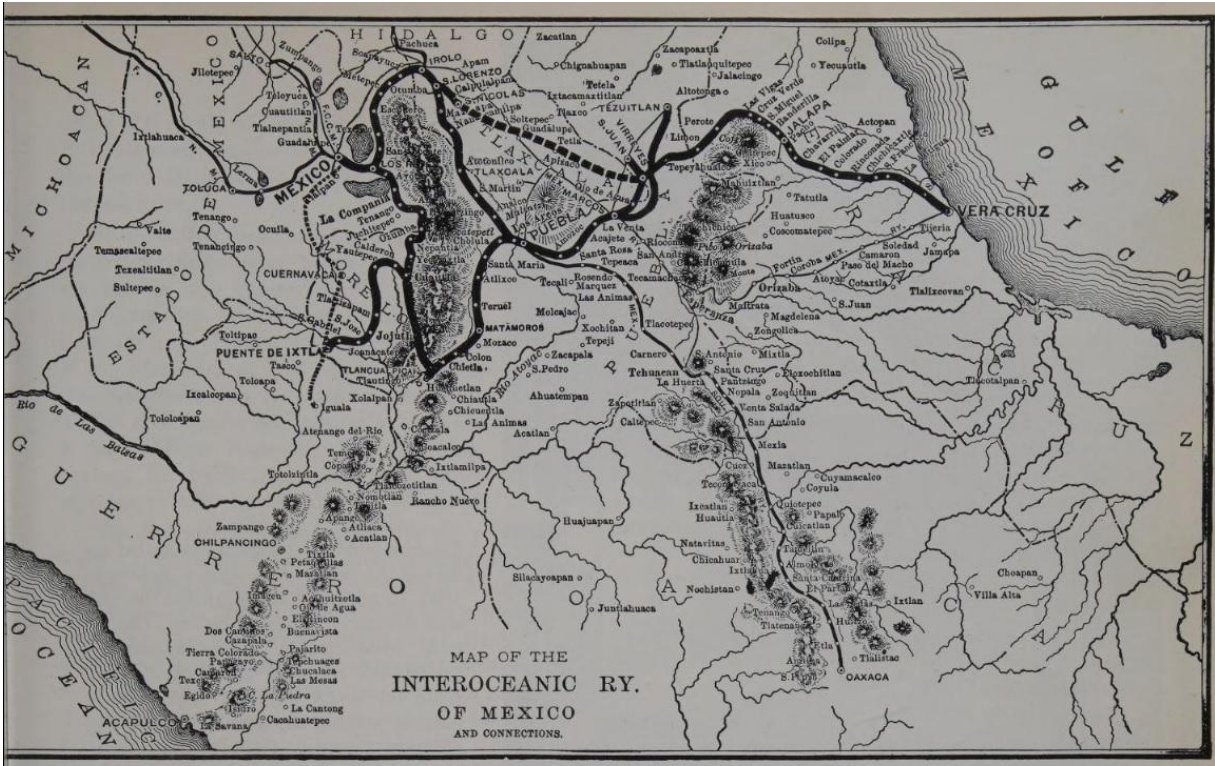
<sup>17</sup> Ibid., f. 5.

<sup>18</sup> Puede traducirse como Ferrocarriles de vía angosta mexicanos.

<sup>19</sup> LOC. CIT.

condiciones geográficas complejas para el tendido de vía. Sin embargo, en general era un tipo de vía que se utilizaba para tramos cortos y el tránsito local, esta es una de las razones por las que encontraremos en todas las empresas que las manejaban, planes y proyectos para convertirlas paulatinamente en vías anchas o internacionales.

Mapa 5  
*Mapa del Ferrocarril Interoceánico de México*



Nota: Best, G. Estados Unidos, (1965), p.-187.

Aun presentando estas positivas disposiciones ante el terreno, muchos tramos de vía angosta de Ferrocarriles Industriales desaparecieron de manera temprana ante las innovaciones tecnológicas y los cambios en el flujo de capitales durante el siglo XIX. Determinar los tiempos de estos abandonos es complicado debido a la dificultad para encontrar fuentes primarias sobre estas líneas ya que los movimientos armados de la Revolución Mexicana causaron la destrucción muchos de estos acervos, pero Gerald M. Best (loc. Cit.) aclara que existen listados británicos y estadounidenses en los cuales apoya sus afirmaciones, pero sobre todo, nos interesa mencionar sobre el tema, que también contamos con los informes de inspección de Ferrocarriles Nacionales

de México dirigidos hacia la Secretaría de Obras Públicas [SCOP], información que esta investigación tomó en cuenta para rescatar la historia de la vida activa del FC-SRyA.

#### **4.2. Irrupción del Tendido de Vía y la Infraestructura de la Compañía del FC-SRyA**

La infraestructura y el tendido de vía de la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco es catalogada como una línea de vía angosta de tres pies, Gerald M. Best (1965) recorre la línea del FC-SRyA y nos comparte el contexto previo que dio origen a su concepción, escribe que el proyecto anterior en la Ciudad de México fue el Ferrocarril Xico y San Rafael, diseñado para suministrar pulpa de madera a la Fábrica de Papel de San Rafael en Tlalmanalco en un esfuerzo por crear un México independiente de suministros de papel extranjeros.

Imagen 2

*Fábrica de San Rafael y vías férreas, vista exterior*



Nota: MEDIATECA-INAH. (1932). [Fábrica de San Rafael y vías férreas, vista exterior]. Fototeca Nacional. Véase en:

[https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3A428773](https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A428773).

El FC-SRyA era parte de un consorcio comercial más grande llamado la CIASA [Compañía Industrial de Atlixco S.A.], Castellanos aclara que fue fundada en 1899 por un grupo de empresarios extranjeros y nacionales, entre ellos resalta el español Luis Barroso Arias quien fue su artífice y representante. Dentro de este consorcio comercial existían diferentes empresas entre ellas la Fábrica de papel de San Rafael y la Fábrica de hilados, tejidos y estampados de Metepec, con el fin de vincular ambas empresas se funda la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco.

La primera concesión para la explotación de una línea de ferrocarril a la Compañía del FC-SRyA fue otorgada el 23 de marzo de 1898, dicha concesión se asignó para construir un tendido de vía angosta de la ciudad de México hacia Chalco, también planteaba comprar el Ferrocarril tirado por animales que ya existía y tenía un recorrido de Chalco hacia Amecameca, además se comprometía a construir un nuevo tramo de Amecameca hacia Atlixco.

Estos datos pueden confirmarse en los reportes técnicos realizados por el Ingeniero Luis Viñals Comisario inspector de Ferrocarriles Nacionales de México [F.F. C.C. NAC. DE MEX.] en los informes dirigidos a la SCOP<sup>20</sup> en los que se anota que la Concesión a la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco para vía de escantillón 0.914 milímetros se firma el 03 de marzo de 1898. La que se reforma en 1899, consideramos que esto no es casual pues a nivel nacional refiere a la publicación de la nueva Ley de Ferrocarriles expedida ese mismo año a la que ya nos hemos referido, sobre el contexto nacional que la rodeaba. Arturo Grunstein (1996) comenta que dicha ley pretendía reforzar la estabilidad de la industria mediante la regulación de la competencia, a ella debemos los informes de inspección de Ferrocarriles Nacionales sobre el FC-SRyA dirigidos a la SCOP, secretaría que también fue creada por el porfiriato en 1891 y coadyuvó en la regularización nacional de las tarifas de boletos de viaje y de costos de cargas.

El ingeniero Luis Viñals aclara en el mismo informe<sup>21</sup> que después existió una reforma del contrato de concesión por el cual construyó el Ferrocarril la línea de México hacia Apapasco y Ozumba en un tramo de 113 kilómetros y la Sección Atlixco a Santa Catalina de 32 kilómetros con un total de 145 kilómetros de tendido de vía quedando el compromiso en 1908 de construir en los siguientes dos años el tramo entre Apapasco y Santa Catalina.

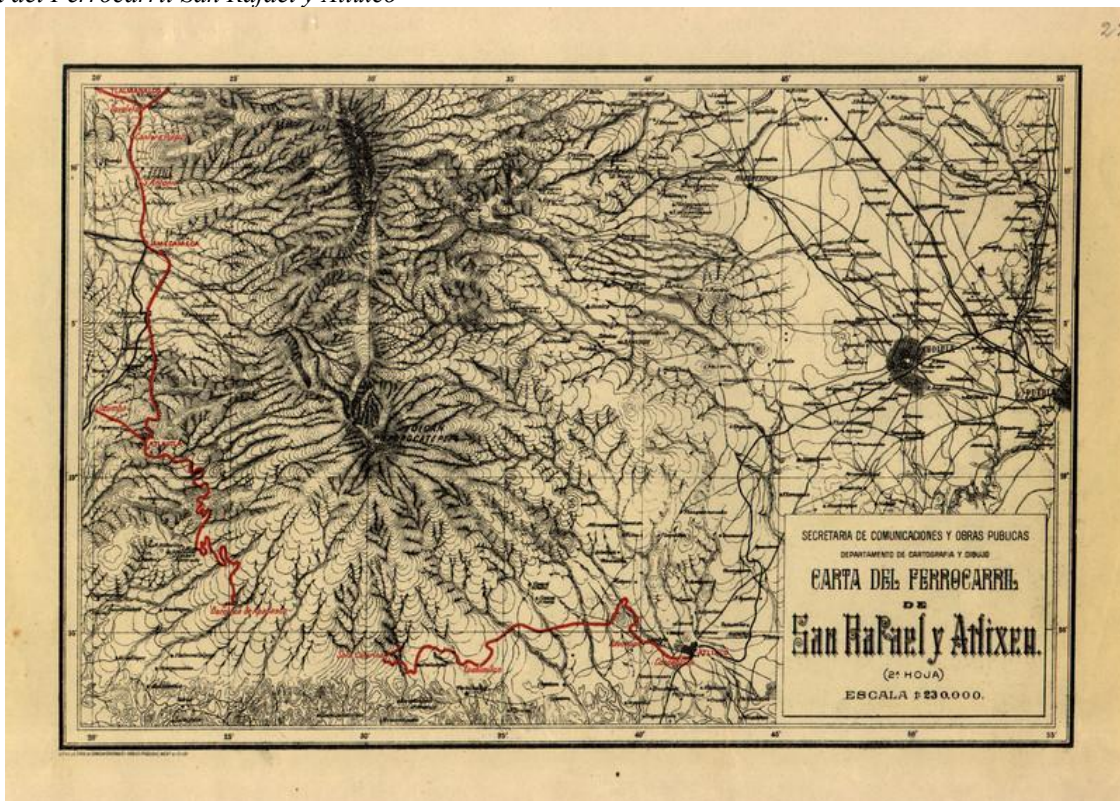
---

<sup>20</sup> AGN, El Comisario Inspector Luis Viñals da cuenta de la visita de inspección administrativa al Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. ff. 12-17.

<sup>21</sup> AGN, OP.CIT. ff. 19-20.

Mapa 6

Carta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco



Nota: Mapoteca Manuel Orozco y Berra. (Siglo XIX). [Carta del Ferrocarril San Rafael – Atlixco. Hoja 2]. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Departamento de Cartografía y Dibujo.

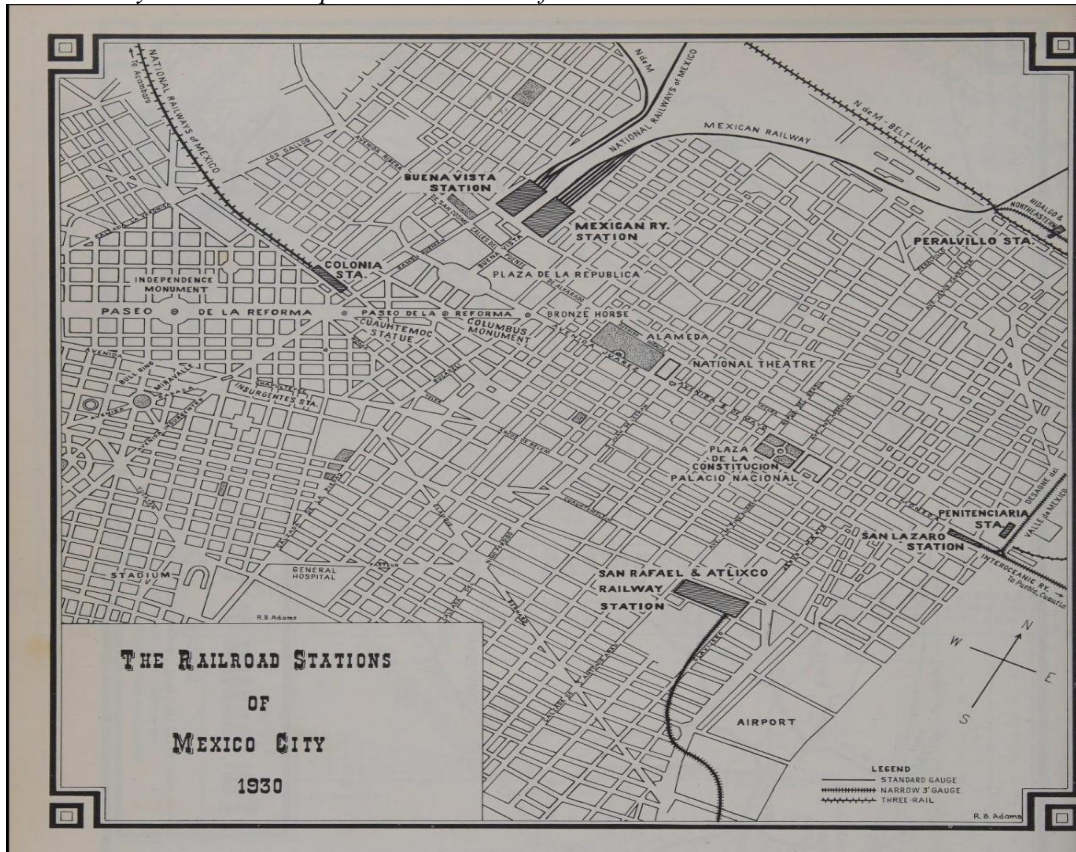
La Estación principal de la Compañía puede ubicarse desde la misma investigación de Gerald M. Best (Ibid., pág. 178) quien ubica la terminal del FC-SRyA en la Ciudad de México en lo que se podía determinar como el kilómetro cero o el inicio del recorrido, el autor la describe como una gran área de cuerdas al sur de la Calzada San Antonio Abad a una milla de la Estación San Lázaro, describe que se encontraba bardeada y equipada con talleres de reparación de locomotoras y estación de pasajeros que tenía salida por el Callejón de San Antonio Abad, un punto importante pues era el cruce con los trenes eléctricos. Según los reportes de Inspección de Ferrocarriles Nacionales<sup>22</sup> en este edificio se encontraban las Oficinas que contaban con contaduría, glosa, contador de carros, oficina de boletos (para trenes y autovías), departamento de

<sup>22</sup> AGN, Ferrocarril de (San Rafael y Atlixco) Xico y San Rafael. Informes técnicos correspondientes a los años de 1900 a 1926 de este Ferrocarril y de los de Xico y San Rafael y Chalco a Río Frío, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS. Salón 4. Caja 1. Estante 9. Expediente 1. Anaquel 2. Legajo 1. Forma 5 Archivo 11.

Servicio Express, zona de carga, departamento de enfermería para curaciones de primera asistencia, departamento de Caja, almacén, bodegas de carga y de Express, despacho del arrendatario, un amplio salón de juntas denominado "Consejo", sala de espera de 1a y 2da clase, patios de andenes, telégrafo y reloj.

Mapa 7

Estación del FC-SRyA dentro del mapa de las estaciones ferroviarias del centro de la Ciudad de México en 1930

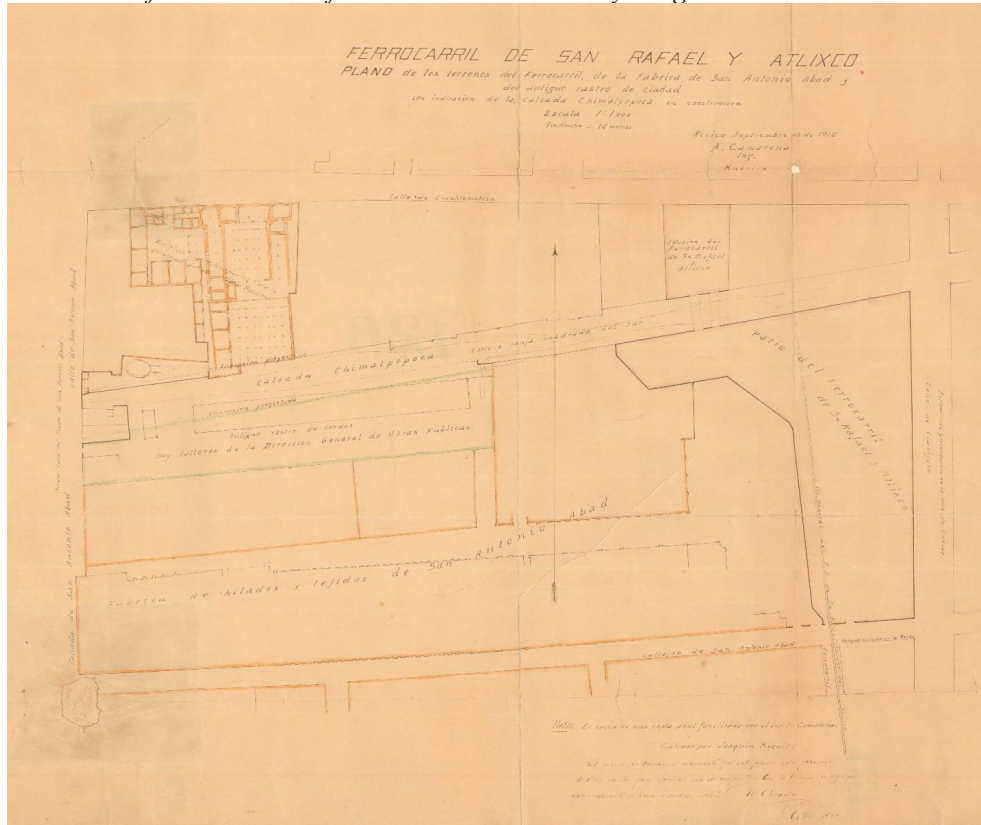


Nota: Best, G. Estados Unidos, (1965), p.-179.

Gerald M. Best (Ibidem. pág. 77.) abunda en la descripción; la vía estaba construida al sur de la estación a través de la colonia obrera, seguía al este cruzando la zona de campos de Chalco, ahí se vinculaba con el Ferrocarril Interoceánico utilizando los terraplenes de la antigua vía del ferrocarril de mulitas que viajaba de Chalco hacia Amecameca, este tramo tiene un ramal que asciende hacia Ozumba a una altitud de 8200 pies, sigue al sur hacia Apasco en donde se construyó un ramal de una milla de Zavaleta a San Rafael donde está construida la ya mencionada Fábrica de papel.

## Mapa 8

### Plano de los terrenos del ferrocarril de la fábrica San Antonio Abad y antiguo rastro



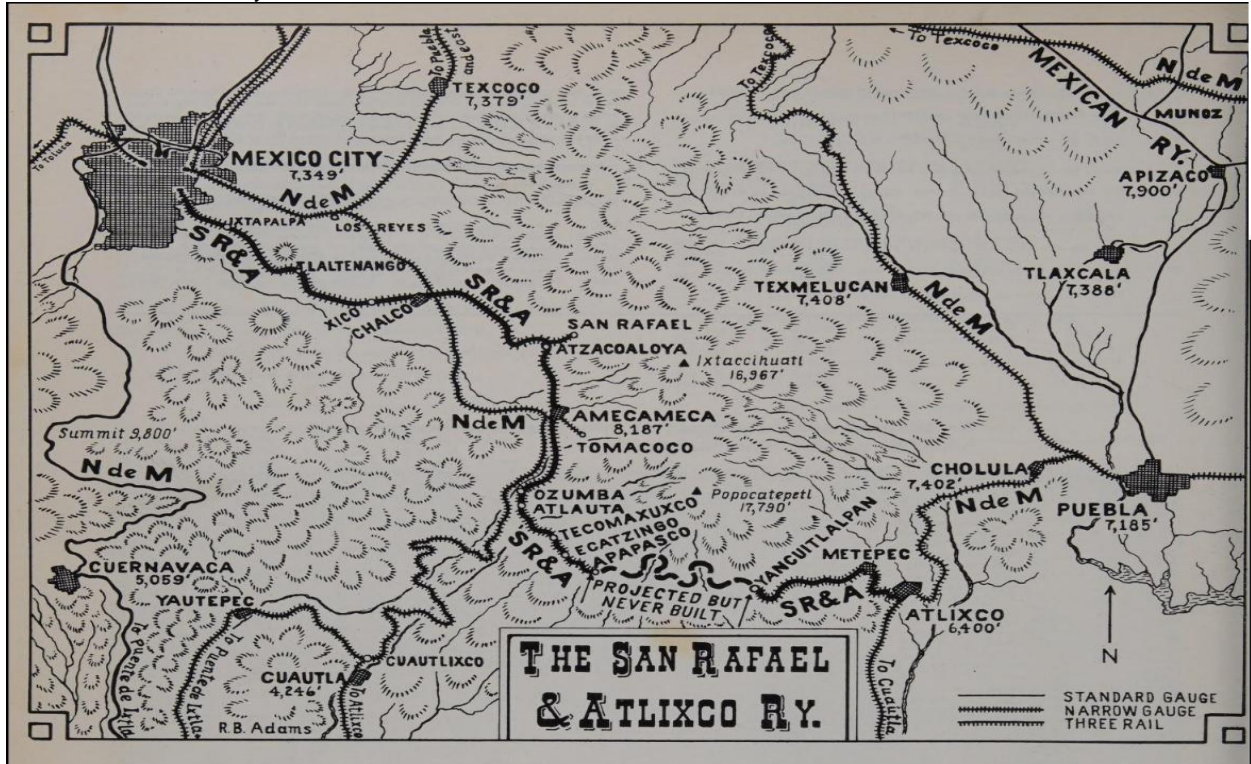
Nota: Mapoteca Manuel Orozco y Berra. (1912). [Plano de los terrenos del ferrocarril de la fábrica San Antonio Abad y antiguo rastro]. Autor por Institución s/i.

El otro lado de la línea, es decir el punto más alejado del kilómetro cero del recorrido, se encuentra del otro lado de los Volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl partiendo de Atlixco, la misma reseña a la que aludimos explica que al oeste de Atlixco trabajaba el Ferrocarril Interoceánico, como nota importante describe que a 28 millas del sur de Puebla había grandes extensiones de bosques que proveían de madera ubicados en la región sur de las faldas del volcán Popocatepetl, aclarando que, por un lado el Ferrocarril Interoceánico descendía desde el sur de Amecameca desde una altitud de 8050 pies a 4265 pies en Cuautla, mientras que el Ferrocarril Xico-San Rafael iniciaba su recorrido en Amecameca y recorría una ruta a una altitud de 8000 pies y cubría un semicírculo alrededor del Volcán Popocatepetl bajando a 5100 pies en Atlixco. El tendido de vía fue construido de Atlixco hacia Metepec con una distancia de seis millas, según el autor faltaban 35 millas para completar el camino de Atlixco a la Ciudad de México, esta brecha aún no terminada implicaba cuevas y descensos que suponían una construcción de altos costos con cientos de grados

de curvaturas que cruzan decenas de pequeños arroyos y serranías con cubiertas nevadas que coronan el volcán Popocatepetl, es por ello que esta zona tuvo distintos planes de construcción y contaba con una vía Decauville y con diferentes tramos que pretendían ensanchar la vía a formato de trocha angosta.

Mapa 9

*El recorrido del FC-SRyA, ubicación del tendido de vía*



Nota: Best, G. Estados Unidos, (1965), p.-178.

El mapa que observamos presenta el total de la línea concesionada a la Compañía del FC-SRyA, el tramo central entre Apapasco y Yancuitalpan que presenta la nota “projected but never built”<sup>23</sup> tuvo en funcionamiento la vía Decauville a la que nos referimos anteriormente, este fue construido por la Compañía Papelera de San Rafael y sería denominado Ferrocarril Forestal.

En 1907 se da a conocer el decreto de Ferrocarriles Nacionales de México (Ortiz, 1987), un año que afecto a la industria ferroviaria por la baja inversión extranjera debido a la depresión económica mundial, en 1910 México disponía de una red ferroviaria muy amplia, Paolo R. (Riguzzi, 1996) escribe que se extendía por más de 20,000 kilómetros, sin embargo la inversión ferroviaria en el país se enfrentaba factores adversos, uno de ellos era el natural por la topografía

<sup>23</sup> Puede traducirse como “propuesto, pero nunca construido”.

áspera como las cadenas montañosas y escasez de caminos transitables. Aun así, autores como Ortiz. (1996) aseguran que en el siglo XIX el ferrocarril fue el detonador económico de la centuria no sólo para el transporte, sino para la industria y el comercio y en este contexto, el FC-SRyA se abrió camino en la industria mexicana.

### ***La Vida Activa de un Ferrocarril Industrial***

El FC-SRyA se asienta sobre territorio a partir del tendido de vía angosta de un tren mixto<sup>24</sup>, que luchó por imponer no solo la ruta más corta desde Puebla hacia la ciudad de México, sino la idea de modernización ligada al Porfiriato. Una línea en la que podemos observar todos los servicios que podían ofrecerse en un Ferrocarril de vía angosta, la compañía contaba locomotoras de vapor tipo Baldwin, equipo rodante como furgones, carros de redilas, plataformas, góndolas, carros jaula, carros tanque, coches de pasajeros de 1a, 2da clase, coches de pasajeros mixtos, tranvías, y autoarmones<sup>25</sup>, en resumen, casi todo el tipo de equipo rodante que existía en ferrocarriles de trocha angosta de carga y de pasajeros de la época.

Imagen 3

*Personas junto a tren con pasajeros perteneciente a San Rafael*



Nota: MEDiateca-INAH. (1928). [Personas junto a tren con pasajeros perteneciente a San Rafael]. Fototeca Nacional. Véase en: <https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A428733>.

<sup>24</sup> Tren mixto es un concepto que representa un Ferrocarril que en cada viaje cuenta con vagones de carga y vagones de pasajeros de 1ª, 2da y/o 3ª clase, en algunos tramos el servicio era de tranvías.

<sup>25</sup> AGN, Ferrocarril de San Rafael y Atlixco (Xico y San Rafael) Informes técnicos correspondientes a los años 190-26 de este Ferrocarril y de los de Xico y San Rafael y Chalco a Río Frio, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. Salón 4, Caja 1, Expediente 1, Anaquel 1, Legajo 1.

La totalidad de la ruta se dividía en tres secciones; la Sección México, el Ferrocarril Forestal y la Sección Atlixco, cada una comparte un tipo de vía construidas en el rango histórico planteado.

Cuadro 9

*Tres secciones del FC-SRyA*

<b>ITINERARIOS COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO S.A.</b>			
<b>Itinerario territorial</b>	Sección México: inicia en CDMX, termina en las Barrancas de Apapasco	Ferrocarril Forestal: Vincula las dos secciones, inicia en Barrancas de Apapasco, termina en Sta. Catalina Cuilotepec	Sección Atlixco: Inicia en Atlixco, termina en Santa Catalina Cuilotepec
<b>Tipo de tendido de vía</b>	Vía angosta	Vía Decauville	Vía Angosta
<b>Itinerario histórico</b>	1898-1932		

Nota: fuente, elaboración propia.

El índice de estaciones de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM, 1994) es un listado general de líneas ferroviarias de toda la República Mexicana, se registran también las estaciones de pasajeros y la división en kilómetros de cada recorrido, en ella podemos encontrar los puntos principales del recorrido del FC-SRyA registrados dentro del listado nacional.

Cuadro 10

*Índice de estaciones del FC-SRyA. Índice de Estaciones registradas por FFCC Nacionales de México*

<b>DIVISIÓN</b>	<b>TIENE AGENTE</b>	<b>NOMBRE Y ESTADO</b>	<b>INICIAL Y KM</b>	<b>NOMBRE Y ESTADO</b>	<b>MUNICIPIO</b>
PUEBLA	SI	ATLIXCO, PUE.	VC-38.3	METEPEC, MEX.	OTUMBA
PUEBLA	NO	SAN RAFAEL, MÉXICO	VL- 12.2	ATLIXCO, PUE.	ATLIXCO
PUEBLA	SI	METEPEC, MEX.	V- 61.2	SAN RAFAEL, MEX.	TLALMA-NALCO

Nota: FNM. (1994). [Índice de estaciones]. Almacén de Colecciones CNPPCF/MNFM.

Los informes de inspección<sup>26</sup> de Ferrocarriles Nacionales de México de 1909 a 1920 describen que el FC-SRyA tiene dentro de su Tonelaje de carga como principales productos: carbón vegetal 5,556.00 leña, 43,502.00 madera, 17,921.00, algodón, 30 pulque, 16,044.00 material de construcción, 18,540.00, papel 5, material de los ferrocarriles 15.

La división Atlixco y la División México pueden ser identificadas como tendido de vía angosta de escantillón 0.914 mm la cual se muestra en el siguiente plano. En medio de estos dos

<sup>26</sup> AGN, Ferrocarril de (San Rafael y Atlixco) Xico y San Rafael. Informes técnicos correspondientes a los años de 1900 a 1926 de este Ferrocarril y de los de Xico y San Rafael y Chalco a Río Frío. Inspector técnico Eugenio Villa, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. ff. 1-81

tramos puede observarse, un espacio sin vía que corresponde al denominado Ferrocarril Forestal, construido y manejado por la Compañía Papelera de San Rafael.

Mapa 10

Tres secciones del FC-SRyA



Nota: Tres secciones del FC-SRyA. Mapa 1.- Tramos férreos del Ferrocarril de San Rafael y Atlixco 1928. Mapa 2.- Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, trazo Ecatzingo–Sta. Catalina 1924. Mapoteca “Manuel Orozco y Berra”. Anotaciones sobre las secciones de elaboración propia.

### ***Sección México***

Según los informes de inspección de FF. CC. Nacionales de México<sup>27</sup> el Consejo de Administración de la Compañía del FC-SRyA estaba formado de la siguiente manera; presidente Francisco Yarza. Vocales Enrique Trón, Tomás Braniff, Fernando Pimentel y Fagoaga, Luis

<sup>27</sup> AGN, Ferrocarril de San Rafael y Atlixco. Informes anuales de 1909 a 1920, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. Salón 4. Caja 8. Estante 9. Expediente 3. Anaquel 2. Legajo 1.

Barroso Arias. Secretario, Director General y Representante de la Compañía ante el Gobierno de la Federación Tomás Mancera. Ingeniero en jefe de Tochimilco Aurelio Camarena, Ingeniero residente en México Arturo Mancera, Contador Alfredo Martínez. Superintendente de Tráfico Aarón García, Cajero Fausto Cisneros Vallés.

Esta es una sección por demás interesante pues no solo vio correr el tren de mulitas y después trenes mixtos, tuvo también servicio de tranvías, que se echaron a andar en 1920 para el servicio de pasajeros<sup>28</sup>.

Los servicios que se encontraban en esta sección pueden ser resumidos a partir de los informes de inspección de Nacionales de México y los hemos resumido en el siguiente cuadro:

Cuadro 11  
*Servicios Sección México*

Estaciones	Kilómetro	Sin Agente	Estación de Bandera <sup>29</sup>	Estación sin edificio	Equipamiento e infraestructura
México	0				Agua, báscula, combustible, registro, "Y"
Coyuya	4				Agua, registro.
La Purísima	13	X		X	
Santa Cruz	15		X		
Somera	18				
Huérfano	18				
Pazuego	18				
Pedreira	19				
Zapotitlán	19				
Tlaltengo	22				
Tláhuac	25				
Xico	32				"Y" griega
Chalco	38				Registro, "Y" griega
Crucero F.C.	40				
La Compañía	42				"Y" griega
Pedro Flores	44		X	X	
El Moral	46			X	
San José	52		X		

<sup>28</sup> AGN, Ferrocarril de Xico a San Rafael. Proyecto del horario No.6 y su aprobación en informes de 1930, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. Salón 4. Caja 6. Estante 8. Expediente 10. Anaquel 11. Legajo 1.

<sup>29</sup> Existen señales sobre el estado de la vía que se transitará a partir de la misma.

Tlalmanalco	55				
Juárez	57		X	X	
Zavaleta	58				Agua, "Y" griega,
Balustrera Púlpito	61		X	X	
Cantera Púlpito	61		X	X	
Escape Nuevo	61		X	X	
San Antonio	63		X	X	
Amecameca	66				Combustible, agua y registro
Huehuecalco	73		X	X	
Guadalupe	76	X		X	
Atlautla	81				Registro, "Y" griega
EMPALME S <sup>30</sup>	Coyuya con el FC DE CINTURA <sup>31</sup>				
	Chalco don el FC de Río Frio				
	Km 39, Amecameca, Ozumba y La Compañía: con el FC Interoceánico				
Y griegas <sup>32</sup>	Estaciones de: México, Xico, Chalco, Zavaleta, Amecameca, Ozumba				
	CDMX: de reparación de equipo rodante, carpintería, construcción de autovías				
	Amecameca: en Av. San Francisco (se reporta con maquinaria industrial y equipo rodante)				
TALLERES	CDMX: de reparación de equipo rodante, carpintería, construcción de autovías				
	Amecameca: en Av. San Francisco (se reporta con maquinaria industrial y equipo rodante)				

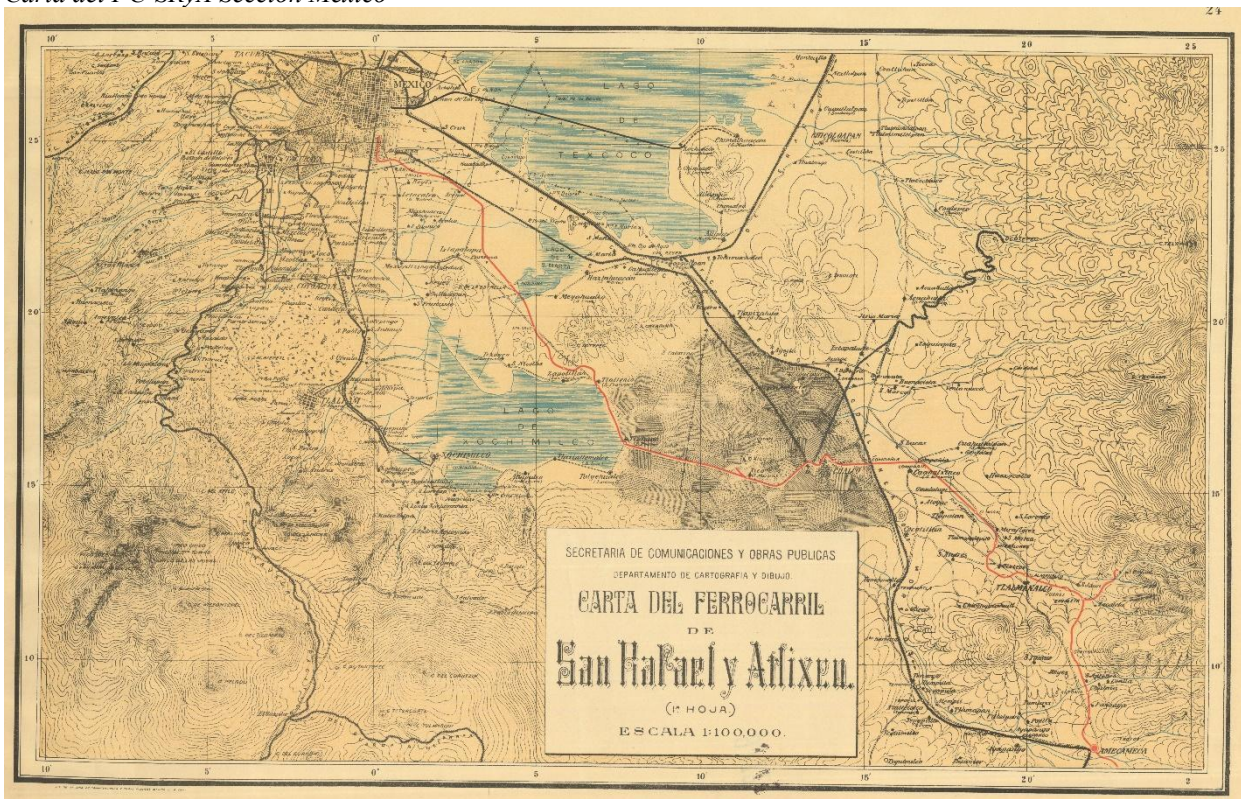
Nota: AGN, Ferrocarril de (San Rafael y Atlixco) Xico y San Rafael. Informes técnicos correspondientes a los años de 1900 a 1926 de este Ferrocarril y de los de Xico y San Rafael y Chalco a Río.

<sup>30</sup> Puntos de cruce o intersección entre varias líneas del ferrocarril.

<sup>31</sup> Ferrocarril de Cintura refiere al ferrocarril que conectaba vías y estaciones que rodeaban a la Ciudad de México, pueden encontrarse actualmente algunos indicios sobre su recorrido en el propio nombre de la Av. Ferrocarril de Cintura que se encuentra en el Eje 1 en la Delegación Gustavo A. Madero.

<sup>32</sup> También conocidos como triángulos ferroviarios o triángulos de giro, es el tendido de vía en forma de Y griega que se utilizan como desvíos para que el Tren pueda dar vuelta.

Mapa 11  
*Carta del FC-SRyA Sección México*



Nota: Mapoteca Manuel Orozco y Berra. (1928). [Carta del FC-SRyA Sección México]. Ferrocarril de San Rafael y Atlixco.

Gerald M. Best (Best, 1965) escribe que en 1902 el servicio de pasajeros se inaugura entre la Ciudad de México y Apasco, este servicio llegaba hasta Ozumba. La ruta tenía competencia del Ferrocarril Interoceánico con un viaje que era 10 millas más corto entre los dos primeros puntos mencionados, sin embargo, el tiempo de recorrido era el mismo, en 1903 el Ferrocarril Interoceánico completó el recorrido entre Cuautla y Atencingo y esto disminuyó la demanda de uso de este servicio del FC-SRyA. El mismo autor comenta que después la operación del ferrocarril de Ciudad de México se turnó a José Moctezuma que tenía un contrato para tener a su cargo la vía en reparación proveyendo servicio de pasajeros y de carga pagando una renta mensual de \$10,000.00 pesos, esta nueva concesión montó un servicio de pasajeros hasta Amecameca y tuvo servicio de carga hasta 1908.

En esta sección el ferrocarril tuvo una importante relación con el comercio del pulque y es un tema bien fundamentado en diversos estudios sobre ferrocarriles, Sergio Ortiz (1988) asegura que en general los ferrocarriles en México dieron cuerpo a las distintas zonas pulqueras aledañas

a la Ciudad de México integrándolas en un solo mercado y no era un mercado cualquiera pues transformó la forma en la que se producía y distribuía a partir de estos cambios.

Blanca V. (2004) en su estudio sobre el entorno de las estaciones explica que uno de los principales productos transportados por los antiguos ferrocarriles mexicanos para el mercado interno fue el pulque, de esta manera los paisajes que rodeaban las estaciones se llenaron de pulquerías. Mario Gill (1977) asegura que en el porfiriato existían élites pulqueras que tenían el control del transporte a gran escala de esta bebida y era un grupo político cercanos a Porfirio Díaz.

Imagen 4

*Aduana pulquera en Santiago Tlatelolco*



Nota: MEDiateca-INAH. (1925). [Aduana pulquera en Santiago Tlatelolco]. Fototeca Nacional. Véase: [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3A453979](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A453979)

### ***Ferrocarril Forestal.***

Gerald M. Best (1965) escribe sobre este tramo de la ruta; en los primeros años de la Compañía del FC-SRyA la pulpa de madera era transportada desde Atlixco hacia Amecameca en el Ferrocarril Interoceánico, pero la Compañía Papelera de San Rafael se mantenía con la firme intención de independizarse de este servicio y en 1908 logró completar 20 millas de vía angosta de Atlixco a Yancuitlalpan dejando una brecha de 15 millas hacia Apapasco aún sin terminar, este es el tramo que se adentra en los bosques de la región sur de las faldas del volcán Popocatepetl, sin embargo, después de estudiar el costo para terminar este tramo consideraron que era excesivo, la Papelera entonces cancela este proyecto y deja el tramo fuera de Atlixco en el abandono, solucionando la obtención de esta madera al transportarla en el Ferrocarril Interoceánico que la

dejaba a 120 millas de Amecameca, el mismo autor comenta que se encontraba un aserradero en Apapasco que solo cortaba los troncos en tramos pequeños tal y como se requerían para manufacturar el papel.

Imagen 5

*Contenedor de tren en la fábrica de papel San Rafael, vista parcial*



Nota: MEDiateca-INAH. (1930). [Contenedor de tren en la fábrica de papel San Rafael, vista parcial]. Fototeca Nacional. Véase: <https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A428729>.

El Informe de la Inspección general de Luis Viñals<sup>33</sup> lo resume describiendo que ante la reforma de 1891 se propone unir el tramo Santa Catalina y Apapasco, solicita entonces que se desechara el antiguo proyecto de trazo (que recorría la parte baja de la serranía) y se reutilizara el ferrocarril forestal que estaba adaptándolo al calibre de vía angosta. El Ferrocarril que se trata de ampliar es Decauville y está construido entre Apapasco y Santa Catalina y ha servido para los acarreos de madera.

En 1910 una vía angosta de dos pies fue construida por la Papelera desde Apapasco a través de los bosques en la alta serranía de la región sur de las faldas del Volcán Popocatepetl, pero esto fue un proyecto paralelo a la situación de la construcción de la vía angosta, que según reporta el ingeniero Viñals<sup>34</sup> debía entregarse en 1910, sin embargo esto no sucedió y se solicitó una prórroga conservando una subvención de \$650,000.00 aplicables a los kilómetros que construyese,

---

<sup>33</sup> AGN, El Comisario Inspector Luis Viñals da cuenta de la visita de inspección administrativa al Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. ff. 10-22.

<sup>34</sup> AGN, El Comisario Inspector Luis Viñals da cuenta de la visita de inspección administrativa al Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. F. 10.

la Compañía del FC-SRyA alegó para tal prórroga que no se logró la construcción debido a los trastornos interiores del país, la Guerra Europea y la incautación del FC (no hay más datos sobre esta última razón emitida en el documento), el trámite fue aceptado según el mismo documento, al concederse la prórroga la Compañía propuso que para unir el tramo se desechara el antiguo proyecto por impracticable y costoso y proponen que a cambio se hiciera la ampliación del Ferrocarril Forestal que la Compañía Papelera estaba construyendo en la parte alta de la serranía adaptándolo al calibre de vía angosta esto con el fin de electrificar el tramo y establecer un buen servicio, además de económico, entre la Ciudad de México y Atlixco. Puntualizamos entonces el hecho de que el ingeniero Viñals<sup>35</sup> aclara que el Ferrocarril Forestal de vía Decauville entre Apapasco y Santa Catalina ya existía, escribe que daba servicio al acarreo de madera para la Fábrica de San Rafael y que atravesaba las zonas de los bosques de Oyamel que era la única madera que consumía tal factoría.

Imagen 6

*Hombres sobre tren que traslada materia prima a la fábrica de papel*



Nota: MEDiateca-INAH. (1930). [Hombres sobre tren que traslada materia prima a la fábrica de papel]. Fototeca Nacional. Véase: <https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A428756>

Gerald. M. Best (1965) escribe que la sección del aserradero de San Rafael y Amecameca era manejada por la Compañía Papelera San Rafael. El ingeniero Luis Viñals reporta en 1925 la existencia de la línea del Ferrocarril Forestal que sale de Apapasco en vía Decauville hasta Santa Catalina Cuilotepec propiedad de la Fábrica de San Rafael.

---

<sup>35</sup> Ibid., pág. 15.

Imagen 7

*Hombres en zona de carga y descarga de madera en el patio de leña de la fábrica San Rafael*



Nota: MEDiateca-INAH. (1930). [Hombres en zona de carga y descarga de madera en el patio de leña de la fábrica San Rafael]. Fototeca Nacional. Véase: <https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A428763>.

Los datos que existen sobre el FC-SRyA en la Memoria sobre el estado de los Ferrocarriles en México que presenta la SCOP al Congreso de la Unión en 1910<sup>36</sup> se refiere al Ferrocarril Forestal comentando que las líneas que componen al FC-SRyA son: 1.-México a Apapasco (hacia Atlixco) (109.900 km) 2.- Atlixco hacia México (32.000 km) 3.- Zavaleta a San Rafael (3.270 km) 4.-Atlautla a Ozumba (2.742 km). Aclarando que se completó este año (1910) el trazo de la línea que une las secciones México y Atlixco que se localiza entre Ecatzingo (km 96 desde México) y Santa Catalina (Km 32 desde Atlixco). De acuerdo con la evidencia encontrada en fuentes primarias, podemos determinar que sí se utilizó el tramo de Vía Decauville de manera completa, cuestión que no sucedió con las diferentes ampliaciones de la ruta a tendido de vía angosta.

En el siguiente plano podemos observar el trazo de la ruta que refiere al tramo del Ferrocarril Forestal, construido en la parte alta de la serranía, aclarando que al ser una vía más pequeña, mantiene en la actualidad referentes físicos con estados de deterioro avanzados, y al ubicarse en lugares de alta montaña es menos recorrido, sin embargo mantiene dentro de las

---

<sup>36</sup> CEDIF-CNPPCF/MNFM, Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana Ingeniero Leandro Fernández 1909-1910, Expediente, Serie-, ff. 57-58.

comunidades el nombre del “Tramo perdido”, en el mismo plano pueden observarse las propuestas realizadas por la Compañía del FC-SRYA para su ampliación a vía angosta que quedaron inconclusos, quedando algunos puentes y tajeas monumentales como huellas de su construcción.

