Puesta en valor del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria. El caso del Ferrocarril San Rafael y Atlixco en México

Enhancement of the heritage landscape of a cultural railway route. The case of the San Rafael and Atlixco Railway in Mexico

#### NOMBRE Y APELLIDOS LIZBETH CELAYA VARGAS

Estudiante de doctorado.

Posgrado en estudios socioterritoriales.

Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélez Pliego"

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Dirección de correo electrónico lizbeth.celayavargas@viep.com.mx

ORCID https://orcid.org/0000-0001-6091-0696:

**Resumen**: Presentamos la investigación del paisaje patrimonial contemporáneo de una ruta cultural ferroviaria que tuvo vida activa como la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco de 1898 a 1930 en el centro de la República Mexicana. Los elementos y fenómenos tangibles e intangibles de este paisaje son estudiados a partir de su resignificación ciudadana desde la memoria colectiva. Demostraremos que investigar este tipo de complejos materiales, naturales y simbólicos desde una perspectiva crítica, permite generar procesos de revaloración, uso y conservación contemporáneos, contribuyendo a las actividades de ciudadanización entre distintas generaciones y comunidades que se reconocen como parte de esta ruta cultural.

**Palabras clave:** paisaje patrimonial, paisajes ferroviarios, ruta cultural ferroviaria, resignificación ciudadana, memoria ferroviaria, puesta en valor.

**Abstract**: We present the investigation of the contemporary patrimonial landscape of a railway cultural route that had an active life as the Railway Company San Rafael and Atlixco from 1898 to 1930 in the center of the Mexican Republic. The tangible and intangible elements and phenomena of this landscape are studied from their citizen resignification from the collective memory. We will demonstrate that investigating this type of material, natural and symbolic complexes from a critical perspective allows for the generation of contemporary processes of revaluation, use and conservation, contributing to the activities of citizenship between different generations and communities that are recognized as part of this cultural route.

**Keywords:** heritage landscape, railway landscapes, railway cultural route, citizen redefinition, railway memory, put in value.

#### Introducción

Mostraremos parte de la investigación doctoral que se encuentra en proceso, "El paisaje patrimonial de la ruta cultural del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Estudio socioterritorial para la resignificación de un patrimonio en riesgo".

Tratamos sobre el patrimonio ferroviario histórico que, desde su vida activa irrumpió, se asentó y dejó huellas imborrables en el territorio y en la cultura, para después de su abandono, ser considerado como legado histórico y constituir parte fundamental de un paisaje patrimonial contemporáneo.

Sin embargo, a pesar de su importancia, gran parte de estos acervos se encuentran fuera de la atención especializada<sup>1</sup> por sus condiciones de localización, diversidad de elementos y por los distintos formatos y materiales que lo conforman. Estas condiciones complejas dificultan su resguardo y conservación manteniéndolos en condición de riesgo, entre otros factores, por deterioro, pérdida por cambio de uso de suelo, urbanización, abandono, robo, vandalismo y por supuesto, por olvido.

Consideramos que estos legados constituyen un conjunto de acervos importantes que deben ser resguardados ya que han contribuido en la definición de la memoria colectiva y la historia de la República Mexicana. Para demostrarlo presentaremos el caso del Ferrocarril San Rafael y Atlixco [FC-SRyA] (1898-1930). Su irrupción en el territorio personificó el triunfo del tiempo al acortar las distancias, trajo consigo ideas de modernización y generó transformaciones como la dinamización de materias primas, influyó en las ideas de modernización, generando un conjunto de transformaciones importantes. Su abandono terminó con su vida activa, pero sobrevive en el paisaje patrimonial que, de esta manera se constituye como un conjunto de acervos importantes que deben ser reconocidos desde su lugar en el territorio, se constituye así, como una de las rutas que definieron la memoria colectiva y parte importante de la historia de la República Mexicana.

Planteamos encontrar en los objetos y el entorno, su evocación cultural, a partir de una propuesta metodológica generada desde la Teoría Crítica con el objetivo de conformar un paisaje patrimonial, que permita su investigación como elemento vigente en la construcción de ciudadanías.

<sup>1 &</sup>quot;Especializada" hace referencia a la acción de conservación y restauración realizada por expertos.

#### 1. APROXIMACIONES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

Tomando en cuenta el contexto temporal de la investigación (2020-2023), 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 es necesario denominarlo además como un paisaje patrimonial ciudadano?

Consideramos 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 estos acervos, debemos mantener en alta importancia su investigación, no solo 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 políticos y económicos, nos referimos a la apropiación del patrimonio en el territorio y en la memoria colectiva<sup>2</sup> que observa el pasado y lo usa para vivir en el presente (Halbwachs, 2004). 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.

Para entender el concepto de patrimonio y ruta cultural ferroviaria nos vincularemos a la investigación de Inmaculada García Civera (1998) quien define que el principio de la salvaguarda de sitios ferroviarios puede situarse en 1962 a partir de las protestas entre historiadores y científicos por el derribo provocado por un bombardeo al pórtico de la estación londinense de Euston en Inglaterra durante la Segunda Guerra Mundial, se suma al hecho que en ésta misma década surge la Arqueología Industrial

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Memoria colectiva entendida como un fenómeno que va más allá de una función mental y refiere a los marcos sociales de la memoria, más que un elemento sicológico es un constructo social, es el recuerdo ligado a las redes de solidaridad y que plantea una alta potencialidad histórica en el individuo y la comunidad (Halbwachs, 2004).

como nueva disciplina, es en este contexto que surge la atención institucional hacia el patrimonio industrial ferroviario. La misma autora aclara que hablar de Patrimonio Ferroviario, implica al patrimonio histórico y cultural; de líneas y trazados que surcan, delimitan y marcan un territorio, de obras de fábrica como estaciones, peaderos, almacenes, talleres, depósitos, puentes, viaductos, tajeas, túneles, equipo rodante como locomotoras, vagones, máquinas, señalizaciones, archivos de empresa, memoria oral, pero también incluye, todas sus huellas en todos los ámbitos de la cultura.

El patrimonio ferroviario, desde esta perspectiva, tiene un sentido material y social por el cual expresa su identidad, es por ello que el Tren, se convierte en un destino en sí mismo a partir del cual las comunidades rescatan, custodian y plantean el desarrollo comunitario a partir de lo que consideran parte de su pasado y que define su presente. Esta visión responde a una mirada crítica hacia la problemática planteada.

Es por ello que proponemos realizar la investigación 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 a un territorio específico que involucra antiguos trayectos de origen a destino que han marcado el entorno con, una historia particular que lo modeló, determinado contexto natural que lo influye y huellas materiales asentadas a lo largo de las vías, todo ello vinculado a la memoria colectiva y a la memoria ferroviaria contemporánea, proponiendo su reconocimiento socioterritorial con la intención de denominarlo como paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria.

Si bien de acuerdo con lo expuesto, todos los elementos y fenómenos dentro del paisaje que abordamos son importantes (Fernández, 2006), debemos reconocer que nuestra propuesta tiene como fundamental vocación socioterritorial a la Industria Ferroviaria, es por ello que investigamos cómo su presencia impactó en la vida y en la historia, transformando todo a su paso, fusionando sus huellas con el entorno y con el ser humano, formando una simbiosis única, que en el presente apunta al ejercicio de su memoria. De ahí que el elemento estructurador del recorrido de la unidad del paisaje es determinado por el tendido de vía, que funciona como columna vertebral unificadora que existe físicamente, que se observa a través de los elementos naturales transformados o que persiste de manera exacta en la memoria colectiva, demostrando su capacidad de resistencia

a la fragmentación visual y simbólica, vinculando los fenómenos y componentes del paisaje como un elemento cultural en sí mismo.