Mapa 12

Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, trazo Ecatzingo-Sta. Catalina



Nota: Mapoteca Manuel Orozco y Berra. (1928). [Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, trazo Ecatzingo-Sta. Catalina]. Ferrocarril de San Rafael y Atlixco.

### Sección Atlixco

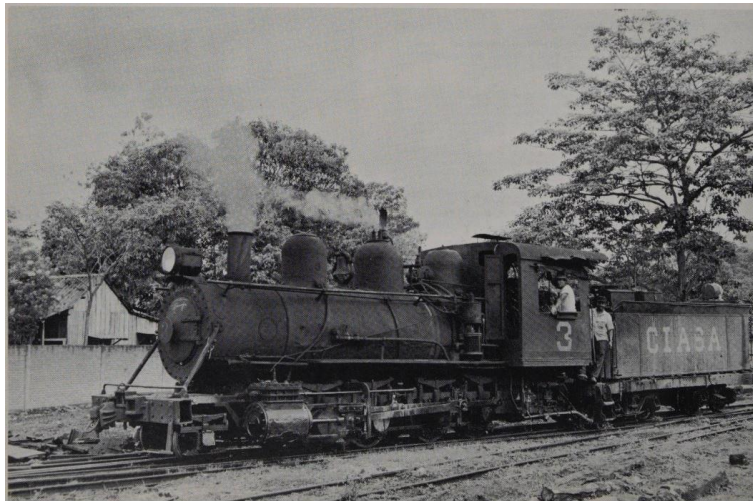
Si bien la Compañía del FC-SRYA es parte de la CIASA, de manera particular había proyectos y fondos económicos separados en distintos momentos, trataremos sobre el tema. Muy cerca de la ciudad de Atlixco se encontraba la Fábrica de Hilados, tejidos y estampados, una de las tres más grandes textilera de Puebla, contaba con carácter de sociedad anónima lo que implicaba la participación de accionistas de origen español y francés (Castellanos, 2018), los informes de las

inspecciones de Nacionales de México<sup>37</sup> reportan que la sección Atlixco lleva su contabilidad en las oficinas de la empresa arrendataria la Compañía Industrial de Atlixco, para citas de esta se utiliza Av. Isabel la Católica 79, aclarando que ellos tienen la concesión de la Línea Atlixco a Metepec con un total de 9 kilómetros, El resto de Metepec a Santa Catalina se encuentra en abandono (23 km).

Si bien las oficinas administrativas de la CIASA se encontraban en la fábrica de Metepec, la salida de la línea se registra desde la ciudad de Atlixco, es probable que compartiera espacio con las instalaciones del Ferrocarril Interoceánico porque no registran en los informes alguna responsabilidad sobre la estación citada, pero si se registra la salida desde la estación ubicada en Boulevard Ferrocarriles y la calle Juan Álvarez.

Imagen 8

*Locomotora de vapor número 3 de la CIASA*



Nota: Best, M. (1965). Locomotora de vapor 3 de la CIASA, Library of the Congress, EUA.

El proceso de industrialización en la zona se debe a diversas variables, Mariano C. (Castellanos, 2009) escribe que contaba con potencial de mano de obra por la numerosa población, pero sobre todo porque contaba con agua de buena calidad y en abundancia, esto se aprovechó para la generación de fuerza motriz y luego la de electricidad. También aclara que, en la zona de Puebla, Atlixco, Morelos y el Estado de México, la producción era sobre todo textil, una de las características de la industria de la zona después de 1890 fue la introducción de maquinaria

---

<sup>37</sup> AGN, El Comisario Inspector Luis Viñals da cuenta de la visita de inspección administrativa al Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. ff. 10-22.

moderna, esto hizo necesaria la modernización de los procesos de transporte de materias primas y de la salida de productos, entonces los empresarios de la región utilizaron el antiguo camino que unía Puebla con Atlixco para construir la línea del Ferrocarril que les permitiría hacerse de materias primas y mover su producción.

Imagen 9

*Locomotora de vapor 3 de la CIASA*



Nota: Best, M. (1965). Locomotora de vapor 3 de la CIASA. Library of the Congress, EUA.

La Compañía del FC-SRyA tenía vinculación directa con la CIASA, pero no eran la misma empresa, cada una contaba con capital denominado de manera particular, la misma CIASA<sup>38</sup> aclara el punto a través de un memorándum firmado en 1921 en el que escribe que la CIASA se ubicaba en Avenida Isabel la Católica número 79 en la Ciudad de México que era Propietaria de la Fábrica de Hilados y Tejidos y Estampados de Metepec ubicada en Atlixco y describe que la fábrica está unida al ramal de vía construido sobre la concesión del FC de San Rafael y Atlixco S.A. de 9 km - construidos por la CIASA para transportar maquinaria para su instalación y después materias primas, misma que contó con servicio de carga y de pasajeros entre Metepec y Atlixco hasta 1906.

---

<sup>38</sup> Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec-BUAP, Memorándum (sin destinatario) México. Noviembre 12 de 1921. Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles. F. 001.

El recorrido de los trenes y la lista de estaciones en esta sección partía de la estación de Atlixco<sup>39</sup> y seguía las siguientes estaciones y paradas; La Concepción, El Carmen, La Carolina, El Volcán, Axocopan, Moyotzingo, Fábrica de Metepec, Huexocopan, Tochimilco y Santa Catalina Cuilotepec. Atlixco aún no estaba unida a la división México en el formato de vía angosta, los informes de Inspección de Nacionales de México describen a la división Atlixco (Atlixco hacia Santa Catalina) especificando que mide 31.8 km. Aclarando que del km 85 (en el año 1909) no se hizo ningún trabajo en todo el año ya que los grupos zapatistas de la zona no lo permitieron. Según este mismo informe en 1921 se firma un convenio entre la CIASA y el FC-SRyA, (firma por la Compañía de FC-SRyA EL Lic. Salvador M. Cancino y por la CIASA Lino Pardueles) en el que se determina que la CIASA explotaría el Ramal Atlixco-Metepec por cuenta propia y con equipo rodante propio, con la única condición de mantener dicho tramo en buen estado. Contrato vigente hasta que la Compañía del FC-SRyA termine la línea directa hacia México y sea abierta al servicio público<sup>40</sup>.

Los informes de Nacionales de México<sup>41</sup> confirman que para 1914 existen en esta división corridas de trenes mixtos en los que trabaja la Máquina 35 (locomotora de vapor) propiedad de la Compañía Industrial de Atlixco SA-Fábrica de Metepec, describe que se utilizan furgones adaptados para servicio de pasajeros de 2da clase, existía también el servicio de un carro combinado de 1a y 2da clase, corre también un autovía para pasajeros con capacidad como la de un automóvil Ford tipo ordinario para servicio especial<sup>42</sup>. El mismo informe describe la situación del personal para conservar la vía que constaba de 1 cuadrilla de 5 hombres y 1 cabo.

El mismo informe describe que el servicio de carga era intenso, lo mismo ocurría con el servicio de pasajeros, mencionando que había 4 trenes completos en funcionamiento y que existía

---

<sup>39</sup> No encontramos datos sobre la ubicación de la estación de pasajeros en la ciudad de Atlixco en los archivos históricos consultados, en referencia al tema, hemos indagado con Ferroaficionados quienes refieren que no han encontrado indicios sobre el tema

<sup>40</sup> AGN, El Comisario Inspector Luis Viñals da cuenta de la visita de inspección administrativa al Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. ff. 10-22.

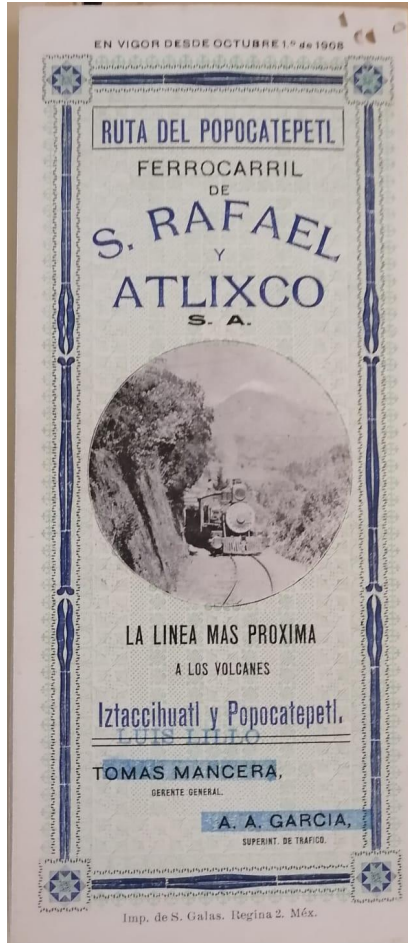
<sup>41</sup> AGN, Inspección a la línea de México a Ozumba y al Ramal de Zavaleta y San Rafael del FC SRyA por la jefatura de zona XIV de la dirección de FF CC, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. Salón 4. Caja 1. Estante 9. Expediente 1. Anaquel 2. Legajo 1. Forma 5. Archivo 11.

<sup>42</sup> Existe un automóvil de vía tipo Ford en el CNPPCF/MNFM en estado grave de deterioro, al ser casi piezas, la autora no descarta la idea de que se trate la unidad descrita en estos informes.

servicio de carga nocturno de descarga en la terminal de México. Otros servicios mencionados en la sección son el transporte de leña, carbón, frutas y verduras.

Imagen 10

*Triptico informativo del FC-SRyA*



**F. C. DE S. RAFAEL Y ATLIXCO, S. A.**

**DIVISION DE ATLIXCO.**

TRENES ENTRE

**ATLIXCO, FABRICA DE METEPEC**

Y

**Santa Catalina**

No. 13	No. 11	ESTACIONES	kilometros	No. 12	No. 14
P. M.	A. M.			A. M.	P. M.
4.40	6.20	Llega . * Atlixco . . Sale	0	9.30	7.30
4.38	6.18	. . *La Concepción . .	1.0	9.33	7.33
4.36	6.16	. . *El Carmen . . .	1.5	9.35	7.35
4.34	6.14	. . *La Carolina . . .	2	9.37	7.37
4.32	6.12	. . *El Volcán . . .	3	9.40	7.40
4.28	6.08	. . *Axocopan . . .	5	9.46	7.46
4.26	6.06	. . *Moyotzingo . . .	6	9.50	7.50
4.20	6.00	Sale . Fáb. Metepec . Llega	9	10.00	8.00
4.00	A. M.	Llega . Fáb. Metepec . Sale	9	10.10	P. M.
3.50		. . *Huexocoapan . .	17	10.30	
3.30		. . *Tochimileo . . .	23	10.40	
3.00		Sale . Sta. Catalina . Llega	32	11.10	
P. M.				A. M.	

Los trenes núms. 12 y 13, correrán diariamente entre Atlixco y Fábrica de Metepec, y entre este último punto y Santa Catalina, los viajes serán de servicio obligatorio, únicamente los Domingos; en los demás días serán eventuales pero bajo el mismo itinerario.

Los trenes números 11 y 14 son diarios.

Las Estaciones marcadas con \* son de bandera. No hay Acenté.

Nota: Archivo Histórico Museo Industrial de Metepec-BUAP. (s/f). [Folleto Servicio de pasajeros FC-SRyA] Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles. F. 109.

El informe del inspector técnico Eugenio Villa<sup>43</sup> anota que el ferrocarril en la división Atlixco cuenta con una Y griega en la ciudad de Atlixco y otra en Santa Catalina Cuilotepec, indicando la ida y vuelta de la ruta de vía angosta, existen también en Metepec, en la Fábrica de

<sup>43</sup> AGN, Ferrocarril de (San Rafael y Atlixco) Xico y San Rafael. Informes técnicos correspondientes a los años de 1900 a 1926 de este Ferrocarril y de los de Xico y San Rafael y Chalco a Río Frío. Inspector técnico Eugenio Villa, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. Ff. 1-81.

hilados y tejidos, talleres de reparación en los que trabaja una cuadrilla formada por un cabo, 6 hombres y 1 guarda vía según el reporte de Luis Viñals<sup>44</sup>.

### **4.3. La Revolución Mexicana y el FC-SRyA**

La Revolución Mexicana como conflicto armado marcó la historia del país y el desarrollo industrial y del ferrocarril no es la excepción. Castellanos (2009) escribe que puede considerarse como el episodio más violento y complejo de México en el siglo XX, con implicaciones económicas, políticas y culturales. El mismo autor escribe en el mismo estudio que la lucha armada se desató por una serie de factores que variaron de una región a otra y se generaron en sistemas complejos de tensiones, por ejemplo, en el norte se debió a la falta de democracia política, en el centro-sureste inicia sobre todo por el despojo de tierras de las comunidades campesinas. Es digno de mencionar el estado de tensiones que el mismo libro puntualiza sobre el centro-sureste de la República Mexicana por su relación con el ferrocarril que estudiamos, en estas zonas se ubica el movimiento zapatista que era fundamentalmente campesino y que tenía como estrategia de abastecimiento las invasiones de tierras, préstamos forzosos y asaltos.

M. Best (Best, 1965) comenta que el FC-SRyA tuvo un lugar activo en la Revolución Mexicana, la ruta tuvo transporte de tanques y furgones para diferentes grupos armados, Sergio Ortiz (1988) asegura que el ferrocarril cambió los modos y la concepción de las guerras y los movimientos armados, si el ferrocarril había apuntalado el desarrollo soñado por el porfiriato, lo cierto es que también sirvió para destruirlo. El mismo autor comenta que el uso de las vías férreas con propósitos militares y de insurgencia fue un fenómeno común, convirtiendo este modo de transporte en uno de los grandes personajes de la Revolución Mexicana y dicho sea de paso, fue objeto no solo de transporte sino de motín de guerra en el que su destrucción era parte de las estrategias utilizadas para la lucha, al igual que el descarrilamiento de trenes, la destrucción de puentes, también se dañaban o destruían instalaciones o se utilizaba al ferrocarril para el robo y el saqueo.

Son distintas las historias de incursiones que pasaron y atacaron a esta línea ferroviaria en distintos puntos de la ruta, el caso de la sección Atlixco es emblemático, dentro de su recorrido se encuentran sitios de vital importancia como Tochimilco (A. Guerrero et al., 2019) en donde se

---

<sup>44</sup> Ibid., ff. 6.

forma la primera asociación del partido zapatista en 1916, ahí se asentó también uno de los cuarteles del Ejército liberador del Sur y fue refugio de Emiliano Zapata en distintas ocasiones, muy cerca de Tochimilco se encuentra uno de los sitios más importantes de la línea que es Metepec y su compañía textil.

Mariano Castellanos (2009) aclara que el centro sur de la república mexicana fue sobre todo de Emiliano Zapata, quien impuso un movimiento campesino que tenía como estrategia para financiar sus movimientos las invasiones de tierras, asaltos y préstamos forzosos que según sus estudios, en algunos casos fueron violentos, él mismo escribe que las haciendas, ranchos, ingenios y fábricas textiles alejadas de las ciudades pero cerca de las vías del tren eran el blanco ideal porque eran zonas de riqueza en las que se ubicaban tiendas de raya, dinero y mercancías y que se encontraban lejos de las fuerzas del orden. El autor comenta que específicamente en la zona de Puebla y Atlixco existían siete fábricas, una de ellas era la ya nombrada Fábrica de Hilados, tejidos y estampados de Metepec, en esta factoría para los revolucionarios era muy sencillo atacar pues simplemente tomaban la ruta del FC- SRYA que conectaba directamente a la fábrica y también a la ciudad de México, es por ello que la Revolución del Sur ocasionó graves daños a la CIASA y a la Compañía del FC-SRYA, pero sobre todo derivó en la suspensión de labores de la Fábrica de Hilados, tejidos y estampados de Metepec de 1915 a 1917 y al quedarse sin actividad y sin el cuidado que implicaba el funcionamiento de la misma los saqueos siguieron, menciona el mismo texto que fue saqueado sobre todo, en su infraestructura eléctrica.

Un memorándum firmado en 1921<sup>45</sup> enviado por la CIASA a Ferrocarriles Nacionales de México explica que con motivo de la Revolución Mexicana en 1914 el FC-SRYA suspende el tráfico del ramal Atlixco-Metepec, Tochimilco-San Rafael y Atlixco, después en 1915 debido a irrupciones zapatistas y depredaciones contra trenes para sacar maquinaria y materiales hacia Puebla, el mismo tramo queda abandonado y es desmantelado por robo y vandalismo. En 1921 la compañía decide retomar funciones, pretende restaurar el ramal mencionado para lo cual celebra un contrato con la Dirección de Bienes Intervenidos -una oficina creada para coadyuvar en la regeneración empresarial después de ataques sufridos por movimientos armados de la Revolución

---

<sup>45</sup> Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec-BUAP, Memorándum (sin destinatario) México. Noviembre 12 de 1921. Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles. F. 001.

Mexicana-, esta oficina alquila a la CIASA una máquina y 4 carros para uso exclusivo de la Fábrica de Metepec según el mismo documento.

Los ataques a las vías e instalaciones ferroviarias agravaron el deterioro económico y la situación social en general de todo el país, Mario Gill (1977) escribe que lo común en la época era encontrar equipo destruido, líneas levantadas, puentes quemados y las líneas eran incautadas por los diferentes frentes, en el caso que investigamos, vías e instalaciones fueron asaltadas por grupos zapatistas. El mismo autor escribe que a nivel nacional, la situación de la destrucción de infraestructura ferroviaria se estabilizó hasta 1922.

Hablando sobre el recuento de los daños hacia el final de la Revolución Mexicana acudiremos a Sergio Ortiz (1987) hace un recuento de los daños generados por la Revolución Mexicana, resulta de importancia tomar en cuenta el panorama que plantea pues permite entender algunos de los factores que incidieron en la crisis del FC-SRyA y su infraestructura; en el periodo de 1910 a 1921 en México la población tuvo una baja considerable, en 1910 se contabilizaron según el mismo autor 15.2 millones de habitantes y en 1921 solo 14.3 millones, según este recuento muchos murieron en los combates, otros fueron víctimas de la violencia generalizada, otros tantos fallecieron por enfermedades endémicas y epidémicas -dentro de ellas la influenza o gripe española que en México se calcula mató a 500 mil personas-, también se registraron muertes por hambruna y debemos tomar en cuenta dentro de ella otros eventos que se dieron como sequías y con ellas la pérdida de cosechas y ganados.

En cuanto al FC-SRyA la sección Atlixco del Ferrocarril es de fundamental importancia tomar en cuenta la caída de la fábrica de Metepec que después de los ataques zapatistas cayó en una grave depresión, esto aunado a la crisis general de la economía lo que produjo su cierre en 1914 (Castellanos, 2009).

#### **4.4. Una Serie de Eventos Desafortunados, el Término de la Vida Activa del FC-SRyA y su Paulatino Abandono**

Las razones enumeradas sobre el abandono del FC-SRyA son de índole variado pero una de las que debemos reconocer refieren al propio enigma de esta ruta cultural, nos referimos a su relación con el volcán Popocatepetl y el hecho de que a nivel nacional en el porfiriato observamos la total falta de una política ferrocarrilera congruente con la geografía del País, Mario Gill (1977) resume

que los factores más importantes que intervienen en los fracasos de muchas líneas ferroviarias son la improvisación de las concesiones y la especulación de los subsidios.

En 1921 la Compañía Papelera de San Rafael pone el Ferrocarril en liquidación, Gerald M. Best (1965) estudia el panorama de la sección México describiendo que los talleres y toda la infraestructura del FC-SRyA en Liquidación fue después operada por el Ferrocarril Anáhuac y solo había dos locomotoras asignadas para la sección, ocurrió entonces que, como sucedía en otras líneas de vía angosta que existían en los mismos años en la Ciudad de México, las locomotoras trabajaban solo de noche y de día se guardaban en los talleres.

Los intereses antes convenidos en la CIASA que vinculaban a diferentes empresas en el servicio del FC-SRyA sufrieron cambios y las inversiones dejaron de tener un fondo de uso común, muestra de ello la carta firmada en 1921<sup>46</sup> dirigida al Secretario de la SCOP de parte del Gerente de la CIASA en la que se explica que los remitentes tienen conocimiento de que la Compañía del FC-SRyA ha gestionado se declare la caducidad de la concesión y que con ello han solicitado el levantamiento del tendido de vía, por lo que aclaran que el tramo entre Atlixco y la fábrica de Metepec ha sido construido por ellos y que por lo tanto solicitan se respete tal infraestructura ya que la seguirán utilizando.

El informe de inspección técnica de 1924<sup>47</sup> reporta malas condiciones de vía, estaciones sin mantenimiento, equipo rodante sin ventanas, remiendos de vidrios con telas y malos manejos de finanzas, así como un pésimo servicio a los pasajeros, se reporta incluso la falta de uniformes de garroteros, inspectores, jefes de estación y boleteros.

En ese momento funcionan de manera, un tanto más fluida, la sección México con trenes y autovías, en esta sección el servicio diario es de México-Miraflores, Amecameca-San Rafael, el resto de equipo rodante se usa en excursiones y en casos de descompostura, hay remolques de tipo regular y de tipo antiguo. Se comenta que el equipo de trenes es viejo y que la formación del Tren es: máquina (locomotora), dos o tres furgones, carro Express correo, carro de pasajeros de 2da

---

<sup>46</sup> Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec-BUAP, Carta Ref. I-51149 11 de abril de 1932 dirigida al Señor secretario de la SCOP en la que el Gerente de la CIASA Nicolás Zapata aclara que la Compañía por él representada explota el servicio del tramo de vía férrea entre Atlixco, Pue. Y la Fábrica de Metepec, Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles, ff. 088.

<sup>47</sup> AGN, Ferrocarril de Xico y San Rafael Informes técnicos correspondientes a los años 1900 a 1926 de este Ferrocarril y de los de Xico y San Rafael y Chalco a Río Frio, Grupo documental 180 SCOP, Archivos de Ferrocarriles hasta 1920, CLASIFICACIÓN 194/121-1. DEL FOLIO 1 AL 15.

clase y carro de pasajeros 1a clase. Se aclara que los trenes de carga corren solo los días de trabajo, las rutas con pendientes que se reportan son Miraflores-Zavaleta-San Rafael, evidenciando que la sección Atlixco había dejado de funcionar para la Compañía ferroviaria. Se menciona que la pendiente entre Ecatzingo y el Fraile no está en explotación y que la explotación entre México, Ozumba y San Rafael forman un distrito, este dato es importante pues refiere a su sobrevivencia ligada a la Compañía Papelera. La línea entre Atlautla y Apapasco en ese momento se utiliza solo para la explotación de madera, se reporta sobre todo que la infraestructura está colapsando, esto puede observarse en la anotación sobre la falta de tanques de agua para suministro de las locomotoras de vapor y el intento por continuar con los recorridos al instalar un tanque de agua en Ozumba.

En el mismo informe<sup>48</sup> se menciona que en la línea entre México y Ozumba dejó de transportarse el pulque, se realizaba entonces el traslado de Zoquiapan por la vía del ferrocarril de Rio Frio. Una de las quejas repetidas en la época y que se reportan en el documento mencionado es que la ruta de Tlaltengo que llega a Iztapalapa sufría de ataques de bandidos o grupos sin identificar que lanzaban piedras afectando la seguridad de pasajeros.

Gerald M. Best (1965) aclara que la Sección de Atlixco a Metepec del FC-SRyA que tenía un total de 6 millas, fue manejado completamente por la CIASA en 1930 y el resto de la línea fue abandonado, cuando el autor visita la zona en 1961, le informan que la vía no había sido utilizada en 30 años, pero que se conservaba intacta, aclara que en el mismo año el viaje en ferrocarril de Atlixco hacia Puebla se realizaba en el Ferrocarril Interoceánico en servicio de vía ancha o internacional y describe que en su búsqueda encontró algunas partes de locomotoras de vapor originales del FC-SRyA abandonadas en los patios de la Fábrica de Metepec, el resto de las vías fueron desmanteladas gradualmente, el balasto fue vendido por el Ferrocarril Anáhuac y lo demás abandonado, en 1963 el autor visita el tramo de la Papelera hacia Amecameca que todavía funcionaba con dos locomotoras que el Ferrocarril Anáhuac había comprado a Nacionales de México.

Es de notable importancia mencionar que en los documentos de los años 30s el FC-SRyA aparece como ferrocarriles “en liquidación”, este es un término utilizado para empresas

---

<sup>48</sup> Loc. Cit.

ferroviarias en proceso legal de cierre, es por ello que hemos decidido poner este año como fin del periodo histórico de la compañía ferroviaria en tal fecha, aunque en algunos tramos siguió funcionando; en la sección México solo en tramos de la Fábrica Papelera de San Rafael hacia Amecameca y en la Sección Atlixco solo en el tramo Atlixco-Metepec como hemos descrito, aun así existen documentos posteriores que señalan dificultades en el proceso de liquidación y en el desmantelamiento de su infraestructura, mencionaremos solo algunos ejemplos, en 1937 se firma un acuerdo<sup>49</sup> en el que la SCOP establece los términos de pago de la deuda por subvención del tramo que no terminó de construir el FC-SRyA y los términos de la declaratoria de cancelación de la concesión, es de notable importancia y de acuerdo a lo que hemos establecido observar como el cierre de nuestra línea del tiempo, que la empresa ferroviaria, ya no firma como empresa activa, sino como La Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco en liquidación.

A nivel nacional en 1937 con el presidente Lázaro Cárdenas se genera el decreto de los Ferrocarriles en México (Gill, 1977), en 1938 se acordó que los trabajadores administraran los Ferrocarriles Nacionales y se creó la Administración Obrera cuestión que influyó de manera negativa en la consecuente subsistencia de los Ferrocarriles en México ya que, a pesar de los esfuerzos de corresponder a la confianza, las empresas no fueron bien manejadas y fueron superadas por decisiones demagógicas

El miércoles 26 de abril de 1944 es finalmente publicado en el Diario Oficial de la Federación<sup>50</sup> el convenio rescisorio de la concesión del 23 de marzo de 1898 y sus reformas para explotar su línea férrea.

El FC-SRyA como actor y testigo de las transformaciones socioterritoriales a lo largo de su recorrido es evidente, Sergio Ortiz (1987) asegura que numerosos cambios en el país sucedieron por la influencia directa o indirecta de ferrocarril, muchos de ellos paradójicos, pero los cierto es que a su paso nada quedó fuera de la transformación, los pueblos veían tras su aparición el

---

<sup>49</sup> Archivo Histórico Museo Industrial de Metepec-BUAP, Depto. De Ferrocarriles en Explotación Inspección Técnica Convenio que celebran la SCOP en representación del Gobierno Federal y la Compañía del FC-SRyA S.A. en cumplimiento de los acuerdos presidenciales 425 de 16 de marzo de 1943 y 1596 de 10 de septiembre de marzo de 1898 y sus reformas firmado el 16 de febrero de 1944, Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles, ff. 107.

<sup>50</sup> Archivo Histórico Museo Industrial de Metepec-BUAP, DOF, Convenio rescisorio de la concesión de 23 de marzo de 1898 y sus reformas, que autorizó a la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco S.A., para explotar su línea férrea, Tomo CXLIII Núm. 49, miércoles 26 de abril de 1944, Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles, ff. 106.

desarrollo de sus comunidades y en su ausencia enfrentaban crisis y nuevas transformaciones, y ante su cercanía el propio paso del tren se convertía en el reloj que marcaba las actividades, las jornadas laborales, sociales y culturales.

Hemos observado como el régimen del porfiriato heredó al régimen de la Revolución un sistema ferrocarrilero con grandes intenciones de cambio, pero en algunas zonas se encontraba mal trazado e incompleto por cuestiones técnicas y geográficas aún por resolver, en este contexto el caos revolucionario destruyó de manera importante tanto infraestructura como los planes de crecimiento, Mario Gill (1977) asegura que los siguientes gobiernos nunca lograron subsanar estas condiciones para poder subir el nivel de acción del ferrocarril en el país, según el autor hasta diciembre de 1969 el sistema ferroviario contaba con 24, 129 km de los cuales 19,797 eran de vía ancha y 1,115 de vía angosta y solo 19,797 estaban en funcionamiento, es decir que, desde el porfiriato el tendido de vías solo creció 1269 km.

Gerald M. Best (1965) comenta que en 1964 siguen funcionando locomotoras de vapor y que el proceso de modernización de equipo rodante apenas inicia, sin embargo las rutas del ferrocarril de vía angosta siguen siendo utilizadas y no solo eso, es investigado y visitado, por lo que podemos denominar como las primeras generaciones de Ferroaficionados Internacionales, que descubren en estas rutas ferroviarias (exclusivamente de vía angosta) el pasado reciente de México y la muy particular manera en la que asumimos la presencia de este modelo de movilidad, esto puede comprobarse al leer al autor sobre los detalles técnicos e históricos de cada línea, pero sobre todo su referencia hacia los diferentes paisajes naturales, culturales y técnicos que observó en las rutas ferroviarias que visitó, en el caso que nos compete destaca el tema de los volcanes y grandes montañas, como parte de las reseñas sobre el recorrido que realizara en los años 60s sobre las líneas activas, el autor comenta por ejemplo, que el tránsito de los trenes era lento, que podría pensarse que solo un loco preferiría viajar en tren y no en camión ¿Qué fuerza simbólica empuja a no bajarse del tren? En este caso la magia de viajar en un transporte que ya no existía en Estados Unidos seguramente era una variable importante.

Es por ello que nos ha parecido importante describir la vida activa de esta empresa ferroviaria desde la mirada de los inspectores y del recorrido de Gerald M. Best, hemos abordado por supuesto a los datos escritos, pero sobre todo, recurrimos también al registro fotográfico, en este recorrido también debemos mencionar el trabajo de otros investigadores, ingenieros y

Ferroaficionados reconocidos por el propio M. Best que de origen son ingleses, estadounidenses, alemanes, canadienses y australianos como L.T. Haugh, H.F. Steward y Jim Shaughnessy, quienes buscaban en los años 60s, en las rutas de vías angostas del centro y del sur de México, paisajes desconocidos que les parecían de gran importancia y muchas de las imágenes que dejaron como legado, son ahora apreciadas y son punto de referencia para muchos ciudadanos y comunidades que se reconocen como parte de este pasado, desde esta mirada el FC-SRyA es reconocido como una de las principales líneas cortas de vía angosta.

## **CAPÍTULO 5. Ferroaficionados de México División Puebla: Memoria, Custodia y Socialización del Paisaje Patrimonial del Ferrocarril San Rafael y Atlixco**

Hemos precisado el hito histórico del FC-SRyA y con ello su delimitación geográfica y las condiciones de su abandono. Atendiendo a su estado contemporáneo debemos mencionar que, dentro de la generación de discursos de valoración comunitaria, hemos observado diferentes estrategias de activación social en las que se debate en el presente la forma de gestionar el pasado que refiere al Ferrocarril San Rafael y Atlixco desde el discurso, de manera profunda. Referimos a los dispositivos sociales que se generan a partir de los elementos de materiales e inmateriales del paisaje patrimonial y que definen las regulaciones sociales y comunitarias del paisaje patrimonial. Este capítulo presenta el primer grupo focal que contribuye con esta investigación, hemos ya aclarado la construimos este paisaje desde la resignificación basada en la memoria colectiva, este es el caso de los Ferroaficionados, el primer grupo focal con el que hemos trabajado debido a la importancia de sus actividades. A manera de introducción podemos mencionar que los Ferroaficionados existen desde que surge el ferrocarril, la palabra alude a los interesados en el ferrocarril y el mundo que forja y le rodea, en el sentido institucional no existe una misma forma de organización, algunos grupos se constituyen en clubes y otros en asociaciones civiles, los nombres siguen la lógica de la organización del ferrocarril; el nombre *Los Ferroaficionados de México* implica a todas las organizaciones Ferroaficionados de la República Mexicana y se subdividen en Divisiones que corresponden a los Estados del país. En el siguiente apartado hablaremos sobre quiénes son los Ferroaficionados, cómo se organizan, cuáles son los fundamentos de la afición, cómo se organizan estos clubes y cuáles son las diferentes vertientes en las actividades que realizan, a partir de ello, recorreremos la memoria colectiva y las actividades que realizan para la conservación y resignificación del FC-SRyA.

“Yo creo soy ferroaficionado desde que nací (...) A mí me emocionan mucho las estaciones viejas (...) porque explican lo que somos ahora. ¿Que por qué los trenes? (...) Pues, así como hay quienes gustan del poder de un motor, así nosotros admiramos el poderío de una locomotora (...). Lo de los Ferroaficionados tiene muchas vertientes. Y un ferroaficionado se apasiona tanto por un horario, como por algo que se encuentra en la vía. Y no para venderlo, porque nosotros lo valoramos como algo más que un pedazo de fierro. Pero también somos jugueteros; imaginamos estaciones y caminos, o los reconstruimos con exactitud, o brincamos de un Tren a otro entre las vías. Eso y más somos, nosotros, los Ferroaficionados”. (de la Vega, E, comunicación personal, marzo 2022).

### **5.1. Los Ferroaficionados, Gestores Ciudadanos del Paisaje Patrimonial Ferroviario**

El acercamiento con los ferroaficionados puede considerarse una tarea amena, dentro de los lineamientos de confianza o rapport antropológico, solo es necesaria una pregunta que despierte su atención hacia cualquier detalle referente al mundo ferrocarrilero. Los temas de conversación pueden ser tan amplios como el del impacto del ferrocarril en el país o en el mundo, o tan específicos como todo lo que remite a conocimientos históricos o técnicos de alta especialidad sobre el tema en cualquiera de sus vertientes; desde el nivel de elevación de un terraplén suficiente para la curva de una locomotora en alta montaña, especificaciones técnicas de piezas que a la vista de un neófito parecerían restos de fierros sin forma aparente, hasta largas especulaciones sobre las locomotoras irrumpiendo en las llanuras, imaginando la vida humana que las ponía en marcha.

Pero el conocimiento especializado sobre el ferrocarril no responde a intereses individuales, los ferroaficionados demuestran que uno no recuerda solo y es en grupo donde se construye la memoria, para saber quiénes son y cómo se relacionan con el paisaje que estudiamos, retomaremos la información que nos compartieron Emmanuel de la Vega, Emmanuel Ávila Escalante y Carlos González Torres, quienes pertenecen a los Ferroaficionados de México, División Puebla.

Para saber cómo ven el pasado, cómo lo construyen y cómo lo utilizan para tener un lugar en el presente debemos indagar en algunas de las actividades que realizan, según su información el origen de los ferroaficionados es ciudadano, se organizan en clubes locales, nacionales e internacionales, son grupos en los que es posible encontrar trabajadores en activo de empresas ferroviarias como Ferromex si hablas de la División Puebla, otros son aficionados al tren desde su infancia o juventud pero sus actividades económicas y profesionales son distintas, también encontramos jubilados de empresas ferroviarias o descendientes de trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México, así como cronistas, esta diversidad se encuentra unida por todo aquello que implica el ferrocarril, lo que les permite definir identidades en las que el presente y pasado son comunes.

Según lo dicho por Emmanuel de la Vega, el ferroadicionado existe desde que existe el tren, hablando sobre su origen como grupo reconocen en Abel Briquet<sup>51</sup> a una de sus personalidades fundadoras.

“Yo soy ferroadicionado yo creo desde que nací porque me gustaban los trenecitos (...) desde chiquito, pero a raíz del Colegio de Bachilleres en Bosques de San Sebastián<sup>52</sup>, como la vía del tren delimita con una parte de la escuela veía yo los trenes a diario y ahí nació mi afición, (...) me emocionan las estaciones viejas, terraplenes, puentes, me nació esa curiosidad por lo que denominamos como “arqueología ferroviaria”, trazos antiguos, cómo fueron evolucionando (...) ahora teniendo a la mano las herramientas de internet, poco a poco descubriendo mapas, relatos, documentos, fue que hemos ido creando, una memoria entre nosotros”. (de la Vega, E, comunicación personal, marzo 2022).

El comentario refiere de manera clara a la memoria como historia viva que se construye desde lo que los ferroadicionados determinan que forma parte de la historia ferroviaria de cada paisaje patrimonial que enaltecen y su congruencia está dada por el consenso grupal y por el manejo de evidencias a las que aluden desde lo que han identificado como patrimonio tangible e intangible que es digno de rescatar, resignificar y socializar.

El ferroadicionado tiene muchas vertientes, según lo expresado por ellos mismos, el ferroadicionado “más básico”, es aquel que gusta de salir a ver pasar el ferrocarril, aunque no tenga un conocimiento especializado sobre el tema, sin embargo, hay muchas variantes y niveles de expertización en esta afición.

La observación del paso del tren de un ferroadicionado experto implica la vista especializada sobre diversos aspectos dentro del mundo ferroviario, entre algunos de ellos podemos observar el conocimiento detallado del tipo de unidades de equipo rodante que conforman el tren que observan, la explicación de por qué siguen ese orden, el dato del origen y destino del mismo, coleccionan la impresión original de los horarios y cuentan con el conocimiento de las variables históricas tanto de recorridos como de cambio tecnológico en el equipo rodante y muchas de sus especificaciones técnicas, de entorno económico y empresarial del mismo, incluso suelen incluir anécdotas sobre la ruta como los accidentes más renombrados, si pasan por zonas de riesgo por la geografía o si están sujetos a violencia por robo y vandalismo.

---

<sup>51</sup> Fotógrafo francés (1833-1926) quien trabajó en México dejando un importante legado visual de México.

<sup>52</sup> Bachillerato General Oficial Profesor Enrique Martínez Márquez.

Otra vertiente del ferroadicionado es el ferromodelismo, esta actividad se conoce entre ellos también como “jugueteros” y es la representación a escalas pequeñas (hay muchas variantes en las escalas) de equipo rodante, estaciones y escenarios en donde el principal elemento es el paso del ferrocarril, esta actividad tiene a su vez sus propias variantes, y engloban otro tipo de coleccionismo que es el de las locomotoras a escala fabricadas como juguetes y para maquetas en los años 60s y 70s, aunque también se utilizan elementos de fabricación contemporánea, sobre los escenarios creados algunos imaginan paisajes y otros reproducen a escala estaciones históricas desaparecidas o de las que solo existen rastros, otros reproducen escenas en tiempos específicos, este trabajo se realiza con rigurosidad histórica y técnica que es documentada en campo, en documentos históricos y a través de crónicas que comparten de voz a voz o en las páginas basadas en la construcción de contenido propio como Facebook o YouTube.

Pero también suelen subirse a los trenes y hay quienes surfean a través de sus vagones desde el origen hasta el destino de una ruta -“run off the rails”- comentan en una de las entrevistas, aunque aclaran que es una actividad que ya no realizan por cuestiones de seguridad ya que el contexto en el país sobre acoso al tren por robo, vandalismo y por su uso para el transporte de migrantes podía generar situaciones poco seguras y que se contraponen con uno de los principios que los regulan que es no ser una “molestia” para las empresas ferroviarias sino un grupo cercano de manera positiva a sus actividades.

Es común su relación cercana con operadores, despachadores y trabajadores de vía en activo, personajes con quienes se unen cuando hay algún evento especial, como algún descarrilamiento, cambio de vía, cuando llega equipo rodante de nueva adquisición o algún otro evento que consideren importante, la mayoría de estas actividades suelen compartirse en redes sociales y constituyen una buena fuente de observación digital o de paisaje 2.0 pues son parte de la vivencia ciudadana de cada actividad.

La vertiente histórica del ferroadicionado es un mundo abundante de actividades, desde lo que ellos denominan como un “arqueólogo de escritorio y de campo”. Emmanuel Ávila aclara que este tipo de ferroadicionado no tiene interés en el Ferrocarril contemporáneo y se enfoca en el ferrocarril histórico. Las excursiones y las investigaciones arqueológicas ferroviarias que realizan y socializan en redes sobre estos temas son una de las prácticas culturales que los caracterizan y que dan testimonio de su vivencia dentro de los paisajes patrimoniales ferroviarios y constituye la

evidencia de la influencia del entorno natural y cultural en el entendimiento de lo que les es importante. En esta vertiente existe el coleccionismo de piezas históricas como letreros, tramos de vía, banderas de vía, objetos, mobiliario y muchas más, con la firme convicción de coleccionar y resguardar sin ánimo de lucro, pues el valor que le dan a cada pieza tiene que ver con su dato tecnológico, importancia histórica y contiene un sentido de valor inconmensurable que tiene que ver con los principios del ferroaficionado.

Hay colecciones híbridas (on y offline) que conservan actualmente de gran importancia que son de origen histórico como fotografías de equipo rodante, de tendidos de vía, estaciones, paisajes de empresas, muchas desaparecidas ahora, que les son de gran valor y que se rescatan y comparten desde las redes sociales y que una vez que llegan a ellos se constituyen en grandes bancos de información que resguardan de acuerdo a las rutas, estas colecciones se ven enriquecidas al compartirse en redes sociales con comentarios anecdóticos, históricos y de vivencias contemporáneas que quedan registradas en estas publicaciones como verdaderos bancos de información que forman parte fundamental de la memoria colectiva contemporánea sobre el tren histórico de cualquier lugar que podamos mencionar.

Dentro de este rubro en la División Puebla se mencionan como personajes de gran importancia por su labor a Víctor Quintanar y a Eugenio Barreiro por el resguardo de conocimiento dentro del grupo que han generado. Sobre estos trabajos realizan investigaciones, transmisiones en vivo, programas dentro de sus páginas en redes, sobre todo en Facebook y YouTube. Sin lugar a dudas, en grandes tramos de ferrocarriles históricos ahora abandonados, como el caso del FC-SRyA, los ferroaficionados son quienes de manera recurrente caminan sus paisajes, poniendo sobre el terreno el conocimiento que han buscado previamente en planos históricos, en anécdotas ferroviarias, y en georreferenciación contemporánea, para después socializar todo lo que es parte de aquello que les da, un profundo sentido de vida, generando valor ciudadano sobre estos paisajes patrimoniales en sus diferentes rutas. Es por ello que no puede entenderse la memoria colectiva sobre el ferrocarril en México sin aludir a los Ferroaficionados, hemos ya explicado en el marco teórico que la memoria colectiva alude al recuerdo desde los marcos sociales de la memoria y se conecta con el espacio de manera simbólica y física desde el recuerdo dando cuerpo a los procesos identitarios que se vinculan con la instancia física de este patrimonio, porque en el mismo se encuentra el recuerdo y refiere a lo que los ferroaficionados reconocen como importante,

analicemos cómo la memoria colectiva ferroadficionada se relaciona con el espacio y resignifica un recorrido cultural que conforma un paisaje. Analicemos al paisaje patrimonial del FC-SRyA desde la ruta cultural del FC-SRyA.

“Yo conocí el FC-SRyA de niño, por la foto del libro de texto... creo que de 4to o 5to de primaria, decía Tren con Popocatepetl de fondo y esa imagen, se me quedó grabada”. (Ávila, E, comunicación personal, marzo 2022).

Imagen 11

*Tren con Popocatepetl de fondo*



Nota: “Tren con Popocatepetl de fondo” Del libro "México en el Centenario de su Independencia", editado por Eugenio Espino Barros (1ra. edición, 1910). Lámina No. 235.

Los Ferroaficionados de México División Puebla mencionan, en su canal de YouTube<sup>53</sup> con profundo conocimiento y gran emoción anecdótica, la búsqueda de antiguos puentes abandonados, relatando estas aventuras para disfrute de un público realmente variado.

“¿Has escuchado alguna vez sobre el Ferrocarril San Rafael y Atlixco? Pues este pequeño ramal del ferrocarril fue alguna vez, uno, de los más grandes proyectos del ferrocarril en México y hoy en día, poco queda de lo que fue... aun así, los Ferroaficionados de México División Puebla, se aventuraron a descubrir, ¡uno de los más grandes misterios que entraña este ferrocarril!” (Metro Camell, 2020).

Lo que sigue es la reseña del recorrido general de la ruta del FC-SRyA que se enfoca no solo en la evocación hacia el lugar sino el reconocimiento que surge ante el encuentro de terraplenes, muros dinamitados para el paso de la locomotora y la evocación hacia un pasado que

---

<sup>53</sup> (El abandonado túnel del Popocatepetl, ferrocarril San Rafael Atlixco, expedición al túnel NO. 1 - YouTube, 2020.)

les es común, lo que demuestra la apropiación cultural de un legado del que orgullosamente, forman parte y que conforma un verdadero paisaje patrimonial.

Imagen 12

*Ferroaficionados de México División Puebla en el Túnel 1 del FC-SRyA en la Región sur de las faldas del volcán Popocatepetl*



Nota: fuente, cortesía Kajuna MX Fotografía, 2020.

“Digamos que era, como que, buscar el Santo Grial (...) De algo que supimos que existió, pero que había muy pocas pruebas (...) Haberlo visto fue... como que, lo que teníamos intangible se volvió tangible”. (de la Vega, E, comunicación personal, marzo 2022).