Referimos a la Memoria Colectiva [MC] (Halbwachs, 2004) debido a que esta investigación surgió a partir de la posibilidad de encontrar en los objetos, en los sitios y en el entorno natural que los ha resguardado, el significado que les es inherente y la manera en la que se recrea su cultura actualmente para dar cierto aspecto a la forma en la que desarrollamos nuestras vidas, nos referimos a la denominación de un paisaje como espacio contemporáneo activo, a pesar de su supuesta inercia y abandono.

En el mismo sentido, una ruta cultural ferroviaria hace referencia a su mirada socioterritorial, es decir, a la vinculación compleja del asentamiento del tendido de vía, sitios, infraestructura, artefactos, acervos tangibles, pero también alude a toda huella simbólica que ha dejado a su paso. Planteamos encontrar en los elementos y fenómenos materiales de este paisaje su vinculación inherente con la cultura, con el objetivo de denominarlo como paisaje patrimonial, lo que permite su investigación como elemento vigente en la construcción de ciudadanías.

Es por ello que sostenemos, que a partir de la irrupción del ferrocarril, la vida que lo instrumentó fue completamente diferente de una región a otra, debido a esto proponemos que algunas líneas históricas del ferrocarril pueden ser definidas como Rutas Culturales Ferroviarias, que constituyen complejos de infraestructuras, sitios, objetos y evocación cultural, que constituyen verdaderos paisajes patrimoniales.

Desde este planteamiento, no partimos de visiones nacionalistas o monumentalistas sobre el patrimonio, sino de su resignificación ciudadana, es por ello que nos vinculamos a la propuesta de paisaje a partir de la Geografía Cultural y la Antropología, asumiendo a la etnografía como propuesta metodológica primaria y con ello investigamos la geografía del territorio y la geografía de la memoria, ambos sustentan los procesos identitarios dentro del paisaje constituido.

Entendemos que, como parte de la cultura, las nuevas valoraciones de estos acervos culturales responden a fenómenos que debemos desentrañar y que parten de la particular importancia que la humanidad ha dado a los bienes culturales, porque se presentan como auténticas oportunidades para contemplar panoramas históricos, geográficos, simbólicos o de cualquier otra dimensión humana, que como sociedad tenemos el compromiso de estudiar y preservar.

En nuestro caso hemos abordado como terrenos de investigación espacios virtuales y físicos ya que la socialización del paisaje en redes de

construcción comunitaria o de construcción 2.0,³ han sido fundamentales, tanto para la investigación del paisaje como para su puesta en valor, a partir de ello generamos una propuesta metodológica denominada como Etnogeografía 2.0 que plantea:

- 1.- Estudiar el origen 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.-Establecer la unidad de paisaje desde el tendido de vía original en información cruzada con la existencia de grupos sociales vinculados cultural y territorialmente con la misma.
- 3.- Preparación de entrada al terreno de investigación. Generación de un 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 y preparación de ingreso a terreno físico.
- 4.- Realizar entrevistas guiadas a informantes clave.
- 5.- Socialización de la investigación a partir de invitaciones con informantes clave y en la web 2.0.
- 6.- Impartición del Taller de Patrimonio Industrial Ferroviario e Inventario a informantes clave para brindar herramientas de registro y que con ellas puedan ser constituidos como grupos coadyuvantes.<sup>4</sup>
- 7.- Taller "Mi comunidad, mi paisaje patrimonial", para grupos focales, estos permiten facilitar la reflexión comunitaria sobre el entorno y la puesta en valor del paisaje patrimonial
- 8.- Georreferenciación e inventario de huellas materiales de la ruta del FC-SRyA con informantes clave.
- 9.- Construcción y socialización del Mapa cultural del paisaje patrimonial del FC-SRyA con investigadores ciudadanos e informantes clave en plataformas abiertas.

Siguiendo esta ruta delimitada por el tendido de vía, analizamos los diferentes niveles que definen su estudio como un paisaje patrimonial;

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> La Web como plataforma, refiere a los Efectos de red en una arquitectura de participación y datos abiertos. Es definida como la Web Social, se trata de un modelo de páginas que facilitan la transmisión de información, la interoperatividad y la colaboración entre sus usuarios, es una tendencia en la Internet que aboga por una red más interactiva en la que los usuarios no ocupan un rol pasivo, porque son ellos quienes generan los materiales (Editorial Etecé, 2021).

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> El Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH, 2012) lo define como los grupos de personas que coadyuvan en la conservación del patrimonio mediante la corresponsabilidad ante los acervos.

entre ellos, el nivel geográfico en el que su recorrido se vincula con el Volcán Popocatépetl, y la riqueza hídrica y forestal que implica su paso por la serranía de la región sur del mismo, así como la relación dinámica de su infraestructura con las sociedades, la persistencia de sus huellas en el espacio y en la memoria, así como la forma en la que se utilizan en la vida cotidiana en los procesos de ciudadanización contemporáneos.

#### 2. Breve historia del ferrocarril San Rafael y Atlixco

### 2. 1. Concepción e irrupción del FC-SRyA. El sueño del ferrocarril que surca un volcán

En México la llegada de la industria ferroviaria arribó junto a la promesa de modernización y cambio. Si bien el primer viaje en ferrocarril en el país ha sido fechado en el año 1850 (D'estrabau, 1988), fue bajo el mandato de Porfirio Díaz (1876-1911) en el que se vislumbraron un gran número de concesiones tanto para el transporte de carga como de pasajeros en esta industria. Mario Gil (1977) escribió que el ferrocarril en el porfiriato era la expresión más avanzada del progreso y civilización, es en este periodo histórico en el que se gesta la idea de una ruta que recorriera el centro de la República Mexicana rodeando al volcán Popocatépetl, considerado como uno de los volcanes más importantes en el país por sus dimensiones, por los recursos naturales que en él se encuentran y por la vida cultural que se resguarda en las comunidades que lo circundan (SEMARNAT, 2013).

El ferrocarril que estudiamos se crea desde La Compañía Industrial de Atlixco [CIASA] que era un consorcio comercial fundado en México en 1899, su representante y artífice fue el español Luis Barroso Arias quien se asoció con el asturiano Íñigo Noriega y el francés Agustín Garcín junto a otros accionistas también españoles, todos eran dueños de distintas empresas industriales, una de ellas era la Compañía Papelera de San Rafael, ubicada en el Estado de México y otra la Fábrica de Hilados, Tejidos y Estampados de San Diego Metepec en Atlixco, Puebla, que llegó a ser la fábrica más importante de la región Puebla-Tlaxcala (Castellanos, 2018).



Figura 1. CIASA. (1907) Acción de la Compañía Industrial de Atlixco [Fotografía]. Colección privada Lizbeth Celaya Vargas.