El encuentro de los ferroaficionados con la ruta del FC-SRyA no es casual sino producto de una búsqueda constante por la memoria ferroviaria de su entorno, resulta interesante saber que el imaginario de un tren que surca las faldas del volcán Popocatepetl no solo era parte del sueño de Porfirio Díaz o de Casusus el dueño de la primera concesión de un tramo de ferrocarril que avanzaría a través de las faldas del Volcán Popocatepetl (citado por Gill, 1977), esta idea formaba parte del imaginario del ferroaficionado Emmanuel de la Vega y desde esta idea creaba una maqueta a escala sobre el paso del ferrocarril surcando las faldas del Volcán Popocatepetl, este trabajo lo vinculó a la discusión del tema con otros ferroaficionados de su división quienes ya habían incluso caminado esa ruta en sus investigaciones hace tiempo, uno de sus grandes aliados para determinar el sitio exacto de sus estaciones, tendido de vía y demás instalaciones fue el acervo de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra, después a partir de la discusión en la División Puebla sobre el tema tenía muy claro que la empresa que antecedía al FC-SRyA era el ferrocarril de Xico

y San Rafael, además que esta ruta partía de dos puntos fundamentales, la Ciudad de México a partir de la Fabrica Papelera de San Rafael conformando la Sección México y en el otro extremo Atlixco, específicamente con la Fábrica de hilados, tejidos y estampados de Metepec denominada como la Sección Atlixco, informan que por reseñas ciudadanas en redes sociales y por sus investigaciones sabían que existía en la parte central de la ruta una vía Decauville aunque la ubicación del tendido de vía estarían por recorrerla, aseguran que la Compañía del FC-SRyA había construido puentes, alcantarillas e infraestructuras importantes en las faldas del volcán Popocatepetl y que hubo varios intentos del ensanchamiento de esta vía del formato Decauville a vía angosta, la cual por diferentes factores no pudo ser terminada, reflexionar sobre el ensanchamiento completo de la ruta les resulta fascinante, pues aseguran que esto hubiera resultado en un tren espectacular.

Como parte de sus actividades como ferroaficionados, continuaron con la búsqueda y esta encontró un guía importante de parte de un ferrocarrilero alemán que radicando en Puebla realizaba en sus tiempos libres la investigación sobre el tema, el Ingeniero Harmut Schneider, quien contaba con información puntual sobre el sitio de sus principales huellas y recorrido, además de tener el conocimiento técnico especializado en ingeniería ferroviaria para distinguir<sup>54</sup>, terraplenes del tendido de vía, el tipo de muros naturales en las rocas, cerros y barrancas que delimitan el paso del tren por el tipo de transformación necesaria para dar paso al ferrocarril de vía angosta, este vínculo tuvo como resultado la primera delimitación de la ruta en el entorno contemporáneo que conocemos sobre el recorrido del FC-SRyA, no omitimos mencionar que el nivel de conocimiento que tienen los ferroaficionados sobre este ferrocarril, es mucho más profundo que el que se tiene en las Instituciones nacionales que investigan y resguardan estos acervos.

Un tema que resulta digno de mencionar es que el recorrido planteado por los ferroaficionados se socializa en gran medida desde plataformas 2.0 y sus métodos de ingreso y registro también son híbridos. Una de las técnicas para el registro del paisaje desde la memoria

---

<sup>54</sup> Esto nos acerca mucho al tipo de Ferroaficionados que han investigado el FC-SRyA de origen alemán, francés e inglés de la época revolucionaria y postrevolucionaria, que desde sus países de origen investigan en los repositorios históricos de las empresas ferroviarias que tenían inversiones en empresas ferroviarias en México y a partir de ello realizan investigación de campo. Gracias a ellos tenemos información muy importante e inédita sobre este ferrocarril, como ejemplo icónico se encuentra el ya mencionado profusamente en el apartado histórico M. Best.

colectiva que propusimos es la conocida como mapeo comunitario, a partir de la misma se plantea el dibujo del entorno de los participantes de manera individual y/o colectiva sobre lo que reconocen como paisaje propio, en el estudio de caso, el ejercicio aludía al reconocimiento de la ruta del ferrocarril que estudiamos, con los ferroaficionados el ejercicio se realizó desde estrategias digitales, específicamente ingresando a Google Maps y esto no fue por solicitud nuestra, sino por elección de los ferroaficionados durante la entrevista, demostrando lo natural que resulta para ellos ir del mundo virtual al físico, pero sobre todo nos permite entender como ambos son mundos inseparables en el entendimiento del ahora, aunque hablemos del pasado.

Desde el relato que proporcionan, el FC-SRyA es uno de los proyectos del Ferrocarril más importantes y enigmáticos del país en la época porfiriana pues planteaba vincular la Ciudad de México hacia Atlixco, con la característica particular de cruzar las faldas del Volcán Popocatepetl, uno de los volcanes más grandes conocidos y con una geografía que representaba un reto tecnológico para la instalación del paso del tren, comentan que la ruta completa en formato de vía angosta nunca fue terminada, lo que de haber sucedido, pudo haber sido uno de los logros más grandes dentro de la historia ferroviaria de México, aunque Emmanuel Ávila asegura que sí se terminó la ruta completa en su parte central por una vía Decauville, comenta que esto puede corroborarse por las fotografías del Campamento de la Laja y la Estación de Astilleros, el mismo ferroaficionado realizó el mapa que hemos compartido de las dos secciones. Sobre el fin de su vida activa refieren como una de sus causas el incendio de algunos tramos de la vía en 1915.

Imagen 13

*Tren en formato de vía Decauville en Estación La Laja*



Nota: MEDIATECA-INAH. (1905). [Estación de la Laja]. Fototeca Nacional. Véase: [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3A369290](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A369290)

A partir de lo mencionado, podremos entender la forma en la que se denomina la ruta a través de los recorridos físicos y virtuales, pero sobre todo, a partir de la resignificación de los elementos y fenómenos que implican a este paisaje patrimonial.

## **5.2. Los Elementos y Fenómenos que Constituyen al Paisaje Patrimonial de una Ruta Cultural Ferroviaria, el FC-SRyA**

El recorrido que proporcionan los ferroadicionados engloba los elementos y fenómenos que hemos precisado en la definición del paisaje patrimonial que estudiamos, resulta de gran interés observar que estos son de observación, resguardo y reconocimiento híbrido, esto es, que todos combinan su aparición en el mundo digital y físico, dos ambientes que transitan de manera natural y definitivamente muy fluida. A partir del recorrido que hemos seguido desde Google Maps resulta digno de mencionar el conocimiento profundo que tienen de la ruta en la que pueden transitar de inicio a fin a través de calles, avenidas, carreteras, caminos rurales, terraplenes apenas perceptibles en tramos de siembra en los que ubican detalles a escala humana como restos de muros, nombres de negocios, puertas de ex fábricas y detalles muy particulares que refieren a la huella de este ferrocarril, hablaremos de los más significativos.

El recorrido de la ruta y la vivencia que tienen de la misma es resultado de la búsqueda en mapas históricos, la discusión sobre el tema en el club de ferroadicionados y también en diferentes publicaciones en redes sociales que refieren al tema como Metepec el pueblo que se negó a morir (Metepec, 2013), Ferroadicionados División Puebla (FMDP, 2021), entre otras, y por supuesto de los propios recorridos que realizan en campo como parte de las actividades que los caracterizan, añadiremos al mismo lo socializado en sus canales de YouTube y Facebook ya que la construcción de contenidos propios y su socialización en redes es un punto de gran importancia, destaca entre estas publicaciones la realizada como transmisión en vivo desde la página *Ferroadicionados División Puebla el 1 de agosto del 2021 “Análisis cartográfico del FC San Rafael y Atlixco”* (de la Vega et al., 2021).

Iniciamos en la ciudad de Atlixco donde ubican la estación junto a la estación del tren del FC Interoceánico, en el Boulevard Ferrocarriles entre la 3 y la 5 oriente, a partir de ella destaca la ubicación de su ruta mediante la huella que sigue el nombre de las avenidas y algunos de los

negocios actuales como Farmacias Ferrocarriles o Bodega Aurrera Ferrocarriles, aludiendo de manera clara a los marcos sociales de la memoria que dentro del territorio por su nombre se ubican como lugares de la memoria.

Después se encuentran restos de la vía angosta que aún existe en la 11 poniente que corresponde al tramo entre Atlixco y la fábrica de Metepec, ubican de manera clara las espuelas o pequeños tramos de vía que conectaban con algunas fábricas pequeñas de la ciudad, después le sigue uno de los emblemas más significativos que representa la veracidad de la existencia de la ruta y esta es la Y<sup>55</sup> (y griega) que corresponde con los relatos históricos y sociales sobre el regreso del tren de Atlixco hacia Metepec que además no debe confundirse con la Y del Ferrocarril Interoceánico, ambas aún pueden observarse pues la urbanización del espacio respetó el derecho de vía que ahora es calle.

Mapa 13

*Y del FC Interoceánico – Y del FC-SRyA en la ciudad de Atlixco, Puebla*



Nota: Mapa de la ciudad de Atlixco, la Y del FC Interoceánico está delimitada en color azul y la Y del FC-SRyA en color naranja. Fuente: mapa base Google Maps, delimitación de elaboración propia.

<sup>55</sup> Y es un tendido de vía en forma de triángulo que permite a la locomotora virar o tomar el sentido contrario, es por ello que su huella indica el regreso de una locomotora, por lo tanto, el termino de alguna ruta.

El final de la sección Atlixco puede ubicarse tanto en el territorio como en fotografía histórica ubicada en Santa Catalina Cuilotepec en la que descubrieron un cambio de vía que corrobora la Y de regreso hacia Atlixco. En la siguiente imagen los ferrocarrileros distinguen dentro de una fotografía histórica tomada en Santa Catalina Cuilotepec la localización del árbol de cambio que corresponde al uso de la Y que permitía regresar al tren hacia Atlixco.

Imagen 14

*Los Ferrocarrileros socializan en Facebook la fotografía histórica en la que se distingue el árbol de cambio y la Y que ubica el fin del tramo de la Sección Atlixco en Santa Catalina Cuilotepec*



Nota: Basada en Fotografía histórica fuente: MEDiateca-INAH. (1920). [Hacienda de Santa Catalina; FC San Rafael y Atlixco]. Fototeca Nacional. Véase: [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3A369269](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A369269). Ferrocarrileros de México División Puebla, en el marco superior derecho, de izquierda a derecha Emmanuel Ávila, Emmanuel de la Vega y Carlos González. Fuente: Facebook. (2021). [Fotografía de video]. Véase: [https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch\\_permalink&v=2761619](https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch_permalink&v=2761619)

### **5.3. Memoria y olvido, la pérdida del tendido de vía y su consecuente activación y resignificación en la Memoria Colectiva a partir de la Memoria Ampliada**

Maurice Halbwachs (2004) asegura que el recuerdo es la evidencia de la memoria colectiva, nos preguntamos ¿cómo han tejido los recuerdos los ferrocarrileros para determinar la ruta cultural y el paisaje patrimonial del FC-SRyA?, reflexionemos sobre el seguimiento de las huellas materiales y su análisis ciudadano a partir de crónicas y fotografías que analizan en redes sociales, resulta interesante que dentro del recorrido de la ruta de los ferrocarrileros, el análisis del primer

punto que reconocen como importante aparece paradójicamente ante su pérdida dentro del territorio, esto permite observar cómo resuelven un hecho que hemos cuestionado en el planteamiento del problema sobre ¿qué se olvida? y ¿qué se recuerda?, la huella mencionada después de proyectar el inicio y el fin de la sección Atlixco es el “Puente de Metepec”, este es un puente superior que tiene en la parte inferior un tajo a manera de barranca en la que pasaba el tendido de vía ubicado en Metepec justo en las afueras de la Fábrica de hilados, tejidos y estampados, su referente se da a partir de la fotografía que se comparte en redes sociales y comparten la ubicación del mismo gracias al uso de Google Maps y después generan a apropiación del recuerdo a través de la inspección física al lugar de la memoria a través de la exploración que realizan insitu, para descubrir con ayuda de la fotografía histórica y de anécdotas compartidas por usuarios de la página *Metepec el pueblo que se negó a morir* (Metepec, 2013), como se transformó el entorno.

En el caso del Puente de Metepec los ferrocarrileros analizan 3 momentos del paisaje patrimonial en el lugar:

1.- La Iglesia de Metepec y a su derecha un puente y un “tajo” inferior por el que pasa la vía del tren (vida activa del FC-SRyA).

Imagen 15

*Iglesia de Metepec y tajo con tendido de vía abajo, el puente aparece en el nivel de la Iglesia. Iglesia de Metepec en el que se observa el puente y abajo el tajo en la parte inferior del tendido de vía.*



Nota: Facebook (2021). [Fotografía]. Metepec el pueblo que se negó a morir. Véase: <https://www.facebook.com/metepecmonumento><https://www.facebook.com/FCSNRFyA>.

2.- Al dejar de funcionar el FC-SRyA, por robo y vandalismo desaparece la vía y el espacio queda como una barranca que funcionaba como basurero.

Imagen 16

*El mismo puente se aprecia con el tendido de vía desaparecido. Iglesia de Metepec, el FC-SRyA había dejado de funcionar y el tendido de vía fue vandalizado, se observa una barranca*



Nota: Facebook (2021). [Fotografía]. Metepec el pueblo que se negó a morir. Véase: <https://www.facebook.com/metepecmonumento><https://www.facebook.com/FCSNRFyA>.

3.- La barranca es ahora un camino de tránsito vehicular. Con esto cambió la geografía del lugar, para hacer una alameda.

Imagen 17

*Vista del tajo ahora convertido en Alameda. Iglesia de Metepec vista desde el Zócalo. Fuente (369 Av. de Porfirio Díaz)*

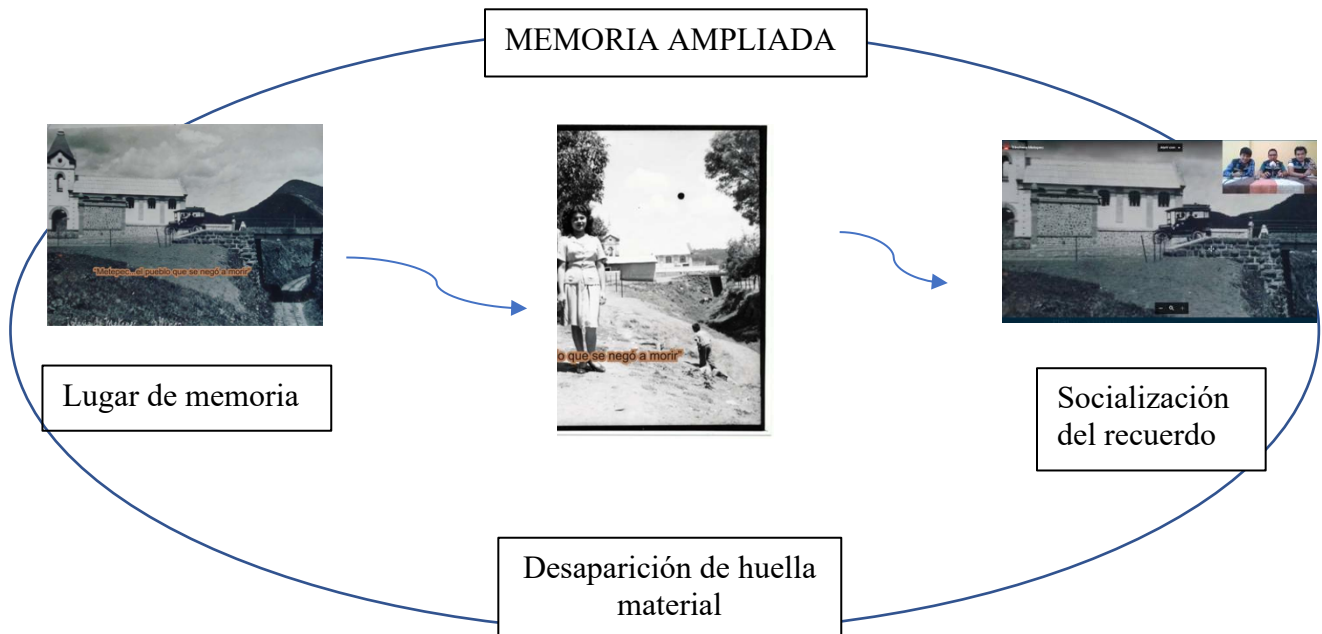


Nota: Fuente. Facebook (2021). [Fotografía]. Metepec el pueblo que se negó a morir. Véase: <https://www.facebook.com/metepecmonumento><https://www.facebook.com/FCSNRFyA>.

Observemos como el seguimiento de este tajo ahora escondido bajo la Alameda en la actual Avenida Porfirio Díaz en el centro de Metepec, nos permite observar la transferencia del

recuerdo a través de las anécdotas de ciudadanos y cronistas que son retomadas por los ferroaficionados, al evidenciarse la inminente pérdida del tendido de vía el recuerdo se convierte en algo significativo, se resignifica, se socializa y entonces se incorpora en la memoria colectiva, este es un ejemplo claro sobre el cómo nos apropiamos de un recuerdo. Tal y como lo hemos planteado en el marco teórico desde el concepto de Maurice Halbwachs de la memoria ampliada.

Esquema 4  
*Esquema memoria ampliada*

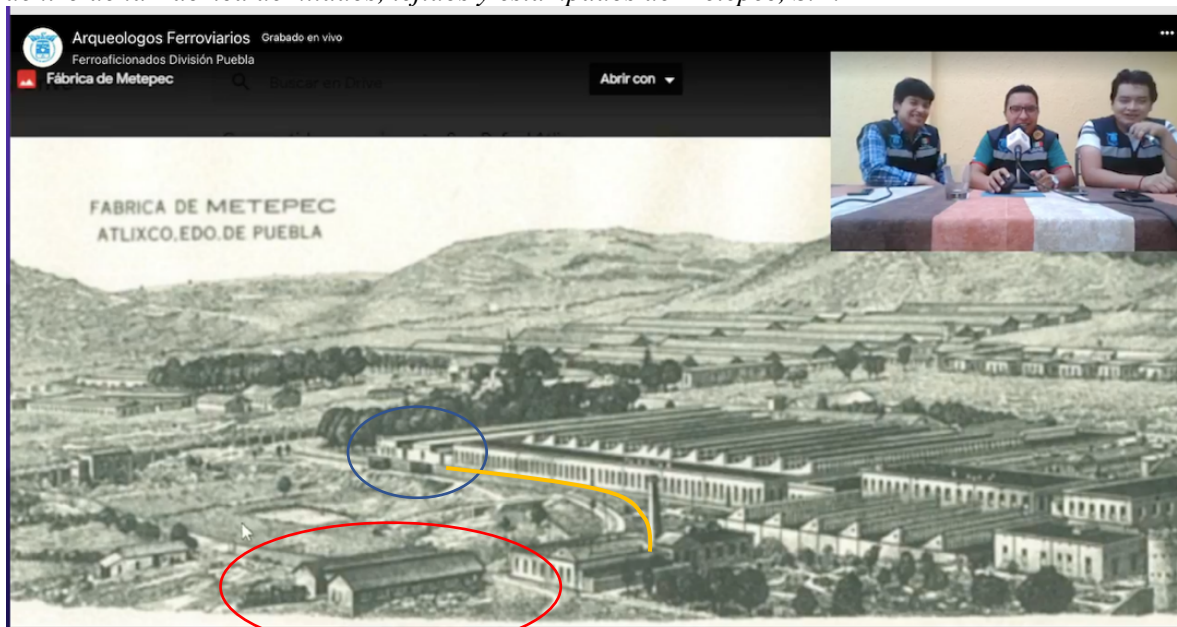


Nota: esquema de elaboración propia.

Otro espacio que es recordado y resignificado desde el mismo proceso es el que se encuentra dentro de la Fábrica de Hilados, tejidos y estampados de Metepec, en la siguiente imagen observamos como los ferroaficionados socializan y determinan el espacio específico de los talleres, ahora desaparecidos y la evidencia que encuentran de manera específica en la siguiente imagen.

Imagen 18

Los Ferroaficionados socializan en Facebook live el sitio de talleres y del tendido de vía del FC-SRyA dentro de la Fábrica de hilados, tejidos y estampados de Metepec, S.A. dentro de la Fábrica de hilados, tejidos y estampados de Metepec, S.A.



Nota: Ferroaficionados de México División Puebla, en el marco superior derecho, de izquierda a derecha Emmanuel Ávila, Emmanuel de la Vega y Carlos González. Fuente: Facebook (2021). [Fotografía]. Arqueólogos ferroviarios. Véase:

[https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch\\_permalink&v=2761619](https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch_permalink&v=2761619) .

Las dos construcciones corresponden a los talleres de locomotoras y equipo rodante, se observa también una locomotora.

Curva del recorrido del tendido de vía. En fotografía inferior puede apreciarse su trazado en la geografía contemporánea, la calle lleva el nombre Ex vía del Ferrocarril.

Se aprecian dos furgones que indican una de las áreas de carga y descarga.

Al ubicar desde la memoria colectiva el lugar preciso del antiguo tendido de vía, los ferroaficionados hacen uso también de los postulados de Maurice Halbwachs sobre las huellas de la memoria colectiva en los espacios físicos, en este caso los nombres de calles y avenidas que refieren al antiguo paso del ferrocarril demuestran que las costumbres modernas se basan en capas antiguas que afloran en los espacios, los objetos y los habitantes. La mentalidad y el aspecto de un lugar en el presente alude al pasado, desde lo planteado, al pasado ferroviario.

Siguiendo la ruta del tendido de vía los ferroaficionados indican de manera clara los terraplenes que salen de Metepec y recorren campos de cultivo llegando hasta Puente del Charro, uno de los más conocidos a nivel popular de la Sección Atlixco.

Imagen 19

*Los Ferroaficionados socializan en Facebook live el sitio de talleres y del tendido de vía del FC-SRyA dentro de la Fábrica de hilados, tejidos y estampados de Metepec, S.A.*



Nota: MEDIATECA-INAH. (1900). [F.C. San Rafael y Atlixco, puente de Metepec, Méx]. Fototeca Nacional. Véase: [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3A401252](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A401252).

Imagen 20

*Vista actualizada del Puente del Charro*



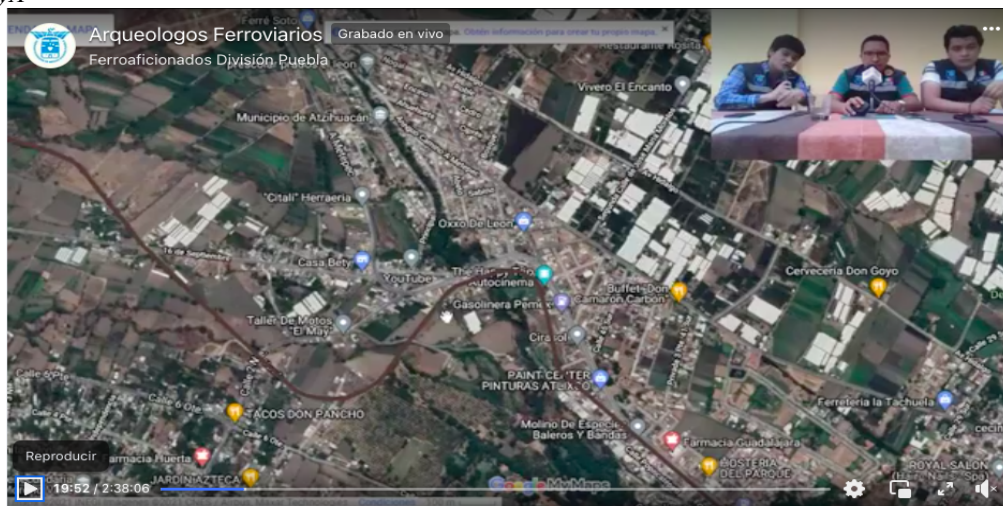
Nota: fuente, cortesía del Ferroaficionado Carlos González Torres.

Es necesario aclarar que la estructura de la vía fuera de lo que conocemos como sitios de la memoria son también rememorados con claridad, en general porque aunque el tendido de vía que en términos de infraestructura ya no existe en muchos sitios de la ruta, sí se conserva el desnivel del terraplén, los ferroaficionados distinguen su dirección tanto en terreno como desde fotografías aéreas de Google Maps a través de terrenos de cultivo, sobre carreteras o en áreas

urbanizadas, esto sucede desde el Puente del Charro hasta Guadalupe Huexocucapan, un tramo interesante pues comentan que en este punto existió un transporte de carretas de rueditas tirados por mulitas que suplieron la interrupción del paso del tren cuando dejó de dar servicio en este tramo, de esta manera se transportaba la madera hacia la fábrica de hilados, tejidos y estampados de Metepec cuando el tren dejaba de funcionar, esto aproximadamente en 1917 debido a los ataques que sufrió el ferrocarril por grupos armados Zapatistas.

Imagen 21

*En esquina superior derecha los Ferroaficionados socializan desde su página oficial el terraplén del tendido de vía del FC-SRyA*

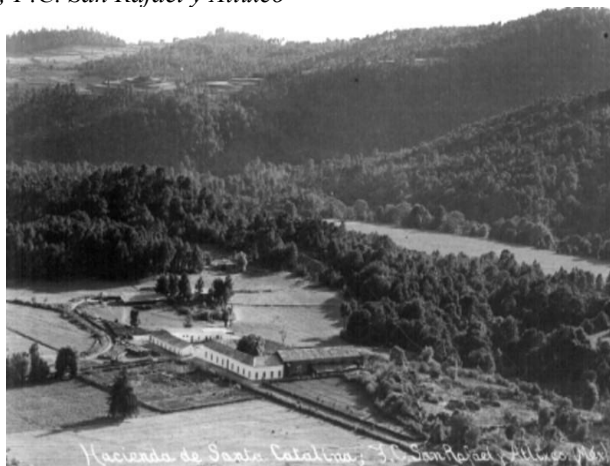


Nota: Ferroaficionados de México División Puebla, en el marco superior derecho, de izquierda a derecha Emmanuel Ávila, Emmanuel de la Vega y Carlos González. Fuente: Fuente: Facebook. (2021). [Fotografía de video]. Véase: [https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch\\_permalink&v=2761619](https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch_permalink&v=2761619).

El terraplén sigue por zonas de sembradíos que tienen bien identificados hasta Tochimilco, en el que distinguen uno de los primeros puentes registrados por el ingeniero Harmut Schneider quien a partir de la investigación del terraplén de esta comunidad es considerado por ellos el primer investigador ciudadano de este ferrocarril. Este tramo de vía Angosta seguía por Yancuitlapan y llegaba hasta Santa Catalina Cuilotepec en donde encuentran la Y además del árbol de cambio del cual ya hemos hablado.

Imagen 22

*Hacienda de Santa Catalina; F.C. San Rafael y Atlixco*



Nota: MEDiateca-INAH. (1920). [Hacienda de Santa Catalina; F.C. San Rafael y Atlixco]. Fototeca Nacional. Véase: [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/ob](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/ob).

Resulta interesante el comentario de los ferrocarrilistas a partir de esta imagen pues aseguran que la fotografía está tomada desde lo que se podría denominar como la estación de Santa Catalina Cuilotepec, ellos logran ocupar el lugar del fotógrafo y ubicar todo el entorno, es decir, reconocen el paisaje dentro de la fotografía histórica a partir de su reconocimiento corporal y con ello cultural, a partir de esta posición explican que era el lugar donde se “traslapaba” la madera desde el ferrocarril de vía angosta hacia el Ferrocarril Forestal, es decir el paso de furgones a autoarmones que son vagones de formato más pequeño, que la llevaría hacia la papelera de San Rafael. Esto demuestra de manera clara la vivencia del paisaje que es capaz de dar un lugar como observador en primer plano desde la fotografía en la que apreciamos un proceso de apropiación del espacio y del tiempo, si se recuerda la pregunta ¿cómo hablamos de un tiempo común? Observemos que, en este caso, el tiempo común que brinda este ferrocarril, se construye a través de la “vivencia” del paisaje patrimonial, es en este sentido que los ferrocarrilistas logran posicionarse en el espacio de quien ha tomado esta fotografía y a través de ella viven el paisaje y entienden la infraestructura ferroviaria en acción de manera clara.

En este caso ya que la madera de los bosques del volcán Popocatepetl bajaba de la serranía desde una vía Decauville, los ferrocarrilistas documentan el hecho desde la fotografía histórica y contemporánea a partir de la misma dan evidencia que demuestra la existencia de túneles, estaciones y alcantarillas que permanecieron por mucho tiempo escondidos dentro de esta compleja geografía.

El por qué no existe información clara sobre el tramos de vía Decauville es muy claro desde su explicación, la cual recurre a los relatos de finales del siglo XIX que contextualizan el ideario del uso de este tipo de vías y tiene que ver con su sentido de portabilidad, de ahí también el nombre de vía de juguete, esto permitía que se utilizara dentro de la industria sin ser necesario su registro ante Ferrocarriles Nacionales de México, así que es evidente por qué existen pocos documentos sobre esta vía (los que existen son dados por las inspecciones de Nacionales de México y hemos dado cuenta de ellos en el apartado histórico de esta investigación). Su pérdida temprana depende también de lo sencillo que resulta su robo por el tamaño y esto también lo expone al deterioro material de manera evidente. Comentan que la vía Decauville fue quemada en 1915 por grupos armados zapatistas. Tienen además claro que algunos de los puentes que se encuentran en este tramo son de formato Decauville y otros de vía angosta porque hubo obra civil que preparaba el ensanchamiento de esta línea, esta es la zona en las que realizaron excursiones que se han socializado en sus canales de YouTube.

Imagen 23

*Ferroaficionados socializan la expedición hacia la ruta del FC-SRyA en sección Atlixco y del Ferrocarril Forestal. Ferroaficionados de México División Puebla en Túnel Número 1. En el centro de la imagen el ingeniero Harmut Schneider*



Nota: Ferroaficionados de México División Puebla, en el marco superior derecho, de izquierda a derecha Emmanuel Ávila, Emmanuel de la Vega y Carlos González. Fuente: Facebook. (2021). [Fotografía de video]. Véase: [https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch\\_permalink&v=2761619](https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch_permalink&v=2761619).

Sobre los puentes, alcantarillas, tendido de vía y estaciones dentro de las serranías del volcán y que pertenecen al formato de vía Decauville, aclaran que estas zonas no están abandonadas pues han comprobado que estos caminos y sus huellas se creen en el olvido, pero en realidad se conocen dentro de las comunidades como “la carretera” y es lugar de paso para leñadores, pastores y gente que tiene campos de cultivo en estas zonas. Las dos estaciones que consideran de gran importancia son La Laja y El Astillero que fundamentan desde la fotografía histórica.

Imagen 24  
*Campamento La Laja*



Nota: MEDIATECA-INAH. (1905). [Campamento de la Laja, burros cargando vigas]. Fototeca Nacional. Véase: [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3A369289](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A369289).

Imagen 25  
*Estación El Astillero*



Nota: MEDIATECA-INAH. (1920). [Estación del astillero en la falda del Popocatepetl]. Fototeca Nacional. Véase: [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3A369280](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A369280)

La vía Decauville termina en Apapasco, a partir de este punto reconocen el inicio del tendido de vía en formato de vía angosta conocido como la Sección México, es importante comentar que dentro de sus fuentes históricas para asegurar tal hecho son los acervos del AGN y del archivo histórico del museo industrial de Metepec las fuentes más importantes que refieren a esta ruta.

En esta destaca la labor de Emmanuel Ávila quien ha realizado el primer mapa exhaustivo sobre la georreferenciación de la ruta en esta sección y a través de ella reconocen las huellas de la memoria que le dan sentido, como el nombre de avenidas y calles que refieren al ferrocarril, estas huellas han sido referenciadas desde el coleccionismo de horarios y listas de precios de boletos que les permiten determinar el recorrido y las diferentes paradas que constituyen pequeñas, medianas y grandes estaciones de carga y/o de pasajeros.

En este sentido el coleccionismo de listas de precios de boletos cobra un sentido complejo que se vincula con los itinerarios territoriales, pero también culturales de la resignificación que realizan y logra imponerse al paso del tiempo y a la transformación de los espacios, incluso a la desaparición de las huellas materiales de la Sección México.

Imagen 26

*Itinerarios del FC-SRyA Sección México. Lista de precios servicio de pasajeros de segunda clase de FC-SRyA*

MEXICO									
DE MÉXICO A	Kilome- tros	Precios de pasajes conforme a tarifa		Precios de pasajes con 25 Pz de recargo		Cantidad « que deben devolver los Agentes		Exceso de equi- paje por cada 100 kilos.	Costos para Clas. de Traspo. Máximo 10 personas
		1a.	2a.	1a.	2a.	1a.	2a.		
México . . . . .	0								
(-) La Purísima . . . . .	13	\$ 0 40	\$ 0 20	\$ 0 50	\$ 0 25	\$ 0 06	\$ 0 05	\$ 0 25	\$ 0 30
(-) Santa Cruz . . . . .	15	0 45	0 25	0 56	0 31	0 07	0 04	0 25	0 30
Zapotitlán . . . . .	19	0 60	0 30	0 75	0 38	0 09	0 05	0 25	0 40
Tlalhuac . . . . .	25	0 75	0 40	0 94	0 50	0 12	0 06	0 30	0 55
Xico . . . . .	32	1 00	0 50	1 25	0 63	0 16	0 08	0 38	0 70
Chalco . . . . .	38	1 09	0 54	1 36	0 68	0 19	0 09	0 46	0 75
La Compañía . . . . .	42	1 10	0 55	1 38	0 69	0 21	0 10	0 50	0 75
Miraflores . . . . .	48	1 30	0 65	1 63	0 81	0 24	0 12	0 58	0 90
Tlalmanalco . . . . .	55	1 50	0 75	1 88	0 94	0 27	0 14	0 66	1 05
Zavaleta . . . . .	58	1 60	0 80	2 00	1 00	0 29	0 14	0 70	1 10
Amecameca . . . . .	66	1 80	0 90	2 25	1 13	0 33	0 16	0 79	1 25
Atlautla . . . . .	81	2 14	1 09	2 68	1 36	0 40	0 20	0 87	1 50
.....									
Ozumba . . . . .	84	2 15	1 10	2 69	1 38	0 42	0 21	1 01	1 50
.....									
Apapasco . . . . .	1 10	3 05	1 55	3 81	1 94	0 55	0 27	1 32	2 15

(-) No hay Agente.

Nota: Archivo histórico del Museo Industrial de Metepec BUAP. Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles.

A partir de estos aclaran los puntos importantes de este recorrido, el primero es que Ecatzingo no aparece en el listado a pesar del conocimiento de la existencia de este ramal que recorría Ozumba a Ecatzingo, otro punto importante es Ozumba donde se encontraba el servicio de autovías que conectaba hasta la ciudad de México.

El kilómetro 0 inicia en la estación ubicada entre Clavijero y Chimalpopoca, cuentan con acervo fotográfico sobre el Ferrocarril Xico y San Rafael y también sobre el FC-SRyA, distinguen de manera clara el recorrido del tendido de vía y reconocen las huellas que ha dejado en el entorno dando forma al cruce y dirección de calles y avenidas que aprovecharon el terraplén del ferrocarril y los nombres que rememoran su paso. Los lugares importantes que distinguen en esta sección es la estación en la Ciudad de México y sus talleres, Coyuya porque era el lugar de intercambio con el Ferrocarril de Río Frio y el Ferrocarril Interoceánico a través del Ferrocarril de Cintura, llamado así, porque recorría toda la ciudad de México de norte a sur para intercambio de materiales entre las industrias, lo que llegaba a la ciudad desde el Ferrocarril El Mexicano y el Ferrocarril Interoceánico era conectado en diferentes puntos a través de este ferrocarril) era llamado ferrocarril de cintura porque parecía darle vuelta a la ciudad de México conectando todas las estaciones.

Imagen 27

*Esquina de calle del Ferrocarril de cintura, frente a ella se aprecia el tendido de vía*



MEDIATECA-INAH. (1915). [Casa de dos pisos en la esquina de la calle Ferrocarril de Cintura, fachada. CDMX]. Fototeca Nacional. Véase: [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3).

El siguiente punto de importancia es Zavaleta porque en este se desvía un ramal hacia la Fabrica papelera de San Rafael, después el recorrido sigue hacia Amecameca, ahí se daba el intercambio con el Interoceánico y el FC-SRyA a través de una conexión que estaba hacia el norte de la estación, esta atravesaba la harinera de Amecameca hasta llegar a la estación del mismo lugar

pero del Ferrocarril Interoceánico, casi terminando el tramo en dirección Ciudad de México hacia Atlixco es Ozumba donde se daba un intercambio entre el FC-SRyA y el Ferrocarril Interoceánico, en este punto tienen registrado el final del recorrido de los autovías del FC-SRyA que conectaban con la CDMX, finalizando la vía angosta en el campamento de Apapasco.

Debemos aclarar que este último punto representa el cierre de un recorrido que en realidad nunca termina, los alcances en la memoria superan en gran medida a lo georreferenciado o caminado, la memoria ferroaficionada sobre la ruta es en realidad más grande pues implica toda la ruta, es además una memoria compartida tanto en los terrenos físicos como virtuales y se enriquece día con día, asegurando que el recuerdo es, visiblemente, más poderoso que el olvido.

## **CAPÍTULO 6. Ferrocarril Forestal. Investigadores Ciudadanos del” Tramo perdido” en Tetela del Volcán y Ecatzingo**

Hemos mencionado el trabajo con el segundo grupo focal aludiendo a la investigación ciudadana, resulta de gran interés observar cómo algunos ciudadanos han decidido resignificar su origen campesino y su pasado ligado a este ferrocarril, en este capítulo conoceremos el trabajo de Elvis y Héctor Martínez Pérez, hermanos que comparten historia e interés por el rescate de su historia y su entorno, junto a ellos camina una comunidad que se conforma por su familia, vecinos y amigos, quienes soportan, apoyan y socializan el tramo del antiguo Ferrocarril Forestal. El tramo que como hemos mencionado, consta de un tendido de vía Decauville y varios tramos de ensanchamiento a vía angosta que no fueron concluídos, es un espacio de difícil acceso por su cercanía con el cráter del Volcán Popocatepetl, de ahí su casi nula investigación académica. El tramo era conocido por ferroadicionados e investigadores del tema como el Tramo Perdido, las comunidades de Tetela del Volcán y Ecatzingo de Hidalgo (lugares que recorre) tenían casi olvidado su recuerdo y naturalizado el paso por sus terraplenes, puentes y bóvedas, es este el espacio en el que el interés y la investigación de Héctor y Elvis detona en los procesos de resignificación y patrimonialización comunitaria a lo que a continuación referiremos.

“Accesoriamente a nuestras profesiones, de origen, nosotros somos campesinos. Mi vida en la infancia estaba enfocada en el trabajo y ahí es donde está involucrado el FC-SRyA porque yo acompañaba a mi padre en la búsqueda de ocote<sup>56</sup>. Incluso en alguna ocasión, yo traía los animales del campo y veníamos sobre la vía y mis animalitos traían una rastra, que eran unos troncos que venían arrastrando y esa madera desprendió un clavo rielero del suelo, recogí el clavo -yo tenía alrededor de 12 años- y me lo traje a la casa y yo venía pensando en todo el camino, ¿cómo es que este fierro llegó hasta aquí?, después mi papá me explicó que eso era del ferrocarril y ese clavo hasta el día de hoy, lo tengo”. (Martínez, H. Comunicación personal, 18 de febrero 2022).

El tramo del Ferrocarril Forestal comprende un tendido de vía en formato Decauville propiedad de la Compañía Papelera de San Rafael que iniciaba en las Barrancas de Apapasco para recorrer las serranías de la región sur de las faldas del Volcán Popocatepetl hasta Santa Catalina Cuilotepec, este territorio comprende franjas de diferentes Estados:

---

<sup>56</sup> Héctor aclara que el ocote es una raja o grupo de astillas que se sacan de los árboles, estas se desprenden golpeando el árbol con las hachas y esas rajadas se venden en los mercados, se utilizan para prender fuego o carbón.

- La CDMX desde donde se encuentra la estación e inicia la ruta.
- El Estado de México ya que el tendido de vía pasa por Atlautla, San Juan Tehuixtitlan, San Rafael y Ecatzingo.
- El Estado de Morelos por el Pasaje La Tranca de Fierro, Estocuapa, Tetela y Hueyapan.
- El Estado de Puebla por su paso por Tochimilco, Guadalupe Cuilotepec, La Magdalena Yancuitlalpan, Santa Catalina Cuilotepec, Metepec y la ciudad de Atlixco.

Mapa 14

*Superposición no georreferenciada de mapas. A la izquierda Sección Atlixco, en el centro ubicación aproximada del Ferrocarril Forestal, en extremo inferior derecho se observa la Sección Atlixco*



Nota: Mapa base Google Maps, puede observarse el espacio en el asentamiento del Ferrocarril Forestal, en cuadrante superior izquierdo la Ciudad de México y en cuadrante inferior derecho la ciudad de Atlixco. Superposición de plano Mapa del tramo del Ferrocarril San Rafael y Atlixco tramo Ecatzingo-Santa Catarina Cuilotepec. Fuente: Mapa base creado en Google Maps de elaboración propia. Sobre el mismo mapa histórico Mapoteca Manuel Orozco y Berra. (1928). [Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, trazo Ecatzingo-Sta. Catalina]. Ferrocarril de San Rafael y Atlixco.

Debe observarse el trazado de la línea del tendido de vía desde la complejidad histórica planteada en el capítulo histórico, esta complicación refiere a los diferentes trazados de ensanchamiento de vía que, como ya explicamos, responde a diferentes momentos económicos, políticos y de apropiación de la empresa sobre el territorio, aunado al contexto político y a la propia

irrupción de los movimientos armados de la Revolución Mexicana, es por ello que encontramos trazos diferentes en su construcción, entre ellas:

- 1.- El tendido de vía Decauville que es el que mencionamos desde las Barrancas de Apapasco que se conocía como el Tren Forestal,
- 2.- El primer proyecto del tramo de ensanchamiento de vía Decauville a formato de vía angosta al que se compromete la Compañía del FC-SRyA en 1901 en la parte alta de la serranía, la cual, según informe de FF CC NAC DE MEX a la SCOP tenía que ser entregada en 1913 pero que detuvo sus labores<sup>57</sup> debido a crisis económicas y ataques de grupos armados en la Revolución Mexicana.
- 3.- El segundo proyecto propuesto para la parte baja de la serranía que tomaría parte del tendido de vía Decauville para ensanchar la vía<sup>58</sup>.

Ambos proyectos de ensanchamiento se trabajaron de manera incompleta, su abandono se debió, de manera general a problemas económicos de la empresa, a las dificultades técnicas que imponía la geografía para su construcción y mantenimiento y al ataque directo que sufrió durante la Revolución Mexicana. Por otro lado, la vía Decauville era de propiedad particular, tanto la infraestructura como los terrenos que ocupaba es por ello que no existen informes precisos sobre su funcionamiento en la SCOP de parte de Ferrocarriles Nacionales de México ya que estaban exentos de la verificación federal<sup>59</sup>.

---

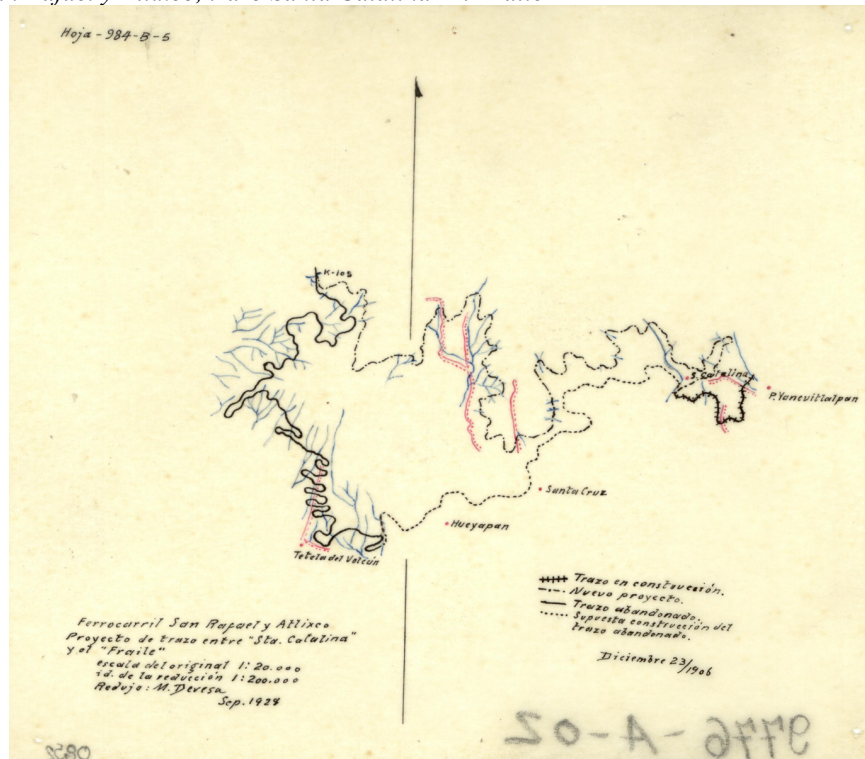
<sup>57</sup> AGN, Ferrocarril de San Rafael y Atlixco Visita de inspección de carácter general, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. Salón 4, Caja 1, Expediente 3, Anaquel 2, Legajo 1. En el informe aclara que la Compañía del FC-SRyA alegó que no pudo terminar el primer tramo Santa Catalina-Apapasco alegando problemas por los trastornos internos del país, la guerra europea y el ataque por grupos armados de la Revolución Zapatista.

<sup>58</sup> Ibidem. El mismo informe citado aclara que este tramo desecharía el antiguo proyecto para retomar el antiguo trazo del Ferrocarril Forestal.

<sup>59</sup> AGN, Planos del trazo El Fraile a Santa Catarina (para su aprobación), Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. Salón 4, Caja 5, Expediente 3, Anaquel 11, Legajo 1. El informe aclara una vía Decauville desde el Fraile hasta Santa Catarina.

Mapa 15

Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, trazo Santa Catalina- El Fraile



Nota: Fuente: Mapoteca "Manuel Orozco y Berra". (1924). Serie: parciales de la República Mexicana.

Todo lo anterior quedó asentado dentro del territorio, dejando a su paso puentes, estaciones, alcantarillas, terraplenes, muros y sobre todo la memoria de su paso y la añoranza que resguardan muchos ciudadanos que viven cerca de estas huellas materiales que representan una historia que lucha entre el recuerdo y el olvido.

“El tramo que nosotros hemos investigado es el que hemos denominado como El tramo perdido porque realmente es desconocido por su ubicación en la alta montaña, me refiero a los bosques y parajes que ya están a uno o dos kilómetros de los arenales del Volcán Popocatepetl, esas zonas solo las recorren los pastores que tienen cabezas de ganado para que en los tiempos de estiaje donde hay carencia de alimento para estas bestias de carga sus animales se alimenten, ellos son los que recorren y reconocen estos parajes o porque por ahí se recogen los hongos comestibles más grandes, para llegar a estos lugares el acceso es solo a pie así que son desconocidos para las comunidades de la región volcane. Otros que lo recuerdan son las personas ya muy grandes es por eso que nosotros buscamos la verdad histórica”. (Martínez, E. Comunicación personal, 18 de febrero 2022).

Resulta de interés aclarar que al buscar información sobre este tramo en entrevistas en campo y en las aldeas digitales dedicadas al tema, sobresalieron los términos “El tramo perdido” y el “Tramo olvidado”, que eran los nombres que se utilizaban para ubicarlo, paradójico título de

uno de los espacios con mayor resueno social y que es planteado como el verdadero enigma que funciona como el marco social de la memoria, aquellos espacios “olvidados” son en realidad los más rememorados y la búsqueda de las huellas de su paso se han convertido en un destino en sí mismo, en un verdadero itinerario cultural, un evento que constituye un factor de identidad común tanto para ferroaficionados como para miembros de las comunidades cercanas que al apropiarse de esta búsqueda, fundamentan su identidad en este pasado común, y esta forma de habitar el espacio ha generado un proceso de revaloración contemporáneo de una ruta histórica, desde la acción ciudadana.

### **6.1. Conservación de la Memoria contra el deterioro material, las comunidades que desafían al olvido**

“Nosotros nacimos cerca de la estación del Ferrocarril y (...), por historia somos campesinos, mi padre me enseñó los parajes de la alta montaña y al concurrir a esos parajes (...) mi padre siempre me comentó que este ferrocarril llegaba hasta Apapasco antes de la Revolución Mexicana”. (Martínez, H. Comunicación personal, 26 de febrero 2022).

El tramo del Ferrocarril Forestal es uno de los más deteriorados, menos claros en la investigación de fuentes primarias, sin embargo es uno de los más recorridos, rememorados, investigados y socializados en redes sociales y actualmente es uno de los más ricos en resignificación social y comunitaria por ferroaficionados, cronistas e investigadores ciudadanos quienes gustan de conversar y compartir crónicas, expediciones, excursiones y caminatas sobre la alta y baja serranía de la región sur de las faldas del volcán Popocatepetl, estas visitas forman parte de las prácticas culturales que definen la búsqueda de este pasado común, aunque las características del terreno que recorre esta región boscosa y que está conformada por barrancas, pasos a desnivel, cruce de arroyos y su lejanía de las comunidades hacen de su recorrido una verdadera proeza.

Es imposible por ello dar cuenta de una ruta lineal, pero sí que logramos desde la mirada crítica presentar la complejidad de los fenómenos y elementos que recorren este tramo de la unidad del paisaje patrimonial y que se construyó a lo largo de esta investigación de manera activa tanto con los ferroaficionados de la División Puebla, como con diferentes grupos ciudadanos ubicados en Ecatzingo y Tetela del Volcán.

Si bien esta zona es una de las que fueron abandonadas de manera temprana, como hemos mencionado en el apartado histórico, el conocimiento de su existencia y el recuerdo del paso del ferrocarril permanece en la memoria colectiva, es importante mencionar que los terraplenes se

siguen utilizando como caminos por campesinos y pastores que se mantienen en estas zonas la mayor parte del año realizando actividades de subsistencia mayormente como la recolección de hongos comestibles.

Otro grupo importante de buenos conocedores de las huellas materiales y la naturaleza transformada por el paso del ferrocarril son los corredores, es digno de mencionar que comunidades como Tochimilco, Ecatzingo, Tetela del Volcán, Tecomaxusco entre otras, mantienen en alta estima la práctica de caminatas, carreras, Trail en alta montaña, cuentan además con deportistas en estos rubros que son campeones nacionales e internacionales y suelen organizar carreras de ruta entre la serranía en la zona de los túneles que forman parte del FC-SRyA y se organizan en asociaciones civiles y clubes comunitarios, algunas de estas actividades pueden encontrarse en redes sociales.

Imagen 28

*Carrera en Ecatzingo de Hidalgo, en el fondo de lado izquierdo se observa parte de la Estación*



Nota: Video del ascenso a la Estación, carrera Campo travesía 13km, Femenil y Varonil. Tramo de la antigua vía de ferrocarril San Rafael/Atlixco por el Charro, en el primer punto de abastecimiento. Lugar Ecatzingo de Hidalgo. Fuente: Facebook. (2022). [Fotografía de video]. Los rudos de Ecatzingo Ecatl. <https://www.facebook.com/100004140848151/videos/471947591009204/?id&orvanity=878993932464654>.

Imagen 29

*Llegada de equipos ciclistas Demolition Boys y Senderistas del viento al recorrido de la ruta del FC-SRyA*



Nota: Facebook. (2023). Lockie Martínez. [Fotografía de video]. Véase: <https://www.facebook.com/100004140848151/videos/471947591009204/?idovravity=878993932464654>.

Es necesario aclarar que la revelación de este tramo, a diferencia de la Sección México y la Sección Atlixco, por las características que ya hemos comentado, sólo puede encontrarse a través del conocimiento especializado del terreno que tienen los miembros de las comunidades cercanas, son ellos quienes ubican de manera precisa las veredas, los parajes y los caminos que llevan hacia las tajeas, los puentes y terraplenes. Son también ellos quienes conocen las historias campesinas sobre el recuerdo no solo del paso del ferrocarril, sino de las historias de aquellos, que en los tiempos de vida activa de este complejo empresarial y ferroviario decidieron ir a trabajar a las dos estaciones de corte y carga de leña que fueron los campamentos de los astilleros de la Laja y el de Apapasco, en donde se crearon pequeñas poblaciones compuestas por campesinos y sus familias que migraron para trabajar y que desaparecieron junto al cese del paso del ferrocarril.

Héctor y Elvis Martínez comentan sobre el tema que La Fábrica de Papel de San Rafael se adueñó de toda la zona sur del volcán Popocatepetl así como la Hacienda de Cuilotepec en Puebla era propiedad de la Papelera de San Rafael, en ella se encontraban La Estación de la Laja y la de Apapasco, por eso han decidido llamarlo “Complejo de explotación forestal de Apapasco”,

explicando con esto que eran verdaderos pueblos dedicados a la explotación y se sabe porque ellos se surtían de productos para vivir en pueblos como Ecatzingo, los decanos de la comunidad cuentan sobre ellos, por ejemplo aseguran que como estos campamentos no contaban con servicios fúnebres ya que no tenían panteón, se trasladaban a Ecatzingo para enterrar a sus muertos, los campesinos cuentan de estos eventos que percibían por el aviso de los cohetes que se compraban y prendían en estos eventos y que así se convertían en prácticas culturales que se ha transmitido hacia ellos.

Imagen 30

*De izquierda a derecha Héctor Martínez Pérez y Elvis Martínez Pérez en la planicie que funcionó como el antiguo astillero La Laja*



Lugar: fuente, cortesía de Elvis Martínez Pérez.

Héctor comenta que en Apapasco y en La Laja se almacenaba toda la madera que se cortaba en los bosques y esto requería de trabajadores para cortar y acarrear, incluso para el

mantenimiento de la vía Decauville y para la construcción de túneles, alcantarillas y puentes de madera, de la misma manera se requería del trabajo femenino para cuestiones de higiene y comida, había también capataces y administradores, mucha mano de obra, esto los conformó en pueblos, era el lugar donde se cargaba hacia el ferrocarril de vía angosta y esto atrajo a campesinos y a sus familias con ellos para realizar las labores que se requerían.

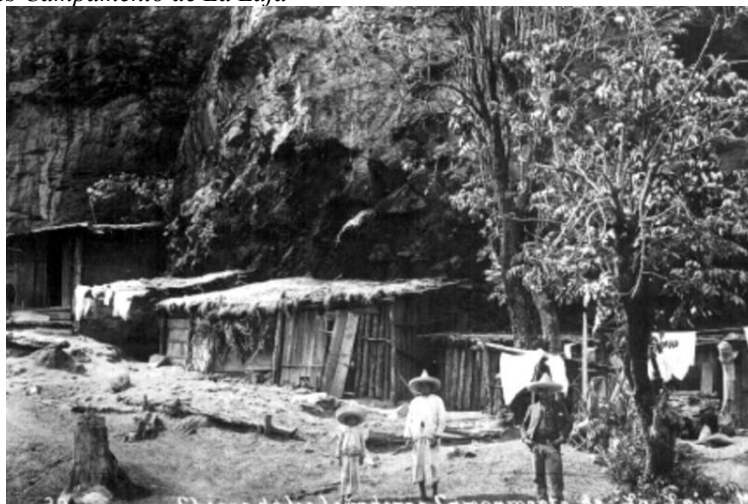
“Hombres y mujeres que llegaron desde Hueyapan, Tetela del Volcán, Ocoaxtepec, Tecomaxusco, toda esa gente subía a esos lugares a trabajar, lugares que cuando se retiró el ferrocarril quedaron en el olvido”. (Martínez, E. Comunicación personal, 18 de febrero 2022).

Estos lugares fueron asentamientos, pequeños pueblos, por eso Elvis y Héctor las llaman complejos de explotación forestal, un término que refiere a la complejidad social y económica de la que no se ha hablado, esta es una parte de la historia que no ha sido contada. Es claro que este tipo de datos no aparecen en los archivos y solo se pueden rescatar en campo o en las crónicas compartidas en redes desde la historia oral.

“Este es un tema de gran importancia, para nosotros, nuestra investigación sobre ellos es para darle voz a aquellos campesinos que llegaron a trabajar en estos lugares y que la historia los ha olvidado”. (Martínez, E. Comunicación personal, 18 de febrero 2022).

Imagen 31

*Chozas de los leñadores Campamento de La Laja*



Nota: MEDiateca-INAH. (1920). [Chozas de los leñadores Campamento de La Laja]. Fototeca Nacional. Véase: [https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\\_74/islandora/object/fotografia%3A36927](https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A36927)

## **6.2. El Paisaje Patrimonial como Detonador de Procesos de Ciudadanización. La Resistencia del “Tramo Olvidado” desde la Revaloración de Los Lugares de la Memoria**

Para presentar el paisaje patrimonial de este tramo es necesario aclarar que existe un espacio de acción ciudadana que nos parece importante en el proceso de resignificación de estos sitios y que refiere a los investigadores ciudadanos. Para demostrar tal hecho observaremos el impacto del paso del ferrocarril y de su recuerdo a través del trabajo de los hermanos Elvis y Héctor Martínez Pérez, aclarando que también enriqueceremos este recorrido con información brindada por deportistas corredores de Ecatzingo que pudimos entrevistar en los recorridos de la ruta.

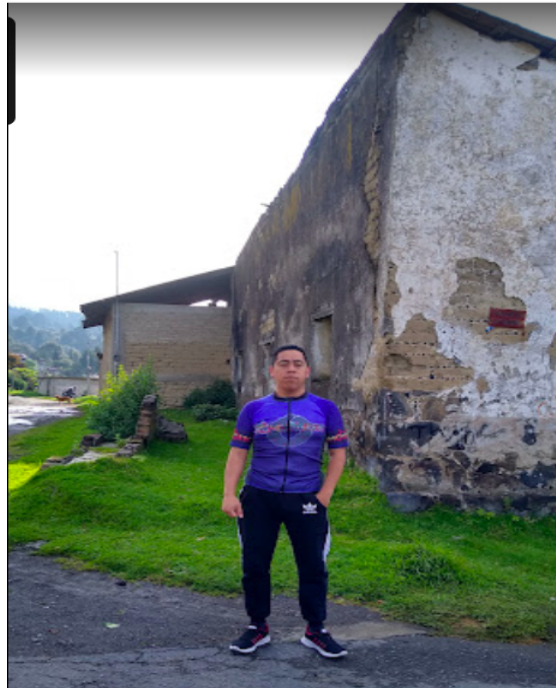
El acercamiento con los investigadores ciudadanos originarios de Ecatzingo se dio a partir de su ubicación en los recorridos 2.0 de este tramo en YouTube desde su canal Éxodo 21 que después se convertiría en la página Ferrocarril San Rafael y Atlixco El tramo Olvidado (Martínez, 2020), después de una plática sobre esta propuesta de investigación dieron pronta respuesta y se realizaron entrevistas y talleres que incluyeron temas como el registro de bienes patrimoniales, la identificación territorial del entorno cultural y natural y la propuesta del concepto de paisaje patrimonial, a partir del cual facilitamos información técnica sobre el registro en fichas de inventario de bienes muebles y de bienes inmuebles con el fin de contribuir en la ya larga labor que realizaban sobre el registro de la ruta.

Elvis Martínez Pérez y Héctor Raymundo Martínez Pérez, el primero licenciado en educación de 35 años y el segundo dedicado al derecho penal tanto en licenciatura como en maestría de 46 años, ambos nacen y desarrollan su vida en Ecatzingo. El punto más cercano del Ferrocarril San Rafael y Atlixco con su vida cotidiana es la antigua estación del FC-SRyA en Ecatzingo pues la casa de su infancia se encuentra a 3 cuadras de esta, así que su niñez estuvo llena de historias sobre el paso de este ferrocarril.

“Este proyecto Realmente siempre estuvo presente desde que fuimos niños, en nuestra vida”. (Martínez, E. Comunicación personal, 2 de febrero del 2022).

Imagen 32

*Héctor Martínez Pérez de fondo Estación de Ecatzingo*



Nota: fuente, cortesía de Elvis Martínez Pérez.

Uno de los puntos más importantes que identifican en este tramo, esta es la antigua estación Xolaltenco que es la estación de Ecatzingo en la que reconocen el cambio territorial que la ha poblado de viviendas en poco tiempo ya que en su niñez se encontraban dentro del bosque. Elvis Martínez forma parte de la comunidad de corredores de Ecatzingo y dentro de esta práctica se suelen recorrer los caminos que se enfilan hacia la alta montaña, es en esta práctica que reconocen como puntos de ubicación los sitios de ferrocarril y este acercamiento le permitió iniciar en un proyecto más ambicioso que requería del apoyo de su hermano y de su comunidad.

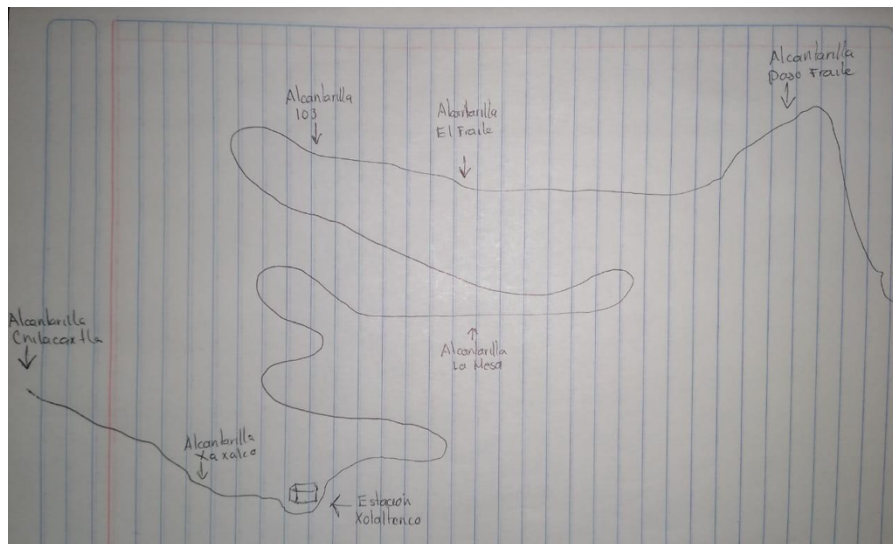
Así iniciaron en la investigación que implicaba el registro y la socialización de los indicios del ferrocarril dentro de los bosques de la serranía, incluyendo algunas experiencias contadas por vecinos campesinos y pastores. A partir de ello se georreferenciaron los sitios que reconocen como importantes, pero sobre todo desataron una serie de procesos de resignificación importantes mediante la observación y participación de la comunidad.

Ante la complejidad del territorio que recorrió el Ferrocarril Forestal y la pérdida material de sus restos encontramos la socialización de los sitios, historias y crónicas que lo recuerdan, para

los hermanos Martínez su localización dentro de los bosques es clara, hemos realizado con ellos el ejercicio de rememoración del entorno a través del dibujo y logran plasmar de manera clara los sitios puntuales dentro del bosque que se encuentran dentro de Ecatzingo.

Imagen 33

*Croquis ejercicio de cartografía social resultado del taller de Conservación del Paisaje Patrimonial de una ruta cultural Ferroviaria*

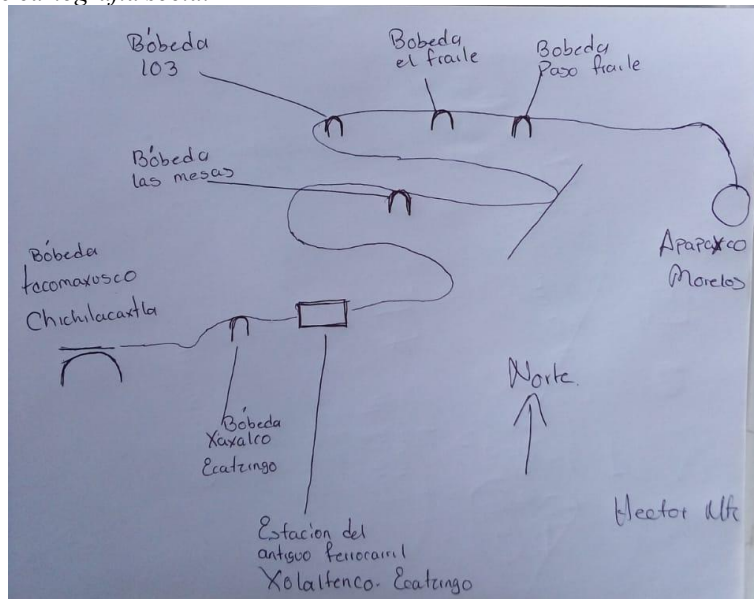


Nota: Croquis resultado del taller de Conservación del Paisaje Patrimonial de una ruta cultural Ferroviaria. Cortesía Elvis Martínez Pérez.

De izquierda a derecha el recorrido inicia en la población de Tecomaxusco en el monte de Chichilacaxtla también conocido como Chilacaxtla esta es una de las bóvedas más grandes que reconocen, pero la ruta tiene otros lugares que consideran importantes y que confirman como parte de este paisaje patrimonial.

Imagen 34

*Croquis en ejercicio de cartografía social*



Nota: Croquis resultado del taller de Conservación del Paisaje Patrimonial de una ruta cultural Ferroviaria. Cortesía Héctor Martínez Pérez.

Este segundo croquis de izquierda a derecha inicia en Chichilacaxtla que es una de las edificaciones más grandes en dimensiones, le sigue Xaxalco que esta más o menos a 1 km, otra en el lugar que se conoce en las comunidades aledañas como El 103, le sigue otra bóveda que se llama El Paso Fraile (qué es la más grande de Ecatzingo después de Chichilacaxtla), Héctor comenta que las fotos que ellos han compartido en internet son las primeras socializadas actualmente, observamos como punto final Apapasco que ya es parte de Ocuituco Morelos.

Imagen 35

*Bóveda de Chilacaxtla*



Nota: Bóveda de Chilacaxtla en Tecomaxusco Estado de México. Fuente: Google Maps Cortesía de Héctor y Elvis Martínez Véase:

<https://www.google.com.mx/maps/place/B%C3%B3veda+de+Chilacaxtla/@18.9884112,-98.7636611,14z/data=!4m1!1m3!1m2!2scHh791sLTU6yQRWx4DCbug!3e3!>

Ocuituco Morelos es el punto final de los recorridos a pie o con caballos que realizaban en su infancia y todas estas huellas que hemos mencionado se encuentran dentro de lo que se denomina como “Zona de Monte”, esto quiere decir que estamos en la serranía y no hay ocupación de viviendas sino de bosques. Pero la historia oral llegaba más lejos pues Apapasco era una población conocida como un punto de urbanización reconocido, que en palabras de la comunidad y de la familia había sido un importante centro urbano que desapareció con la Revolución Mexicana, un evento histórico que dejó ahí solo vestigios también tenía claro que ahí se encontraba la Papelera de San Rafael y que estaba relacionada con el ferrocarril.

Imagen 36

*En el centro Héctor M., a la derecha Elvis M. En la toma de datos técnicos de la zona*



Nota: cortesía de Héctor y Elvis Martínez.

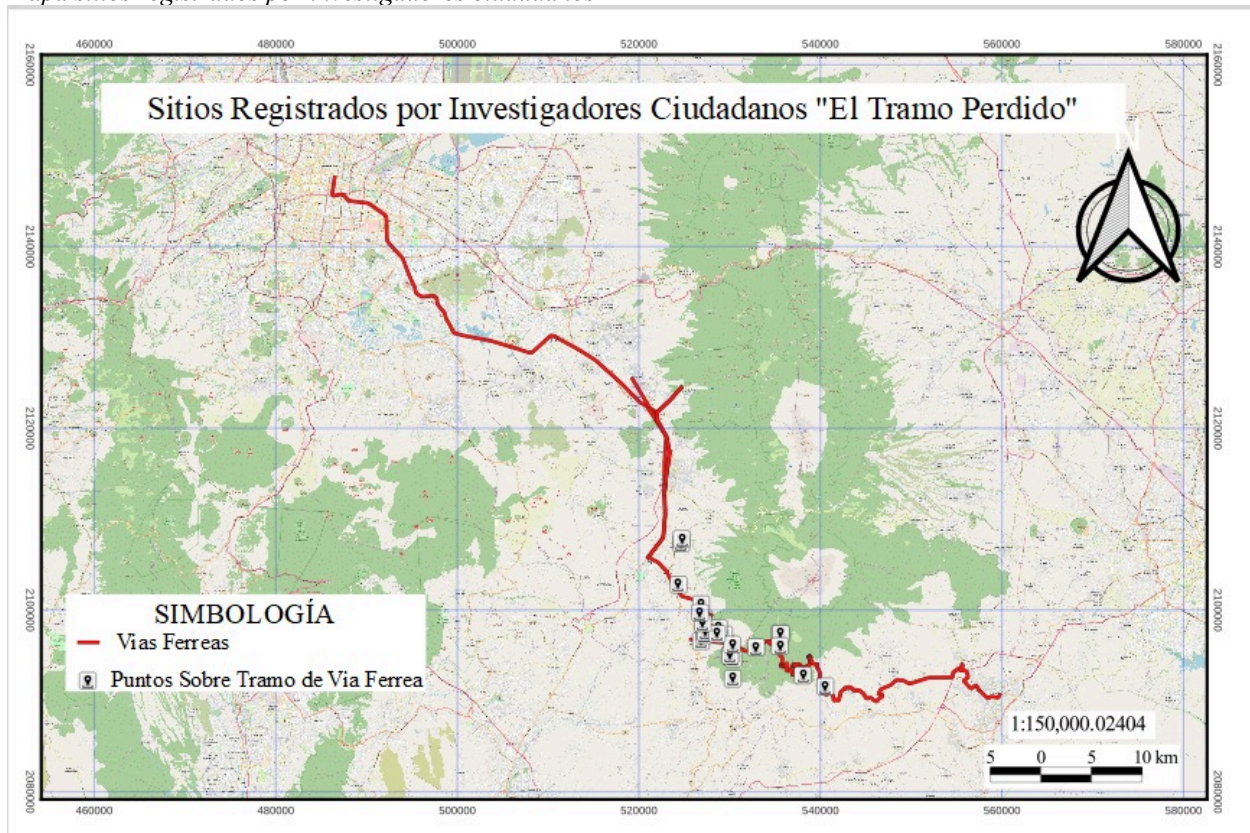
### **6.3. La Investigación Ciudadana Como Proceso de Resignificación. La Experiencia del Paisaje Patrimonial desde la Acción Ciudadana**

Hemos observado restos materiales de diversa índole y que presentan diferentes estados de deterioro y conservación, los más afectados físicamente podrían denominarse ruinas o restos menores en algunos casos, pero incluso estos rastros sobre el territorio o en los procesos de urbanización son capaces de representar y contener este legado patrimonial que ya no está. ¿cómo estos restos materiales logran convertirse en lugares de la memoria? La pregunta remite a la

memoria colectiva, que demuestra que es capaz de buscar y retener estas memorias desde la actividad ciudadana de investigación, observamos en este sentido que la actividad que realizan los ciudadanos representa una forma de habitar el espacio descubriendo dentro del territorio los indicios materiales de un ferrocarril que valida la identidad en la que reconocen un tiempo común, el proceso que muestra la investigación de los hermanos Martínez responde a la pregunta, ¿qué sucede cuando los ciudadanos se hacen cargo de la resignificación de la historia de sus propios paisajes? la siguiente imagen representa de manera resumida el recorrido dentro del territorio y la cultura de los investigadores ciudadanos Héctor y Elvis, cada punto significa la búsqueda dentro del territorio, de la historia y de la cultura, cada uno de ellos ha respondido a cuestionamientos que realizaron en su comunidad y en sus aldeas virtuales, la indagación les permitió caminar y registrar los restos materiales de la ruta del denominado por ellos “El tramo Olvidado” que a lo largo de este camino se fue reactivando, pues la búsqueda despertaba el interés de muchos miembros de su comunidad y de las aldeas virtuales que eran testigos de lo que socializaban y se unían poco a poco a esta búsqueda.

## Mapa 16

Mapa sitios registrados por investigadores ciudadanos









Nota: mapa base de QGIS, georreferencias de la investigación de Héctor y Elvis Martínez. Fuente: georreferencias cortesía Elvis Martínez, diseño de elaboración propia.









El recorrido que plantean tiene los siguientes sitios en los que ubican hallazgos materiales de la infraestructura del FC-SRyA:

Cuadro 12

*Inventario de sitios registrados, georreferenciados, resignificados y socializados por Elvis y Héctor Martínez 2022*

Cuadro 11

	<b>Nombre que dieron al sitio los investigadores Elvis y Héctor Martínez</b>	<b>Lugar</b>	<b>Tipo de bien/Cartelas</b>	<b>Imagen</b>
1	Pilares del FC-SRyA	Atlautla, Estado de México	Muro de gran formato de mampostería, probablemente estribo de puente.	
2	Bóveda de Chilacaxtla	Tecomaxusco, Estado de México	Bóveda. Muro de mampostería de gran formato con alcantarilla /tajea tipo túnel de arco. “EL 1 DE FEBRERO DE 1899 SE CONSTRULLO ESTA BOBEDA INGENIEROA ALMAZAN MAESTRO J. L SOBRESTANTE V HERNANDEZ”	
3	El Charro	Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México	Dos bases simétricas de mampostería, probablemente estribos o pilastras de puente	
4	Bóveda Paraje Xaxalco	Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México	Bóveda. Muro de mampostería con alcantarilla/tajea tipo túnel de arco.	
5	La Estación	Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México	Estación de pasajeros	
6	Bóveda Paraje 103	Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México	Bóveda. Muro de mampostería de gran formato con alcantarilla/tajea tipo túnel de arco.	

7	Bóveda Paraje La Mesa	Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México	Bóveda. Muro de mampostería de gran formato con alcantarilla/tajea tipo túnel de arco.	
8	Bóveda Paraje El Fraile	Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México	Bóveda. Muro de mampostería de gran formato con alcantarilla/tajea tipo túnel de arco.	
9	Bóveda Paraje Paso Fraile	Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México	Bóveda. Muro de mampostería de gran formato con alcantarilla/tajea tipo túnel de arco.	
10	Corredor de Terrenos de Cultivo	Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México	Canales tipo tubería abierta y alcantarilla abierta de mampostería.	
11	Vestigios del Campamento de Apapasco	Ocuituco, Morelos	Basamento circular	
12	Antigua Iglesia Prerrevolucionaria	Ocuituco, Morelos	Restos de construcción de gran formato	
13	Vestigios de puente de Ferrocarril	Ocuituco, Morelos	Dos bases simétricas de mampostería, probablemente estribos o pilastras de puente	
14	Vestigios de Alcantarilla Apapasco	Ocuituco, Morelos	Restos de durmientes, clavos, restos de muro de mampostería	

Nota: Lista de bienes registrados por Héctor y Elvis Martínez en Google Maps y en redes sociales de su creación.  
Fuente: síntesis de elaboración propia.

“En una ocasión caminaba con mi padre en los montes muy cerca de Apapasco, yo tenía doce años y estábamos buscando ocote, me separé un poco de él porque encontré unos hongos comestibles, entonces caminé hacia la montaña y ahí me encontré un camino que tenía piso de muy buen acabado tipo cemento, (lo cual es muy raro en esos tramos apartados) y al regresar con mi papá él me dijo que ese era el lugar hasta donde llegaban las vías antes de la Revolución, yo crecí con estas ideas y es lo que comparto con mi hermano cuando realizamos nuestra investigación”. (Martínez, H. Comunicación personal, 2 de febrero 2022).

Es importante dimensionar el significado complejo de este listado, pues para llegar al mismo los investigadores indagaron en el entorno natural pero también en la memoria colectiva, el encuentro con estos restos representa la previa búsqueda en redes sociales que hablan del tema, la búsqueda de pistas entre miembros de la comunidad y la ardua expedición para su encuentro.

“Yo soy el más joven de mis hermanos y mi primer acercamiento con el FC-SRyA fue cuando estaba en la Escuela Secundaria Técnica Industrial y Comercial José Mociño Número 48, y en aquellos entonces se realizó una investigación de la vida salvaje, de la fauna que habitaba nuestra región (...) y fuimos al puente del Charro que es una edificación de piedra de cantera de la localidad, llegamos a la una de la madrugada (...) nos dirigió el padre de un amigo y ahí conocimos las vías, no le dimos tanta importancia porque era un joven aunque era sabido por toda la población que el ferrocarril pasaba. Ya en la prepa me gustaba mucho correr y corriendo me encontraba con los vestigios y las ruinas, por eso empecé a investigar este ferrocarril”. (Martínez, E. Comunicación personal, 18 de febrero 2022).

El proyecto de investigación que se propusieron Elvis y Héctor Martínez representaba un acto necesario para dar a conocer los vestigios materiales que eran fieles testigos de una historia que esperaba ser contada. Elvis menciona que la condición de precariedad de las comunidades que pertenecen a este tramo los hacen permanecer en una condición de mera sobrevivencia y es esta la relación que tienen con el entorno natural, solo de sobrevivencia, bajo esta lógica los indicios del FC-SRyA son observados pero como un elemento sin importancia vital, es por ello que la revaloración y la resignificación de estos elementos materiales es una la tarea que ellos se pusieron como meta, comentan que su trabajo está dedicado a los campesinos que vivieron y murieron en esta ruta, su trabajo es un homenaje a su comunidad y a su historia.

Para conocer el tejido de los elementos y fenómenos del paisaje patrimonial desde la experiencia de esta investigación ciudadana podemos rememorar una de sus experiencias, Elvis Martínez reseña que al investigar en el tramo de Apapasco encontraron la ruta original que se pretendía explotar con formato de vía angosta, este era el terraplén que se dirigía hacia el cerro

Coapinillo de Morelos, de ahí descendía hacia Tetela del Volcán y de ahí a Hueyapa para Amatzinac y Santa Cruz Cuautomatitla para terminar en Santa Catalina Cuilotepec, esto lo sabían porque habían estudiado los mapas que se comparten en redes y por la historia oral de campesinos de la comunidad con los que platicaban, pero nada tuvo comparación con la vivencia que da recorrer estos caminos, encontrar los vestigios y así asegurar que esa fue la ruta. Bajo esta añoranza y expectativa del proceso de investigación iniciaron de manera programada cada incursión, esta actividad como investigación les llevo más de un año y las expediciones se compartían en su canal de YouTube a través de los montes en donde encontraban los indicios que pueden ser observados a través de sus canales en YouTube, Facebook y Google Maps.

Imagen 37

Fan Page creada por Elvis y Héctor Martínez.



**Ferrocarril de San Rafael y Atlixco "El Tramo Olvidado"**  
Centro cultural

Seguir

Nota: Facebook. (2022). *Ferrocarril de San Rafael y Atlixco*. Véase: <https://www.facebook.com/100004140848151/videos/471947591009204/?idorvanity=878993932464654>

En el camino que iniciaron los hermanos Martínez se vinculan con miembros de otros canales cómo Cultura Tetela, encuentran patrocinadores dentro de los empresarios de Ecatzingo, se vinculan con grupos ejidales para poder transitar en algunos parajes y se vinculan con la comunidad que acompaña su proyecto de manera cercana, realizan entrevistas, cada paso logrado se comparte en sus redes, pero también en las escuelas públicas de la comunidad y con grupos de deportistas e interesados en el turismo.

De esta manera llegaron a la Estación de la Laja, para ellos fue una experiencia de vida ya que les permitió encontrar las huellas materiales que han evidenciado a través de su canal Éxodo 21 y a través de la georreferenciación de estos sitios en Google Maps.

“Es lo que tuvimos que pagar por descubrir esta parte (...) de hecho nosotros lo dedicamos a tanto campesino que contribuyó y así lo decimos en nuestros videos (...) porque tenemos

registro de que ahí vivían y morían (..) quisimos hacerles un reconocimiento a los campesinos y a esos cerros olvidados por la historia”. (Martínez, E. Comunicación personal, 2 de febrero del 2022).

#### **6.4. Las propuestas ciudadanas para la resignificación & la complejidad para acceder a los sitios o lugares de la memoria**

Hay un proceso desigual entre la resignificación social de los fenómenos y elementos del paisaje patrimonial de la ruta del FC-SRyA y el acceso dispuesto para su libre uso, encontramos en esta reflexión la complejidad de la lucha de clases y los fenómenos que encierran en general a los procesos de deterioro en el patrimonio cultural, para entenderlo podemos dar un vistazo a la situación actual de algunos de los sitios considerados como parte de este paisaje patrimonial y que en la memoria colectiva son valorados como monumentos históricos.

Iniciemos con la Estación de Ecatzingo, si bien es una de las más emblemáticas lo cierto es que actualmente es de propiedad particular, otro punto que vale la pena mencionar es La Estación de Apapasco que es rememorada como un punto fundamental en este recorrido, pero lo que queda del sitio es mínimo pues el sitio fue arrasado y quemado por movimientos armados de la Revolución Mexicana, sin embargo los investigadores Martínez afirman que sigue siendo importante y que es conocido porque los campesinos del lugar platicaban sobre ella, en el caso del campamento de Apapasco los vestigios materiales no son de formato monumental sin embargo es conocido por referencias campesinas y de pastores, en este caso podemos afirmar claramente que se reconoce desde el fenómeno de la memoria ampliada del cual ya hemos hablado, esto es muy importante pues a un sitio que de manera superflua podría considerarse como una ruina se ve potenciada y asimilada por la memoria contemporánea, es en este punto en el que se suma un elemento más que se vincula con el lugar de la memoria y con el recuerdo, nos referimos a las fotografías históricas que se comparten sobre todo en redes, estas resultan de fundamental importancia, pues la reinterpretación de las mismas se realiza desde la socialización del recuerdo.

“La Estación (estación de Ecatzingo) está habitada, aunque no se sabe cómo se apropiaron de ella, lo que nosotros mostramos en las investigaciones de campo son ruinas y vestigios, por ejemplo, los que se conocen en la estación de Apapasco que se conoce como la Antigua Iglesia, todo eso lo hemos publicado en los videos de YouTube, tenemos incluso calculadas las medidas y era una edificación muy grande. En la Laja solo tenemos una fotografía histórica pero ya no queda ningún vestigio, porque todo estaba hecho de madera y todo se destruyó. (Martínez, H. Comunicación personal, 26 de febrero 2022).

Parece un acto simple el hecho de una reconstrucción del imaginario colectivo del ferrocarril en activo a partir de los indicios materiales, pero es un tema importante dentro de la apropiación de un pasado común y que impacta en los nuevos modos de habitar el espacio, mencionaremos solo dos ejemplos, de muchos, de circulación popular en redes, la primera es una recreación digital realizada sobre los bosques y terraplenes de Ecatzingo y la segunda es una recreación en dibujo de la Estación de Ecatzingo y el paso del ferrocarril.

Imagen 38

*Fan Page creada por Elvis y Héctor Martínez*



Nota: Facebook. (2021). Recreación digital de Elvis Martínez. [Fotografía de video]. Véase : <https://www.facebook.com/100004140848151/videos/471947591009204/?idorvanity=878993932464654>.

Imagen 39

*Ilustración de Elvis Martínez en la que describe lo que considera fue la llegada del ferrocarril a la Estación de Ecatzingo*



Nota: Facebook. (2021). Recreación digital de Elvis Martínez. [Fotografía de video]. Véase : <https://www.facebook.com/100004140848151/videos/471947591009204/?idorvanity=878993932464654>.

El uso de suelo de los sitios y terraplenes es variado, responde a propiedad particular, propiedad ejidal y a caminos de uso activo, algunos de los puentes, bóvedas y terraplenes son utilizados desde antes de la llegada del ferrocarril, son rutas para la recolección de hongos silvestres, tiras de ocote, también se recolectan las varas del árbol de oyamel para las plantaciones

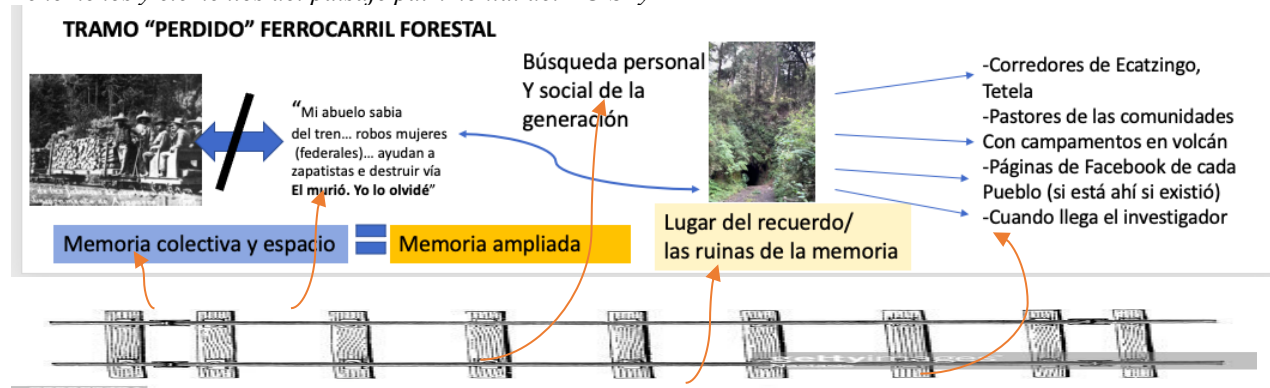
del jitomate en Morelos y se recolectan también hierbas medicinales de la alta montaña. El investigador Héctor Martínez asegura que se caminan los lugares, pero muchos no conocen esa parte de la historia.

“Hay otros sitios que se encuentran en la alta montaña, sobre todo los que se acercan a la Laja que se encuentran en parajes sin paso humano frecuente, estos se encuentran prácticamente en los areneros del Volcán Popocatepetl”. (Martínez, E. Comunicación personal, 2 de febrero del 2022).

De esta manera podemos esbozar gráficamente el análisis del proceso de resignificación ciudadana desde la memoria ampliada; dentro de los fenómenos y elemento del paisaje sobresale el tendido de vía porque presente o en la memoria, es pues, el elemento que estructura y concentra las complejidades del paisaje.

Esquema 5

*Fenómenos y elementos del paisaje patrimonial del FC-SRYA*



Nota: fuente, elaboración propia.

A pesar de tales complejidades es importante resaltar que su trabajo ha generado una gran expectativa, Héctor menciona que hay en Ecazingo y en las redes dedicadas a estos temas, una fiebre por saber de este ferrocarril, tanto por la comunidad como por el Ayuntamiento, pero su investigación va a las zonas más alejadas y de difícil acceso, para esta investigación es claro que solo quienes son cercanos a estos paisajes podrían haber realizado una investigación con estos retos de acceso y vacío de información.

El camino que iniciaron los investigadores ciudadanos generó un movimiento de acompañamiento en la comunidad, esto logró resignificar este legado material e inmaterial, en un movimiento ascendente, actualmente han logrado consolidarse como Asociación Civil y generan circuitos ciclistas a lo largo de los antiguos terraplenes, visitas de ascenso a los sitios,

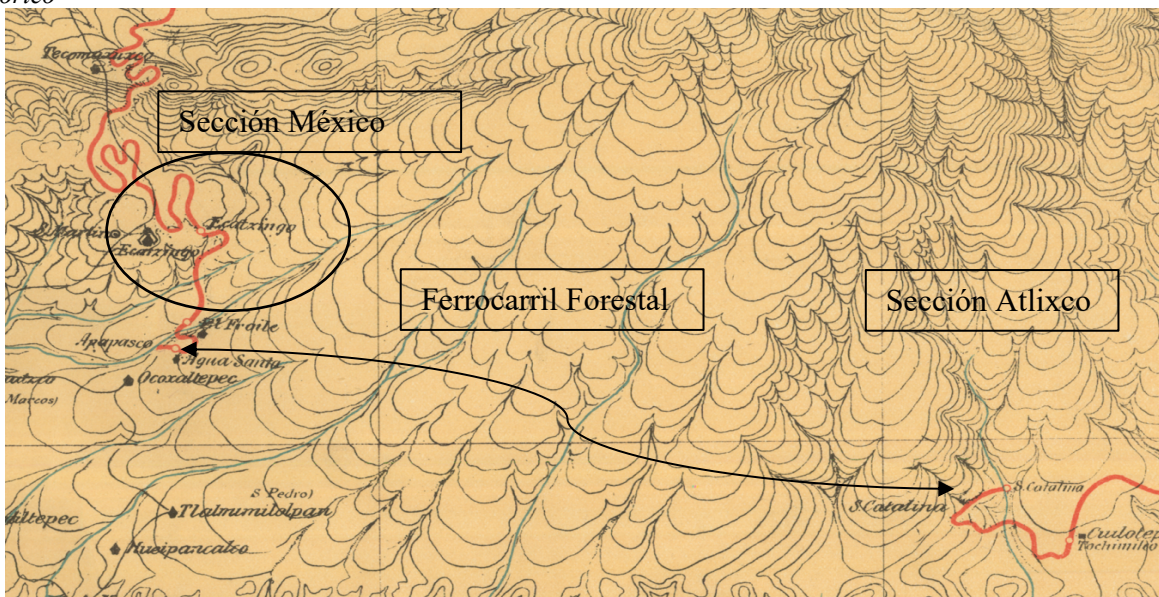
campamentos, asesoría de rutas seguras y acompañamiento a caminantes y deportistas de alta montaña, todo esto es socializado en páginas virtuales de la asociación Decauville Tours o el Tramo olvidado del FC-SRyA, detonando procesos de mayor amplitud y alcance y generando piezas de paisaje 2.0 de gran valor para su resignificación y apropiación comunitaria y social.

## CAPÍTULO 7. “Por lo que evoca y no por lo que hay”. Ecatzingo y la lucha por el Rescate del Paisaje Patrimonial del FC-SRyA desde la Resignificación de los Lugares de la Memoria y la Memoria Colectiva. Asociación Civil “Puentes Porfirianos”

La comunidad de Ecatzingo no contó con servicio de pasajeros dentro del FC-SRyA es por ello que no se encuentra en los listados de las estaciones dentro de los tableros de kilometraje y horarios dentro de los reportes de inspección de Ferrocarriles Nacionales de México hacia la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sin embargo fue uno de los lugares fundamentales para la empresa por su cercanía con los Astilleros (por ejemplo La Laja) y por ser uno de los puntos de encuentro entre la vía angosta y la vía Decauville que desde ahí se desplazaba hacia los bosques de las faldas del Volcán Popocatepétl, hacia San Rafael y Haciendas del Estado de México y también, en dirección contraria hacia Santa Catalina Cuilotepec en dirección hacia la Sección Atlixco. Pero sobre todo, a nivel local, su lugar dentro de los bosques de Ecatzingo resultaba fundamental para la empresa y el ferrocarril, al mismo tiempo, representaba una opción de crecimiento para la comunidad.

Mapa 17

*Punto de encuentro entre la Sección México, la Sección Atlixco y el Ferrocarril Forestal sobre extracto de mapa histórico*



Nota: el Mapa Base es el extracto de La Carta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Fecha:1910. SCOP Dpto. de dibujo. D.R. Instituto Nacional de Antropología e Historia México. Anotaciones de elaboración propia. Anotaciones de elaboración propia.

Ecatzingo es uno de los 125 municipios que conforman el Estado de México, su cabecera municipal es Ecatzingo de Hidalgo y es parte de la Región I de Amecameca. Según datos del último censo del INEGI (2020), en Ecatzingo habitan 10,827 personas, siendo 5,506 mujeres y 5,321 hombres. Para ubicarlo dentro del paisaje patrimonial que estudiamos es necesario mencionar que, según la misma fuente consultada, en cuanto a sus límites territoriales colinda al norte con el municipio de Atlautla, al este con el Estado de Morelos, al sur con el Estado de Morelos, al oeste con el Estado de Morelos y con el municipio de Atlautla. Su fisiografía corresponde a Sierra volcánica con estrato volcanes o estrato volcanes aislados (56.26%), Lomerío de basalto con cráteres (43.66%) y Llanura aluvial con lomerío (0.08%). Geológicamente puede ser catalogada como brecha volcánica y actualmente, el 41.97 % de su suelo es bosque.