En beneficio de las diferentes compañías del consorcio se funda la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco en 1899, entre otros objetivos, pretendían transportar la madera y el carbón desde los bosques de las faldas del volcán Popocatépetl, así como otras materias primas y productos, además ambicionaban comunicar el Valle de Atlixco y el Valle de México y alcanzar a ser con el tiempo, una ruta más corta para conectar a la Ciudad de Puebla con la Ciudad de México al recortar el trayecto ingresando a la serranía de las faldas del volcán Popocatépetl (Stephan *et al.*, 2019).

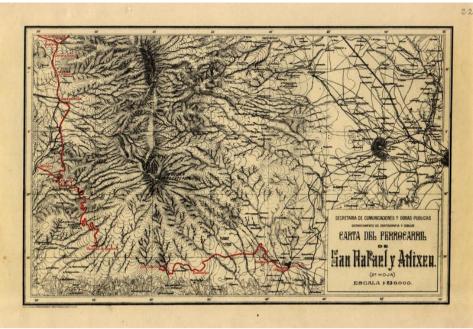


Figura 2. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Biblioteca Nacional de Antropología e Historia Dr. Eusebio Dávalos Hurtado-Instituto Nacional de Antropología e Historia, Mediateca INAH. (1910) Adaptado de Carta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Disponible en: <a href="https://mediateca.inah.gob.mx/islandora">https://mediateca.inah.gob.mx/islandora</a> 74/islandora/object/mapa%3A334 [Consultado 20-04-2020]

Como puede observarse en el mapa anterior (Figura 2), el recorrido es definido por el tendido de vía angosta que inicia en la Ciudad de México y termina en las Barrancas de Apapasco, esta era conocida como la Sección México, en el extremo contrario la vía empieza en Santa Catalina Cuilotepec y termina en la Ciudad de Atlixco, Puebla, esta era conocida como la Sección Atlixco, la zona central que se observa sin tendido de vía era ocupada por una vía Decauville que era propiedad privada de la Compañía Papelera de San Rafael y era llamado Tren Forestal.

Si bien la compañía ferroviaria en estudio daba servicio a la Papelera de San Rafael y a la Fábrica textilera de San Diego Metepec en Atlixco, existía una red importante de servicios industriales y de haciendas que hacían uso de este transporte, de la misma manera, era utilizado en los tramos con servicio de pasajeros por las diferentes comunidades que conectaba. Parte de la complejidad en el manejo de la ruta responde al hecho de que recorre diferentes Estados, es decir, diferentes secciones

político administrativas del país, de este a oeste, la Ciudad de México, el Estado de México, el Estado de Morelos y el Estado de Puebla.



Figura 3. Best, Gerald M. (1965) Tren con Volcán Popocatépetl de fondo [Fotografía]. En Mexican Narrow Gauges. California: Howell-North Books.

Como hemos explicado, esta es una de las rutas ferroviarias de gran importancia en el país, su ubicación está ligada a la historia de su consorcio comercial fundador que lo relaciona de manera clara a la historia textil de México y a la producción papelera y comercial.

De esta manera, asentado sobre el territorio, encontraremos el tendido de vía angosta,<sup>5</sup> que determina la forma en la que una serie de fenómenos se asientan y desplazan; en el nivel técnico y económico refieren al servicio de un tren de carga mixto,<sup>6</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. M. Best (1965) aclara que la presencia de vías angostas

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> EL ferrocarril de vía angosta tiene características distintivas en el tipo de locomotoras y de unidades de arrastre que la distinguen de la "Vía ancha o internacional", que son distinguidas de manera clara por los estudiosos expertos y aficionados en el tema ferroviario.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Tren mixto es un concepto que representa un Ferrocarril que en cada viaje cuenta con vagones de carga y vagones de pasajeros.

cercanas a las serranías del Volcán Popocatépetl se ligaban sobre todo a los ferrocarriles industriales por un fundamento técnico ya que se adapta mejor a los terrenos no lineales, a los ascensos y descensos, a largas distancias y alta presencia de curvas.

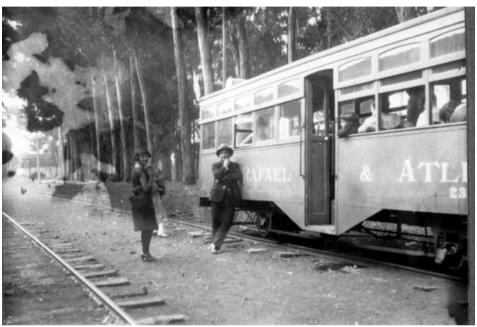


Figura 4. Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia- Mediateca INAH. (1928) Personas junto a tren con pasajeros perteneciente a San Rafael. Disponible en: <a href="https://mediateca.inah.gob.mx/islandora">https://mediateca.inah.gob.mx/islandora</a> 74/islandora/object/fotografia%3A428733 [Consultado el 10-08-2023].

Su relación en diferentes niveles con el entorno definió su inserción en la vida cultural; en primera instancia el nivel geográfico en el que su recorrido se vincula con el Volcán Popocatépetl, su riqueza hídrica aprovechada para el desarrollo de la industria, la explotación forestal que implica su paso por la serranía de la región sur del mismo, entre muchos otros. Pero es una ruta que no solo transportó materias primas o tecnología, sino cultura y modos de vida, aquella que se configuró junto a la riqueza que brinda uno de los volcanes más grandes de México y que dio lugar a fenómenos que determinaron la cultura del lugar y del país, entre ellas, el cambio en las formas de trabajo, la llegada de tecnología como los primeros alumbrados públicos del país, también se encuentra ligado a la

fabricación, consumo, transporte y cultura del pulque, una bebida de demanda cotidiana y de importancia en nuestro país.



Figura 5. Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia- Mediateca INAH. (1910) Expendedores se abastecen de pulque en la estación ferroviaria de Santiago Tlatelolco. Disponible en:

(https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\_74/islandora/object/fotografia%3A12737) [Consultado 09-12-2022].

#### 2. 2. La Revolución Mexicana, un golpe sin retorno para el FC-SRyA

Existen diferentes investigaciones exhaustivas sobre el papel de este ferrocarril durante los movimientos armados de la Revolución Mexicana (1910-1917), Sergio Ortiz (1988) aclara que el ferrocarril transformó la forma en la que se realizaban los movimientos armados ya que paradójicamente el ferrocarril apuntaló el inicio del porfiriato y durante la Revolución Mexicana es el mismo ferrocarril el que contribuyó en su caída, porque no solo facilitaba el transporte de los grupos armados, también funcionaba como motín de guerra, parte de las actividades que realizaban casi todos los grupos revolucionarios era la destrucción de instalaciones, en el caso del FC-SRyA, vandalizarlas y robarlas se

convirtió en parte de las estrategias de guerra de diferentes grupos zapatistas.

El caso de la sección Atlixco es emblemático, dentro de su recorrido se encuentran sitios de vital importancia como Tochimilco en donde se forma la primera asociación del partido zapatista en 1916, ahí se asentó también uno de los cuarteles del Ejercito libertador del Sur y fue refugio de Emiliano Zapata en distintas ocasiones (Guerrero, Sanginés and Cantú, 2019), muy cerca de Tochimilco se encuentra uno de los sitios más importantes de la línea que es Metepec y su compañía textil.

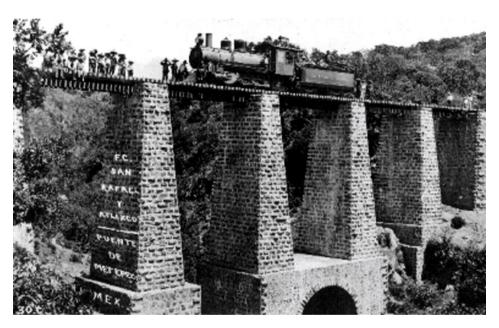


Figura 6. Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia- Mediateca INAH. (1900) F.C. San Rafael y Atlixco, puente de Metepec, Méx. Disponible en: <a href="https://mediateca.inah.gob.mx/islandora">https://mediateca.inah.gob.mx/islandora</a> 74/islandora/object/fotografia%3A401252 [Consultado 09-12-2022].

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, entre otros, 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 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 realizar un asalto, 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 atacada sobre todo, en su infraestructura eléctrica.

La Compañía del FC-SRyA tuvo pérdidas graves debido a los ataques de movimientos armados zapatistas, Castellanos (2009) analiza de manera extensa las irrupciones al ferrocarril y la Fábrica de Hilados, Tejidos y Estampados de Metepec que significaron pérdidas importantes que derivaron en el fin de la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco, actualmente hemos comprobado gracias a la historia oral investigada en la comunidad de Ecatzingo de Hidalgo en el Estado de México<sup>7</sup> y gracias a documentos resguardados en el Archivo General de la Nación, que los ataques revolucionarios al FC-SRyA se dieron a lo largo de toda la ruta.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Pertenece a la Sección México.

<sup>&</sup>lt;sup>8</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.



Figura 7. Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia- Mediateca INAH. (1930) Hombres en zona de carga y descarga de madera en el patio de leña de la fábrica San Rafael (Ferrocarril Forestal tramo vía Decauville). Disponible en:

https://mediateca.inah.gob.mx/islandora 74/islandora/object/fotografia%3A428763

[Consultado el 10-08-2023]

La misma Compañía del FC-SRyA especifica a Ferrocarriles Nacionales de México, como causas de abandono de algunos tramos y del incumplimiento en el mantenimiento y construcción de otros, a las irrupciones zapatistas y depredaciones que con los trenes se realizaban para sacar maquinaria y materiales, también aluden a trastornos interiores del país, y a la guerra europea.<sup>9</sup>

El paulatino paro de actividades en los diferentes tramos del ferrocarril derivó en el abandono de infraestructura, sitios, formas de trabajo y de vida, en algunos tramos de manera abrupta y en otros de forma paulatina, los documentos históricos en los que la Compañía firma como

<sup>&</sup>lt;sup>9</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.

"La Compañía del FC-SRyA En Liquidación", aparecen a partir de 1930, <sup>10</sup> el Convenio rescisorio de la concesión del 23 de marzo de 1898 y sus reformas, se encuentra en el Diario Oficial de la Federación en 1944. <sup>11</sup>

# 3. LA LUCHA DE LA MEMORIA CONTRA EL OLVIDO, LA RESISTENCIA DEL RECUERDO DEL TENDIDO DE VÍA COMO CAMINO AL ORIGEN IDENTITARIO Y DE ACCIÓN COMUNITARIA PARA LA PUESTA EN VALOR DEL PAISAJE PATRIMONIAL DE LA RUTA DEL FC-SRYA

El FC-SRyA fue parte fundamental en la transformación de la vida en todas sus dimensiones y si bien ante cambios económicos, tecnológicos y políticos el ferrocarril dejó de funcionar, sus huellas son patentes de manera tangible e intangible.

A partir de ello nos hemos preguntado, ¿sigue siendo importante el ferrocarril FC-SRyA en la vida cotidiana de las comunidades cercanas a estas rutas a pesar de la desaparición de su vida activa?, ¿qué papel juegan los restos materiales y la memoria ferroviaria en la vida contemporánea de estos lugares?, ¿han sido olvidados o son parte importante en la configuración de identidades contemporáneas?, y de ser así, ¿cómo podemos contribuir en procesos de inclusión de estos acervos en el mundo contemporáneo para asegurar la preservación de sus legados?

En el caso que estudiamos, actualmente los procesos de transformación tecnológica, de urbanización, el intemperismo sobre muchos de los bienes y el cambio de uso de suelo, han derivado en el deterioro progresivo en diferentes porcentajes de los restos materiales de este acervo, sin embargo, hemos encontrado, que bajo el fenómeno de la memoria ampliada, 12 muchas comunidades luchan contra el olvido y el deterioro y dedican gran parte de su vida a la conservación y difusión

AHMIM-BUAP, Carta Ref. I-51149 11 de abril de 1932 dirigida al Señor secretario de la SCOP por el Gerente de la CIASA, Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles. F. 078.

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec-BUAP. DOF. Tomo CXLIII Núm. 49, miércoles 26 de abril de 1944

Maurice Halbwachs la define como aquella que une en la memoria colectiva, espacios de tiempo a los que se alude por un hito histórico al recuerdo y de esta manera se da la vinculación con el espacio, de esta manera las nuevas generaciones se vuelven parte de este evento histórico a partir de procesos identitarios aunque no pertenezcan a una vivencia contemporánea. En este caso se vinculan a la historia del FC-SRyA a partir de los restos del paso del ferrocarril y esto se convierte en un legado común que define quienes son ahora.

ciudadana de los sitios, terraplenes, tramos de vía, objetos, fotografías, historias, anécdotas, crónicas y vivencias, conformando así un paisaje patrimonial de una ruta ferroviaria, en la que el tren se niega a desaparecer. En el estudio de caso planteado, consideramos que su acervo se ubica en una ruta ferroviaria abandonada al trabajo que le dio origen, aunque no olvidada.

Es importante compartir que la preparación de entrada a los terrenos de investigación nos permitió observar que nos enfrentábamos a un estudio de caso poco investigado en su trayecto de inicio a fin por trabajos académicos, sin embargo, encontramos crónicas, fotografías, leyendas y paseos videograbados por grupos ciudadanos que destacan por el impacto social de sus publicaciones tanto en Facebook como en YouTube.

Es claro que los grupos culturales luchan por expresar quiénes son a través de las redes, demostrando que la ruta del FC-SRyA es parte de aquello que les es importante y digno de cuidar para futuras generaciones.

Si bien el panorama de organizaciones ciudadanas para la resignificación de estos acervos es muy amplia, hemos dispuesto en el siguiente mapa, aquellas con las que hemos construido la presente investigación, que destacan por el sentido amplio que manejan de la ruta desde la memoria colectiva, es decir, su ejercicio cultural va más allá de los sitios que se encuentran en sus comunidades y conservan memoria exacta del tendido de vía, sitios, restos, memorias y crónicas de toda la ruta del FC-SRyA, de esta manera, cuidan de los espacios que son parte de su entorno comunitario, pero sus actividades implican el recorrido de toda la ruta, vinculándose para tales acciones, tanto con el espacio como con las organizaciones que los acompañan en este proceso, por ejemplo, con grupos ejidales vecinos, con investigadores ciudadanos de municipios cercanos, ferroaficionados, etc.