### **7.1. Vías Verdes como Propuesta Institucional de Reúso o Paisaje Patrimonial de una Ruta Cultural Ferroviaria como Modelo de Resignificación Comunitaria**

La comunidad de Ecatzingo se reconoce geográfica y culturalmente desde su pasado prehispánico y desde su cercanía con el Volcán Popocatepetl, dentro de la cosmovisión contemporánea su vinculación con el FC-SRyA ha permanecido sólo marginalmente y sobre todo está relacionada con su lugar dentro de la Revolución Mexicana, sin embargo es claro que los terraplenes, los túneles y las bóvedas han funcionado como bancos de información sobre el territorio lo que ha permitido su sobrevivencia, esta presencia material ha generado leyendas, historias y crónicas que fundamentan la vida de su comunidad y pertenecen a un legado que ha sobrevivido a pesar de los cambios sociales, económicos y a los procesos de urbanización.

En México son pocos los casos de conservación de rutas ferroviarias como la que tratamos pues lo común es conservar y restaurar los bienes como entes separados, por ejemplo, se conserva una estación, una unidad de equipo rodante, o una de las Secciones de la ruta. Hemos ya definido en el marco teórico la tendencia a intervenir los bienes muebles desde su instancia material como artefactos o documentos histórico-tecnológicos que se restauran y exponen sin hacer alusión a su destino de origen o contexto cultural contemporáneo, interviniendo la instancia simbólica como un tema separado.

En el caso de este acervo complejo dispuesto en la Unidad de Paisaje, la propuesta institucional federal de asesoría ofrecida a la conservación de rutas ferroviarias en desuso corresponde al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero-Museo

Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos [CNPPCF-MNFM] y el programa que lo trata es el de Vías Verdes.

Esta propuesta heredada de Europa es definida por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la propia organización Vías Verdes (2022), se trata de intervenir los antiguos trazados del ferrocarril en desuso para reutilizarlos como itinerarios no motorizados en vista de ser recorridos a pie y en bicicleta, en España este modelo constituye un medio atractivo y sostenible para el disfrute del entorno bajo el argumento del aprovechamiento técnico de los trazados ferroviarios en los cuales se retira el tendido de vía y se construye un terraplén plano que asegure la accesibilidad universal incluyendo a las personas de movilidad reducida. Ellos mismos aclaran que “VIA VERDE” ® es una marca de calidad registrada y protegida por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, cuyo uso está restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias. Existe incluso un logotipo y una señalización específica que identifica de forma expresa a todas las Vías Verdes españolas.

En México el portal del gobierno federal y el CNPPCF-MNFM (2023) indica que Vías Verdes México es un programa nacional que impulsa la preservación de la herencia histórica ferroviaria en su propio contexto y que rescata las antiguas vías del tren para su reaprovechamiento como infraestructura cultural y para desplazamientos no motorizados, generando condiciones favorables al medio ambiente, el turismo cultural y natural, la movilidad urbana, el tránsito rural, la recreación y la salud, trayendo consecuencias benéficas en términos de desarrollo social y sustentable.

Una propuesta que en este caso resultaba sumamente atractiva, pero de nula practicidad en el tema de los restos que pertenecen al Municipio de Ecatzingo (y en general en toda la ruta) por las siguientes razones: en primer lugar como hemos mencionado el régimen de propiedad sobre los bienes que tratamos es de distinta índole, es comunal, pública y privada, esto además se suma al hecho de que el trazado en algunas curvas y barrancas cruzan límites con Morelos y Puebla, por otro lado la complejidad del terreno es tan alta que no pudo en su momento ser vencida por el propio proyecto de ensanchamiento de vía de la Compañía del FC-SRyA, esto nos permite entender los límites técnico-materiales que impone el terreno, pero sobre todo, nos enfrentamos al hecho de que en las comunidades, el propio tendido de vía se considera un tesoro en sí mismo, pues representa la veracidad de su pertenencia al tramo del ferrocarril que estudiamos y se conserva

como un bien que de ninguna manera puede ser desechado o retirado. Tal caso presentado a nivel institucional provocó el rechazo del CNPPCF-MNFM y el proyecto quedó descartado.

Por otro lado, nuestra investigación había planteado la socialización del concepto de paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria a nivel ciudadano y así nos dimos a la tarea de dar charlas en redes y ayuntamientos que se relacionaban con este ferrocarril, el 17 de marzo del 2021 atendimos a una plática en línea convocada por el H. Ayuntamiento de Ecatzingo dado el interés del cronista José Luis Reyes (gestión 2019-2021) y presentamos el concepto desde una postura de divulgación de la ciencia sobre el Paisaje de la ruta cultural del Ferrocarril San Rafael y Atlixco, esta propuesta fue muy bien recibida y aceptada tanto por la presidencia municipal como por distintos ciudadanos de la comunidad en los que destacaba el profesor José Luis Reyes y otros ciudadanos que ya se encontraban realizando actividades que pretendían conservar estos sitios, hablaremos en adelante del recorrido cultural de este paisaje, el camino recorrido responde también al seguimiento de las acciones de resignificación a través de la propuesta de paisaje patrimonial de este grupo de ciudadanos, a través de la palabra del profesor José Luis Reyes brindada en entrevistas a profundidad y del recorrido insitu de la ruta bajo su guía.

## **7.2. El Paisaje Patrimonial de la Ruta del FC-SRyA de Ecatzingo como Propuesta Ciudadana**

El interés por los elementos y fenómenos del FC-SRyA no es nuevo y la lucha de ciudadanos y grupos comunitarios es digna de mencionarse pues no exageramos al asegurar que su peregrinar entre las instituciones culturales locales y nacionales es larga y en muchos sentidos no atendida, este es el caso de las y los ciudadanos de Ecatzingo de Hidalgo en el Estado de México que hoy conforman la Asociación Civil Puentes Porfirianos, el grupo está conformado por ciudadanas y ciudadanos de la comunidad que se dedican a actividades diversas, encontramos maestras y maestros de kínder, primaria o secundaria, amas de casa, campesinos, comerciantes, arquitectos, ingenieros, entre otras, el punto de unión es su pasado común y el interés genuino que comparten por resguardar tanto los sitios como el legado cultural ligado a este ferrocarril, gestionando el presente y pasado del que se sienten orgullosos y en el que guardan esperanzas y decepciones sobre su resguardo y uso comunitario.

Uno de los grandes impulsores de esta iniciativa es el profesor José Luis Reyes Flores, quien ha gestionado el trabajo tanto de investigación como de resignificación, limpieza y cuidado

de los sitios y se encuentran a lo largo de Ecatzingo y de gestionar la historia del sitio para detonar la vinculación en el presente hacia este pasado que les es común.

“La primera bóveda que yo conocí fue la de Tlalapaxco, cuando yo la vi me quedé maravillado, desde ahí me subí al ferrocarril y no me pienso bajar nunca, este ferrocarril es mi pasión y no dejo de recorrer sus espacios, me he enamorado de él”. (Reyes, J.L. Comunicación personal febrero 2022).

Imagen 40

*Profesor José Luis Reyes*



Nota: fuente, cortesía de Carlos Borja Vázquez.

El profesor José Luis Reyes Sánchez de 48 años nació en Ozumba, pero siempre ha vivido en Ecatzingo, orgulloso de su labor docente la historia es una de sus materias favoritas, se ha dedicado al rescate histórico prehispánico de Ecatzingo y fue el cronista oficial por algunos años en el H. Ayuntamiento de Ecatzingo de Hidalgo. A partir de entrevistas y recorridos en campo

podemos ahora presentar el paisaje de la ruta del FC-SRyA del lugar y su lucha por resignificarlo, pero el mismo profesor aclara que en este camino ha sido siempre acompañado por miembros de la comunidad interesados en el desarrollo de su entorno, entre ellos los miembros con los que conformó la asociación civil Puentes Porfirianos y hemos observado que resalta también el grupo de “Los Rudos de Ecatzingo” en el que se congregan corredores amateurs y profesionales, gestores de carreras de la zona, profesores de los colegios del lugar y sobre todo familias de Ecatzingo quienes siguen la tradición de la comunidad en cuanto al gusto por el deporte que se realiza a lo largo de la Sierra y los bosques de las laderas del Volcán Popocatepetl.

Si bien tienen conocimiento exacto de toda la ruta desde su salida en la Ciudad de México hasta su llegada a Atlixco, las actividades más frecuentes se realizan en el tramo cercano a Ecatzingo que comprende un rango de 13 km aproximadamente desde San Marcos Tecomaxusco hasta Apapasco, esta será en la que ahondaremos y que se enriquece con la información que se dieron a la tarea de recabar para realizar el registro de estos bienes ante Sitios y Monumentos del Gobierno Federal, un proceso que implicó un gran esfuerzo, no solo de localización, investigación y registro, sino de gestión de parte del profesor José Luis y de personajes como el Arquitecto Oscar Vargas Pérez, el Topógrafo Alejandro González Suarez y el Arquitecto Luis Quetzal Reyes Roa de la comunidad. Es digno de mencionar que en sus primeros acercamientos ante tal oficina gubernamental les fue explicado que los sitios no podían registrarse por estar datados como siglo XIX y XX a menos que se argumentara su relevancia histórica y valor especial, es grato para nosotros saber que el discurso del profesor ante tal solicitud fue el argumento que habíamos presentado sobre su pertenencia a un paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, es además un hecho importante pues la solicitud y el registro en sí mismo, en este caso, fue un logro ciudadano que es digno de mencionar ya que lograron registrar 10 bienes<sup>60</sup> como monumentos y la ruta que los contiene como Conjunto Civil.

---

<sup>60</sup> Pueden consultarse los links de las fichas públicas del registro de cada Monumento en el ANEXO 4 Registro de sitios históricos del FC-SRyA.

Mapa 18

Registro público de los monumentos que componen el conjunto civil, registrado ante Sitios y monumentos



Nota: fuente, INAH Sitios y Monumentos. (2023). Consulta Pública conjunto arquitectónico. [Descarga PDF]. Véase : [https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96228](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96228).

Siguiendo el tendido de vía, el primer sitio importante se encuentra en el inicio del Municipio que es San Marcos Tecomaxusco, el sitio se encuentra dentro del bosque o lo que se llama en la comunidad como “El Monte”, el lugar es conocido como Puente “El Pendiente” en este lugar hay dos construcciones de gran tamaño, son dos cimentaciones de un puente de una altura de 14 metros, sigue la bóveda de Santa Teresa que está en curva que tiene 34 metros de largo.

Imagen 41

*El profesor José Luis Reyes con el equipo de ciudadanos realizando el registro de La Bóveda de Santa Teresa*



Nota: fuente, cortesía José Luis Reyes Sánchez.

Sigue el recorrido por el terraplén para encontrar la Bóveda de Chichilacaxtla y el profesor José Luis Reyes refiere a ella como la más hermosa del municipio, mide 54 metros de largo, 20 metros de alto, aproximadamente 80 metros de ancho y la bóveda tiene un ancho de 12 metros, es la única que cuenta con una descripción de inicio y término de la construcción, así como los nombres de las personas que participaron, tiene una leyenda que dice “Amigos, respetar este Lugar”, esta frase encontrada en la huella material quedó grabada como consigna en la memoria

colectiva de la Asociación Civil Puentes Porfirianos, grupo que encabeza y que ahora reconocen como suya<sup>61</sup>.

Imagen 42

*Bóveda de Chichilacaxtla, la fotografía es parte de una exposición fotográfica comunitaria, en el centro una ciudadana con vestido de danza prehispánica recuerda las festividades del día de muertos.*



Nota: fuente, cortesía de Carlos Borja.

La siguiente bóveda es el puente del Charro, una construcción pequeña, pero de gran importancia por las leyendas alrededor de la misma, el profesor nos comparte una de las más importantes.

---

<sup>61</sup> Esta es una frase que retoma el profesor para hacerla el emblema de la Asociación Puentes Porfirianos, así que como firma de las publicaciones que realizan en Facebook siempre encontraremos “Amigos respetar este recuerdo.

Imagen 43  
*Paraje del Charro*

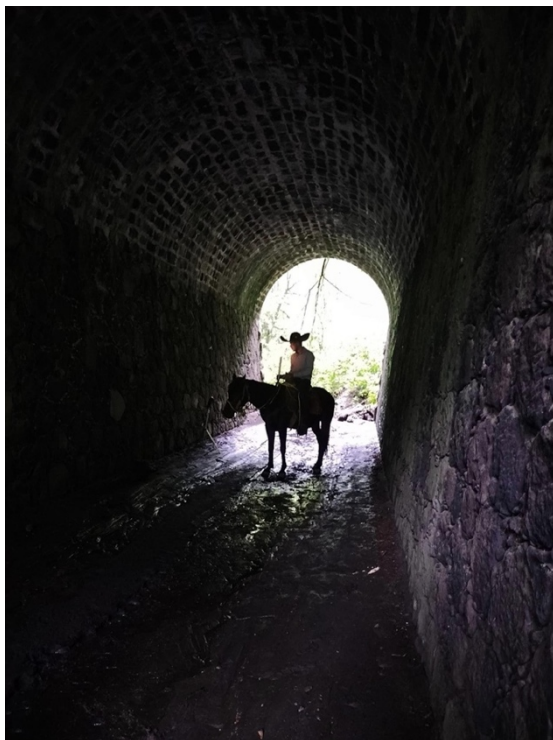


Nota: fuente, cortesía José Luis Reyes Sánchez.

“Comentan que al querer construir esas dos paredes lo que hacían en el día, al otro día llegaban y encontraban que la construcción se había caído, entonces así seguían construyendo para encontrar después de la noche que la construcción ya estaba en el suelo. Al ver esta situación el ingeniero decide pedirle a dos personas que se quedaran a ver qué es lo que pasaba, ellos al estar con su fogata esperando a ver qué es lo que ocurría. A lo lejos vieron dos bolas de fuego, al acercarse descubrieron que no eran las bolas de fuego, sino que eran los ojos de un caballo color negro que era montado por un personaje vestido de charro con sus botones dorados y su traje negro”.

Imagen 44

*Un charro dentro del túnel*



Nota: fuente cortesía José Luis Reyes Sánchez.

“El Charro Negro se acercó a ellos y les preguntaba qué es lo que hacían ahí, los albañiles comentaron que estaban esperando que pudieran ver lo que pasaba porque lo que construían se demolía por las noches, el Charro Negro respondió que él era el responsable de tales acciones y lo hacía porque era el dueño de esa zona, además les aclaró que no les iba a permitir el acceso a esa

construcción a excepción de que se le pudiera pagar para que pudiera permitirles que el puente quedara intacto, preguntaron entonces qué era lo que pedía para que pudiera dar acceso con la construcción y él les dijo que lo que pedía eran almas. Pasó la noche, al otro día el ingeniero llegó y preguntó a los veladores qué había ocurrido y ellos le respondieron que vieron a un charro vestido de negro montado sobre un caballo y que les pedía almas. Entonces el ingeniero hizo una fiesta donde ofreció vino y las mejores comidas y ya estando borrachos los trabajadores seleccionó a los más fuertes, los más corpulentos y los dejó en la construcción, es así como le dio sus almas al Charro para que pudiera permitirles la construcción del Puente del Charro.

Otra versión de esa leyenda dice que en el año de 1899 se extraviaron muchos niños y se dice que esos niños eran las almas que pedía y le daban al Charro Negro para que los dejara construir los puentes y las bóvedas del ferrocarril.

Hay otra versión más curiosa y más reciente, se dice que el municipio no tenía accesos lo único que existía eran los caminos reales, estos eran caminos donde solo caminaba el caballo y su carga y las personas andaban atrás del mismo, así que no pasaba una carreta menos un automotor, de hecho el primer acceso que hubo para acá en Ecatzingo fue la vía del tren, solo así se podía montar un vehículo y traerlo, así llegó el primer vehículo a Ecatzingo, platican que en uno de esos carros venían unos charros vestidos de negro y en ese mismo

paraje se volteó el transporte donde venían y ahora es el alma de uno de ellos la que vive ahí y se aparece a quienes lo visitan. (Reyes, JL. Comunicación personal febrero 2022).

Este lugar resulta especial por la reactivación que tuvo a partir de los trabajos de la comunidad, el profesor José Luis comenta que era un espacio donde las personas de la comunidad no se acercaban y como parte de las actividades de reuso y resignificación de la ruta se hizo limpieza de ese lugar, cabe mencionar que muchos habitantes no querían ir a la faena por las leyendas y porque este es un lugar escondido y es de difícil acceso. Pero estas actividades lograron darle vida al espacio y convertirlo actualmente en un sitio visitado por su significado histórico. Después de este puente, sigue la bóveda de Tlaxcaltenco, misma que también pudo ser registrada en sitios y monumentos.

Imagen 45  
*Bóveda de Tlaxcaltenco*



Nota: fuente, INAH Sitios y Monumentos. (2023). Consulta Pública monumento arquitectónico Bóveda Tlaxcaltenco. [Fotografía]. Véase: [https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/9623](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/9623).

Después encontramos lo que se reconoce como uno de los principales monumentos del lugar, la Estación de Ecatzingo, aunque el profesor aclara que no está notificada como tal dentro de los informes que ha revisado sobre el ferrocarril, pero sí que fue una construcción de la empresa y para tal dicho podemos mencionar las huellas de la transformación del territorio, del entorno natural, la memoria y los marcos sociales que existen sobre el tema:

- A su alrededor se encuentran varias bóvedas y construcciones de algunos puentes y pequeños desagües en el camino verificando el paso de la vía.

- El profesor José Luis cuenta con el documento de autorización de los costos del ferrocarril y en ellos no se enlista este bien, sin embargo, toda la comunidad reconoce que fue la estación.
- El predio que lo rodea se conoce precisamente con el nombre de La Estación.
- La historia oral cuenta que ahí llegaba el ferrocarril, que ahí existía un astillero donde cargaban los pedazos de madera hacia el ferrocarril, se cuenta que era un astillero y un punto de carga que vinculaba el formato de vía Decauville a vía angosta.
- Hemos anotado en el apartado histórico la lista de estaciones registradas por la Compañía del FC-SRyA y entre ellas se encuentra la Estación de Ecatzingo confirmando el dato que presenta el profesor José Luis En los listados de bienes que revisamos en los listados de bienes que revisamos en los informes de Ferrocarriles Nacionales hacia la SCOP.

Imagen 46

*Descanso frente a la puerta de la Estación de Ecatzingo*



Nota: fuente, Lizbeth Celaya Vargas.

Hay otros puentes importantes, se sabe de su existencia, pero el único que ha podido acceder a ellos es el profesor José Luis ya que están en terrenos particulares, como nota al texto consideramos que es importante realizar su registro para mantener por lo menos nota de su existencia ante la alta probabilidad de su desaparición.

Sigue en el recorrido La Bóveda del Paraje de la Mesa que tiene 12 metros de largo, una altura de 10 metros y el ancho es de 14 metros, le sigue el puente de La mesa que es mediano, aclara que en todos los puentes puede observarse un desbaste donde se colocaban los rieles, le sigue el paraje de Tlanamacoyan que es una zona donde la propiedad particular se adjudicó dos

puentes medianos y 5 alcantarillas de 1 metro de alto que el profesor ha podido registrar, pero solo de manera general.

Imagen 47  
*Puente La Mesa*



Nota: INAH Sitios y Monumentos. (2023). Consulta Pública monumento arquitectónico Puente La Mesa. [Fotografía]. Véase: [https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96233](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96233)

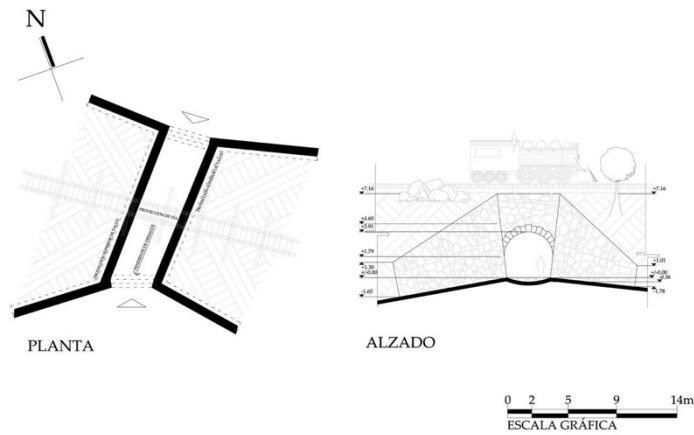
Sigue el paraje 103 toma este nombre porque es el km 103 del tramo del ferrocarril, en esta conservación del nombre del número de kilómetro observamos la herencia de la memoria colectiva que dejó la vida activa del FC-SRyA, pues muchos de los nombres generalmente refieren al número del kilómetro esto responde a una tradición de memoria ferroviaria, ahí hay un puente que se describe en la comunidad como “hermoso” de 25 metros de largo, 12 metros de alto, en entrevista el profesor comenta que le parece enigmático el que sea tan largo ya que tiene un formato más ancho que el de vía Decauville<sup>62</sup> y su belleza se da por la combinación con el bosque y la pátina que le da el musgo y los helechos.

---

<sup>62</sup> Puede tomarse el dato físico para referir a los puentes del segundo ensanchamiento de la vía Decauville a formato de vía angosta como hemos anotado al principio del capítulo.

Imagen 48

Arriba planta y alzado arquitectónico, abajo Bóveda. Paraje 103

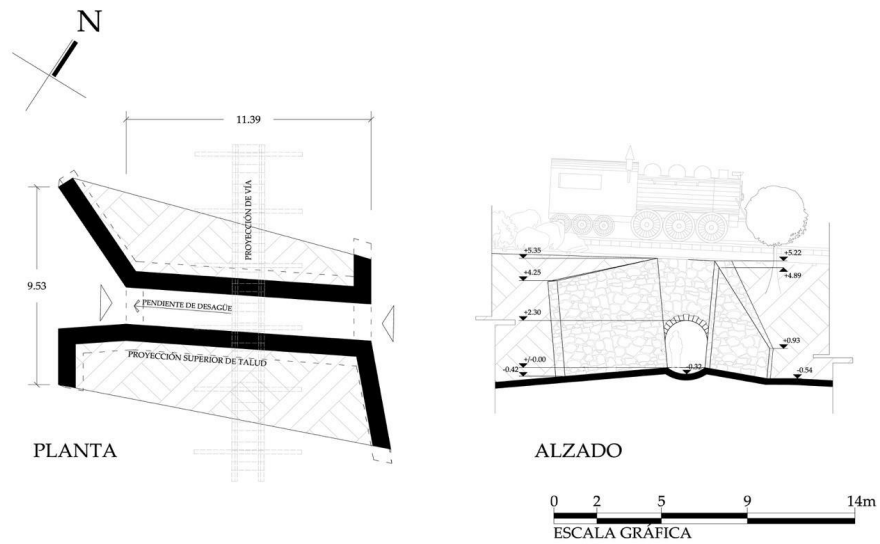


Nota: Ambas imágenes fuente. INAH Sitios y Monumentos. (2023). Consulta Pública monumento arquitectónico Bóveda Paraje 103. [Fotografía]. Véase: [https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96234](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96234).

El siguiente punto es la Bóveda de Tlanamacoyan que es la más pequeña de las que pertenecen a Ecatzingo, apenas puede entrar una persona de pie, pero es de una construcción muy sólida, se encuentra en una de las barrancas más pequeñas del Paso del Fraile.

Imagen 49

Arriba Planta y alzado arquitectónico, abajo fotografía, Bóveda del Paso del Fraile



Nota: Ambas imágenes fuente. INAH Sitios y Monumentos. (2023). Consulta Pública monumento arquitectónico Bóveda Paraje 103. [Fotografía]. Véase: [https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96236](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96236).

En el paso del Fraile también se encuentra la bóveda de Tlalapaxco que sería la más grande pues mide 24 metros de largo 16 metros de alto así que es una de las más sobresalientes en tamaño.

Imagen 50  
*Bóveda de la Mesa*



Nota: fuente, cortesía José Luis Reyes Sánchez.

Continúa la Estación de Apapasco que ya es Municipio de Ocuituco Morelos, un lugar que se conoce como la Iglesia del Municipio de Ecatzingo, se platica que esa era la cabecera del municipio pero el profesor José Luis asegura que no es así porque acudió con arquitectos y topógrafos de la región a realizar mediciones físicas y virtuales del lugar y cuenta con un mapa fechado en 1567 donde se establece que en Apapasco solo existía bosque y nunca hubo población que justificara la existencia de una Iglesia sino la Estación del ferrocarril de Apapasco, otro dato que utiliza para tal argumento es la consulta de censos que aseguran que había 300 habitantes en 1910 así que la llegada de población se debe más bien a la llegada del ferrocarril para la tala de la madera y quienes permitían que funcionara el espacio, esa población responde entonces a la existencia de un campamento, otro dato que permite asegurar tal hecho es que con el sismo de 2017 se cayó parte importante del lugar y al asistir para revisar cómo se encontraba tal sitio encontró un ladrillo que tiene la palabra TOLTECA y este es un tabique que se fabricaba en Pachuca y existen datos de la compra de Iñigo Noriega para varios de sus proyectos industriales, aunque después el mismo personaje fundó una fábrica de tabique en La Hacienda de La Compañía en Chalco los cuáles fueron en gran medida utilizados para la construcción de viviendas y edificios

en San Rafael, otra cuestión es que la técnica y el estilo de construcción es idéntico al utilizado en las demás edificaciones de la Compañía del FC-SRyA, así es como puede asegurarse que no es una iglesia sino los restos de una estación ferroviaria, dato importante pues éste sería el punto de encuentro entre la vía Decauville y la vía angosta que seguiría a la ciudad de México.

Imagen 51

*Restos de la Estación de Apapasco*



Nota: fuente, Lizbeth Celaya Vargas.

### **7.3. El Concepto de Paisaje Patrimonial Retomado por una Comunidad en Acción, el Parque Ecoturístico de Tlanamacoyan de Puentes Porfirianos A.C.**

“A partir de la investigación que he estado haciendo de este ferrocarril nació una propuesta que es la de retomar parte de su proyecto (...) que nos indicó la oportunidad de conocer su trabajo y ver los paisajes que determina el ferrocarril con todas sus construcciones y para esto nosotros proponemos recorridos de este ferrocarril conjuntamente con la creación de un parque ecoturístico”. (Reyes, JL, comunicación personal febrero 2022).

El apego a los restos del FC-SRyA de parte de las comunidades ligadas al paso del tendido de vía no es nuevo, en el caso de Ecatzingo tenían años luchando por conservar y difundir estos sitios como parte de su patrimonio, y desde la apropiación que realizaron del concepto de paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria y a partir de este consideraron que podían establecer un recorrido de la mano con la creación del parque ecoturístico, eligen para su creación un punto en el que se podría recorrer cuatro de las construcciones cercanas: La Bóveda de la Mesa, La Bóveda del paraje 103, y las dos bóvedas que se encuentran sobre el Paso del Fraile que son La bóveda de Tlanamacoyan y la de Tlalapaxco, así establecen un primer recorrido y los puntos cercanos en los que se asentarían los trabajos de la AC.

“Al conocer su trabajo de los paisajes que determina el ferrocarril con todos sus paisajes, nosotros propusimos que se hicieran recorridos para que se conozcan estas construcciones, consideramos que pudiéramos conocer estos recorridos con un proyecto de un parque ecoturístico donde a partir de ese punto se pudieran conocer cuatro de las construcciones que tenemos ahí cerca, que es la Bóveda de La Mesa, la Bóveda del Paraje 103 y las dos que están sobre el Paso del Fraile que es la de Tlanamacoyan y la de Tlalapaxco (...) y hemos hecho de esos lugares espacios donde pueden disfrutar las personas el paisaje, el lugar, conviviendo con la fauna, con el bosque y conocer la historia de este ferrocarril, desde cuándo empezó hasta que dejó de funcionar (...) y ha sido rico para la gente que nos visita y para nuestra comunidad y llevamos desde el dos de enero (2022) de domingo en domingo. Y nos visitan de la misma comunidad de Ecatzingo, tenemos visitas de municipios aledaños como Ozumba, Amecameca, Tepetlixpa, Yecapixtla Morelos, Tetela del Volcán y eso es algo que nos ha gustado y últimamente tenemos visitas de la Ciudad de México, Chalma Estado de México, Coyoacán e incluso de Cancún”. (Reyes, JL, comunicación personal febrero 2022).

Resulta de interés mencionar que muchos de los lugares en los que ahora se realizan recorridos se encontraban en condición de abandono y por lo tanto eran zonas inseguras, y al reactivarse el uso comunitario de los sitios se realizaron faenas de limpieza y la presencia dominical de ciudadanos y turistas cambió el panorama de los lugares. Se iniciaron recorridos nocturnos que incluyen campamentos en los que cada visitante lleva lámparas para recorrer los terraplenes y visitar los túneles donde se toca solo un poco de la historia porque el énfasis está realmente en las leyendas y las historias que refieren a temas de ánimas y fantasmas que son de particular gusto y disfrute de la población, esto ha ayudado mucho a quitar el temor de la población, el profesor José Luis comenta que la gente que antes tenía miedo de estos lugares a partir de estas dinámicas se ha apropiado de ellas y las ha hecho parte de su entorno desde un sentido familiar.

Imagen 52

*Collage de imágenes de campamentos nocturnos. Parque ecoturístico Tlanamacoyan de Puentes Porfirianos*



Nota: fuente, cortesía profesor José Luis Reyes Sánchez.

El profesor José Luis Reyes comenta que los primeros ejercicios eran para grupos reducidos y muy específicos dentro de la comunidad, incluso muchos pobladores expresaron temor por estas actividades porque se pensaba en el despojo de los predios que cuentan con estos bienes y que son de propiedad ejidal o particular, otro miedo expresado es el que refiere a la práctica cotidiana de la tala de madera para uso familiar o para su venta, en este caso la propuesta de cuidado del entorno cultural y natural tiene detractores sea porque no están de acuerdo o porque no les parece conveniente. La propuesta de Puentes Porfirianos significa el cuidado del entorno natural, lo mismo sucede con la caza que es una práctica frecuente para quienes habitan en Ecatzingo y para quienes vienen de otros municipios y estados a practicarla en estas zonas, la introducción de estas actividades dentro del bosque limita ambas actividades.

“Nosotros les propusimos a la comunidad y a los dueños de algunos predios, cambiar la tala de los árboles por su cuidado para el disfrute del visitante y cambiar la caza de animales por su cuidado para que tengamos paisajes naturales bonitos”. (Reyes, JL, comunicación personal febrero 2022).

A cambio de talar y cazar Puentes Porfirianos genera un espacio en el que se pueden ejercer algunas actividades económicas durante las visitas como venta de comida, de artesanías e incluso la organización de temazcales, otro espacio muy importante es la organización de carreras o caminatas, tanto para Ecatzingo como para las comunidades vecinas, la confianza en este tipo de proyectos que se han planteado como una forma distinta de aprovechar el bosque en la que la posibilidad de generar recursos plantea cuidar el bosque en lugar de talarlo.

Las organizaciones comunitarias que conforman este proyecto se han planteado el propósito de demostrar que con este tipo de prácticas pueden mejorar el entorno y el medio ambiente y aprovecharlo de una forma diferente, el patrimonio desde su perspectiva puede ayudar a generar nuevas formas de convivir y de sobrevivir económicamente. De esta manera se han acercado ciudadanos dueños de predios en los que se encuentran construcciones y terraplenes para vincularse con el proyecto, de la misma manera ejidos vecinos han iniciado en el proceso de vincularse con la propuesta para cerrar filas y de esta manera buscar aliados en su lucha contra los talamontes ligados a grupos de delincuencia organizada y contra la caza, ambos son factores de choque que luchan de manera cotidiana.

## **CAPÍTULO 8. Paisaje patrimonial; resignificación, el camino hacia la activación social**

Hemos distinguido dentro del problema de investigación, la necesidad de resignificar, -es decir, de brindar un sentido diferente al pasado a partir de su comprensión desde el presente- a ciertos acervos ferroviarios en desuso importantes, los cuales han sido poco valorados a nivel institucional, entre otras cosas, por sus características físicas, territoriales, de dimensiones y también por su asentamiento a lo largo de extensos territorios que los enfrentan a distintas condiciones de uso de suelo, intemperismo, olvido y abandono, ante estas circunstancias nos preguntamos, ¿cuáles son las implicaciones del estudio socioterritorial de un paisaje patrimonial en riesgo?

Ante estas condiciones de riesgo, hemos planteado que su estudio crítico desde una perspectiva socioterritorial coadyuva en su conservación y resignificación, pero, sobre todo, aseguramos que este proceso es capaz de generar propuestas de activación social, ecológica, política y económica si se vislumbran como parte de un paisaje patrimonial. Desde esta perspectiva, somos capaces de asumir al patrimonio como un elemento cultural vigente con múltiples capacidades simbólicas que se encuentran estrechamente vinculadas a su entorno natural y cultural.

Desde este planteamiento hemos distinguido diferentes procesos de resignificación, valoración y activación social y comunitaria. Distingamos entonces los diferentes momentos que se han definido de manera clara en el marco teórico y que ahora podemos discutir desde su apreciación empírica a partir de los resultados en campo expuestos en los capítulos anteriores.

### **8.1. La comprensión multidimensional del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria**

El paisaje como entidad de duración estable, esto es, que sus elementos y fenómenos son capaces de sobrevivir a distintas generaciones humanas, se relaciona con la certeza de que todo a su alrededor y dentro de sí mismo se encuentra en cambio constante.

En el afán de investigar cómo se generan estos procesos sociales y cómo la propia investigación contribuye en la resignificación crítica de un paisaje patrimonial y sus contribuciones, nos hemos planteado la pregunta de investigación ¿Cómo el estudio socioterritorial y el reconocimiento crítico del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria coadyuvan en su conservación-resignificación y de qué manera se generan estos procesos sociales de activación?

El reconocimiento crítico refiere a la denominación de un paisaje como una estrategia de investigación que posibilita denominarlo y al mismo tiempo, utilizarlo y conservarlo. Desde esta perspectiva, hemos encontrado durante el proceso de investigación, múltiples fenómenos que refieren a su observación compleja en la que la resignificación permite su denominación a partir de la identificación de una Unidad de Paisaje que se reconoce a partir de un patrimonio en condiciones de riesgo. Esta revaloración a partir de la propia investigación y decisión comunitaria devela la intención de protegerlo para recuperar parte importante de lo que se considera un legado relacionado con la construcción identitaria contemporánea.

Es bajo estas circunstancias que se identifica la necesidad de que estos lugares de la memoria que dan estructura al paisaje patrimonial estén disponibles, esto implica múltiples procesos sociales, políticos y económicos que derivan en las actividades que representan la apropiación social de estos espacios como faenas de reconocimiento, limpieza, marcaje, entre muchos otros. Esto se lleva a cabo desde propuestas de socialización, tanto físicas como virtuales a partir de la construcción ciudadana de contenidos en plataformas como Facebook y YouTube. Es en estos procesos, en los que se dirimen luchas socioterritoriales que definen la forma en la que cada ciudadano y grupo se vinculan con el paisaje patrimonial.

Todos los procesos que se gestan con estos fines componen un sistema de acción del paisaje que logra generar planes y productos que forman parte de la activación en las que el papel central no se basa en el patrimonio en sí mismo, sino en la sociedad (sus acciones y decisiones), hablamos de las comunidades organizadas a lo largo del tendido de vía, como la asociación Puentes Porfirianos, así como aquellas aldeas culturales que de manera identitaria se consideran ligadas simbólicamente a la misma ruta, ese es el caso de los Ferroaficionados de México, División Puebla.

Dichas estrategias conservan visiones locales, como la custodia del entorno físico del paisaje a través de la generación de nuevas formas de vida, una de ellas es el cuidado de los árboles para el disfrute de turistas contra la tala clandestina que era lo común, también destaca el cuidado de la fauna que es ahora, uno de los atractivos en los distintos tipos de visitas a los sitios, por ejemplo la observación de luciérnagas o la de Mariposas Monarca dentro del parque ecoturístico Tlanamacoyan, dejando de lado la cacería ilegal, pero también plantean propuestas de nivel regional e internacional, como las rutas de turismo comunitario planteadas a los grupos que los visitan y hablamos también de recorridos virtuales mediante el paisaje 2.0 que logran transmitir

con sus publicaciones en las que los públicos son de carácter global. Otro ejemplo claro es la generación de carreras y rutas ciclistas de alta montaña en las que participan desde el año 2023 competidores locales, nacionales e internacionales. Todo esto reporta beneficios a las comunidades que los sustentan y apoyan el desarrollo local que, en ese sentido, se basa en el propio paisaje y todos sus elementos y fenómenos, no omitimos aclarar, que existen en estos procesos sociales conflictos, desacuerdos y dificultades, entre individuos, grupos sociales y ante instituciones locales y regionales que se dirimen dentro del propio paisaje.

Sin duda alguna el proceso previo a la activación social es largo y complejo, pero, podemos asegurar que parte de la resignificación social que detona el propio paisaje patrimonial desde la memoria colectiva y el dispositivo metodológico puesto en práctica, logran facilitar los procesos de resignificación y la activación social resultante, a partir de ellos nos interesa reflexionar desde varias aristas sobre lo enfrentado y lo logrado, hablaremos en los siguientes apartados sobre las tensiones que se gestan en el proceso de resignificación y patrimonialización comunitaria y social de este paisaje patrimonial.

Podemos a partir de lo mencionado, generar nuevos planteamientos sobre el paisaje y el patrimonio desde la investigación contemporánea del paisaje de una ruta ferroviaria en desuso, es claro que una de las discusiones fundamentales de esta tesis refiere a la denominación de un paisaje patrimonial, en este caso el patrimonio, en el sentido crítico del planteamiento, se separa de las visiones institucionales o instrumentales para dar voz a lo que la memoria colectiva dicta desde la cosmovisión ciudadana, nos preguntamos entonces, ¿es posible hablar de un paisaje patrimonial de incidencia e importancia en la vida contemporánea cuando tratamos de bienes ferroviarios históricos y en desuso?, ¿quién nombra a estos bienes como patrimonio?, ¿cuáles son los alcances reales de esta denominación?

Esto nos ha obligado a discutir sobre el propio concepto de patrimonio, uno de los términos más utilizados y discutidos en el mundo contemporáneo. Desde nuestra perspectiva, aludimos a la noción de su entendimiento múltiple, en primer lugar, asumimos el dinamismo de su significado en distintos entornos históricos, políticos y económicos. A nivel empírico partimos del sentido que la comunidad no especializada brinda al mismo, más allá de lo que pueda ser definido en cartas, congresos, leyes o instituciones especializadas, aludimos a un primer significado de nivel coloquial que indica el valor que la comunidad brinda a algo que considera

importante y que le ha sido heredado, una comprensión implícita del concepto, que más que entendida, es sentida y vivida.

Como concepto teórico trascendental, hemos discutido copiosamente sobre el paisaje patrimonial desde su despliegue dentro de la memoria colectiva y los marcos sociales que permiten definirlo, entendiendo que ciertamente, en la práctica real, es un concepto complejo que se define de manera dinámica dentro del paisaje, sin embargo, su indefinibilidad no se opone a la pregunta que hemos hecho sobre el mismo, es precisamente este estado dinámico e inacabado que observamos sobre el concepto, el que invita a discutirlo desde miradas nuevas, siendo atentos a la transformación de su uso, como un concepto en el que el tendido de vía tiene sentido patrimonial y su disposición amalgama algo de mayor alcance, al paisaje, como elemento activo dentro de la vida cotidiana.

Parece una contradicción afirmar que un acervo en desuso tiene un nuevo lugar de acción contemporánea, pero no lo es, el fundamento del patrimonio reside en su resignificación e integración en la vida diaria y en los procesos de identidad contemporáneos que logra generar. La trascendencia de estos acervos se encuentra en su dimensión simbólica y en la capacidad que adquiere como elemento cultural vigente al ser resignificado. Es por ello que investigarlo como paisaje nos permite adentrarnos en la geografía espacial y patrimonial de la ruta, pero sobre todo, indagamos en la geografía de su memoria contemporánea.

Podemos explicar esto desde la observación longitudinal que planteó nuestra postura crítica, partimos del presente asumiendo la potencialidad histórica del individuo, de las comunidades, del entorno natural y de las huellas del ferrocarril en su dimensión material e inmaterial dentro de la unidad de paisaje. A partir de lo investigado, encontramos sobre todo que, el elemento estructurador de tal unidad, el tendido de vía, puede ser observada física y/o simbólicamente en las diferentes dimensiones del paisaje y en todos los fenómenos y elementos que lo componen; en el territorio natural transformado, en los restos de infraestructura, en los objetos, sitios, pero también es posible recuperarlo desde la memoria colectiva y ferroviaria, en relatos, crónicas, vivencias, recuerdos y todo aquello que se comparte en la memoria oral en

terrenos físicos y virtuales<sup>63</sup>. Hemos demostrado entonces, que existen elementos y fenómenos que nos permiten denominarlo como paisaje patrimonial de la ruta cultural del FC-SRyA, observamos en el siguiente cuadro algunos ejemplos sobre estas afirmaciones.<sup>64</sup>

Cuadro 13

*Esquema elementos y fenómenos de un paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria*

<b>PAISAJE PATRIMONIAL DEL FC-SRyA</b>	
<b>Fenómenos y elementos Materiales</b>	<b>Fenómenos y elementos Inmateriales</b>
<i>Instancia material</i>	<i>Memoria colectiva</i>
-Archivo histórico: -Archivo General de la Nación -Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec BUAP - Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario -Sistema de Información Cultural Mediateca INAH -Mapoteca Manuel Orozco y Berra. -Southern Methodist UNIVERSITY -Biblioteca “Archive Internet”	Hito histórico del FC-SRyA. Itinerario histórico: 1.- Irrupción: Ferrocarril Xico-San Rafael/CIASA (1898). 2.- Desarrollo: FC-SRyA-Sección México, Ferrocarril Forestal, Sección Atlixco. 3.- Abandono: Compañía del FC-SRyA en Liquidación (1932). 4.- Resignificación en el contexto actual: Ferroaficionados de México División Puebla, Puentes Porfirianos, Grupo del Tramo Perdido.
Tendido de vía, estaciones, tanques de agua, puentes, bóvedas, tajeas, objetos: -Registro de sitios ante Sitios y Monumentos-INAH. -Paisaje patrimonial 2.0: páginas en Facebook y YouTube. -Recorridos comunitarios y turísticos.	Crónicas, comentarios, recuerdos, narrativas, mitos y leyendas (Paisaje off y online): Leyenda del Charro, Leyenda de Cantera Pulpito del Diablo. Recorridos para la recolección de hongos y ocote. Encuentros de grupos y organizaciones.
Entorno natural: -Volcán Popocatepetl. -Entorno de sitios y terraplenes. -Ríos y nacimientos de agua. -Parque ecoturístico Tlanamacoyan	Memoria colectiva sobre especificaciones técnicas, sociales e históricas del tendido de vía, uso de objetos: cronistas y ferroaficionados.
Espacio natural transformado como terraplenes, muros artificiales, transformación del territorio por la infraestructura.	Percepción sobre el FC-SRyA como parte del paisaje cotidiano de comunidades cercanas a la ruta cultural y conocimiento colectivo de memoria ferroviaria.

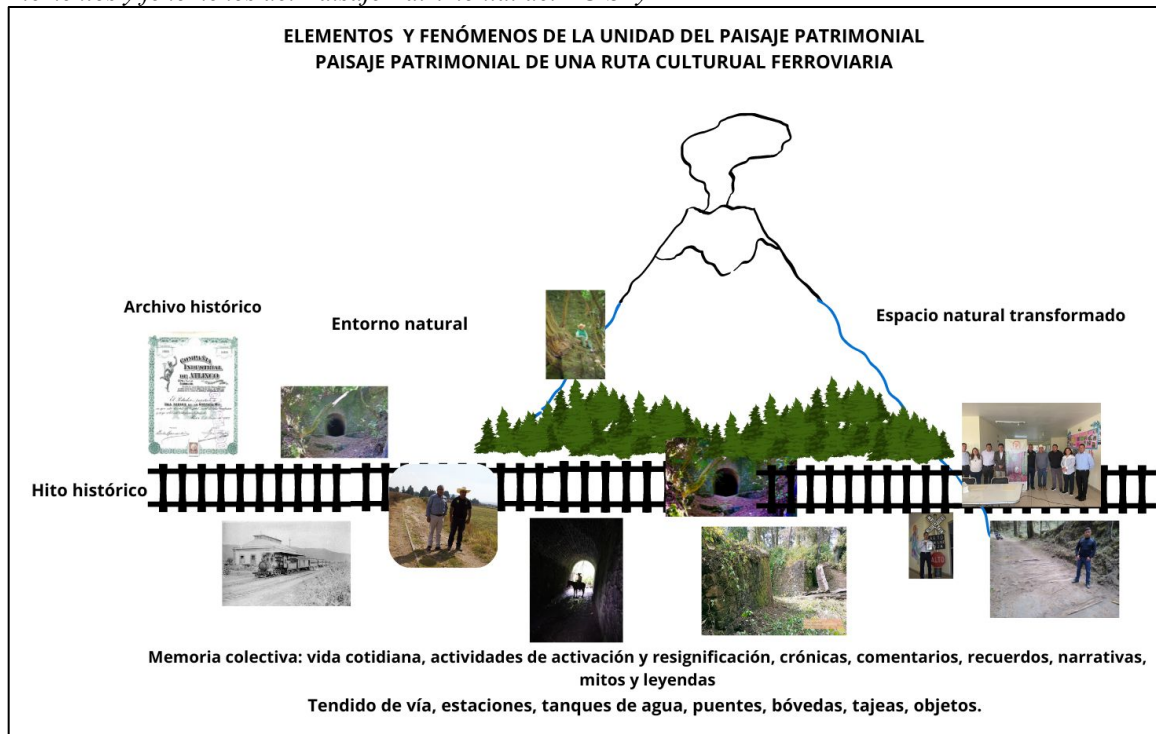
Nota: fuente, elaboración propia.