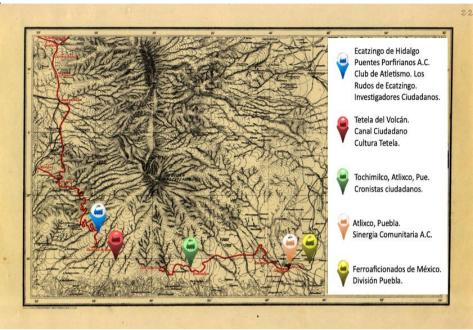


Figura 8. Adaptado de Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Biblioteca Nacional de Antropología e Historia Dr. Eusebio Dávalos Hurtado-Instituto Nacional de Antropología e Historia, Mediateca INAH. (1910) Ubicación de grupos focales elegidos por su trabajo ciudadano en la conservación de estos acervos tangibles e intangibles. Disponible sin anotaciones en <a href="https://mediateca.inah.gob.mx/islandora">https://mediateca.inah.gob.mx/islandora</a> 74/islandora/object/mapa%3A334 [Consultado 20-04-2020].

## 3. 1. Investigación que camina junto a la resignificación, una mirada crítica para la denominación del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria

Para exponer la experiencia de trabajo que presentamos, es necesario aclarar que, la propuesta metodológica denominada como Etnogeografía 2.0 implica la mirada crítica sobre el abordaje de una investigación que apunta sobre todo:

1.- Al propósito de mostrar las tensiones, movimientos y fenómenos sinérgicos, pero también contradictorios, de aquello que implica a un

paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria en el mundo contemporáneo. $^{13}$ 

- 2.- Plantea una relación horizontal con los sujetos y el espacio, aludiendo a su potencialidad histórica y a la capacidad organizativa que ejercen para la acción ciudadana.
- 3.- Asume un proceso de investigación etnográfica dialógica en la que la investigación se realiza con los grupos focales en un movimiento sinérgico de colaboración mutua, el investigador aporta el conocimiento teórico y técnico que es dispuesto junto al conocimiento y el ejercicio de la cultura de los ciudadanos, de esta manera la investigación es un proceso de reflexión y construcción conjunta que tiene como resultado importantes procesos de puesta en valor.
- 4.- Los ciudadanos en esta dinámica, se asumen como actores conscientes de su papel dentro de la historia contemporánea de este paisaje patrimonial y desde esta postura generan acciones y toman decisiones para el uso y la conservación de este patrimonio que les parece importante resignificar, estas actividades al mismo tiempo, se concientizan como parte de la vida cotidiana que promueve cambios para la comunidad.
- 5.- Al incluir el acervo de la ruta cultural ferroviaria en la vida cotidiana, las comunidades posibilitan a los acervos de estos paisajes un espacio de conservación y vida futura.

No pretendemos romantizar el proceso de patrimonialización de estos paisajes, es necesario adentrarnos en la discusión sobre las paradojas que implican estos ejercicios, así como evidenciar el gran cúmulo de disputas culturales, sociales, territoriales, económicas y políticas a las que se enfrentan estas propuestas, para poder demostrar cómo son subsanadas de manera creativa por el trabajo comunitario y también discutir sobre aquello que no ha sido posible de enfrentar.



Figura 9. Cortesía Reyes, JL. (2022) Paseos dominicales guiados por Puentes porfirianos, [Fotografía]. San Antonio Tlaltehuacan, Municipio de Chalco, Estado de México. Bóveda de el Paso del Fraile, paraje Tlanamacoyan.

No omitimos recalcar que, la lucha por la resignificación de los elementos y fenómenos que identifican a cada aldea cultural con el FC-SRyA ha sido larga y en muchas ocasiones, estos grupos no han encontrado el eco institucional que debe acompañar estas iniciativas. Como ya hemos mencionado, una de las actividades que propusimos como parte del dispositivo etnogeográfico 2.0 sostenía que era necesario socializar en terrenos on y off line, la posibilidad de ser y pertenecer a un paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, esta actividad fue bien recibida tanto por cronistas, investigadores ciudadanos, ferroaficionados, clubes ciudadanos, de deportistas e incluso algunos ayuntamientos.

Presentaremos el caso de un grupo ciudadano que se vinculó de manera cercana a la investigación y analizaremos algunas de las cuestiones que circundaban a su lucha por la resignificación de estos acervos.

#### 3. 2. Puentes Porfirianos

Las comunidades de Ecatzingo de Hidalgo en el Estado de México, son particularmente activas en los procesos de conservación y valoración de la infraestructura y restos del FC-SRyA, es digna su mención además, por la riqueza de la memoria colectiva y ferroviaria que conservan sobre el tema.

Ecatzingo de Hidalgo se encuentra ubicado en el Estado de México, en la región sur de las faldas del volcán Popocatépetl, el paso del FC-SRyA vinculaba en este punto los siguientes servicios:

- 1.- Terminaba el tendido de vía angosta de la Sección México en astilleros o aserraderos de las empresas que requerían de suministros como madera o carbón.
- 2.- A lo largo de sus bosques se construyeron puentes, bóvedas y tajeas tanto para el paso de vía en formato Decauville como en vía angosta, estas se encuentran a lo largo de bosques, barrancas, laderas y caminos que son los más cercanos al cráter del volcán Popocatépetl.
- 3.- Para la tala y carga de madera se constituyeron en este lugar caseríos improvisados en los que campesinos y pastores de los alrededores llegaron a laborar en condiciones de precariedad, los servicios para estos campamentos, como venta de alimentos, ropa e incluso los servicios médicos, funerarios y religiosos se recibían en Ecatzingo.
- 4.- Ya que en este tramo no existió el servicio de pasajeros, en los documentos históricos sobre este lugar no aparecen en los horarios de servicio, es por ello que, los indicios materiales como los restos de tendido de vía, puentes, y bóvedas son valorados por la comunidad, pues representan la prueba fehaciente de su lugar dentro de la ruta.



Figura 10. Adaptado de Google Maps. (2023) Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México con georreferenciación de sitios históricos del FC-SRyA [Mapa digital]. Original sin anotaciones ni SIG disponible en:

https://www.google.com.mx/maps/place/56990+Ecatzingo+de+Hidalgo,+M%C3%A9x./@18.9607133,98.7483526,14z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0x85ce40b5f57a0393:0xbe2d5ae623dc0224!8m2!3d18.9571174!4d-98.7523964!16s%2Fg%2F124xvkwrm?entry=ttu [Consultado 20-04-2020].

En el caso de Puentes Porfirianos, referimos a una asociación civil que se constituye después de unirse al proyecto de investigación como grupo focal e informantes clave. Funcionaba como un grupo ciudadano en el que se reunían familias, comerciantes, artesanos, agricultores, maestros y miembros del club de atletismo "Los rudos del atletismo Ecatzingo" (ECATL, 2023), todos liderados por el profesor José Luis Reyes Flores.



Figura 11. Celaya L. (2022) De izquierda a derecha Oscar Sánchez y José Luis Reyes, fundadores de la asociación ciudadana Puentes Porfirianos en Ecatzingo de Hidalgo Estado de México, sobre tramo de terraplén con vía del antiguo FC-SRyA [Fotografía]. San Antonio Tlaltehuacán, municipio de Tlalmanalco.

Dentro de la problemática ubicada mencionaremos en primer lugar, que la comunidad se había propuesto rescatar los restos del ferrocarril que se encuentran dentro de Ecatzingo y en la comunidad aledaña, Tetela del Volcán, <sup>14</sup> entre los que se encuentran, puentes, tajeas, terraplenes, bóvedas, gatos hidráulicos, restos de tendido de vía, lámparas, fotografías, horarios, entre otros, sin saber exactamente cómo hacerlo, así que recurrieron a instancias institucionales, que para casos como el de ellos plantean la alternativa de convertir los recorridos en Vías Verdes, <sup>15</sup> que para este caso en particular resultaba imposible debido, sobre todo, a las siguientes circunstancias:

- 1.- La ubicación de terraplenes, restos de tendidos de vía, túneles, tajeas y puentes, se encuentran en diferentes Estados de la República y en zonas de diferentes estatus de propiedad; privado, ejidal y público. De esta manera no se encontró el consenso social para ceder espacio a la gestión del proyecto.
- 2.- Algunos de los sitios se encuentran en zonas boscosas muy alejadas en las que se explota de manera clandestina la madera, también se

<sup>14</sup> Tetela del Volcán pertenece al Estado de Morelos.

Registrada como patente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el término refiere a los itinerarios que recorren infraestructuras ferroviarias, proponen la construcción de caminos en los antiguos sitios de los recorridos de tendidos de vías para facilitar el acceso no motorizado, buscando asegurar el acceso universal y la generación de convive.ncia y valores positivos (VíasVerdes, 2022).

acostumbra la caza clandestina, esto se realiza tanto por campesinos como por delincuencia organizada.

3.- Para la comunidad, los restos de tendido de vía que pueden localizarse en la comunidad son de extrema importancia pues representan la evidencia que los vincula y les da pertenencia al FC-SRyA.



Figura 12. Celaya L. (2023) Exposición comunitaria de objetos ferroviarios en Ecatzingo de Hidalgo organizada por el profesor José Luis Reyes de Puentes Porfirianos A.C. [Fotografía]. Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México.

A partir de los primeros trabajos sobre la valoración del paisaje el desarrollo de las actividades para su resignificación adquirieron mayor rapidez, la organización se planteó la necesidad de decidir, ¿qué era el paisaje para ellos?, y ¿cómo podían ocuparlo a su favor?, en entrevista con el profesor José Luis, 16 tuvimos acceso al proceso de reflexión en el que conciben el concepto de paisaje desde el significado coloquial que refiere a las áreas naturales agregando en esta triada al Volcán Popocatépetl con todas las vistas y recursos que provee, el segundo elemento que se incorpora es el hito histórico que irrumpió en el territorio dejando como huella a la infraestructura, restos de sitios y objetos, elementos naturales transformados por el paseo de esta industria como terraplenes, muros dinamitados, entre otros. Completa esta relación la presencia de la comunidad como receptora de este legado, en ella se concentran los

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Reyes, JL. Comunicación personal 20 marzo 2022.

recuerdos apropiados, las crónicas, leyendas y vivencias alrededor de este pasado y entorno común.

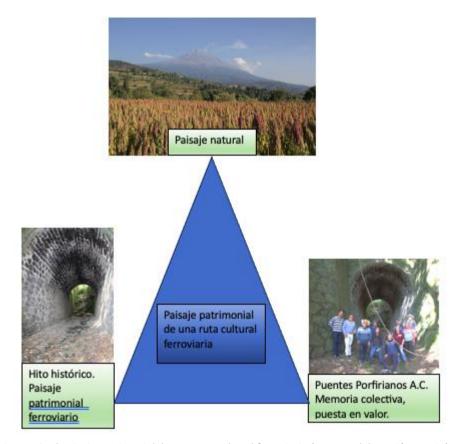


Figura 13. El paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria (Fuente: elaboración propia).

Con el concepto claro, quedaba el asunto de dar dirección a las actividades que tenían ya realizando por muchos años, desde su perspectiva, con un impacto todavía menor, de esta manera se constituyen como asociación civil y fundan el Parque Ecoturístico de Tlanamacoyan, a partir de este lugar establecieron recorridos a lo largo de los sitios del FC-SRyA, las propuestas tienen diferentes características en el nivel de acceso y de esfuerzo requerido para recorrerlos.

A partir de este espacio se generan múltiples procesos que se combinan con el esfuerzo y la acción de otros grupos, podemos mencionar, de manera general los siguientes:

- 1.- Se organizan llamados para realizar faenas comunitarias de limpieza ya que muchos de los sitios se encuentran aislados y se llenan de basura, esto implica la limpieza sobre todo.
- 2.- El profesor José Luis al ser una autoridad por derecho consuetudinario, <sup>17</sup> se encuentra con ejidatarios que son dueños de tierras donde hay sitios del FC-SRyA para plantear la posibilidad de generar ingresos a mediano plazo que reviertan la tala por el cuidado de los árboles y la caza clandestina por el cuidado del entorno para disfrute de visitantes.
- 3.- Organizan encuentros comunitarios en las instalaciones del H. Ayuntamiento y en el parque ecoturístico de Tlanamacoyan, en ellos muestran fotografías, piezas que varios miembros de la comunidad prestan para tales ocasiones y organizan actividades artísticas sobre el tema como, cartonería para representar al ferrocarril, concursos de pintura infantil, presentación de corridos ferrocarrileros o revolucionarios, entre otros.
- 4.- Organizan visitas nocturnas para el recorrido de las bóvedas con el relato de leyendas o la vista nocturna de luciérnagas, convirtiendo el espacio en un lugar de encuentro cuidado por la propia comunidad.
- 5.- Investigan detalles históricos y técnicos exhaustivos sobre la ruta y con ello aumentan el bagaje de datos que se comparten con las comunidades y los visitantes.
- 6.- Ya que en la zona existe una gran tradición por el deporte de alta montaña como carreras de diferentes distancias, rutas ciclistas, senderismo y carreras de ruta, se organizan carreras nacionales que siguen la ruta del ferrocarril, en estas se recorren los túneles, puentes y bóvedas con una extensa y bien fundamentada fuerza social para cuidar cada evento.

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> Un lugar dentro de la comunidad con autoridad que va más allá de una norma jurídica y parte del consenso cultural.



Figura 14. Cortesía Reyes, JL. (2022). Anuncio en redes sociales con la carrera oficial de la 2da Carrera Atlética campo traviesa [Fotografía en línea]. Disponible en: <a href="https://www.facebook.com/photo.php?fbid=442435568054406&set=pb.100068639000240.-2207520000.&type=3">https://www.facebook.com/photo.php?fbid=442435568054406&set=pb.100068639000240.-2207520000.&type=3</a> [Consultado el 13 de agosto 2023].

7.- Cada actividad relacionada con la investigación, uso y conservación de los diferentes espacios del paisaje patrimonial del FC-SRyA es socializado por la comunidad en redes sociales, destacan las publicaciones en Facebook y YouTube, esto funciona de manera clara en la resignificación de la ruta de inicio a fin y observamos que existe una alta significativa en el uso del símbolo del ferrocarril en diferentes aspectos de la vida ciudadana.