<sup>63</sup> Nótese el alcance del terreno virtual en este espacio de la memoria que logra incluso dar cierta validez a lo compartido por cada ciudadano, en entrevistas encontramos comentarios que refieren a la validez de ciertas crónicas, relatos y vivencias ya que se habían compartido en internet, como certificado de veracidad.

<sup>64</sup> La información en extenso se encuentra en los capítulos de resultados.

## Esquema 6

### Elementos y fenómenos del Paisaje Patrimonial del FC-SRyA



Nota: fuente, elaboración propia.

Observamos en este cuadro, fenómenos y elementos que son de temporalidad histórica y contemporánea que ha sido resignificada, consideramos necesario aclarar que el propio patrimonio no es un elemento inamovible en el sentido temporal, un paisaje patrimonial implica a las diferentes generaciones que son parte del mismo, el estudio de los paisajes culturales incluye la investigación de diferentes momentos históricos asentados en un espacio y en la cultura, en los que es muy importante la referencia social a un pasado y un presente común, es en este lugar donde se liga con la memoria colectiva, como la mirada de la sociedad hacia el pasado y hacia el presente.

Esto sucede porque la historia, los espacios, los objetos y las personas crean una comunidad especial a partir de la cual pueden programarse estrategias de activación, referimos a la magia del viaje en sí mismo, sino a la huella que dejó a su paso, es decir, que hablamos de un paisaje en transformación permanente, pero de referencia histórica y cultural hacia el FC-SRyA. El cual, en su conjunto, constituido como paisaje, logra adaptarse al tiempo y a sus transformaciones.

Dentro de la generación de discursos de resignificación comunitaria de este paisaje patrimonial hemos observado diferentes formas de resignificación, puesta en valor y diversas estrategias de activación social en las que se debate en el presente la forma de gestionar el pasado.

La referencia histórica, por su puesto alude a la construcción de un discurso social e incluso político, sin embargo, de manera profunda, lo que nos interesa son los dispositivos sociales que se generan a partir de los elementos materiales e inmateriales del paisaje patrimonial y que definen las regulaciones sociales y comunitarias de la gestión del paisaje patrimonial. Cada acción que puede denominarse de naturaleza cotidiana, como la limpieza comunitaria de los antiguos terraplenes, requiere de un mecanismo simbólico de alto impacto<sup>65</sup> que logra mover en entorno social para resignificar bajo actividades significativas en el territorio desde nuevos modelos de convivencia con el espacio y con los sitios.

Pongamos un ejemplo claro sobre el tema, a partir de la resignificación basada en la memoria colectiva, hemos puesto especial atención en los gestores comunitarios, cronistas, ferroadicionados, como contenedores de la memoria colectiva y su importancia reside precisamente, porque es la que junto con las comunidades logran activar los bienes culturales y naturales del paisaje.

Es decir que, esta resignificación no refiere a su valoración institucional, sino a los procesos sociales de activación, a la generación discursiva de las comunidades que fortalece sus procesos de identidad mediante el hito histórico que representan los bienes a los que aludimos, que en el presente se incluyen en un nuevo concepto, el paisaje, mediante el cual se han generado reflexiones hacia el futuro, estas incluyen a nivel superficial su cuidado, la socialización de la memoria, los recorridos sobre su ruta, la venta colectiva de productos tradicionales, el cuidado de especies de vista temporal en los bosques como la Mariposa Monarca y las luciérnagas y mucho más. Dentro de las aldeas culturales, los procesos de activación social ponen en juego la lucha por lo que significa la vida, la identidad, el cuidado del entorno y los valores que fundamentan el ethos de cada grupo social.

Surgen entonces múltiples tensiones a observar y discutir en términos de su apropiación simbólica, activación y patrimonialización, ¿quién toma las decisiones?, ¿quién posee mayor

---

<sup>65</sup> La vía del tren se convierte así en el elemento significativo que convoca y da forma a las actividades de activación.

fuerza?, ¿quién ocupa más espacio en los mapas de acción, ¿quién en los mapas de poder?, ¿cómo se discuten estos poderes en un paisaje patrimonial de resignificación netamente comunitaria?, ¿cómo las comunidades generaron ese poder?, ¿cuáles son sus posibilidades reales de acción, de resistencia? A partir de lo planteado y de lo observado en la realidad debemos debatir y reflexionar sobre ello de manera crítica, desde nuestra perspectiva, la manera de iniciar en esta reflexión es sin duda, la construcción de la unidad de paisaje desde el trabajo de investigación vinculado a las comunidades y a los gestores e investigadores ciudadanos, ya que son ellos los depositarios de esta memoria y quienes detentan el interés genuino por su conservación y uso.

## **8.2. Construcción comunitaria de una Unidad de Paisaje, resignificación y patrimonialización social y comunitaria, la constante paradoja entre el olvido y el recuerdo, entre lo que se conserva y lo que se destruye**

La construcción de una unidad de paisaje desde la investigación de los fenómenos y elementos de un Paisaje patrimonial responde a primero a su delimitación teórica, su acotación como fenómeno complejo incluye la determinación de una ruta que refiere al itinerario de inicio a fin en la disposición de cierta infraestructura que es observada desde su relación con el territorio, el ambiente natural y la cultura, que lo implica en una mirada contemporánea que es definida por un hito histórico que impactó en el espacio de manera decisiva.

Esto no es cosa menor pues su demarcación socioterritorial es resultado del estudio exhaustivo de los elementos y fenómenos que hemos delimitado como parte de un paisaje patrimonial y su construcción responde a una propuesta metodológica que implica a los actores sociales, lo que implica que, por su complejidad sea realizada en terrenos híbridos.

Explicemos el asunto, si bien existen documentos históricos que clarifican el recorrido del tendido de vía en las Secciones Atlixco y México, no se sabía de manera clara, la situación del tramo medio de la ruta, de ahí su icónico nombre “El tramo perdido”, debemos aclarar, que esto implicaba, que no existía la clarificación no solo de su asentamiento completo, sino de su funcionamiento como verdadera ruta entre San Rafael y Atlixco. Las investigaciones encontradas hasta antes de nuestra propuesta señalaban la investigación de tramos segmentados por la división estatal o la verificación de un sitio, un objeto o una unidad de equipo rodante.

Únicamente la mirada compleja sociedad-territorio-cultura que brinda la visión socioterritorial y el propio concepto de Paisaje, logró dar certeza al recorrido completo de la ruta

con todas sus complejidades temporales y territoriales y su construcción se logró después de dos años de investigación a partir del dispositivo Etnogeográfico 2.0, antes de ello, no se conocía de inicio a fin, mucho menos se sabía sobre la complejidad de su construcción, ni de su funcionamiento y esto resulta importante, pues es el factor que permite entender las condiciones de su abandono.

Hay además de su determinación geográfica un segundo plano que implicaba el reconocimiento físico de la ruta y este no hubiera sido posible sin su ubicación a partir de la memoria colectiva, el paisaje 2.0, y el uso de Sistemas de Información Culturales Históricas y Geográficas. Es por ello que la propia delimitación de la unidad de paisaje a partir del tendido de vía como elemento estructurador, es realmente la denominación más la resignificación más la patrimonialización social de la ruta cultural de este paisaje patrimonial, así el marcaje de la unidad del paisaje lo han realizado los informantes clave a partir de los lugares que resignifican en los transectos, las entrevistas y los talleres aplicados, es entonces, una importante contribución, en la que a partir de la investigación, podemos recorrer la geografía del paisaje y la geografía de la memoria colectiva que se resguarda. No es cosa menor la mencionada, pues el proceso que resulta en la patrimonialización implica un largo camino lleno de conflictos y procesos a gestionar, es en esta lucha en la que todos los días las comunidades deciden cómo resolver el dilema de la destrucción y el olvido de este paisaje patrimonial que consideran parte de ellos mismos.

Ahora bien, es claro que coadyuvado en el ejercicio contemporáneo del uso, la resignificación y la activación ciudadana y comunitaria de este paisaje patrimonial, sin embargo debemos aclarar que existen temas en los que se representa la lucha constante de este paisaje patrimonial por sobrevivir en un mundo cambiante. Sobre este tema, debemos aclarar que hay distintos elementos que intervienen en la lucha del recuerdo contra el olvido. Uno fundamental es la ubicación material y simbólica de la memoria colectiva dentro del paisaje -los sitios y su memoria-, pues es ahí donde se ubica el recuerdo, a partir de su resignificación es que las generaciones actuales se apropian del paisaje patrimonial y se convierte en un proceso identitario, es en este espacio en el que surgen las estrategias sociales y comunitarias de activación social a partir de la conservación de sus acervos.

A partir de lo investigado, hemos constatado que la vía ferroviaria logra amalgamar al paisaje patrimonial como un elemento cultural de alto impacto, logrando darle resistencia ante los

cambios por más avasalladores que estos sean, sobreviviendo incluso a la pérdida física de la vía misma, prueba de ello es la urgencia de la socialización del recuerdo de parte de ferroaficionados sobre el tramo de la Alameda de Metepec expuesta en el capítulo cuatro, en el que observamos como, ante la pérdida física de los terraplenes y el tendido de vía, surge la socialización de la memoria ferroviaria en redes sociales y en los clubes ciudadanos, así el recuerdo permanece.

Nos hemos preguntado al inicio de esta tesis de manera metafórica sobre la situación de estos acervos cuando se enfrentan al abandono de su vida laboral, ahora podemos asegurar que queda a su sobrevivencia como legado cultural la constante pregunta sobre, ¿qué se recuerda y qué se olvida? Ante los vastos y rápidos cambios que la humanidad experimenta, el propio paisaje se enfrenta a esta pregunta cada día, la paradoja se revive cotidianamente abriéndose paso y debatiendo su futuro en las arenas del ejercicio cultural cotidiano.

Contra el olvido, consideramos que la propia configuración del paisaje desde el ejercicio diario de las actividades ciudadanas se convierte en el elemento de resistencia y con ello logra adaptarse a los embates que generan los factores naturales y antrópicos de deterioro<sup>66</sup>. La contribución de esta investigación, en este tema, es la propia definición de la ruta que en el planteamiento que realizamos incluye la sistematización de lo valorado por los tres grupos focales con los que hemos trabajado de manera conjunta, la socialización de herramientas para la conservación preventiva y el registro de los bienes que se resguardan desde los grupos sociales.

Existe otra discusión incluida en esta lucha de tensiones observada y esta se refiere al debate constante sobre ¿qué se conserva y qué se destruye? Lo encontrado en la realidad resulta tan complejo como la configuración de la propia denominación de patrimonio sobre estos acervos, en primer lugar, el tipo de bienes que han vinculado al paisaje, si bien, tienen denominación institucional y figura para su protección como ya hemos visto, en la realidad resultan de cierta novedad incluso para figuras institucionales como Sitios y Monumentos<sup>67</sup>.

Sobre la propia valoración de la resignificación ciudadana, a lo largo de la investigación observamos cómo pasamos de la nula atención institucional a grupos comunitarios y sociales

---

<sup>66</sup> Definidos en el capítulo teórico refieren a los de orden físico químico generados por el intemperismo y a los de naturaleza antrópica como robo, abandono, vandalismo, cambio de uso de suelo y el propio olvido.

<sup>67</sup> Hemos hablado en el Capítulo – sobre la intención del Grupo Puentes Porfirianos por el registro de estos sitios y la necesidad que hubo de explicar a Sitios y Monumentos la importancia de estos bienes de interés especial y como la propia investigación fue utilizada por la comunidad para argumentar que ellos pertenecían a un paisaje patrimonial que tenía que ser investigado y registrado.

organizados (de comunidades que buscaban ayuda experta para el registro y la conservación de este paisaje), a la fuerte atención mediática y a la presencia Institucional<sup>68</sup> ahora interesada en estos proyectos, observamos también cómo algunas figuras gubernamentales después de este proceso de activación se involucran y/o hacen uso de los trabajos realizados por la ciudadanía, también fuimos testigos de cómo las organizaciones de los grupos focales investigados inician su propuesta en redes de construcción ciudadana y después fueron interpelados en plataformas como noticieros de televisión Pública<sup>69</sup>.

En este sentido observamos cómo los discursos sobre la resignificación de este paisaje patrimonial se diversifican en una dinámica de posicionamiento y de poder sobre los bienes, en una lucha contemporánea por gestionar el pasado, en ellas el peso de la ciudadanía y el de las instituciones es de naturaleza distinta y su posicionamiento aún no se encuentra definido puntualmente. El lugar del patrimonio histórico dentro de la vida cotidiana es fundamental, esto le brinda un espacio en el futuro y esta es una manera crítica de conservarlo. Esto supone que cada día se plantea de nueva cuenta la pregunta sobre su conservación o destrucción, sobre su recuerdo o su olvido y es la propia resistencia del paisaje, la que alude a su cuidado y persistencia en la vida futura.

Pero el futuro es complejo y las visiones sobre la conservación de este paisaje no son unívocas, ni se gestionan de manera unilateral, hemos mostrado en esta investigación de tres grupos focales en un momento que por cuestiones metodológicas debe ser medido temporalmente, sin embargo, la existencia de nuevas organizaciones, intereses institucionales y económicos ante este paisaje ahora ya resignificado no se detiene, es en este sentido que vale la pena discutir sobre la complejidad que implica la existencia de múltiples formas de ver un mismo paisaje patrimonial.

### **8.3. Una unidad de paisaje patrimonial ante múltiples propuestas comunitarias y sociales de resignificación, el “lugar comunitario de la resignificación”**

Sumamos a este panorama otras tensiones que se dirimen en el día a día dentro de las comunidades que conforman esta ruta y que refieren a la denominada “primicia” sobre la resignificación de los diferentes fenómenos y elementos de este paisaje patrimonial, existe cierta “carrera” por demostrar

---

<sup>68</sup> En este caso hablamos del INAH, CONACTUR, el CNPPCF/MNFM y diferentes Ayuntamientos.

<sup>69</sup> Basta googlear el nombre Puentes Porfirianos para encontrar su presencia en noticieros de televisoras y radios de importancia local y nacional.

que se cuenta con la prueba fehaciente que dará validez del lugar de cada comunidad dentro de la ruta de este ferrocarril desde la investigación ciudadana, uno de los puntos nodales en este tema es el encuentro con los elementos del tendido de vía; clavos, durmientes, planchuelas, tornillos y tramos de vía encontrados in situ, así como los recuerdos, crónicas y datos de memoria ferroviaria sobre su localización que son registrados y socializados en internet, estos datos, a partir de su publicación virtual, parecen colocar la bandera de descubrimiento sobre este paisaje, esto provoca ciertas rencillas que dan vida al ejercicio de resignificación y que suelen ser moderadas y reajustadas por los eventos culturales en los que confluyen como miembros de una comunidad que, a pesar de las diferencias, se encuentran vinculadas por este paisaje, entonces el paisaje como lugar común, logra resolver de manera creativa estos conflictos.

Encontramos entonces a lo largo de la unidad del paisaje, es decir, en torno al antiguo tendido de vía, múltiples grupos sociales y comunitarios que se consideran parte de este legado y que enfocan su trabajo en su cuidado y uso, cada grupo justifica este proceso social de activación a partir de especiales dispositivos simbólicos, de acción y socialización que se manifiestan en estrategias de aprehensión de este paisaje patrimonial.

Esto nos indica que existen distintas miradas hacia un mismo paisaje patrimonial y esta aseveración nos permite clarificar los elementos transversales que se observaron como tensiones dentro de la investigación. Recurrimos para hablar de ello, de nueva cuenta al tendido de vía, este determina la existencia de un paisaje patrimonial unificado en el territorio y por el patrimonio al que aludimos, sin embargo, dentro de este, coexisten diferentes grupos sociales, esto es, diferentes miradas, vivencias, formas de asumir el paisaje y distintas estrategias ciudadanas de apropiación y resignificación.

Es por ello que la respuesta de acción y valoración hacia el paisaje patrimonial es, de diversidad importante, de acuerdo con lo observado, el paisaje logra amalgamar culturalmente las diferentes propuestas comunitarias hacia el mismo objetivo, dentro de todas ellas hay ejercicios de activación social, comunitaria y de resignificación que hemos resaltado anteriormente pero, que nos es imprescindible destacar desde una mirada global y definida en dos sentidos, lo realizado en zonas urbanizadas y lo logrado en zonas rurales y en los bosques cercanos al cráter del volcán Popocatepetl, esperamos que esta mención logre invitar a la futura investigación sobre la resignificación lograda desde el enfoque de la organización socioterritorial:

*En los tramos asentados en los bosques del Volcán Popocatepetl*

- La asociación Puentes Porfirianos y los investigadores ciudadanos del tramo perdido plantean a las diferentes comunidades que pertenecen al recorrido de este ferrocarril, cambiar la práctica de la tala de árboles y la caza clandestina por el cuidado de la flora y fauna de sus terrenos y de los terrenos ejidales y comunitarios, se propone la premisa de cuidar para recibir visitantes y con ellos se da la llegada del recurso económico que solventarían con las actividades de tala y caza.

- La propuesta de la generación de diferentes rutas de visitas guiadas suponía el cuidado de los sitios a visitar, esto incluye los terraplenes que ahora son caminos, veredas, pasos de servidumbre, etc. El trayecto tiene la misma importancia que los sitios porque se da sobre los terraplenes y restos de tendidos de vías, de esta manera se organizan faenas para limpiar de basura tanto los puentes, bóvedas y sitios, así como los caminos que pertenecían a los derechos de vía, esto ha impactado en el cuidado incluso a nacimientos de agua<sup>70</sup> que se encuentran en el trayecto.

Existen dos retos importantes en esta actividad y la primera refiere a que este llamado lo debe hacer la autoridad ejidal y cuando la invitación surgió de ciudadanos se tuvo que dirimir el conflicto, la situación fue solucionada por el apoyo en redes hacia el investigador ciudadano. Otro reto importante es que no se tiene acceso a toda la ruta, si bien todos los sitios fueron registrados, algunos de ellos son de propiedad particular y los dueños de tales predios decidieron cercar por miedo a la expropiación.

- La zona de bosques tiene una larga tradición por la práctica de deportes propios de la zona geográfica como caminatas, carreras de campo traviesa, rutas ciclistas, etc. Este tema fue bien aprovechado por todos los grupos ciudadanos que se ligan a la activación y resignificación de este paisaje patrimonial y este se ha convertido en un espacio de convivencia pero también de trabajo arduo, cada organización de carreras está acompañado por el esfuerzo social de reconocimiento y marcaje de las rutas y por el cuidado comunitario de los eventos, siempre apoyados por los ayuntamientos y las presidencias involucradas geográficamente, destacan el evento de Puentes Porfirianos y Rudos del Atletismo de Ecatzingo en la Carrera anual por los puentes del tramo Ecatzingo, Tetela del Volcán y Santa Catalina Cuilotepec que este 2023 cumplirá su segunda convocatoria y la primera ruta ciclista nacional denominada 1er Paseo ciclista “El tramo olvidado

---

<sup>70</sup> El principal impulsor de estas actividades es Elvis Martínez de la comunidad de Ecatzingo de Hidalgo.

del Ferrocarril San Rafael y Atlixco” organizada por el grupo de investigadores liderados por Elvis Martínez pero cuidadas por gran parte de la comunidad de Ecatzingo.

- Se crearon espacios físicos y virtuales como lugar de encuentro y de socialización del paisaje y de actividades, en el caso de Puentes Porfirianos el Parque Ecoturístico de Tlanamacoyan y las páginas de construcción de contenido 2.0 con al nombre de la asociación en redes como Facebook, YouTube y Tiktok.

En el caso del Tramo perdido se conformó el grupo “Decauville Tours. El tramo olvidado Ferrocarril San Rafael y Atlixco” y el lugar de encuentro virtual es la página de Facebook con el mismo nombre. Los Ferroaficionados de México División Puebla, realizan expediciones de investigación de túneles, lo hacen como club ferroaficionado y socializan las vivencias y lo encontrado en sus grupos oficiales que llevan el mismo nombre y en los encuentros nacionales de ferroaficionados.

En este apartado son de vital importancia las discusiones en los chats públicos de cada publicación ya que en estos se comparten fotografías, anécdotas, recuerdos y datos técnicos puntuales sobre la ruta.

- El ingreso de instituciones como CONACTUR, presidencias municipales y el mismo INAH, juegan un papel en el que aún se disputan los niveles de decisión, queda en este espacio la pregunta planteada en el marco teórico que refiere a la paradoja conservación-destrucción, recuerdo-olvido, nos preguntamos ¿quién toma estas decisiones?, ¿cuál es el papel de las instituciones ante un paisaje patrimonial de denominación y resignificación ciudadana?, ¿cuál es el papel de los expertos en el tema de conservación y patrimonialización?, ¿cuál es el papel de los académicos y las Universidades? La investigación planteada ha puesto en claro que el ejercicio científico de las ciencias sociales colabora y facilita procesos de acceso universal al conocimiento<sup>71</sup>, de tal manera que la investigación proyecta una relación horizontal con las comunidades buscando brindar herramientas que faciliten los procesos que de manera libre determina cada aldea cultural, es por ello que clarificamos que la investigación del paisaje es un posicionamiento teórico, metodológico, pero también ético y político que, desde el pensamiento de la Teoría Crítica promueve la emancipación en contra de la ciencia extractivista.

---

<sup>71</sup> La propuesta de facilitar conocimiento y herramientas de registro y reflexión a través de talleres de metodología sociorrelacional y socioafectiva no escolarizada, este se encuentra en el apartado metodológico.

*En los tramos de vía que corresponden a zonas urbanas*

Los procesos de reconocimiento en este tipo de zonas dentro de la unidad de paisaje presentan, en general, la pérdida en grandes porcentajes de tendido de vía y de terraplenes, el cambio de uso de suelo, procesos de urbanización y pérdida del paisaje ferroviario, sin embargo, las huellas de su presencia se observan desde los marcos sociales de la memoria ubicadas en los lugares del recuerdo de manera evidente y son recorridas y rememoradas por los gestores ciudadanos de este paisaje, entre ellas se encuentran:

- Los nombres de calles y avenidas que respetando el trazo del paso de la vía se convirtieron en rutas viales, por ejemplo, en la Ciudad de México la Avenida del Ferrocarril San Rafael y Atlixco, Avenida terraplén Ferrocarril San Rafael, en Metepec la Calle Ex-vía del Ferrocarril, en Atlixco el Boulevard Ferrocarriles, nombres de negocios relacionados como Farmacias Ferrocarriles o Bodega Aurrera Ferrocarriles.
- Las huellas visibles que rememoran el paso del tendido de vía se observan en tramos con el tendido de vía en algunos sitios como los restos de vía angosta en la Ciudad de Atlixco en la 11 poniente, este era el recorrido hacia la Fábrica de Hilados, tejidos y estampados de Metepec.
- En el trazado de las calles ahora urbanizadas es posible encontrar la Y , que son los tramos de vía dispuestos para que el ferrocarril pudiera dar vuelta, como expusimos en el capítulos de los Ferroaficionados, es tal el detalle del recuerdo, que se distingue de manera clara la ubicación de la Y del FC-SRyA del FC-Interoceánico en la Ciudad de Atlixco, reconocen de manera clara la Y de santa Catalina Cuilotepec, de esta manera se distingue el inicio y final del tendido de vía angosta de la Sección Atlixco.
- Los sistemas de tendidos de vía del FC-SRyA son de entramado complejo por su relación con otros ferrocarriles, de esta manera los Ferroaficionados tienen conocimiento claro de su paso y su relación exacta con haciendas, fábricas y con el Ferrocarril de Cintura.
- A la pérdida del sitio físico le sigue un proceso de apropiación del recuerdo desde el fenómeno de la memoria ampliada, es posible para los informantes clave aclarar el paso de la vía sobre centros comerciales, carreteras o zonas habitacionales y este recorrido es manejado de manera clara tanto en el terreno físico como en su localización sobre plataformas como Google Maps, sobre esto, es posible ver georreferencias públicas en las que se delimitan estos sitios, esto además se encuentra detallado en los canales virtuales que construyen los tres grupos focales.

#### **8.4. El derecho a la patrimonialización social y comunitaria de un paisaje. El ejercicio ciudadano de la resignificación, sus límites y luchas**

De manera coloquial, el imaginario del patrimonio ferroviario que está asociado al turismo nos rememora al tren histórico restaurado, idea que ha dominado las propuestas de resignificación y activación social, esta postura es sobre todo institucional. Lo que nosotros hemos realizado está relacionado con otro tipo de patrimonio ferroviario, que visto también de manera superflua, podría definirse como un “patrimonio informal”, consideramos que este tiene que ver con el patrimonio vivo, porque es parte de las identidades comunitarias.

La discusión sobre el papel de los ciudadanos como gestores del patrimonio no es nuevo, de la misma manera la discusión sobre los límites en el uso significativo de bienes y personas tiene un debate entre posturas que plantean usar de manera gestionada el patrimonio para el goce ciudadano o cerrar los sitios y observarlos desde un discurso museológico y condiciones de conservación que logren ser controladas sólo por los expertos.

No omitimos mencionar que el cuidado experto sigue siendo importante, pero los conservadores debemos tomar en cuenta, dentro de los protocolos de acción, el peligro de la separación del patrimonio ante el cuidado extremo de su conservación disocia al bien de la experiencia de vida cotidiana que le sugiere convivir con estos elementos y fenómenos, el patrimonio así, pierde sentido social contemporáneo y las comunidades pierden la oportunidad de establecer planes de vida ligados a estos acervos.

El planteamiento de resignificación que proponemos parte de una mirada emergente ligada a su enfoque socioterritorial, de esta manera el manejo de sitios con las complejidades que ya hemos abordado requiere de estrategias que tomen en cuenta el dinamismo de todos los elementos y fenómenos que configuran un paisaje. Si bien las fórmulas exactas del manejo de los sitios no existen, consideramos que desde esta postura, las negociaciones entre el manejo institucional y el manejo ciudadano resultan en la conservación de estos paisajes, los preceptos generales que deben abordarse en estos ejercicios tienen que tomar en cuenta el papel de los ciudadanos que son quienes conviven de manera cotidiana con el paisaje, que son parte del mismo, pero sobre todo, que a partir de estos acervos pueden ejercer sus derechos culturales, filosóficos, políticos, e incluso jurídicos.

La resignificación ciudadana convierte al patrimonio en el vehículo que permite ejercer estos derechos, brinda además sentido identitario y con él valores y ejercicios de crecimiento individual y comunitario, el paisaje patrimonial se convierte de esta manera en un elemento cultural que fomenta valores, pero también oportunidades de desarrollo humano.

Es por ello que su conservación y gestión tiene como fundamento la resignificación cultural, tema que remite de manera clara a la memoria colectiva en entornos culturales, así la vinculación entre comunidad y paisaje es un reflejo de las particulares relaciones con el pasado y con experiencias contemporáneas. Para conservar este paisaje patrimonial las comunidades refrendan su uso para coadyuvar en los procesos de identidad, un punto que nos parece muy importante es que cualquier proceso de intervención implica primero comprender la significación cultural de los sitios para tomar decisiones sobre su uso y valor, desde estas miradas ciudadanas y desde los fundamentos de la teoría de la restauración.

Es por ello que la propia investigación de los paisajes patrimoniales inicia en los procesos de resignificación. Hemos planteado de manera amplia la fundamentación como modelo teórico epistemológico de la Teoría Crítica, desde esta postura, resulta fundamental poner en tela de juicio el valor utilitario del patrimonio dentro del paisaje y fundamentar su lugar dentro de los procesos del ejercicio cultural ciudadano, con todas las complejidades que eso amerita, en los que planteamos una investigación con estricto respeto a la diferencia y a los derechos humanos desde una perspectiva humanista, ya que las ciencias sociales deben ser incluyentes y pertinentes no solo a niveles institucionales, sino académicos.

La metodología planteada desde esta perspectiva hace a las comunidades partícipes activas de la investigación y en esa marcha, los procesos de resignificación son activados, puestos en acción de manera gestionada por la comunidad y esto los convierte en procesos autosustentables en cuanto se convierten en propuestas genuinas que implican redireccionar la vida de las comunidades hacia donde consideran que tiene mayor sentido.

El patrimonio ferroviario desde esta perspectiva tiene un sentido social por el cual expresa su identidad, es por ello que el Tren, desde nuestra investigación se convierte, en un destino en sí mismo. Estos acervos incluidos dentro de un paisaje patrimonial se convierten en detonadores de actividades que pueden mejorar la calidad de vida, nos referimos al hecho de que, como estrategia

de reconocimiento del patrimonio cultural e histórico, se convierte en un recurso que puede ayudar en términos legales, teóricos y sociales a su conservación.

De esta manera el propio paisaje patrimonial, se convierte en un elemento cultural por sí mismo, porque representa la globalidad de estos factores, elementos y valores, como la integración de todos los hechos y aunque sus componentes son variables, no se pueden disociar. Es por ello que se recorre desde la memoria colectiva, que funciona como la verdadera locomotora que transita las vías a uso y conveniencia de cada grupo cultural que la pone en marcha. Comprobamos de esta manera que el patrimonio se convierte en un vehículo detonador de procesos de resignificación y patrimonialización ciudadana en los que se dirimen éxitos y conflictos diversos que luchan por dar estabilidad no solo al patrimonio sino a la vida misma.

## **Reflexiones finales. El paisaje patrimonial del FC-SRyA. Encuentro de organizaciones sociales y comunitarias coadyuvantes**

“El estar aquí nos motiva a viajar en el tiempo, agotando el vagón de los recuerdos y también al mismo tiempo escuchar, el silbato del Ferrocarril, así que... ¡Vámonos!”. María Teresa Ventura Rodríguez (Encuentro de organizaciones sociales y comunitarias coadyuvantes, 10 de noviembre 2023).

En noviembre del 2023 se organizó el encuentro de organizaciones sociales y comunitarias coadyuvantes en el cuidado del FC-SRyA, un evento que tuvo como invitados a todos los agentes sociales que participaron como informantes clave y grupos focales en las actividades de esta investigación. La ubicación territorial y simbólica de quienes acudieron se funde con el recorrido del paisaje patrimonial investigado desde el tendido de vía en las tres secciones de la Unidad del Paisaje del FC-SRyA, son además parte fundamental de su cuidado, socialización y vida. Una de las actividades fundamentales en el evento fue el conversatorio en el que reflexionamos sobre el estado de lo logrado incluyendo en esto tanto logros como errores, complicaciones, pugnas y lo que se planteaba a futuro sobre la resignificación y patrimonialización de toda la unidad del paisaje ya denominada. Sirva esta experiencia como herramienta de reflexión y discusión a manera de conclusión, planteemos lo expresado y a partir de estos postulados reflexionemos.

Desde la Sección México participó Oscar Sánchez, habitante de Ozumba quien conserva la memoria del recorrido y los sitios del ferrocarril desde la ciudad de México hasta Ecatzingo, también el profesor José Luis Reyes y miembros de la Asociación Civil Puentes Porfirianos, el grupo ciudadano Los rudos del Atletismo de Ecatzingo. De la zona del Ferrocarril Forestal, los investigadores ciudadanos Héctor y Elvis Martínez y la organización ciudadana Cultura Tetela del Volcán. Y desde la Sección Atlixco, la organización ciudadana Macuil Sinergia Comunitaria, ciudadanas y ciudadanos de Tochimilco y Santa Catalina Cuilotepec que se presentaron también desde la voz del cronista y gestor de turismo rural Flavio Pérez Calpeño y de la Ciudad de Atlixco el cronista ciudadano Marco Aurelio Vargas. Junto a todos ellos mujeres y hombres de las distintas organizaciones con quienes recorrimos la ruta de manera física y de manera simbólica a través de talleres, charlas y convivencias del paisaje construido.

El encuentro fue cobijado por el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vález Pliego”, el Departamento de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero y dentro del

mismo, el Museo Industrial de Metepec<sup>72</sup>, el Seminario Permanente de Memoria Histórica y Patrimonio Industrial, así como el Posgrado en Estudios socioterritoriales, todos de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

La invitación a dicho evento causó dentro de las organizaciones sociales y comunitarias gran expectativa y en redes sociales se compartieron una serie de publicaciones que mantenían una estructura similar, que consistía en la fotografía de la carta invitación y un mensaje de agradecimiento que terminaba con una frase en la que se nombraba a las comunidades que representaban y cerraban con la frase ¡Presentes!

El eco de la publicación rememoraba la presencia de las diferentes comunidades que conforman el total de la Unidad de Paisaje del FC-SRyA demostrando el interés de las organizaciones por ser y pertenecer en los procesos de activación social de este paisaje patrimonial. El encuentro resulta un evento rico en datos que dan cuenta sobre la afirmación empírica de esta investigación y pueden demostrar cómo se gestan los procesos de activación social de un paisaje patrimonial en toda la unidad a partir de las iniciativas sociales y comunitarias desde escalas locales y comunitarias hasta escalas sociales que implican a la unidad de inicio a fin.

Las organizaciones compartieron las principales premisas que los vinculan a sus comunidades y a este ferrocarril, en el caso de Tochimilco Flavio Pérez Calpeño agradeció su llegada a Tochimilco a su tío abuelo, fogonero de una máquina de tren que venía de Ozumba de Alstate quien invitó a su abuelo Francisco Pérez González y de esta manera se asentaron en la comunidad de la que hoy es cronista, destacando la cercanía de este acervo a su comunidad desde la propuesta de turismo rural comunitario.

Los Ferroaficionados de México División Puebla compartieron un tema fundamental, la cercanía simbólica que puede ir más allá de la dimensión territorial hacia este paisaje, reafirmaron la importancia de esta ruta como una de las actividades que fundamentan su Ethos, en las que incluso, han vivido aventuras de cierto riesgo con el afán de compartir las expediciones que realizan en plataformas virtuales de construcción 2.0, con el principal objetivo de rescatar y compartir la memoria ferroviaria sobre la ruta a generaciones sobre todo de jóvenes.

---

<sup>72</sup> Un lugar de la memoria de gran importancia para todas las comunidades por su localización dentro de la Antigua Fábrica de Hilados, estampados y acabados de Metepec.

El profesor José Luis Reyes líder de Puentes Porfirianos A.C. destacó en el conversatorio, debido a que fue el primer informante clave y miembro del primer grupo focal con quienes se dieron las actividades planteadas desde esta investigación, pero sobre todo, porque lograron hacer uso del planteamiento del paisaje patrimonial para generar un proyecto de resignificación y activación social en el que se vinculan, como hemos descrito en capítulos anteriores; el entorno natural en el que destaca el Volcán Popocatepetl y la huella del paso del ferrocarril tanto en el territorio natural transformado, como en los puentes y bóvedas, a este se suma la riqueza de relatos, historias, leyendas y crónicas que resguardan desde la memoria colectiva y que ponen en práctica en la creación del parque ecoturístico de Tlanamacoyan y en las actividades alrededor de los sitios que además, lograron registrar ante Sitios y Monumentos del INAH. Esto les ha permitido generar propuestas de activación local y nacional de gran importancia en los que se destaca el cuidado del patrimonio tangible y de la flora y fauna de manera activa, en este sentido, han luchado por mantener las actividades que implican su propuesta y que tienen que ver con la resignificación de los sitios dentro de la comunidad y por miembros de la comunidad para que sean ellos sus custodios, una tarea compleja en la que se comparten los logros pero también las múltiples dificultades que implica el cuidado de este paisaje patrimonial.

La propuesta de Puentes Porfirianos está ligada a otras organizaciones de la comunidad, como la de Los rudos del Atletismo de Ecatzingo que, también presentes en el encuentro, reivindican su estrecha relación con Puentes Porfirianos y la ruta del Ferrocarril desde sus vivencias infantiles relacionadas con el recuerdo del tendido de vía y su vandalización y robo paulatino, ante esta situación, resignifican el nuevo uso de los terraplenes como una serie de rutas con la elevación y dirección ideal para el entrenamiento de corredores profesionales, de esta manera, su propuesta implica el cuidado de las rutas, limpieza y custodia, para el uso contemporáneo en la preparación de atletas, también importantes por ser el recorrido en carreras de ruta y ciclistas a partir de la difusión de su patrimonio cultural con el debido cuidado comunitario que vincula la cultura de Ecatzingo con sus espacios naturales.

Desde la Sección Atlixco la presencia de Macuil Sinergia Comunitaria resalta un tema fundamental que refiere a la participación de jóvenes en el cuidado y la conservación de este paisaje patrimonial el cual consideran importante no sólo como parte del pasado, sino de su presente, en este sentido, su trabajo está íntimamente relacionado con la socialización de la

memoria colectiva en redes sociales para impactar en las nuevas generaciones y se encuentran además realizando un juego de Serpientes y Escaleras que presenta un panel sobre el Ferrocarril San Rafael y Atlixco.

Uno de los puntos fundamentales en el encuentro fue relatado por los investigadores ciudadanos del Ferrocarril Forestal, que como hemos explicado, se consideraba como el Tramo Olvidado debido a su ubicación en los bosques cercanos al cráter del Volcán. La búsqueda que realizan es considerada como “La verdad histórica” que es enmarcada por su publicación en YouTube y en la publicación de un libro y con ello, se demuestra su inserción simbólica en la resignificación del paisaje patrimonial de esta ruta cultural ferroviaria. Resalta en sus comentarios el significado profundo del impacto del paso de ferrocarril que, en esta etapa histórica se relaciona con el despojo de terrenos y cambios laborales y económicos en los que la gente de Ecatzingo ya no podía vivir explotando las tierras de cultivo, la tala de madera para su venta, perdiendo incluso el acceso al agua, lo que influyó en la activa lucha de las poblaciones de lado de los grupos armados zapatistas durante la Revolución Mexicana, un comentario en el que se reconocen identitariamente con el pasado. Actualmente el trabajo de esta organización ciudadana tiene implicaciones tangibles en el cuidado del paisaje y se vincula sobre todo al rescate de los nacimientos de agua vinculados a los terraplenes y antiguos aserraderos y en todo el cuidado y trabajo que implica la generación de rutas ciclistas que recorren este tramo de la unidad del paisaje.

Si bien es mucho el camino recorrido, los grupos expresan que el trabajo es arduo y los recursos económicos muy limitados pues se generan desde las aportaciones que ellos generan desde sus empleos particulares, este es un tema importante dentro de aquello que aún queda por retomar para coadyuvar en la activación social y comunitaria de este tipo de paisajes patrimoniales.

Sin embargo el trabajo existe y la denominación de paisaje patrimonial con todo lo que ello implica se ha generado, debemos destacar un hecho, nosotros hemos asegurado que uno de los preceptos fundamentales enunciado en el problema de investigación y sustentado teóricamente desde la teoría crítica es el hecho de vincular el ejercicio de las ciencias sociales con el trabajo empírico, punto en el cual nos enlazamos con el estudio de lo que es y la visión de lo que consideramos debería ser desde una mirada emancipadora que interroga a la visión instrumental del quehacer científico, en ese sentido, el planteamiento teórico emergente implica la creación de un modelo metodológico congruente con alto impacto dentro del trabajo general de investigación,

nuestra propuesta en este sentido, pretende que la teoría se enfrente a los territorios y pueda sustentar lo dicho a través de la propuesta Etnogeografía 2.0 planteada, en la que la pregunta inicial era, ¿cómo llegar a los actores? Y hemos demostrado paso a paso lo sucedido en esta actividad que consideramos lograda de manera fehaciente.

Comentado lo anterior, resulta interesante rememorar una pregunta que propuso en el mencionado encuentro el doctor Carlos Montero Pantoja a los miembros de las comunidades presentes. - ¿Existe el Ferrocarril San Rafael y Atlixco?

La respuesta de los participantes fue un unánime ¡Sí!

La tajante afirmación demuestra que hemos logrado, desde la mirada social y comunitaria, demostrar que, más allá de la presencia de una locomotora, el tren existe como elemento identitario conformador de un paisaje patrimonial.

También es necesario preguntarse, ¿cuál es el lugar del paisaje patrimonial del FC-SRyA en el futuro? En este punto debemos analizar el proceso de activación social colectiva como proceso de conservación del paisaje patrimonial. Consideramos que el proceso generado desde la aplicación del dispositivo metodológico refiere al sentido de la investigación para y de la comunidad y que alude sobre todo a la memoria colectiva y los nuevos sentidos que se dan al antiguo tendido de vía. En este sentido, el mismo doctor Montero sostiene que resulta fundamental la generación de proyectos globales que trabajen en pro de las comunidades, las cuales, en su conjunto, pueden generar actividades de mayor repercusión que responden al para qué es utilizado el paisaje patrimonial. En este sentido la suma de esfuerzos generará propuestas de activación social que demuestran los puntos de encuentro que brinda la infraestructura del ferrocarril guiado por el tendido de vía.

La propuesta sigue en este sentido, la lógica del trabajo por y para las propias comunidades, sumando a esta propuesta, el hecho de que la activación social por sí misma, logra vincular a ciudadanos interesados en el cuidado de su entorno, esta es la verdadera construcción de los paisajes patrimoniales en el presente, ya que el patrimonio logra ser resignificado con ello consigue contener sentido de actualidad y visión de futuro.

Los resultados de la investigación realizada a lo largo de su elemento estructurador que en este caso es el propio tendido de vía, logran articular visiones y acciones que parten de propuestas comunitarias locales, pero que gozan de impacto regional y global. La inserción de

nuevos procesos de resignificación logra iniciar en la activación del Patrimonio Cultural que es una estrategia enfocada en poner en valor los recursos culturales y naturales de un territorio y planificar los nuevos usos y servicios que desde el mismo se pueden desarrollar.

Desde lo aprendido consideramos que cualquier proyecto que se genere debe de tener una visión local, global e integral y ha de ser capaz de aglutinar la dimensión socioterritorial en el que se implican la educación, la cultura, la sociedad, la economía y el propio turismo.

Definitivamente las estrategias futuras que puedan ser planteadas significarán la patrimonialización social y comunitaria de un paisaje que a través de su “explotación” reporte beneficios a las comunidades que los sustentan y que apoye el desarrollo local y el fomento de valores y condiciones de buen vivir.

Pero todo esto solo es posible a partir de todo el proceso previo de resignificación contemporáneo sin el cual es imposible dar inicio a estos proyectos. De esta manera la activación social de un paisaje patrimonial se convierte en una herramienta de desarrollo económico, social y cultural del territorio. Pero también es un medio de estudio, conservación, sensibilización y difusión de los valores del paisaje que van más allá del entorno geográfico y definen la creación de una identidad cultural territorial.

Consideramos por todo ello que el camino recorrido, aunque ha sido rico en propuestas teóricas y en resultados tangibles, es una aventura que inició en el planteamiento de la denominación de un paisaje patrimonial en riesgo y se ha consolidado como un elemento detonador de procesos de ciudadanía desde una mirada crítica, nos parece que hemos contribuido de manera clara en la generación de conocimiento y propuestas metodológicas en las que logramos ubicar nuevos paradigmas en la gestión de los recursos culturales y naturales. Aseguramos que sin esta visión compleja es imposible que se puedan planificar proyectos imbricados con el territorio y la cultura. La estrategia expuesta es un modelo pensado para realizar acciones concretas y que nos obliga a trabajar con una visión global y transversal que permite que nuevas formas de patrimonialización ciudadana se generen y se gestionen de manera horizontal acompañadas por las acciones académicas que se realizan desde las universidades, sobre el tema de la investigación de este tipo de paisajes, hemos planteado sus nuevas fronteras así como sus dificultades, pero desde estrategias objetivas, coherentes y con ello, con mayores posibilidades de éxito en el futuro.

Queda abierta la posibilidad de enriquecer el planteamiento teórico metodológico aquí construido y con ello generar nuevos caminos de conservación de paisajes patrimoniales de reconocimiento ciudadano y con ello de contribuir en la generación de procesos de activación ciudadana, en otras palabras, coadyuvar en el ejercicio de los derechos ciudadanos desde la denominación de paisajes patrimoniales.

El paisaje patrimonial es una construcción cultural rica en contenidos, relaciones, luchas y su principal incentivo y fin es el ser humano, de esta manera al igual que la ciencia, su construcción y cambio nunca concluye, la savia infinita que lo mantiene, representa la memoria de quienes fuimos y quienes somos ahora y en esta lucha por ser y tener un lugar en la tierra encontramos la posibilidad de asegurar un espacio en el futuro, de esta manera las paradojas constantes sobre aquello que conservamos y aquello que destruimos a lo largo de nuestro camino seguirán construyéndose en espacios de acción ciudadana que, sin duda alguna, utilizarán al paisaje como espacio de resistencia al olvido, así, nuevas tensiones se presentan y con ellas, múltiples posibilidades de acción ciudadana y de reconocimiento científico.

## ARCHIVOS CONSULTADOS

Archivo General de la Nación (AGN) Gobierno de México

Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec (AHMIM) DIHMO – BUAP

Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF) – Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero – Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos – Secretaría de Cultura.

Mapoteca Manuel Orozco y Berra - Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera – Gobierno de México.

Mediateca INAH – Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) – Secretaría de Cultura – Gobierno de México.

Internet Archive (archive.org) – Alexa Internet – Biblioteca del Congreso.

## BIBLIOGRAFÍA

Adorno, T., & Gallou, J. (2003). Epistemología y ciencias sociales. *Espaa Ctedra Frnesis Universidad de Valencia Lvarez Cmo Hacer Investigacin Cualitativa Fundamentos y Metodologa Buenos Aires Paidos.*

Adorno, T. W. (1975). *Epistemología y Ciencias Sociales* (Frónesis Cátedra, Ed.; 1a ed.).

Ardevol, E., & Estalella, A. (2010). Internet: instrumento de investigación y campo de estudio para la antropología visual. *Revista Chilena de Antropología Visual*, 15, 1–21. file:///Users/jorgegraurebollo/Documents/Papers2/Articles/2010/Estalella/Revista Chilena de Antropologi?a Visual/Revista Chilena de Antropologi?a Visual 2010 EstalellaInternet instrumento de investigacio?n y campo de estudio para la antropologi?a visual.p

Artasu, M. M. C. (2013). CHECA-ARTASU, M. (2013) La cultura del paisaje en México: algunas reflexiones. *Revista Bitácora Arquitectura*. n° 26, Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional Autónoma de México. Noviembre 2013, ISSN: 1405-8901, pp.8-16. *Bitácora Arquitectura*, 26, 8–16. [http://www.researchgate.net/publication/264347323\\_CHECA-ARTASU\\_M.\\_\(2013\)\\_La\\_cultura\\_del\\_paisaje\\_en\\_Mxico\\_algunas\\_reflexiones.\\_Revista\\_Bi\\_tcora\\_Arquitectura.\\_n\\_26\\_Facultad\\_de\\_Arquitectura.\\_Universidad\\_Nacional\\_Autnoma\\_de\\_Mxico.\\_Noviembre\\_2013\\_ISSN\\_1405-8901](http://www.researchgate.net/publication/264347323_CHECA-ARTASU_M._(2013)_La_cultura_del_paisaje_en_Mxico_algunas_reflexiones._Revista_Bi_tcora_Arquitectura._n_26_Facultad_de_Arquitectura._Universidad_Nacional_Autnoma_de_Mxico._Noviembre_2013_ISSN_1405-8901)

- Balaguer, P. (2018). Geografía crítica y pensamiento crítico. *Actualidades Pedagógicas*, 1(72), 73–95. <https://doi.org/10.19052/ap.5232>
- Bautista, Q., López, A., Lozano, A., & Meneses Jorge. (2004, August). La estación del antiguo ferrocarril interoceánico en Puebla. *Arqueológica En Tres Antiguas Estaciones Ferroviarias de La Ciudad de Puebla*, 13–24.
- Becerra, A. J. (2004). El estado del arte en la investigación en las ciencias sociales. *La Práctica Investigativa En Ciencias Sociales*, 29–42. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Colombia/dcs-upn/20121130050742/estado.pdf>
- Best, G. (1965). *Mexican Narrow Gauge*.
- Blanca, V. (2004, August). El entorno de las estaciones. *Exploración Arqueológica En Tres Antiguas Estaciones Ferroviarias de La Ciudad Se Puebla*, 31–41.
- BUAP- ICSyH- PES. (2016). Primer acercamiento a los procesos socioterritoriales, gestión y la necesidad de una mirada compleja y transdisciplinar. In *Programa del Doctorado en Estudios Socioterritoriales BUAP* (Vol. 1, Issue Antología, pp. 14–161).
- Carreton, A. (2018). *¿Qué es la puesta en valor del Patrimonio Cultural? - Patrimonio Inteligente*. Patrimonio Inteligente. <https://patrimoniointeligente.com/la-puesta-en-valor-del-patrimonio-cultural/>
- Cascón, P. (2001). Educar en y para el conflicto. *Cátedra UNESCO Sobre Paz y Derechos Humanos*, 35.
- Castella, E. (2009). *Metodología para el estudio del paisaje: una aplicación práctica en el término de Cadaqués*. <http://www.tdx.cat/handle/10803/5864>
- Castellanos, M. (2009). *Tan lejos y tan cerca los asaltos de fuerzas revolucionarias a la fábrica textil de Metepec* (1st ed., Vol. 1). Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Castellanos, M. (2014). *El patrimonio cultural territorial. Paisaje, Historia y gestión* (1a ed., Vol. 1). BUAP-CAPAC.
- Castellanos, M. (2017, September 17). *La patrimonialización social del territorio*. CyADtv canal de investigación y difusión de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco. [https://www.google.com/search?q=la+patrimonializaci%C3%B3n+4+elementos+mariano+castellanos&rlz=1C5MACD\\_enMX1056MX1057&oq=&gs\\_lcrp=EgZjaHJvbWUqCQgAE](https://www.google.com/search?q=la+patrimonializaci%C3%B3n+4+elementos+mariano+castellanos&rlz=1C5MACD_enMX1056MX1057&oq=&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUqCQgAE)

CMYJxjqAjIICAAQIxgnGOoCMgkIARAJGcCY6gIyCQgCECMYJxjqAjIICAMQIxgnGOoCMgkIBBAJGcCY6gIyCQgFECMYJxjqAjIICAYQIxgnGOoCMgkIBxAJGcCY6gLSAQkyMDY4ajBqMTWoAgiwAgE&sourceid=chrome&ie=UTF-8#fpstate=ive&vld=cid:470ade59,vid:t8cJr18hQIM,st:0

- Castellanos, M. (2018). El archivo de la Compañía Industrial de Atlixco S. A. (CIASA): su función y organización documental. *Legajos. Boletín Del Archivo General de La Nación*, 8(17), 86–119. <https://doi.org/10.31911/bagn.2018.8.17.11>
- Checa Artasu, M. y A. A. N. (2019). El paisaje, un concepto sin presencia en la legislación mexicana. In UAM Azcapotzalco (Ed.), *Legislación y paisaje. Un debate abierto en México*. (pp. 7–24). <http://martinchecaartasu.com/wp-content/uploads/2020/06/Legislacion-y-paisaje-pages-1-257-23.pdf>
- Checa, M. (2019). Los paisajes bioculturales. ¿Una nueva oportunidad para proteger y gestionar el paisaje en México? In UAM (Ed.), *Legislación y paisaje. Un debate abierto en México*. (1a ed., p. 280). <http://martinchecaartasu.com/wp-content/uploads/2020/06/Legislacion-y-paisaje-pages-1-2575-102.pdf>
- Checa, M. (2021). Redescubriendo la cultura del paisaje en México: la fotografía. In UAM. D. de I. de espacio y sociedad Sociología- (Ed.), *Jueves geográficos ¿Para qué sirve el paisaje?* <https://www.facebook.com/GeografiaHumanaUami>
- Checa-Artasu, M. M., Chiang, A. G., Villagran, P. S., & Martín, P. S. (2014). Paisaje y Territorio. Articulaciones teóricas y empíricas. In UAMI (Ed.), *Investigaciones geográficas* (Issue 87). <http://martinchecaartasu.com/wp-content/uploads/2020/06/LIBROPAISAJECOMPLETOreducido.pdf>
- Civera, I. A. (1998). *EL FERROCARRIL : LEGADO CULTURAL Y PATRIMONIO Inmaculada Aguilar Civera* (pp. 1–19). <https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/56.pdf>
- CNPPCF-MNFM. (2023). *CNPPCF-MNFM| Gobierno de México*. Patrimonio Ferroviario. <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-nacional-para-la-preservacion-del-patrimonio-cultural-ferrocarrilero>

- Comunidad Autónoma de Cataluña. (1993). Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán. *Boletín Oficial Del Estado BOE*, 264, 30974–30987. <https://www.boe.es/buscar/pdf/1993/BOE-A-1993-26497-consolidado.pdf>
- CONACULTA. (2013). *Interoceanic Railway of Mexico. Index of Standar Material with sketches. Puebla 1907*. (CONACULTA/CNPPCF/MNFM, Ed.; Facsimilar).
- CONAHCYT. (2024). *Acceso Universal al Conocimiento – Conahcyt*. Acceso Universal al Conocimiento. <https://conahcyt.mx/acceso-universal-al-conocimiento/>
- Consejo de Europa. (2000). Convenio Europeo del Paisaje, Declaración de Florencia. *Convenio Europeo Del Paisaje CEP*, 2000(1), 106–112. [http://femp.femp.es/files/566-346-archivo/convenio\\_paisaje\\_FLORENCIA.pdf](http://femp.femp.es/files/566-346-archivo/convenio_paisaje_FLORENCIA.pdf)
- Criado-Boado, F., & Barreiro, D. (2013). El patrimonio era otra cosa. *Estudios Atacamenos*, 45, 5–18. <https://doi.org/10.4067/s0718-10432013000100002>
- D´estrabau, G. (1988). *Historia de las comunicaciones y los transportes en México. El Ferrocarril*. (1st ed., Vol. 1). Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- David, S., Hasbún, L., & Cárcamo, G. (2021). *Investigación Acción Participativa : vinculación con la epistemología del sujeto conocido , desarrollo histórico y análisis de sus componentes Participatory Action Research : linkage with the epistemology of the known subject , historical development and . 3*, 145–168.
- De la Torre, E. (2003). *Los volcanes del Sistema Volcánico Transversal\** (Vol. 50).
- de la Vega, E., González, C., & Ávila, E. (2021, August 1). *Facebook Live Arqueólogos ferroviarios. Análisis Cartográfico Del FC San Rafael y Atlixco*. [https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch\\_permalink&v=276161997611361](https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=kdkkhi&ref=watch_permalink&v=276161997611361)
- de Pisón, E. (2007). Paisaje, cultura y territorio. In J. Nogué, F. López, & J. Maderuelo (Eds.), *La construcción social del paisaje* (pp. 331–342). Paisaje y Teoría Bilioteca Nueva. [https://www.mendeley.com/catalogue/5d56aafe-cc11-3f49-bdef-e0135db132ef/?utm\\_source=desktop&utm\\_medium=1.19.8&utm\\_campaign=open\\_catalog&userDocumentId=%7Bb81010db-a05a-4f86-9efb-bd6b3da8ba91%7D](https://www.mendeley.com/catalogue/5d56aafe-cc11-3f49-bdef-e0135db132ef/?utm_source=desktop&utm_medium=1.19.8&utm_campaign=open_catalog&userDocumentId=%7Bb81010db-a05a-4f86-9efb-bd6b3da8ba91%7D)
- de Tezanos, A. (1998). *UNA ETNOGRAFIA DE LA ETNOGRAFIA Aproximaciones metodológicas para la enseñanza del enfoque cualitativo interpretativo para la investigación*

- social* (1a ed.). Antropos. [http://dharmachile.org/wp-content/uploads/2020/06/Una\\_etnografia\\_de\\_la\\_etnografia.\\_Aproxim.pdf](http://dharmachile.org/wp-content/uploads/2020/06/Una_etnografia_de_la_etnografia._Aproxim.pdf)
- Dear Michael, Ketchum, J., Luria, S., & Richardson, D. (2011). *GeoHumanities. Art, history, text at the edge of place.*
- del Pozo, B. (2020). Industrial heritage in the context of the Sustainable Development Goals (SDGs) and territorial resilience: From theory to practice. In *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* (Vol. 40, Issue 2, pp. 323–344). Universidad Complutense Madrid. <https://doi.org/10.5209/AGUC.72977>
- Delgado, M. (2017). *Conferencia de Manuel Delgado sobre memoria colectiva y memoria histórica en Maurice Halbwachs.* - YouTube. Delgado, Manuel. <https://www.youtube.com/watch?v=IU3z8uCFM8g>
- Editorial Etecé. (2021, November 22). *Web 2.0 - Concepto y herramientas.* Conceptos Web 2.0. <https://concepto.de/web-2-0/>
- Espanoles, F. de los F. (2016). *Plan de identificación, protección y puesta en valor del patrimonio histórico cultural ferroviario.* Gerencia de Protección de Bienes Histórico-Ferrovianos y Trenes Históricos. [https://www.ffe.es/patrimonio/pdf/Plan\\_PHCF.pdf](https://www.ffe.es/patrimonio/pdf/Plan_PHCF.pdf)
- Estalella, A. (2014). *Etnografías de lo digital.* [https://www.academia.edu/7135756/Etnografias\\_de\\_lo\\_digital\\_Una\\_monografia\\_metodologica](https://www.academia.edu/7135756/Etnografias_de_lo_digital_Una_monografia_metodologica)
- Fábregas, A. (2012). De La Teoría de la Aculturación a la Teoría de la Interculturalidad Educación y Asimilación: El Caso Mexicano. In *Intercultural Communication Studies XXI.*
- Fernández, F. (2006). Geografía Cultural. In A. Lindon Villoria, UAM Iztapalapa, & Anthropos Editorial (Eds.), *Tratado de Geografía Humana* (Primera, Vol. 1, pp. 220–253). [http://www.igeograf.unam.mx/sigg/cultural/vista/archivos/publicacion/Geografia\\_cultural\\_tratado\\_geo\\_humana.pdf](http://www.igeograf.unam.mx/sigg/cultural/vista/archivos/publicacion/Geografia_cultural_tratado_geo_humana.pdf)
- Fernández, F. (2007). Tratado de Geografía Humana. In UAM ANTHROPOS (Ed.), *Tratado de Geografía Humana: Vol. IV* (1a ed., p. 662). UAM Iztapalapa.
- Ferreira, P. (2013). El paisaje ferroviario. Miradas geoexperimentales. In U. de Murcia (Ed.), *III Jornadas de patrimonio industrial activo* (1a ed., pp. 74–83).

- [https://www.researchgate.net/publication/267064200\\_El\\_paisaje\\_ferroviario\\_Miradas\\_geoperceptuales\\_The\\_railway\\_landscape\\_Geoperceptions\\_looks](https://www.researchgate.net/publication/267064200_El_paisaje_ferroviario_Miradas_geoperceptuales_The_railway_landscape_Geoperceptions_looks)
- FMDP. (2021). *Ferroaficionados División Puebla* | Facebook. <https://www.facebook.com/ferroaficionadospuebla>
- FNM. (1994). *Índice de estaciones 1994*.
- Fusté-Forné, F. (2018). Viajes en tren: el territorio y la comunicación de la identidad. *Dixit*, 28, 04. <https://doi.org/10.22235/d.v0i28.1577>
- García, R. (2006). Epistemología y teoría del conocimiento. *Salud Colectiva*, 2(2), 113–122.
- García, S. (2020). Breve historia de los ferrocarriles mexicanos – Revista Industria Digital Concamin. *Revista Industria Digital CONCAMIN*. <https://revistaindustria.com.mx/uncategorized/breve-historia-de-los-ferrocarriles-mexicanos/>
- Gebhardt, H., & Müller, A. (2021). *Cátedra de Geografía Humana*. Cátedra de Geografía Humana. [https://www.geog.uni-heidelberg.de/human/index\\_es.html](https://www.geog.uni-heidelberg.de/human/index_es.html)
- Gill, M. (1977). *Los Ferrocarrileros* (2nd ed., Vol. 1). Editorial extemporáneos México.
- Giménez, G. (1996). Territorio y cultura. *Estudios Sobre Las Culturas Contemporáneas*, ii(territorio), 9–30. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31600402>
- Giménez, G. (2019). Territorio, cultura e identidades. *Estudios Sobre La Cultura y Las Identidades Sociales*, V, 115–148. <https://doi.org/10.2307/j.ctvdmwzr4.9>
- Gómez, E. (2007). Tema 2. El concepto cultura. In *Universidad de Cantabria* (Issue open course ware, pp. 1–16). UC. [https://ocw.unican.es/pluginfile.php/2206/mod\\_resource/content/1/Tema2-antropologia.pdf](https://ocw.unican.es/pluginfile.php/2206/mod_resource/content/1/Tema2-antropologia.pdf)
- González, I. (2014). *Las ruinas de la memoria* (Siglo XXI Editores México, Ed.). <https://es.scribd.com/book/370352829/Las-ruinas-de-la-memoria-Ideas-y-conceptos-para-una-im-posible-teoria-del-patrimonio-cultural>
- Grunstein, A. (1996). El surgimiento de los FNM 1900-1913 ¿Era inevitable la consolidación monopólica? In *Memorias del tercer encuentro de investigadores del ferrocarril* (1st ed., Vol. 1, pp. 181–210). Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.
- Guerrero, A., Sanginés, P., & Cantú, G. (2019). *Zapatismo Origen e historia* (Vol. 1).

- Guerrero, R. M. (2017). Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del Sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 33, 59–76. <http://revistas.uach.cl/pdf/racs/n33/art04%20-%20copia.pdf>
- Guido, G. (2004). Razón instrumental, dominación de la naturaleza y modernidad: la Teoría Crítica de Max Horkheimer y Theodor Adorno. *Theomai*, 9, 13. <https://doi.org/1666-2830>
- Gutierrez, D. (2022). *Patrimonio y desarrollo sostenible*. Diagnósis Cultural. <https://diagnosiscultural.com/colombia-patrimonio-y-desarrollo-sostenible/>
- Halbwachs, M. (2004). *LA MEMORIA COLECTIVA*.
- Hernández, E. (2018). El paisaje ferroviario San Rafael Atlixco. In *El paisaje ferroviario San Rafael Atlixco CDMX México Recuperado el 02 de 02 de de de* <https://www.youtube.com/watch?v=cMTpHNvDyo>: Vol. 2020 SRC. <https://www.youtube.com/watch?v=cMTpHNvDyo&t=1s>
- ICOMOS. (1999). *CARTA DE BURRA (Carta del ICOMOS Australia para Sitios de Significación Cultural)*.
- INEGI. (2020). *Compendio de información geográfica municipal 2010 Ecatzingo México*. [www.e-local.gob.mx/wb2/ELOCAL/EMM\\_mexico](http://www.e-local.gob.mx/wb2/ELOCAL/EMM_mexico)
- Jaramillo, G. (2017). El itinerario cultural del ferrocarril de Antioquia como escenario de creaciones y representaciones: una apuesta a su activación. *Apuntes. Revista de Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, 30(1). <https://doi.org/10.11144/javeriana.apc30-1.icfa>
- Jaume, U. (2005). *Glosarios de Términos Geográficos (Geografía Humana)*. 1–31. <http://www.agh.uji.es/GLOSARIO.pdf>
- Lalana, J. (2016). mayo-agosto de . *Peculiaridades Del Patrimonio Ferroviario Mirada Ferroviaria*, 27 SRC-, 5–27.
- Lalana, J. L. (2016). Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial. *Mirada Ferroviaria*, 27, 5–27. [https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/interiores\\_boletin\\_27\\_y\\_portada1.pdf](https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/interiores_boletin_27_y_portada1.pdf)
- López, N. (2019). *López Tikuxi Kaa-El Tren* (Almadia, Ed.; 1a ed.).

- Magaña, M. (2020). *Memoria colectiva: una lectura de Maurice Halbwachs desde un historiador colonialista fronterizo*. - YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=Ki8l-F10dus&t=2122s>
- Márquez Martínez, T., & Gómez Pérez, J. R. (2004). Arqueología de los ferrocarriles mexicanos: nuevos puntos de vista, nuevos hallazgos, nuevas conclusiones. *2o Congreso Nacional de Historia Económica de México "La Historia Económica de México*. <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio01/Teresa%20MARQUEZ%20y%20Jorge%20GOMEZ.pdf>
- Martínez. (2020). (9) *Ferrocarril San Rafael y Atlixco El tramo Olvidado* - YouTube. Ferrocarril San Rafael y Atlixco Tramo Olvidado. <https://www.youtube.com/@ferrocarrilsanrafaelyatlix3303>
- Martínez de Pisón, E. (2009). Martínez de Pisón, E. . Miradas sobre el paisaje. *Revista de Didácticas Específicas*, 1, 259–260. <https://doi.org/1989-5240>
- Martínez, L., Ceceñas, P., & Martínez D. (2017). *Etnografía virtual* (Universidad Juárez del Estado de Durango, Ed.; 1a ed.). <http://redie.mx/librosyrevistas/libros/etnografiavirtual.pdf>
- Mendoza García, J. (2005). Exordio a la memoria colectiva y el olvido social On collective memory and social forgetting. *Athenea Digital-Num*, 8, 1–26.
- Mendoza, J. (2015). *Sobre memoria colectiva. Marcos sociales, artefactos e historia*. [https://www.academia.edu/35856995/Sobre\\_memoria\\_colectiva\\_Marcos\\_sociales\\_artefactos\\_e\\_historia\\_pdf?auto=download&email\\_work\\_card=download-paper](https://www.academia.edu/35856995/Sobre_memoria_colectiva_Marcos_sociales_artefactos_e_historia_pdf?auto=download&email_work_card=download-paper)
- Metepec. (2013, February 22). *Metepec*, “El Pueblo Que Se Nego a Morir.” Facebook. <https://www.facebook.com/metepecmonumento>
- Metro Camell. (2020). *EL ABANDONADO TÚNEL DEL POPOCATEPETL, FERROCARRIL SAN RAFAEL ATLIXCO, EXPEDICIÓN AL TÚNEL NO. 1* - YouTube. Youtube. [https://www.youtube.com/watch?v=\\_mdlJfiAmAU&t=4s](https://www.youtube.com/watch?v=_mdlJfiAmAU&t=4s)
- Navarrete, A., & Castellanos, M. (2020). Paisajes patrimoniales. Resiliencia, resistencia y metrópoli en América Latina. In UAM Azcapotzalco (Ed.), *Paisajes patrimoniales. Resiliencia, resistencia y metrópoli en América Latina* (1a ed.). <https://doi.org/10.24275/uama.5821.7575>

- Nieves, A. (2006). Elementos: Ciencia y cultura Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. *REDALYC Elementos: Ciencia y Cultura*, 13(063).  
<https://www.redalyc.org/pdf/294/29406306.pdf>
- O'reilly. (2024). *O'Reilly Media - Technology and Business Training*. O'Reilly Media, Inc.  
<https://www.oreilly.com/>
- Ortiz, S. (1987). *I. La luz de la locomotora* (2nd ed., Vol. 1). Ferrocarriles de México.
- Ortiz, S. (1988). *II. Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica* (1a en 2 tomos, Vol. 2). Ferrocarriles Nacionales de México.
- Ortiz, S. (1996). Ferrocarriles, escritores y políticos. Algunas reflexiones sobre progreso, tecnología y modernidad. In *Memorias del tercer encuentro de investigadores del ferrocarril* (1st ed., Vol. 1, pp. 212–224). Museo Nacional de los Ferrocarriles de México.
- Pérez-Chacón, E. (1999). UNIDADES DE PAISAJE: APROXIMACIÓN CIENTÍFICA Y APLICACIONES. *Paisaje y Territorio*.
- Prats, L. (2004). *Antropología y patrimonio* (1a ed.). Ariel S.A.  
[https://www.academia.edu/35794292/\\_Lloren%C3%A7\\_Prats\\_Antropolog%C3%ADa\\_y\\_Patrimonio](https://www.academia.edu/35794292/_Lloren%C3%A7_Prats_Antropolog%C3%ADa_y_Patrimonio)
- Railways as World Heritage Sites, Occasional Papers for the World Heritage Convention 1 (1999).
- Restrepo, E. (2016). Etnografía: alcances, técnicas y éticas. In *Nómadas* (Issue N. 26).  
<http://www.ram-wan.net/restrepo/documentos/libro-etnografia.pdf>
- Riguzzi, P. (1996). Propiedad, propietarios y recursos nacionales en los ferrocarriles mexicanos, 1870-1905. In *Memorias del tercer encuentro de investigadores del ferrocarril* (1st ed., Vol. 1, pp. 211–224). Museo Nacional de los Ferrocarriles mexicanos.
- Rousseau, J. (2000). *EMILIO O LA EDUCACION* (R. Viñas, Ed.). [www.elaleph.com](http://www.elaleph.com)
- SEMARNAT. (2013). *Programa de manejo Parque Nacional Iztaccíhuatl-Popocatepetl*. 185.
- Sendín, M. (2012). El ferrocarril y los paisajes ferroviarios de la posguerra en la obra literaria de Ignacio Aldecoa. *Ería*, 0(89), 291–308. <https://doi.org/10.17811/er.0.2012.%p>
- Serrano, D. (2012). Consideraciones en torno al concepto de unidad de paisaje y sistematización de propuestas. *Estudios Geográficos*, 73(272), 215–237.  
<https://doi.org/10.3989/estgeogr.201208>

- SIAP. (2022). *Mapoteca Manuel Orozco y Berra*. <https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/cgf-parrm-m31-v11-0851/>
- SIC. (2021, November 28). *Sistema de Información Cultural-Secretaría de Cultura*. SIC MÉXICO. <https://sic.cultura.gob.mx/>
- Soto Bayó, S. (2016). DISEÑO DE UNA METODOLOGÍA DE IDENTIFICACIÓN Y CARTOGRAFÍA DE UNIDADES DE PAISAJE A DIFERENTES ESCALAS. APLICACIÓN AL CASO DE PUERTO RICO. In *TDX (Tesis Doctorals en Xarxa)*. Universitat de Girona. <http://hdl.handle.net/10803/392165>
- Soto, J. L. (2016). Lalana Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial. *Mirada Ferroviaria* [Httpsmuseoferrocarrilesmexicanos.gobmxsitesdefaultfilesadjuntosinteriores\\_boletin\\_27\\_y\\_portada1pdf,27SRC-](https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntosinteriores_boletin_27_y_portada1pdf,27SRC-), 5–27.
- Stephan, Hoferer., Schneider, H., Del Río, M. E., & Gómez, J. R. (2019). El antiguo Ferrocarril de San Rafael y Atlixco S.A. Historia y restos materiales en el Estado de Puebla. In EUMED-UACH-CMCPI (Ed.), *El Patrimonio de la Industria Mexicana y la Arqueología Industrial* (1a ed., Vol. 1, pp. 179–198). eumed. <https://www.eumed.net/libros/1816/1816.pdf>
- Sztulwark, S., & Juncal, S. (2011). Míguez, P., & noviembre de . *Conocimietno y Valorizacin En El Capitalismo Industrial Hindustri Revista de Historia de La Industria Los Servicios y Las Empresas En Amrica Latina*9, 0–1.
- Terra, P. (2014). Memorias colectivas del paisaje urbano: entre la transformación y la preservación 1. *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 18, 2–16. [www.bifurcaciones.cl](http://www.bifurcaciones.cl)
- Torres Gilles, C. C. (2014). Los riesgos por el “abandono cultural” del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias en Chile. *Apuntes. Revista de Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, 26(2). <https://doi.org/10.11144/javeriana.apc26-2.rabp>
- UNESCO-ICOMOS. (2003). Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. *Asamblea Nacional Del TICCIH*, 1,2. <http://www.international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>
- VíasVerdes. (2022). *Vías Verdes*. [Https://Www.Viasverdes.Com/](https://Www.Viasverdes.Com/).

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Cuadro 1.....	28
Cuadro 2.....	47
Cuadro 3.....	65
Cuadro 4.....	67
Cuadro 5.....	68
Cuadro 6.....	78
Cuadro 7.....	78
Cuadro 8.....	79
Cuadro 9.....	110
Cuadro 10.....	110
Cuadro 11.....	112
Cuadro 12.....	172
Cuadro 13.....	204
Esquema 1.....	55
Esquema 2.....	80
Esquema 3.....	93
Esquema 4.....	146
Esquema 5.....	178
Esquema 6.....	205
Imagen 1.....	89
Imagen 2.....	103
	235

Imagen 3.....	109
Imagen 4.....	115
Imagen 5.....	116
Imagen 6.....	117
Imagen 7.....	118
Imagen 8.....	120
Imagen 9.....	121
Imagen 10.....	123
Imagen 11.....	137
Imagen 12.....	138
Imagen 13.....	140
Imagen 14.....	143
Imagen 15.....	144
Imagen 16.....	145
Imagen 17.....	145
Imagen 18.....	147
Imagen 19.....	148
Imagen 20.....	148
Imagen 21.....	149
Imagen 22.....	150
Imagen 23.....	151
Imagen 24.....	152
Imagen 25.....	152

Imagen 26.....	153
Imagen 27.....	154
Imagen 28.....	161
Imagen 29.....	162
Imagen 30.....	163
Imagen 31.....	164
Imagen 32.....	166
Imagen 33.....	167
<i>Imagen 34.....</i>	168
Imagen 35.....	168
Imagen 36.....	169
Imagen 37.....	175
Imagen 38.....	177
Imagen 39.....	177
Imagen 40.....	184
Imagen 41.....	187
Imagen 42.....	188
Imagen 43.....	189
Imagen 44.....	190
Imagen 45.....	191
Imagen 46.....	192
Imagen 47.....	193
Imagen 48.....	194

Imagen 49.....	195
Imagen 50.....	196
Imagen 51.....	197
Imagen 52.....	198
Mapa 1 .....	72
Mapa 2 .....	74
Mapa 3 .....	75
Mapa 4 .....	77
Mapa 5 .....	102
Mapa 6 .....	105
Mapa 7 .....	106
Mapa 8 .....	107
Mapa 9 .....	108
Mapa 10 .....	111
Mapa 11 .....	114
Mapa 12 .....	119
Mapa 13 .....	142
Mapa 14 .....	157
Mapa 15 .....	159
Mapa 16 .....	171
Mapa 17 .....	180
Mapa 18 .....	186

## ANEXO 1. Línea del tiempo de principales eventos en archivos históricos

	FUENTE	EVENTO	AÑO	FONDO
1	Inspección general del FF. CC. N. de M. Inspección general del comisario inspector Luis Viñals	Concesión del F.C. A la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco, para vía de escantillón 0.914 mm.	1898	AGN
2	Inspección general del FF. CC. N. de M. Inspección general del comisario inspector Luis Viñals	Reforma del Contrato de concesión conforme a lo estipulado construyó el F.C. La línea de México y Ozumba de 113 km y la Sección Atlixco a Santa Catalina de 32 km. Total 145 km.	1898	AGN
3	F.C. SN. Rafael y Atlixco. Clasificación y tarifas carga express y pasajes	Publicación de rutas, tarifas de pasajeros y tarifas de carga.	1900	Archivo Histórico del MIM BUAP.
4	Ferrocarril de San Rafael y Atlixco. Informes anuales de 1909 a 1920	Consejo de Administración: presidente Francisco Yarza. Vocales Enrique Trón, Tomás Braniff, Fernando Pimentel y Fagoaga, Luis Barroso Arias. Secretario, director general y representante de la Compañía ante el Gob. de la Federación Tomás Mancera. Ingeniero en jefe Tochmilco Aurelio Camarena. Ingeniero residente México Arturo Mancera, Contador Alfredo Martínez. Superintendente de Tráfico Aarón García, Cajero Fausto Cisneros Vallés.	1909	AGN
5	Ferrocarril de San Rafael y Atlixco. Informes anuales de 1909 a 1920	Longitudes (probables según el informe): El Fraile a Santa Catalina 40 km Atlixco a Puebla 40 km	1909	AGN
6	Ferrocarril de San Rafael y Atlixco. Informes anuales de	Tonelaje de carga en 1908 principales productos: carbón vegetal 2,801.200, leña 20,729.200, madera 15,029.030, algodón 4,762.410, maíz 11,696.010, pulque 5,135.980, material de construcción 14,441.610, Papel 13,783.870, material de la compañía 6,209.150	1909	AGN
7	Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana Ingeniero Leandro Fernández 1909-1910	FC-SRyA las líneas que componen a este Ferrocarril son 1.-México a Apapasco (hacia Atlixco) (109.900) 2.- Atlixco hacia México (32.000) 3.- Zavaleta a San Rafael (3.270) 4.- Atlautla a Ozumba (2.742) (Kilómetros). Se completo este año el trazo de la línea que une las secciones México y Atlixco se localiza entre Ecatzingo (km 96 desde México) y Santa Catalina (Km 32 desde Atlixco)	1911	AGN

8	Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario del Estado y del despacho de Comunicaciones y obras públicas de la República Mexicana. Ingeniero Leandro Fernández. Informe que corresponde al periodo 1909 a 1910	Los funcionarios principales de la Compañía son: Presidente, Gerente General y Auditor. FC-SRyA está compuesto por las siguientes líneas: 1.- México-Apapasco (dirección hacia Atlixco) (109.900 km). 2.- Atlixco hacia México (32 km). 3.- Zavaleta a San Rafael (3,270 km). 4.- Atlautla a Ozumba (2,742 km) Funcionaban en total 147,912 km. La línea de Atlixco a Puebla estaba en construcción.	1911	AGN
9	DOF TOMO CXXVII Núm. 53	Contrato que funde concesiones del 23/03/1998-20/12/1899-26/06/1904-12/04/1908 Para la construcción y explotación del FC-SRyA	1913	Archivo Histórico del MIM BUAP.
10	Carta del FC-SRyA Oficina del Gerente General	Dirigida al Consejo del FC-SRyA informando sobre la revalidación del contrato de concesión para la construcción y explotación de un Ferrocarril de México hacia Atlixco pasando por Apapasco y Santa Catalina y Ramales de Zavaleta a San Rafael y de Atlautla a Ozumba por la SCOP (se ocupa para aclarar la existencia del ramal de Zavaleta a la Fábrica de papel de San Rafael).	1914	Archivo Histórico MIM BUAP.
11	Inspector técnico Eugenio Villa	La inspección aclara que el ferrocarril consta de dos divisiones aún no unidas: la división México (México hasta Apapasco) de 109.9 km, en la cual desde el km 81 parte el ramal OZUMBA DE 8,900 MTS y la división Atlixco (Atlixco hacia Santa Catalina) que mide 31.8 km Aclarando que del km 85 al 1909 no se hizo ningún trabajo en todo el año a que los zapatistas no lo permitieron	1914	AGN
12	Ferrocarril de San Rafael y Atlixco. Informes anuales de 1909 A 1920	Tonelaje de carga en 1920 principales productos: carbón vegetal 5,556.00, leña 43,502.00, madera 17,921.00, algodón 30, pulque 16,044.00, material de construcción 18,540.00, papel 5, material de los ferrocarriles 15.	1920	AGN
13	Memorándum con datos del FC-SRyA	CIASA dirección: #79 Av. Isabel la Católica CDMX. Propietaria de la Fábrica de Hilados y Tejidos y Estampados Metepec ubicada en Atlixco. La fábrica está unida al ramal de vía construido sobre la concesión del FC de San Rafael y Atlixco S.A. de 9 km construidos por la CIASA para transportar maquinaria para su instalación y después materias primas, Cuenta con servicio de carga y de pasajeros entre Metepec y Atlixco hasta	1921	Archivo Histórico MIM BUAP.

14	Memorándum con datos del FC-SRyA	El FC-SRyA extiende el tráfico hasta Tochimilco y Santa Catalina Cuilotepec 1906	1921	Archivo Histórico del MIM BUAP.
15	Memorándum con datos del FC-SRyA	1914 Con motivo de la Revolución la Compañía del FC-SRyA suspende tráfico del ramal Atlixco-Metepec. Tochimilco-San Rafael y Atlixco, en 1915 con motivo de por irrupciones zapatistas y depredaciones contrata trenes para sacar maquinaria y materiales hacia Puebla, a partir de entonces queda abandonada y es desmantelada por robo y vandalismo. Ese mismo año la Compañía decide retomar funciones se pretende restaurar el ramal para lo cual celebra un contrato con la Dirección de Bienes Intervenidos, que alquilan a la CIASA una máquina y 4 carros para uso exclusivo de la Fábrica de M según memorándum servicio sostenido hasta 1921	1921	Archivo Histórico del MIM BUAP.
16	Escritura de convenio formalizada por el FC-SRyA S.A. y la CIASA	Convenio FC-SRyA S.A. Y CIASA Lic. Salvador M Cancino y Lino Pardueles: la CIASA explota el Ramal Atlixco-Metepec por cuenta propia y con equipo rodante propio, con la única condición de mantener dicho tramo en buen estado. Contrato vigente hasta que la C del FC-SRyA termine la línea directa hacia México y sea abierta al servicio público	1921	Archivo Histórico del MIM BUAP.
17	Ing. Civil Jefe de la zona XIV del FF CC N de M Mariano M Barragán	El tráfico del Ferrocarril cuenta con los trenes 5,7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 6, 8, 10, 14, 16 , 18, 21, 22 y 24 se reporta aumento de tráfico por las actividades de las Fábricas de Hilados y Tejidos de Metepec, se transporta algodón, géneros manufacturados y aceite combustible, y leña que llega de Huexocucapan (K-17)	1922	AGN
18	Inspección técnica al FC de SRyA entre Atlixco y Metepec	Informa sobre las corridas de trenes mixtos: Máquina 35 (Compañía Industrial de Atlixco SA Fábrica de Metepec+2 furgones adaptados para pasajeros carro combinado 1a clase/combinado. Corre también un auto-vía para pasajeros con capacidad como la de un automóvil Ford tipo ordinario para servicio especial. Personal para conservar la vía: 1 cuadrilla de 5 hombres y 1 cabo	1922	AGN

19	Inspección a la línea de México a Ozumba y al Ramal de Zavaleta y San Rafael del FC-SRyA por la jefatura de zona XIV de la dirección de FF CC	El servicio de carga es intenso, también el servicio de pasajeros de los trenes Núm. 1, 2,3 y 4. Hay servicio de carga nocturno de descarga en la terminal de México. Hay servicio de hierba forraje de Tláhuac, oyamel, hilacho, pulpa elaborada y sustancias químicas hacia San Rafael, se transportan también 5 carros diarios de papel manufacturado de San Rafael a México, vigas, leña, carbón, fruta, verduras hacia México o que proceden del FC Interoceánico	1922	AGN
20	Inspección a la línea de México a Ozumba y al Ramal de Zavaleta y San Rafael del FC-SRyA por la jefatura de zona XIV de la dirección de FF CC	Las inspecciones que realiza el FF CC N de M son recibidas y contestadas ante la división Sección México y la Sección Atlixco de manera conjunta por el sello del FC-SRyA	1922	AGN
15	Memorándum con datos del FC-SRyA	1914 Con motivo de la Revolución la Compañía del FC-SRyA suspende tráfico del ramal Atlixco-Metepec. Tochimilco- San Rafael y Atlixco, en 1915 con motivo de por irrupciones zapatistas y depredaciones contrata trenes para sacar maquinaria y materiales hacia Puebla, a partir de entonces queda abandonada y es desmantelada por robo y vandalismo. Ese mismo año la Compañía decide retomar funciones se pretende restaurar el ramal para lo cual celebra un contrato con la Dirección de Bienes Intervenidos, que alquilan a la CIASA una máquina y 4 carros para uso exclusivo de la Fábrica de M según memorándum servicio sostenido hasta 1921	1921	Archivo Histórico del MIM BUAP.
16	Escritura de convenio formalizada por el FC-SRyA S.A. y la CIASA	Convenio FC-SRyA S.A. Y CIASA Lic. Salvador M Cancino y Lino Pardueles: la CIASA explota el Ramal Atlixco-Metepec por cuenta propia y con equipo rodante propio, con la única condición de mantener dicho tramo en buen estado. Contrato vigente hasta que la C del FC-SRyA termine la línea directa hacia México y sea abierta al servicio público	1921	Archivo Histórico del MIM BUAP.