## CONCLUSIONES. RESIGNIFICACIÓN CIUDADANA, LA AFLUENCIA Y LA AUSENCIA DEL APOYO INSTITUCIONAL Y ACADÉMICO PARA LA CONSERVACIÓN DE UN PAISAJE PATRIMONIAL

La propuesta sobre la denominación crítica del patrimonio cultural desde la resignificación ciudadana ha sido estudiada a nivel teórico de manera extensa, llegar a su configuración no resulta sencillo y su propia denominación es un logro que presenta paradojas importantes que debemos analizar de manera exhaustiva, si bien desde la mirada compleja planteada, la decisión sobre qué se conserva y qué se destruye responde a procesos históricos, políticos y sociales diversos, la necesidad de observar al patrimonio como un espacio de luchas sigue siendo evidente.

La numerosa cantidad de conocimientos, recursos e infraestructura que se requieren para la gestión de un paisaje patrimonial tan complejo como el que hemos presentado, apunta en la necesidad de miradas ciudadanas pero también expertas sobre el tema, es claro que la conservación científica por si sola, accede a espacios que no son cubiertos por el cobijo ciudadano y el patrimonio al concentrarse fuera de la acción ciudadana, se desprende de su significado social y las propias comunidades pierden la posibilidad de enriquecer distintos aspectos de su vida cotidiana con los mismos, el paisaje en este sentido, posibilita formas de vida que se enriquecen y brindan espacios de resistencia económica y cultural ciudadana.

En el caso de Puentes Porfirianos debemos resaltar que el camino que iniciaron fue apuntalado por la investigación científico social que propusimos, la facilitación de herramientas de reflexión, consenso y conocimiento técnico brindaron posibilidades que tomaron forma a partir del trabajo comunitario. Sin embargo, el camino de Puentes Porfirianos no ha sido sencillo, gran parte de los esfuerzos de arranque en este gran proyecto dependía del esfuerzo ciudadano tanto en trabajo como en desgaste económico y el caso del registro de los monumentos que realizan en el Catálogo Nacional de Sitios y Monumentos puede ejemplificar estos panoramas.

La necesidad del registro de parte de los sitios del FC-SRyA en el Catálogo nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia se convirtió en una necesidad ante el embate de factores antrópicos de deterioro por las condiciones de exposición de estos sitios y bienes en los que la figura de asociación civil o grupo ciudadano no es suficiente para el uso y resguardo de los mismos. Sin embargo, el trabajo técnico y especializado para el registro de un bien de esta naturaleza no es posible sin la combinación del trabajo académico y las iniciativas ciudadanas, en primer lugar, porque solo las comunidades saben de su existencia, ubicación y valor no solo histórico sino cultural y a partir de esta valoración, es necesario el conocimiento experto sobre su registro y condiciones de uso conservación.

Resulta entonces paradójico que, son las comunidades quienes tienen que hacerse cargo de la investigación necesaria para un registro especializado de estos sitios, tanto en gestión como en el pago económico de honorario a especialistas, es en este espacio donde se encuentra la acción de académicos y especialistas de Universidades Públicas y Privadas

que pueden incidir de manera clara en los procesos de conservación comunitarios en estos paisajes.

En nuestro caso, es la asociación civil Puentes Porfirianos quien se dio a la tarea de gestionar la investigación y el registro de los puentes y bóvedas del FC-SRvA. la solicitud institucional en este caso presentaba la necesidad de asumir el trabajo de registro arquitectónico y técnico, esto es que tenían que asumir la búsqueda de especialistas y dirimir los gastos económicos que este trabajo representaba para así lograr el registro de los sitios, el esfuerzo y el interés ciudadano en este caso, a cargo del profesor subsanar las solicitudes institucionales. José Luis Reyes logró Actualmente el convenio entre la asociación ciudadana y grupos académicos consolidados del Instituto de Ciencias Sociales Humanidades "Alfonso Vélez Pliego" de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, buscan subsanar estos espacios a partir del trabajo conjunto.

#### CONSULTA PÚBLICA DEL CATÁLOGO NACIONAL DE MONUMENTOS HISTÓRICOS INMUEBLES



Figura 15. Coordinación Nacional de Monumentos Históricos Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles Centro de Documentación-INAH-Secretaría de Cultura- Gobierno Federal de México [Detalle en Captura de pantalla]. (2023) Detalle de pantalla del registro de los sitios del FC-SRyA. Disponible en

https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta publica/detalle/96228 [Consultado el 14 de agosto 2023].

La gestión para la preservación de un paisaje patrimonial como el que estudiamos necesita de intervenciones sociales e institucionales. Si bien estudiar la experiencia recorrida por Puentes Porfirianos no es suficiente para presentar generalizaciones en el estado de estos casos, sí que brinda el contexto que posibilita observar la experiencia lograda, al ser esta una historia compleja de análisis extenso, nos remitiremos a presentar algunos de los hechos acaecidos en el proceso considerados como logros y nuevas

áreas de oportunidad en las que continuamos trabajando. Es por ello que podemos concluir que:

- El interés por la conservación en este tipo de patrimonios que se encuentran asentados a lo largo de territorios y que mantienen diferentes denominaciones de propiedad y uso de suelo plantea diferentes problemáticas en su resguardo, uso y conservación que pueden ser investigados a partir de la propuesta de investigación del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria mediante un dispositivo etnogeográfico 2.0.
- Tanto los acervos ferroviarios, como la denominación de paisaje patrimonial, responde a conceptos relativamente nuevos en los que es necesaria la puesta en valor a través de apreciaciones dinámicas que se encuentran en constante discusión, el valor material y de belleza clásica o coloquial que se ha asignado de manera tradicional a los mismos, en estos casos se diluye ante la importancia cultural e identitaria que es la que brinda valor especial a estos paisajes patrimoniales.
- Es de fundamental importancia generar propuestas de investigación de paisajes patrimoniales que se inserten en la vida comunitaria y coadyuven en la generación de procesos dinámicos de puesta en valor y propuestas de conservación comunitarias, académicas e institucionales.
- La denominación de un paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria permite generar procesos de investigación, pero también de prácticas éticas en la búsqueda de mejores condiciones de vida para la sociedad y para los acervos patrimoniales.

Los acervos patrimoniales ferroviarios incluidos en paisajes de rutas culturales ferroviarias son elementos transformadores no solo del espacio sino de la historia y de la cultura contemporánea, su estudio, denominación y conservación es una tarea que debe ser construida de manera teórico y práctica desde parámetros éticos y científicos fundamentados, en nuestro caso, consideramos que hemos abordado el tema a partir de la generación de una propuesta emergente desde el abordaje epistémico crítico del problema abordado y los resultados plantean nuevos retos en la importante tarea por la denominación de paisajes con impacto histórico, cultura, ético y humano.

#### **BIBLIOGRAFÍA**

- Castellanos, M. (2009) Tan lejos y tan cerca los asaltos de fuerzas revolucionarias a la fábrica textil de Metepec. 1st edn. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- 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), pp. 86–119. Available at: https://doi.org/10.31911/bagn.2018.8.17.11.
- Civera, I.A. (1998) 'EL FERROCARRIL: LEGADO CULTURAL Y PATRIMONIO Inmaculada Aguilar Civera', pp. 1–19. Available at: <a href="https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/56.pdf">https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/56.pdf</a>.
- D'estrabau, G. (1988) *Historia de las comunicaciones y los transportes en México. El Ferrocarril.* 1st edn. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- ECATL (2023) LOS RUDOS DEL ATLETISMO ECATL. / Facebook. Available at: https://www.facebook.com/groups/878993932464654/?hoisted\_section\_header\_type=recently\_seen&multi\_permalinks=1963304767366 893 (Accessed: 5 August 2023).
- Editorial Etecé (2021) *Web 2.0 Concepto y herramientas, Conceptos web 2.0.* Available at: https://concepto.de/web-2-0/ (Accessed: 21 November 2021).
- Fernández, F. (2006) 'Geografía Cultural', in A. Lindon Villoria, UAM Iztapalapa, and Anthropos Editorial (eds) *Tratado de Geografía Humana*. Primera. México, pp. 220–253. Available at: http://www.igeograf.unam.mx/sigg/cultural/vista/archivos/publicacio n/Geografía\_cultural\_tratado\_geo\_humana.pdf (Accessed: 17 September 2021).

- Gill, M. (1977) Los Ferrocarrileros. 2nd edn. México: Editorial extemporáneos México.
- Guerrero, A.F., Sanginés, P.S. and Cantú, G. (2019) *Zapatismo Origen e historia*. México.
- Halbwachs, M. (2004) *LA MEMORIA COLECTIVA*. Zaragoza España. INAH (2012) 'Conformación de grupos coadyuvantes para la
- INAH (2012) 'Conformación de grupos coadyuvantes para la conservación del patrimonio cultural', *Conformación e grupos coadyuvantes para la conservación del patrimonio cultural*, pp. 1–2.
- M. Best, G. (1965) *Mexican Narrow Gauge*. Edited by Library of Congress USA. Berkeley, California.
- Ortiz, S. (1988) II. Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. 1a en 2 tomos. México: Ferrocarriles Nacionales de México.
- SEMARNAT (2013) 'Programa de manejo Parque Nacional Iztaccíhuatl-Popocatépetl', p. 185.
- Stephan, Hoferer. *et al.* (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 edn. Málaga, España: eumed, pp. 179–198. Available at: <a href="https://www.eumed.net/libros/1816/1816.pdf">https://www.eumed.net/libros/1816/1816.pdf</a>.
- Vías Verdes (2022) Vías Verdes, https://www.viasverdes.com/.

#### **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.

#### ÍNDICE DE FIGURAS

- Figura 1. CIASA. (1907) Acción de la Compañía Industrial de Atlixco [Fotografía]. Colección privada Lizbeth Celaya Vargas. 9
- Figura 2. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Biblioteca Nacional de Antropología e Historia Dr. Eusebio Dávalos Hurtado-Instituto Nacional de Antropología e Historia, Mediateca INAH con anotaciones propias. (1910) Adaptado de Carta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Disponible en: https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\_74/islandora/object/mapa% 3A334 [Consultado 20-04-2020] 10
- Figura 3. Best, Gerald M. (1965) Tren con Volcán Popocatépetl de fondo [Fotografía]. En Mexican Narrow Gauges. California: Howell-North Books.
- Figura 4. Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia- Mediateca INAH. (1928) Personas junto a tren con pasajeros perteneciente a San Rafael. Disponible en: https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\_74/islandora/object/fotografia%3A428733 [Consultado el 10-08-2023] 12
- Figura 5. Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia- Mediateca INAH. (1910) Expendedores se abastecen de pulque en la estación ferroviaria de Santiago Tlatelolco. Disponible

en:

(https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\_74/islandora/object/fotogra fia%3A12737) [Consultado 09-12-2022] 13

- Figura 6. Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia- Mediateca INAH. (1900) F.C. San Rafael y Atlixco, puente de Metepec, Méx. Disponible en: https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\_74/islandora/object/fotografia%3A401252 [Consultado 09-12-2022] 15
- Figura 7. Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia- Mediateca INAH. (1930) Hombres en zona de carga y descarga de madera en el patio de leña de la fábrica San Rafael (Ferrocarril Forestal tramo vía Decauville). Disponible en: https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\_74/islandora/object/fotograf ia%3A428763 [Consultado el 10-08-2023]
- Figura 8. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Biblioteca Nacional de Antropología e Historia Dr. Eusebio Dávalos Hurtado-Instituto Nacional de Antropología e Historia, Mediateca INAH. (1910) Adaptado de Carta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco Ubicación de grupos focales elegidos por su trabajo ciudadano en la conservación de estos acervos tangibles e intangibles. Disponible sin anotaciones en https://mediateca.inah.gob.mx/islandora\_74/islandora/object/mapa% 3A334 [Consultado 20-04-2020]
- Figura 9. Cortesía Reyes, JL. (2022) Paseos dominicales guiados por Puentes porfirianos, [Fotografía]. San Antonio Tlaltehuacan, Municipio de Chalco, Estado de México. Bóveda de el Paso del Fraile, paraje Tlanamacoyan.
- Figura 10. Adaptado de Google Maps. (2023) Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México con georreferenciación de sitios históricos del FC-SRyA [Mapa digital]. Original sin anotaciones ni SIG disponible en: https://www.google.com.mx/maps/place/56990+Ecatzingo+de+Hidalgo,+M%C3%A9x./@18.9607133,98.7483526,14z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0x85ce40b5f57a0393:0xbe2d5ae623dc0224!8m2!3d18.9

- 571174!4d-98.7523964!16s%2Fg%2F124xvkwrm?entry=ttu [Consultado 20-04-2020] 24
- Figura 11. Celaya L. (2022) De izquierda a derecha Oscar Sánchez y José Luis Reyes, fundadores de la asociación ciudadana Puentes Porfirianos en Ecatzingo de Hidalgo Estado de México, sobre tramo de terraplén con vía del antiguo FC-SRyA [Fotografía]. San Antonio Tlaltehuacan, municipio de Tlalmanalco.
- Figura 12. Celaya L. (2023) Exposición comunitaria de objetos ferroviarios en Ecatzingo de Hidalgo organizada por el profesor José Luis Reyes de Puentes Porfirianos A.C. [Fotografía]. Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México.
- Figura 13. Cortesía Reyes, JL. (2022). Anuncio en redes sociales con la carrera oficial de la 2da Carrera Atlética campo traviesa [Fotografía en línea]. Disponible en: https://www.facebook.com/photo.php?fbid=442435568054406&set=pb.100068639000240.-2207520000.&type=3 [Consultado el 13 de agosto 2023].
- Figura 14. Coordinación Nacional de Monumentos Históricos Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles Centro de Documentación-INAH-Secretaría de Cultura- Gobierno Federal de México [Detalle en Captura de pantalla]. (2023) Detalle de pantalla del registro de los sitios del FC-SRyA. Disponible en https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta\_publica/detalle/96 228 [Consultado el 14 de agosto 2023].
- Figura 15. 16. Celaya L. (2022) De izquierda a derecha Elvis Martínez y \_\_\_\_\_, miembros organizados para la valoración y conocimiento del FC-SRyA en Ecatzingo. Cuatomatitla, Estado de Puebla. 33
- Figura 17. Celaya L. (2023) Exposición comunitaria de objetos ferroviarios en Ecatzingo de Hidalgo organizada por el profesor José Luis Reyes de Puentes Porfirianos A.C. [Fotografía]. Ecatzingo de Hidalgo, Estado de México.

#### ÍNDICE DE ESQUEMAS

Esquema 1. El paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria (Fuente: elaboración propia). 27