17	Ing. Civil Jefe de la zona XIV del FF CC N de M Mariano M Barragán	El tráfico del Ferrocarril cuenta con los trenes 5,7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 6, 8, 10, 14, 16 , 18, 21, 22 y 24 se reporta aumento de tráfico por las actividades de las Fábricas de Hilados y Tejidos de Metepec, se transporta algodón, géneros manufacturados y aceite combustible, y leña que llega de Huexocuapan (K-17)	1922	AGN
18	Inspección técnica al FC de SRyA entre Atlixco y Metepec	Informa sobre las corridas de trenes mixtos: Máquina 35 (Compañía Industrial de Atlixco SA Fábrica de Metepec+2 furgones adaptados para pasajeros carro combinado 1a clase/combinado. Corre también un auto-vía para pasajeros con capacidad como la de un automóvil Ford tipo ordinario para servicio especial. Personal para conservar la vía: 1 cuadrilla de 5 hombres y 1 cabo	1922	AGN
19	Inspección a la línea de México a Ozumba y al Ramal de Zavaleta y San Rafael del FC-SRyA por la jefatura de zona XIV de la dirección de FF CC	El servicio de carga es intenso, también el servicio de pasajeros de los trenes Núm. 1, 2,3 y 4. Hay servicio de carga nocturno de descarga en la terminal de México. Hay servicio de hierba forraje de Tláhuac, oyamel, hilacho, pulpa elaborada y sustancias químicas hacia San Rafael, se transportan también 5 carros diarios de papel manufacturado de San Rafael a México, vigas, leña, carbón, fruta, verduras hacia México o que proceden del FC Interoceánico	1922	AGN
20	Inspección a la línea de México a Ozumba y al Ramal de Zavaleta y San Rafael del FC-SRyA por la jefatura de zona XIV de la dirección de FF CC	Las inspecciones que realiza el FF CC N de M son recibidas y contestadas ante la división Sección México y la Sección Atlixco de manera conjunta por el sello del FC-SRyA	1922	AGN

21	Ferrocarril de Xico y San Rafael Informes técnicos correspondientes a los años 1900 a 1926 de este Ferrocarril y de los de Xico y San Rafael y Chalco a Río Frio	Se reportan malas condiciones de vía, estaciones, equipo rodante y malos manejos de finanzas y trato a pasajeros, se reporta incluso la falta de uniformes en garroteros, inspectores, jefes de estación y boleteros. En ese momento funcionan los trenes 1,2 3 y 4. El equipo de autovías está formado por los carros motores 21,22,23,24,25,26 y 27. El servicio diario es de México a Miraflores (2), entre Ameca y San Rafael (2) el resto se usa en excursiones y en casos de descompostura, hay remolques de tipo regular 51 y 52, de tipo antiguo 28 y	1924	AGN
22	Ferrocarril de Xico y San Rafael Informes técnicos correspondientes a los años 1900 a 1926 de este Ferrocarril y de los de Xico y San Rafael y Chalco a Río Frio	Ferrocarriles Nacionales tenía presencia en la línea entre México y Ozumba, en este informe se aclara que bajó al mínimo para que la compañía del FC-SRyA, el transporte de Pulque que se traía de Zoquiapan por la vía del ferrocarril de Río Frio. Se reporta también que la ruta de Tlaltengo que llega a Iztapalapa sufre de ataques con piedras, afectando la seguridad de pasajeros. 29. Se reporta el uso de las plataformas 53 y 54. Se comenta que el equipo de trenes es viejo la formación es: Maquina-2 ó 3 furgones- carro express correo- carro pasajeros 2da clase- carro pasajeros 1a clase. Los trenes de carga corren los días de trabajo. Escantillón reportado de 0.914 m. Rutas mencionadas con pendientes: Miraflores- Zavaleta-San Rafael. Se menciona que la pendiente entre Ecatzingo y el Fraile no está en explotación. Se menciona que la explotación entre México, Ozumba y San Rafael forman un distrito. La línea entre Atlautla y Apapasco en ese momento se utiliza solo para la explotación de madera. Se instaló un tanque de agua en Ozumba	1924	AGN
23	Inspección general del FF. CC. N. de M. Inspección general del comisario inspector Luis Viñals	Contratos de arrendamiento de la línea. 2do contrato de arrendamiento entre: México-Atlautla. Atlautla-Apapasco y del ramal Atlautla-Ozumba. En total 113 km al señor Francisco de P. Moreno	1924	AGN
24	Servicio de Autovías. - San Rafael y Atlixco	Establecimiento del servicio de autovías entre la Ciudad de México y Chalco	1924	AGN

25	Inspección general del FF. CC. N. de M. Inspección general del comisario inspector Luis Viñals	La Empresa concesionaria y propietaria del F.C. se denomina Ferrocarril San Rafael y Atlixco, S.A. Oficinas: CDMX, calle Uruguay 71 Edificio de la Compañía Papelera de San Rafael. Sección México Gerente Francisco de P. Moreno. Línea de México a Atlautla-Apapasco y Apapasco- Ramal Atlautla-Ozumba. Sección Atlixco Gerente Compañía Industrial de Atlixco. Av. Isabel La Católica 79 CDMX. Línea Atlixco-Metepec. Metepec a Santa Catalina se encuentra abandonada.	1925	AGN
26	Inspección general del FF. CC. N. de M. Inspección general del comisario inspector Luis Viñals	La inspección menciona como parte de las obras de arte son pocas entre las que se encuentran puentes y alcantarillas de un solo claro. Cuentan con Y en México, Xico, Chalco, Zavaleta, Amecameca y Ozumba. Talleres en Amecameca con maquinaria en buen estado y maquinaria nueva sin estrenar, autovías, 1 armón, reportan equipo rodante abandonado como las máquinas 10, 3, 310, 5, 1 (todas reparables) y el carro Pullman "Fortuna" todo en condiciones de desorganización y abandono.	1925	AGN
27	Inspección general del FF. CC. N. de M. Inspección general del comisario inspector Luis Viñals	Inspección reporta la línea de Ferrocarril Forestal que sale de Apapasco en vía Decauville hasta Santa Catalina Cuilotepec propiedad de la Fábrica de San Rafael	1925	AGN
28	Inspección general del FF. CC. N. de M. Inspección general del comisario inspector Luis Viñals	Estaciones registradas en inspección de la Sección México: Coyuya, La Purísima, Santa Cruz, Somera, Huérfano, Pazuego, Pedrera, Zapotitlán, Tlaltenco, Tláhuac, Xico, Chalco, Crucero, La Compañía Miraflores, Pedro Flores, El Moral, San José, Tlalmanalco, Juárez, Zavaleta, Balastrea Pulpito, Cantera Pulpito, Escape Nuevo, San Antonio, Amecameca, Huehualco, Atlautla, Ozumba, México, Coyuya, La Purísima, Somera. La estación de México se ubica en calles Clavijero y Chimalpopoca	1925	AGN
29	Inspección general del FF. CC. N. de M. Inspección general del comisario inspector Luis Viñals	Equipo rodante en existencia*	1925	AGN

30	Ferrocarril San Rafael y Atlixco. FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO (Visita de inspección de carácter general)	El Ing. Luis Viñals inspecciona: 1.- La Denominación es Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, S.A. 2.- Oficinas generales y su consejo de administración en Ciudad de México, calle Uruguay 71 en el Edificio de la Compañía Papelera de San Rafael, ahí se lleva la contabilidad. 3.- Arrendado al Sr. Francisco de P. Moreno en la sección México Línea México a Atlautla y Apapasco y ramal Atlautla a Ozumba, escantillón 0.914 mm. (113 km) pero no tiene personalidad ante la SCOP. 4.- La sección Atlixco lleva su contabilidad en las oficinas de la empresa arrendataria la Compañía Industrial de Atlixco, para citas de esta se utiliza Av. Isabel la Católica 79. Línea Atlixco a Metepec (9 km) escantillón 0.914 mm. El resto de Metepec a Santa Catalina se encuentra en abandono (23 km) 5.- el representante del FC-SRyA es el sr José Bernot Romano domiciliado en Uruguay 71.	1925	AGN
31	Ferrocarril San Rafael y Atlixco. FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO (Visita de inspección de carácter general)	DATOS DE LA CONSECIÓN: 23 de marzo de 1898. Reformada el 15 de junio de 1901 y de nueva cuenta en 1908 con las cuales construyó la línea de México a Apapasco y Ozumba en México y Atlixco a Santa Catalina en Atlixco. Y de acuerdo con el mismo debía construir el tramo de Apapasco y Santa Catalina en 1908 y para el resto de la vía el límite era 1913. La Compañía alegó trastornos interiores del país, la guerra europea, la incautación del F. C. y dificultades para conseguir capital. Para tal caso se propone unir el tramo Santa Catalina y Apapasco se desechará el antiguo proyecto de trazo (recorría la parte baja de la serranía) y se reutilizaría el FC forestal que estaba adaptándolo al calibre de vía angosta a fin de electrizar este tramo construido y así proveer un servicio económico para las necesidades del FC económico y directo entre la capital y Atlixco. El Ferrocarril que se trata de ampliar es Decauville y está construido entre Apapasco y Santa Catalina y ha servido para los acarreo de madera.	1925	AGN

32	Inspección del FFCC Nacionales de México	La inspección de FF CC Nacionales de México reporta al señor José Vernot Romano Representante del F.C. San Rafael y Atlixco y al Secretario de la SCOP las malas condiciones del estado del tendido de vía, reportando que ya no hay cruces de San Andrés, que no se cambiaban los durmientes, que las ventanas de algunas unidades ya no tenían ventanas de vidrio sino solo con cortinas de tela, que el equipo rodante estaba desaseado y que incluso los sillones de 1a estaban roto en el servicio de pasajeros y se aclara la eventualidad de accidentes y descarrilamientos, por las condiciones de la vía y descuidos del ferrocarril, por ejemplo porque solo las primeras unidades de carga llevan aire en los frenos y las de atrás no	1926	AGN
33	Inspección del FFCC Nacionales de México	La inspección del FF CC Nacionales de México específica que existía servicio también de autovías entre México y Miraflores y entre Amecameca y San Rafael, además del servicio de pasajeros de 1a, 2da clase y de carga	1926	AGN
34	Inspección del FFCC Nacionales de México	El Ferrocarril estaba formado por locomotora+1 a 3 carros de carga casi siempre furgones+1 carro express correo+2 carros 2da clase+1 carro 1a clase y cuentan con una cuadrilla de servicio de vía	1926	AGN

35	Inspección del FFCC Nacionales de México	ESTACIONES (en general en mal estado) : Coyuca madera con techo de lámina su piso queda a la altura de la vía, Santa Cruz edificio junto a la vía en desuso, Zapotitlán de mampostería con azotea, Tlaltenco local pequeño de mampostería con techo y azotea, Tláhuac de mampostería con techo y azotea con sala de espera, anden para 3 carros con guarnición de piedra, tiene también una mesa giratoria para autovía, Xico de mampostería con techo y azotea con espacio intermedio con sala de espera, Chalco estación alineada con las casas del pueblo de mampostería con techo y azotea, La Compañía con estación con techo y azotea, mochetas, esquinas y guarniciones de tabique, basamento de piedra , muros de tepetate, anden empedrado para 3 carros, Miraflores estación de mampostería con techo de azotea, anden con banquetta de cemento con anden para 4 carros, Tlalmanalco estación de mampostería con techo de azotea, andén de guarnición de mampostería de piedra para 1 carro, tiene una plataforma giratoria, Zavaleta sin sala de espera, Amecameca edificio de mampostería, techo de lámina y piso de tierra, Atlautla edificio de mampostería y techo de lámina anden empedrado y espacio para 1 carro.	1926	AGN
36	Inspección del FFCC Nacionales de México	SERVICIO DE AGUA (tanques, cisternas): México, Coyuya, Tlalmanalco, Zavaleta, Amecameca, K75, La Compañía, Ozumba. Tanques de aceite y combustible: México, Amecameca, San Rafael. LINEAS TELEGRÁFICAS Y TELEFÓNICAS: sujetos por postes de madera, existe línea telefónica de México a San Rafael y Ozumba	1926	AGN
37	Inspección del FFCC Nacionales de México	Tendido de vía: planchuela cuadrada d 4 clavos, durmientes de madera de ocote y en las curvas de cedro, 1700 a 1900 x km que miden de 7" x 8 " x 6'-6", rieles de 40 libras con balasto	1926	AGN
38	Inspección del FFCC Nacionales de México	México-Ozumba y San Rafael: conforman un distrito los encargados son un jefe de vía y un supervisor a cargo de 10 secciones en cada una hay un guardavía, 5 hombres y 2 cuadrillas formadas por 1 cabo y 5 hombres, 1 albañil 1 ayudante y carpinteros	1926	AGN

39	Inspección del FFCC Nacionales de México	La vía de la división Atlixco del FC San Rafael y Atlixco del FC San Rafael y Atlixco: corre de Atlixco a Metepec (9km) en un extremo llega a Atlixco a su conexión con los FF CC N de M y en el otro a Metepec, la vía sigue en prolongación hasta Santa Catalina ahora abandonado que viajaba en autoarmones, había antes un camino entre Axocopan y Metepec. El servicio a Metepec de vía angosta con servicio de pasajeros, en Metepec existen talleres de reparación y existe una cuadrilla formada por un cabo, 6 hombres y 1 guarda vía	1926	AGN
40	Planos del trazo El Fraile a Santa Catarina (su aprobación)	Reconocimiento del tramo El Fraile-Santa Catalina desde un estudio de reconocimiento entre dichos puntos localizando vía Decauville con una longitud de 15,521.69.	1928	AGN
41	Ferrocarril de Xico a San Rafael. Proyecto del horario No.6. Su Aprobación	Cambio de horario en el servicio de tranvías y trenes de vapor tramo XICO-SAN RAFAEL	1930	AGN
42	FC-SRyA en liquidación, separación con la CIASA	Carta Ref. I-51149 11 de abril de 1932 dirigida al Señor secretario de la SCOP en la que el Gerente de la CIASA Nicolás Zapata aclara que la Compañía por él representada explota el servicio del tramo de vía férrea entre Atlixco, Pue. Y la Fábrica de Metepec	1932	Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec-BUAP.
43	DOF. Tomo CXLIII Núm. 49, miércoles 26 de abril de 1944	Convenio rescisorio de la concesión de 23 de marzo de 1898 y sus reformas, que autorizó a la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco S.A., para explotar su línea férrea	1944	Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec-BUAP.

## ANEXO 2. Formato diseño entrevista



FORMATOS APARTADO METODOLÓGICO: EL PAISAJE DE LA RUTA CULTURAL DEL FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO. ESTUDIO SOCIOTERRITORIAL PARA LA RESIGNIFICACIÓN DE UN PATRIMONIO EN RIESGO.



INVESTIGADORA: LIZBETH CELAYA VARGAS



DATOS DE IDENTIFICACIÓN INFORMANTES CLAVE	
Nombre y apellidos de los participantes: Elvis Chatyenne Martínez Pérez y Héctor Raymundo Martínez Pérez	Fecha: 26-febrero-2022
Número total de participantes: 2	Lugar: Informantes en Ecatzingo Edo. De México
Moderador: Lizbeth Celaya Vargas	Lugar: San Pedro Cholula, Pue.
Número de sesión: 1	Tiempo de entrevista: 2 horas
Plataforma de entrevista: Google Meet	Número de objetivo particular: 2
Objetivo particular: Construir la unidad del paisaje patrimonial del FRSNRyA a través de la identificación de la ruta del tendido de vía y sus sitios a través de su estudio histórico-cartográfico-cultural, determinando las diferentes unidades de paisaje que lo constituyen.	
Preguntas que responde el objetivo particular: 1.- ¿cuáles son los principales acontecimientos que determinaron su irrupción, desarrollo y abandono? 2.- ¿cuál es el itinerario cultural del FRSNRyA; sus principales sitios históricos y los principales sitios actuales? 3.- ¿cuál es el itinerario territorial de la ruta del FRSNRyA y sus principales sitios por sus huellas materiales?	

GUIÓN ENTREVISTA
1.- Recepción de participantes
2.- Dinámica de presentación: nombre completo, edad, lugar de nacimiento, ocupación, dar consentimiento de iniciar la entrevista y grabar la sesión
3.- Breve presentación del tema de investigación
ITINERARIO TERRITORIAL
4.- ¿cuál es el tramo del FRSNRyA que está cerca de su casa y de su comunidad?
5.- ¿hay alguna estación en la zona?
6.- ¿reconoce restos de infraestructura en la zona? ¿cuáles?
7.- ¿cuáles son los recorridos que acostumbran realizar sobre el ferrocarril? Invitar a describirlos
8.- invitar a explicar la ruta del ferrocarril a través de un croquis realizado en ese momento, cada uno por su cuenta y compartir la fotografía
ITINERARIO CULTURAL
9.- ¿hay alguna historia en la familia o en la comunidad relacionada con el FRSNRyA? Invitar a contar si los hay
10.- ¿cuál es la relación de su vida en la infancia y en la adolescencia con el ferrocarril?
11.- ¿por qué decidieron realizar la búsqueda de los tramos perdidos?
12.- sobre la socialización de lo que han encontrado sobre el FRSNRyA ¿por qué decidieron abrir el canal de Youtube y de Facebook? ¿cómo ha sido esta experiencia?
ITINERARIO HISTÓRICO
13.- ¿cuáles son los eventos históricos más importantes que conocen sobre el FRSNRyA?
14.- ¿qué significó el ferrocarril para su comunidad?
15.- ¿qué ocurrió cuando dejó de funcionar?
16.- ¿por qué dejó de funcionar?
17.- ¿consideran que los ayuntamientos y la población han dado un lugar de importancia al FRSNRyA? ¿por qué?
18.- ¿por qué es importante el FRSNRyA?

## Formato de consentimiento de entrevista y uso de datos firmado

 <p>FORMATOS APARTADO METODOLÓGICO: EL PAISAJE DE LA RUTA CULTURAL DEL FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO. ESTUDIO SOCIOTERRITORIAL PARA LA RESIGNIFICACIÓN DE UN PATRIMONIO EN RIESGO. INVESTIGADORA: LIZBETH CELAYA VARGAS</p> 	
<b>DATOS DE IDENTIFICACIÓN INFORMANTES CLAVE</b>	
Nombre y apellidos	Fecha
José Luis Reyes Sánchez	20 - Marzo - 2022

**CONSENTIMIENTO INFORMADO ENTREVISTA**

Ciudad: Ecatzingo Estado de México

Fecha: 20 de Marzo del 2022

Nombre del informante clave José Luis Reyes Sánchez

Nombre del entrevistador: Lizbeth Celaya Vargas

Por medio de la presente yo José Luis Reyes Sánchez identificado con documento de identidad INE 1952046249705 declaro que he sido informado sobre la investigación que realiza la Mtra. Lizbeth Celaya Vargas con el Título *El paisaje de la ruta cultural del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Estudio socioterritorial para la resignificación de un patrimonio en riesgo*. En la que seré entrevistado sobre el tema.

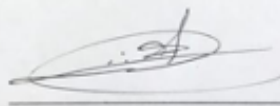
La información que declare sobre el tema será utilizada haciendo referencia a mi nombre y autoría como informante clave declarando que es fidedigna.

Se me ha informado que seré citado dentro del texto y la información que proporcione será verificada por mi persona antes de su publicación, también podre solicitar información sobre el estado de la investigación cuando lo solicite y el manejo de mis datos personales será confidencial, considerando a mi criterio la forma en la que aparezca en la mencionada investigación.

Declarado lo siguiente firman en común acuerdo:

\_\_\_\_\_

Mtra. Lizbeth Celaya Vargas

  
Nombre y firma José Luis Reyes Sánchez

### **ANEXO 3. Taller 1 de uso y conservación de patrimonio industrial**

Dirigido a cronistas, organizaciones coadyuvantes e investigadores ciudadanos.

#### **Objetivo General.**

Se pretende generar información teórico-práctica en procesos de conservación preventiva del patrimonio industrial, así como de concientizar a partir de la reflexión y discusión sobre el registro de bienes patrimoniales materiales y su diagnóstico general del estado de conservación.

Versión en línea

#### **Dinámica 1 “Presentación”**

**Objetivo:** los participantes y los facilitadores se presentan para iniciar el trabajo del taller.

#### **Descripción de actividades:**

- 1.- Presentación de ponentes, experiencia en talleres.
- 3.- Solicita que cada quien se presente, preguntas a responder en FICHA 1.

Comparte:

Tu nombre completo


¿A qué te dedicas?


¿cuál es tu color favorito?


¿qué sueles hacer para relajarte (pelis, leer, armar cosas)?


¿Por qué te encuentras aquí?


**Duración:** 10 minutos.





 **Comparte:**

 **Tu nombre completo**

 **¿A qué te dedicas?**

 **¿cuál es tu color favorito?**

 **¿qué sueles hacer para relajarte (pelis, leer, armar cosas?)**

 **¿Por qué te encuentras aquí?**

## FICHA 1

### Dinámica 2 “Reflexionando sobre la prevención”

**Objetivo:** reflexionar sobre la concepción que tenemos (sin conocimientos previos), sobre los significados de los conceptos *patrimonio industrial*, *conservación*, *conservación preventiva* y *restauración*, discutiremos las implicaciones que estas definiciones tienen en el trabajo como grupo que custodia patrimonio cultural. Se pretende también generar la reflexión sobre la diferencia entre los procesos de intervención y la conservación cotidiana.

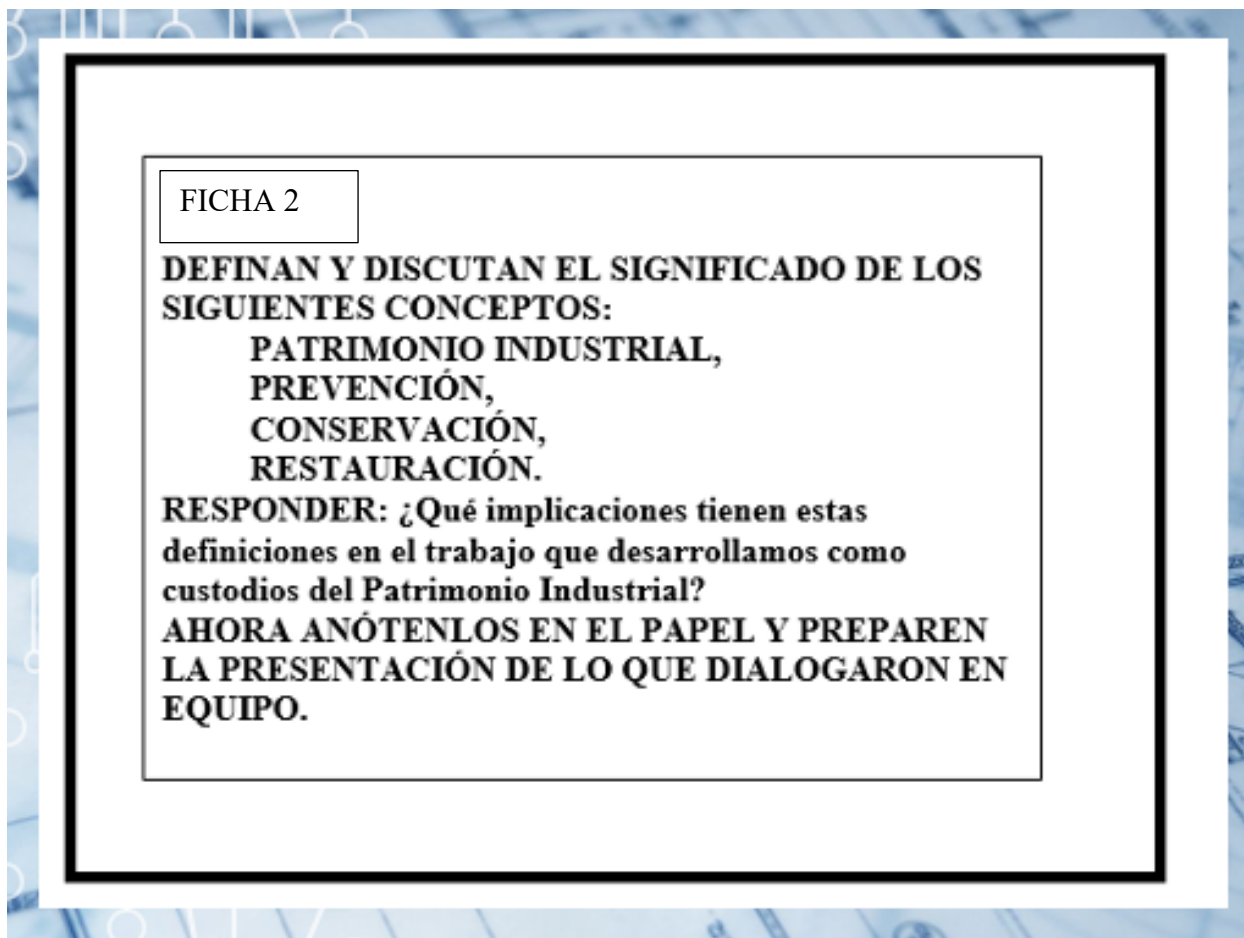
**Descripción de actividades:** facilitadores designan por orden sucesivo un número a cada participante, esta numeración depende del no. de participantes. Se muestra en pantalla la FICHA 2 que tiene los conceptos, se pide que los definan de acuerdo con lo que ellos consideran que significan.

Las definiciones que genere cada persona debe después definirse en equipo como resultado de la reflexión y discusión, los facilitadores cuidan que todas las voces incluidas en los equipos expresen lo que piensen.

Facilitador expone el TEXTO DINÁMICA 2 con ayuda de imágenes en Power Point.

**Materiales:** FICHA 2, TEXTO DINÁMICA 2, presentación en Power Point.

**Duración:** 20 minutos.



**FICHA 2**

**DEFINAN Y DISCUTAN EL SIGNIFICADO DE LOS SIGUIENTES CONCEPTOS:**

**PATRIMONIO INDUSTRIAL,  
PREVENCIÓN,  
CONSERVACIÓN,  
RESTAURACIÓN.**

**RESPONDER:** ¿Qué implicaciones tienen estas definiciones en el trabajo que desarrollamos como custodios del Patrimonio Industrial?

**AHORA ANÓTENLOS EN EL PAPEL Y PREPAREN LA PRESENTACIÓN DE LO QUE DIALOGARON EN EQUIPO.**

## **FICHA 2**

### **TEXTO DINÁMICA 2**

#### **Riqueza e importancia del patrimonio industrial**

#### **Diferencia entre patrimonio cultural tangible e intangible, patrimonio cultural mueble, inmueble, orgánico e inorgánico**

El patrimonio cultural es el conjunto de bienes que tienen un gran significado para nuestra sociedad, que son únicos e insustituibles, que tienen un valor universal y que son testimonios de la evolución de la sociedad y de las distintas formas de vida de diferentes grupos sociales. Este patrimonio cultural puede ser tangible e intangible. Es tangible porque se refiere a todos aquellos objetos que podemos apreciar con los sentidos, que podemos ver, tocar, oler, sentir; y por el

contrario, el patrimonio cultural intangible no habla de objetos, sino de tradiciones, valores y costumbres que forman parte de nuestra sociedad y cultura.

El **patrimonio industrial** (según la *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*) se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria.

Lo Industrial, por tanto, abarca no sólo los inmuebles (fábricas, talleres) estructuras arquitectónicas y maquinaria de producción (castilletes, chimeneas, locomotoras), sino también las vías de transporte y comunicación a través de las que llegaban las materias primas y se comercializaban los productos, las residencias, centros asociativos y asistenciales de los trabajadores, los servicios públicos y, en última instancia, los propios paisajes modificados por la actividad extractiva e industrial.

Todos los objetos que forman parte del patrimonio son importantes porque representan una herencia de nuestra cultura y de nuestra comunidad que debe protegerse y conservarse para que llegue a manos de futuras generaciones sin que se hayan perdido completamente.

Existe en la actualidad un interés cada vez mayor por conocer los pasados comunes, tomar conciencia de la importancia que estos objetos tienen para la calidad de vida de hombres y mujeres, y de la responsabilidad que tenemos, como custodios que somos, de transmitirlo en las mejores condiciones posibles.

De acuerdo con su naturaleza, existen dos tipos de patrimonio cultural tangible, que tienen que ver con su capacidad de traslado y movimiento: el inmueble y el mueble. El patrimonio inmueble está constituido por aquellos bienes que no pueden moverse del lugar al que pertenecen, ya sea por causas físicas, por su significado o por su entorno natural, se trata en general de edificios, monumentos, zonas arqueológicas incluso parques o zonas ecológicas y todo aquello que no pueda ser trasladado de su lugar de origen.

El patrimonio cultural mueble comprende todos aquellos objetos que por su tamaño, uso y significado pueden ser transportados de un lugar a otro sin que con esto pierda su valor

fundamental, pueden ser: pinturas, esculturas, libros, documentos, fotografías, objetos prehispánicos como cerámica y esculturas en piedra, muebles e instrumentos musicales.

Dentro de toda esta gama de objetos, encontramos algunos que fueron fabricados con elementos provenientes de la naturaleza, a este tipo de bienes se les llama orgánicos y son el papel, los textiles, la madera, el hueso, el marfil, objetos hechos de piel animal y casi todos los elementos que constituyen a las pinturas. Estos objetos son muy sensibles a la humedad y a los cambios bruscos de calor y frío, así como a plagas de insectos y animales. Por otro lado, a los objetos que fueron fabricados con elementos como la piedra, el metal, vidrio y algunas piezas de cerámica se les llama bienes inorgánicos, estos son menos sensibles a la humedad y a la temperatura, pero esto no quiere decir que no se deterioren o se deterioren menos.

### **Carta de Nizhny y Tagil**

Dada la definición específica del patrimonio industrial deberemos entender que el mismo implica una gran cantidad de materiales a considerar, la Carta de Nizhny Tagil (2003) nos permite vislumbrar la complejidad en las múltiples tareas necesarias para su conservación y restauración; procesos fundamentales que implican el conocimiento profundo de la naturaleza histórica y material de cada pieza, haciendo referencia, entre otras, a la consideración de su integridad funcional y al cuidado de todos los elementos que conforman cada bien histórico (Carta de Nizhny Tagil, 2003.).

Bajo estos parámetros, cualquier intervención deberá sustentarse en la investigación y evaluación de los materiales constitutivos y la función de estos dentro de la obra, además del conocimiento preciso de los deterioros que sufre cada uno de ellos. Todo esto determina las condiciones de resguardo, de intervención y de exposición de cada pieza histórica.

La conservación y restauración del patrimonio industrial, responde a tareas relativamente nuevas en las que aún es necesario ahondar, difundir y poner en práctica protocolos para el trabajo de rescate, resguardo legal, inventariado y difusión, así como para la conservación de estos bienes mediante su correcto resguardo, exposición e intervención. En la realización de esta tarea, la teoría de la restauración de patrimonio histórico, en su denominación general, junto a las especificaciones del patrimonio industrial, serán consideradas como fundamento en nuestras intervenciones, siempre junto al examen científico de los materiales.

Pero, ¿Por qué conservar? Conservamos para mitigar los diferentes tipos de deterioro que pueda sufrir cualquier obra y que implican la pérdida material, cultural, histórica, tecnológica y monetaria de los poseedores de los bienes, objetos que son importantes, porque representan y aglutinan parte de la cultura y del conocimiento del ser humano.

El bien cultural depende de sus elementos constitutivos y de los ambientes a los que ha sido expuesto durante su vida. Los materiales que sustentan la actividad humana se conocen como materiales higroscópicos, es decir, que absorben y ceden humedad, estos cambios generan movimientos en la materia provocando daños y deterioros en los materiales, también debemos considerar el paso del tiempo que genera signos de envejecimiento en los mismos. En otras palabras, los rangos de vida de las obras dependen de la forma en la que la materia ha reaccionado al contacto con diversas formas de uso y almacenamiento. La conservación, es el proceso que consiste en detener el deterioro y dar estabilidad física al material que constituye el objeto.

Son pocos los materiales estables, es decir, resistentes a la desintegración o alteración física y/o química, las causas principales de estos cambios poco deseados se deben a exceso o defecto de humedad, luz, calor o frío, a un ambiente contaminado, a plagas, a descuidos, al contacto con objetos contaminados y a la incompatibilidad entre algunos materiales. Es muy fácil llegar a estas conclusiones, solamente al observar la naturaleza organoléptica de cualquier objeto; si el ambiente es demasiado húmedo, la madera se hincha y el papel se ablanda proporcionando condiciones favorables para el desarrollo de hongos ya que son materiales orgánicos, por otro lado, si el medio ambiente es excesivamente seco, la madera se combe y se raja, mientras que el cuero y el papel se quiebran. La radiación ultravioleta, presente en la luz natural y en la artificial, decolora las acuarelas y los tejidos y acelera su deterioro fotoquímico, esto deriva en diversos tipos de deterioro, por ejemplo, destiñe el papel. Los insectos, los roedores, los hongos y las bacterias pueden destruir las materias orgánicas como los tejidos, el cuero, el papel y la madera. En materiales inorgánicos el metal se oxida, la piedra produce microorganismos que provocan degradación de la materia. La congelación y el sobrecalentamiento pueden ocasionar la fractura de piedras, yeso y vidrio. Muchos materiales se alteran por oxidación o por reacción a los contaminantes del aire.

Teniendo estos conocimientos previos entonces podremos realizar conservación preventiva.

**Conservación preventiva** – Todas aquellas medidas y acciones que tengan como objetito evitar o minimizar futuros deterioros o pérdidas. Se realizan sobre el contexto o el área circundante al bien, o más frecuentemente un grupo de bienes, sin tener en cuenta su edad o condición. Estas medidas y acciones son indirectas – no interfieren con los materiales y las estructuras de los bienes. No modifican su apariencia.

Algunos *ejemplos* de conservación preventiva incluyen las medidas y acciones necesarias para el registro, almacenamiento, manipulación, embalaje y transporte, control de las condiciones ambientales (luz, humedad, contaminación atmosférica e insectos), planificación de emergencia, educación del personal, sensibilización del público, aprobación legal.

**Conservación curativa.** - La realizan solo especialistas en el tema y son todas aquellas acciones aplicadas de manera directa sobre un bien o un grupo de bienes culturales que tengan como objetivo detener los procesos dañinos presentes o reforzar su estructura. \* estabilizar un bien. Estas acciones sólo se realizan cuando los bienes se encuentran en un estado de fragilidad notable o se están deteriorando a un ritmo elevado, por lo que podrían perderse en un tiempo relativamente breve. Estas acciones a veces modifican el aspecto de los bienes. Algunos *ejemplos* de conservación curativa incluyen la desinfestación de textiles, la desacidificación del papel, la deshidratación de metales húmedos, la estabilización de metales corroídos, la consolidación de pintura, la remoción de hierbas en mosaicos.

**Restauración.** - Realizadas por especialistas. Todas aquellas acciones aplicadas de manera directa a un bien individual y estable, que tengan como objetivo facilitar su apreciación, comprensión y uso. Estas acciones sólo se realizan cuando el bien ha perdido una parte de su significado o función a través de una alteración o un deterioro pasados. Se basan en el respeto del material original. En la mayoría de los casos, estas acciones modifican el aspecto del bien. Algunos *ejemplos* de restauración incluyen el retoque de una pintura, el ensamblaje de una escultura rota, la reintegración de pérdidas en piezas específicas.

**Restauración operativa-** Realizada por especialistas, refiere a las acciones aplicadas de manera directa sobre un bien, relacionadas con el funcionamiento del bien en cuestión.

### **Dinámica 3** “Inventario”<sup>73</sup> ¿Por qué inventariar?

**Objetivo:** reconocer la importancia del registro del patrimonio contenido dentro del paisaje.

**Descripción de actividades:** hablar sobre la importancia del registro de los bienes, se presenta el formato de la FICHA 3. Explicar la forma en la que la ficha tendrá que llenarse y la forma en la que se pueden realizar las tomas fotográficas. Organizar equipos de 4 ó 5 personas para que realicen sus propios inventarios.

**Materiales:** formato de inventario (FICHA 3), cámara fotográfica, libreta, lápiz, cinta de medir, objeto con valor histórico encontrado o resguardado por los participantes. Guardas transparentes y fichas impresas.

**Evaluación:** revisión del trabajo de cada equipo.

**Duración:** 30 minutos.

#### **¿POR QUÉ INVENTARIAR?**

Ya que el tema de la conservación curativa y la restauración son competencia de un conservador/restaurador, observemos las actividades que como especialistas en arqueología industrial podemos realizar.

El primer paso para la protección del patrimonio industrial es el conocimiento y el registro del mismo, de tal manera que esta resulta una actividad fundamental que buscará conocer el objeto de manera completa, la información que recoja estará destinada a su protección, gestión, conservación e investigación. Y estos serán los conceptos que guiarán el diseño de la ficha de datos a llenar.

---

<sup>73</sup> Blanca Noval INAH

FICHA ANEXO 4

INVENTARIO DE PIEZAS <sup>1</sup>	
	No. De registro:
Nombre de la pieza:	Fotografía: (anexa transparencias con deterioros)
Época:	
Materiales:	
Técnica:	
Medidas:	
Procedencia:	
Descripción:	

**Dinámica 4 “Inundación”**

**Objetivo** Ayudar a examinar el proceso de toma de decisiones por consenso, en pequeños grupos y analizar de qué manera decidimos nuestras prioridades y valores personales, así como conocer y entender los de otras personas.

**Descripción de actividades.** Hay que tomar una decisión objetiva acerca de las cosas que son importantes en una situación de crisis. Cualquier cosa que no se salve será destruida y por tanto, después de una inundación sólo podremos contar con las que hayamos salvado. No se pueden hacer votaciones, solo se toman aquellas decisiones aceptadas por todo el mundo.

Se pide a los participantes que se sienten, se relajen y cierren los ojos, después se lee el siguiente cuento.

Después de la lectura se dividen en grupos de 4 o 5, y se les da a cada grupo 15 minutos para decidir las cosas que colectivamente salvarían (avisar cuando falten 3 minutos).

Cada grupo elige un portavoz. Los/as portavoces forman un grupo e intentan alcanzar el consenso para todo el mundo. Dejar un tiempo límite de 20 minutos para alcanzar el consenso

sobre las cosas que deben ser salvadas y a ser posible en qué orden (avisar cuando falten 3 minutos).

**Materiales** cuento “Inundación”, 1 cartulina y plumones por equipo.

**Evaluación** Dejar al menos 20 o 30 minutos para evaluar la dinámica. Sobre todo tenemos que hacer una evaluación sobre el tipo de decisión que estamos tomando sobre los objetos presentados en la descripción, tratando de hacer énfasis en los objetos patrimoniales que tenemos a cargo y que en realidad, podemos conservarlos a todos, pero en caso de una emergencia o cualquier elemento de peligro, pueden ser vulnerables a todo tipo de contingencia y perderlos completamente, de ahí la importancia de prevenir y almacenar correctamente, para no llegar a tener que tomar una decisión tan drástica.

**Duración:** 30 minutos.

## INUNDACIÓN<sup>74</sup>

San Pedro del Río; un hermoso pueblo ubicado en lugar alejado de la capital poblana ha sido reconocido por la belleza de paisaje, por su historia prehispánica asentada en las cercanías del afluente que siempre generó vida y rico en historia colonial por el asentamiento de colonias mineras que, en el auge de la época industrial del siglo XVIII y XIX, dieron lugar a enormes rutas mineras dentro de sus montañas llenas de talleres que se comunicaban por túneles con vías Decauville y rutas verticales que unían los diferentes niveles de trabajo dentro de la tierra. Abandonadas al trabajo pero colmadas de objetos que recordaban la vida cotidiana y su conocimiento tecnológico y cultural, toda la zona sobrevivió como testigo confiable de la historia del hombre.

Hace tiempo tu equipo ha sido reconocido como un grupo especialista en el rescate, conservación y gestión del patrimonio industrial y esta zona minera no escapó a su análisis de la zona. Así que se encuentran prontos a realizar la tercera inspección del sitio.

Aún es posible ingresar a la mina por diversas vías colocadas en tiros mineros a lo largo de túneles y así acceder a los talleres; en el camino lleno de calor y tierra húmeda es posible

---

<sup>74</sup>Cuento original diseñado para este taller.

observar los rieles y durmientes que resguardan a lo largo del camino algunos vagones de carga, hay pequeños nichos en hoyos dentro de los muros con altares religiosos que parecen intactos y aún quedan veladoras que algunas vez fueron encendidas para proteger la vida de quienes en ellas laboraban, lámparas de queroseno oxidadas y semi enterradas brillan al resplandor de las lámparas y las mesas de los talleres siguen llenos de grasa, tierra y herramienta que se resiste a ser parte de la naturaleza, que poco a poco lo va consumiendo todo.

Han visitado previamente el lugar y reconocen de manera moderada el espacio, pero en esta visita, una noticia perturbadora los pondrá a prueba; las autoridades federales y locales les han impedido el ingreso a la zona pues por la construcción de una presa hidroeléctrica la zona será enterrada por el agua, el pueblo ha sido desalojado y se encuentran a horas de dar ingreso a los millones de litros del valioso líquido que será el único custodio de la zona. Tu equipo hace todo lo posible por detener estos planes, pero es imposible, después de negociaciones que suben y bajan de tono en ambos lados, las autoridades han decidido darles 4 horas para hacer lo que puedan, así que esta oportunidad única tendrá que ser aprovechada.

¿Discute con tu equipo el camino a seguir?

¿Qué pueden hacer en tan poco tiempo?

Justifiquen las decisiones tomadas desde las perspectivas analizadas dentro del taller.

Al final hacer hincapié en la importancia de la memoria colectiva de quienes vieron esos espacios (ellos como custodios) y la memoria colectiva colectiva que permite recuperar ese paisaje, después explicas que esto es lo que pretende esta investigación.

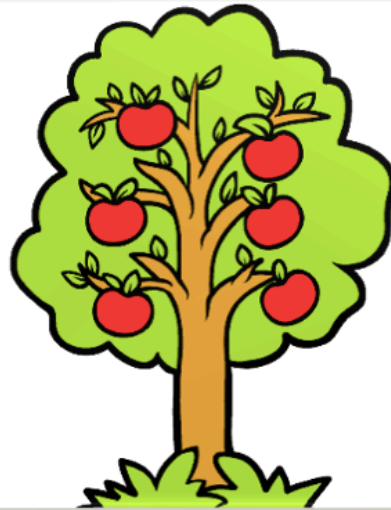
### **Dinámica 5. “El árbol de manzanas”**

La dinámica busca reconocer al grupo de especialistas del patrimonio industrial como un gran equipo que esta por conformar su estabilidad. Se lleva una cartulina con un árbol dibujado en el que se colocaran solo ramas, cada participante dibujara una manzana en la que escribirá su nombre y una palabra que se representa lo aprendido, lo que queda por realizar y lo que contribuya al grupo para reconocerse como un equipo.

Ya que el estudio formal y la gestión especializada del patrimonio industrial es relativamente nueva, buscamos reconocernos como un equipo sólido que sea capaz de ser custodio efectivo de este acervo tecnológico e industrial.

## “El árbol de manzanas”

Ya que el estudio formal y la gestión especializada del patrimonio industrial es una tarea relativamente nueva, buscamos reconocernos como un equipo sólido que sea capaz de ser custodio efectivo de este acervo tecnológico e industrial en nuestro Estado y en nuestro país.



### Taller 2 de uso y conservación de patrimonio industrial.

#### Mi paisaje-mi comunidad

##### Objetivo General.

Se pretende generar información teórico-práctica sobre el concepto de paisaje patrimonial, para después reflexionar sobre la vivencial personal y colectiva sobre el entorno que reconocen como parte de su identidad cultural.

##### Dinámica 1 “Presentación”

**Objetivo:** los participantes y los facilitadores se presentan para iniciar el trabajo del taller.

##### Descripción de actividades:

Presentación de ponentes con pelota ligera

Coloca a la gente en círculo, se avienta la pelota a uno de los participantes quien contestará

Preguntas a responder:

Comparte

Tu nombre completo

¿A qué te dedicas?,

¿qué es lo que más te gusta de Ecatzingo?

**Materiales:** pelota.

**Duración:** 20 minutos.

Dar las gracias.

## **Dinámica 2** "Distensión y reflexión"

**Objetivo:** generar distensión y reflexionar sobre la concepción que tenemos (sin conocimientos previos) sobre los significados de los conceptos *paisaje patrimonial*, *paisaje natural*, *paisaje cultural* y *patrimonio*, discutiremos las implicaciones que estas definiciones tienen en el trabajo como grupo que custodia patrimonio cultural. Se pretende también generar la reflexión sobre la diferencia entre los conceptos y que la comunidad construya una definición propia.

### **Descripción de actividades:**

**a.-** Parados en círculo el facilitador dice un número y los participantes tienen que formar equipos con el número de participantes igual al número que dio el facilitador, al tercer llamado los equipos ya están formados, máximo 6 participantes por equipo.

**b.-** A cada equipo se le entrega una FICHA 2 que tiene los conceptos, se pide que los definan de acuerdo con lo que ellos consideran que significan.

Las definiciones que genere cada equipo deberán ser resultado de la reflexión y discusión, los facilitadores cuidan que todas las voces incluidas en los equipos expresen lo que piensen.

Los equipos utilizarán una hoja de rota folio y plumones para exponer también de forma colectiva lo que discutieron, eligen dos voces para exponer.

10 minutos para definir, 4 minutos de exposición por cada equipo.

Ficha 1.

Define desde tus propias palabras:

Paisaje

Paisaje natural

Paisaje patrimonial

Patrimonio cultural

Reflexión final: el facilitador explica cada concepto.

**Materiales:** FICHA1, hojas de rotafolio, plumones, cinta adhesiva. Presentación en power point.

**Duración:** 20 minutos.

### Ficha 1

<p><b>FICHA 1</b></p> <p><b>Define desde tus propias palabras lo siguiente:</b></p> <p><b>Paisaje,</b> <b>Paisaje natural,</b> <b>Paisaje patrimonial,</b> <b>Patrimonio cultural.</b></p> <p><b>Ahora anótenlos en el papel y preparen la presentación de lo que dialogaron en equipo.</b></p>
---

### Dinámica 3 mi cuerpo-mi comunidad

**Objetivo:** reconocer los elementos emblemáticos de la memoria colectiva.

#### Descripción de actividades:

a.- Iniciamos con una actividad de distensión para formar equipos, se entrega ficha 3 y se pide que se pongan todos de pie con ficha y pluma, encontraran 4 personas por cada tesoro planteado en la ficha y anotarán sus nombres, al final de la ficha se pide que se aut nombren en orden A,B,C,D hacemos equipo de acuerdo a la letra que les tocó.

<p><b>Busca a 4 personas que practiquen atletismo</b></p> <hr/> <hr/>
<p><b>Busca 1 persona que tenga el mismo pasatiempo que tu</b></p> <hr/>
<p><b>Busca una persona que celebre su cumpleaños el mismo mes que tú</b></p> <hr/>
<p><b>Busca a alguien que quiera contarte por qué vino a este taller</b></p>

b.- Cada equipo platica para elegir a una persona que consideren que tiene muchos recuerdos importantes de la comunidad, la acuestan sobre papel kraft, dibujan su silueta y después entre todos platicarán sobre los lugares y recuerdos más significativos del lugar y lo dibujaran dentro de la silueta.

**Materiales:** rollo papel Kraft, plumones, cinta adhesiva

**Evaluación:** cada equipo tiene 5 minutos para contar lo que está dentro de su silueta y comentarán por qué fue elegida la persona dibujada, revisión del trabajo de cada equipo en plenaria, cierran con aplausos

**Duración:** 30 minutos.

#### **Dinámica 4**

**Objetivo** Ayudar a examinar el proceso de toma de decisiones por consenso en pequeños grupos y analizar de qué manera decidimos nuestras prioridades y valores personales, a partir de ello reflexionar sobre cómo percibo mi comunidad, después registrar los emblemas patrimoniales comunitarios para dotarlo de valores a partir del ejercicio ciudadano.

#### **Descripción de actividades**

**a.-** formados en círculo con pelota ligera, se lanza la pelota y la persona que la recibe menciona 3 cosas que no le gustan o le preocupan de Ecatzingo, después menciona 3 lugares que le parecen importantes de su comunidad y cierra mencionando 3 valores positivos que distinguen a su familia y/o a su comunidad.

Después se autonombran con 3 o 4 colores (según el número de participantes 3 o 4 equipos) rojos, azul, amarillo.

**b.-** se reúnen en equipo de acuerdo con su color. La tarea es colocar como encabezado de la cartulina “Mi comunidad mi paisaje patrimonial y sus mejores valores”, en equipo dibujaran su comunidad, los lugares, personas, frases de canciones, fragmentos de leyendas y con colores las palabras que describen los valores de cada espacio.

**Materiales:** ficha 2, pelota ligera, cartulina, plumones, colores, cinta adhesiva, con instrucciones.

**Evaluación** Dejar al menos 20 o 30 minutos para evaluar la dinámica.

**Duración:** 30 minutos.

#### **Dinámica 5. “Manos amigas”**

La dinámica busca reconocer al grupo y la importante labor que desarrollan, el facilitador se forma un círculo, en el centro el facilitador agradece y expone los logros realizados en el taller y los

principales puntos de reflexión, llama a otra persona que la toma de la mano y dirige unas palabras a la plenaria abordando el tema de lo logrado, el mismo invita a otra persona que pasa a la fila y le toma la mano y habla, de esta manera pasarán todos los participantes hasta formar otro círculo.

## MIS AUTO-AFIRMACIONES COMO FACILITADOR

(Normas éticas de trabajo en talleres comunitarios).

1. Trabajo con acuerdos previos con el grupo, sobre mi investigación, su objetivo general y específicos.
2. Preparo el espacio físico y/o virtual con esmero para optimizar el potencial de aprendizaje y productividad.
3. Creo y mantengo procesos y espacios de participación, aprendizaje y consenso.
4. Soy modelo de la escucha empática con frecuentes parafraseos para acordar el significado de lo escuchado.
5. Valoro cada aporte y el derecho y responsabilidad de cada uno de ofrecer el suyo.
6. Hago preguntas apropiadas. mi éxito como facilitador no depende de tener las respuestas correctas, sino de hacer las preguntas apropiadas.
7. Confío en los recursos del grupo. Reconozco que todos los recursos necesarios para el auto-desarrollo del grupo, ya se encuentran dentro de él.
8. Me mantengo enfocado en los objetivos del grupo, sin tratar de influir sobre lo que finalmente reflexionan y deciden.
9. Me dirijo a otros por su nombre y refuerzo frecuentemente la importancia de su ser y de su hacer en el éxito del grupo.
10. Mantengo buen contacto visual y "conexión" con el grupo y con cada uno de sus integrantes en el aquí y ahora.
11. Organizo, relaciono y resumo la información desarrollada para lograr clausura y un sentido de logro de objetivos.
12. Soy facilitador, no actor. Mi labor es la de estar interesado en todos y no ser interesante para algunos.
13. Soy guía y no líder del grupo y apoyo el liderazgo de otros, según su etapa de desarrollo.
14. Respeto la cultura del grupo cuando escojo las intervenciones para utilizar.
15. En cuanto a los procesos, soy flexible y creativo; en cuanto a los valores, me mantengo firme e inmovible.
16. Creo que la facilitación es más que unas competencias o una profesión; puede ser una forma de ver la vida y de vivirla.

## **ANEXO 4. Registro de sitios históricos del FC-SRyA ante Coordinación Nacional de Monumentos Históricos.**

Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles. Centro de Documentación realizado por la asociación Puentes Porfirianos

### **Link de consulta pública:**

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consultaPublica](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consultaPublica)

### **Links de los 10 Monumentos registrados:**

Puente Paraje 103

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96235](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96235)

Bóveda La Mesa

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96232](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96232)

Puente del Charro

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96230](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96230)

Bóveda de Tlaxcaltenco

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96231](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96231)

Puente La Mesa

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96233](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96233)

Bóveda Paso del Fraile

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96236](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96236)

Bóveda Paso del Fraile (Tlalapaxco)

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96237](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96237)

Puente Agua Santa

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96238](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96238)

Bóveda Paraje 103

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96234](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96234)

Bóveda de Chichilacaxtla

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96229](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96229)

### **Link de Registro Arquitectónico:**

Antiguo Tramo del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Conjunto Civil.

[h4ps://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\\_publica/detalle/96228](https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/96228)