

9. Estudio del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria como estrategia para su resignificación. El caso del Ferrocarril San Rafael y Atlixco



LIZBETH CELAYA VARGAS*

MARÍA TERESA VENTURA RODRÍGUEZ**

DOI: <https://doi.org/10.52501/cc.381.09>

Resumen

Este estudio aborda la vulnerabilidad del patrimonio cultural ferroviario que se encuentra fuera de los centros de resguardo, tomando como caso la ruta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco (FC-SRyA) (1898-1932). La ruta, que se extiende desde la Ciudad de México hasta Atlixco, Puebla, pasando por las faldas del Popocatepetl, está en riesgo de abandono debido a la gran extensión de sus infraestructuras (estaciones, puentes, tageas, terraplenes, etc.), al régimen de propiedad ahora mixto (privado, público, comunitario) y a las condiciones de intemperismo y deterioro antrópico (robo, vandalismo, etc.). La investigación propone su resignificación, para coadyuvar en su conservación y salvaguarda a través del concepto paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria. Este enfoque socioterritorial trasciende la mera materialidad al vincularla con la memoria colectiva, la historia industrial y la cultura que generó. El paisaje es una unidad física y simbólica cuya sustancia es la cultura. Su análisis busca evitar la simple “objetivación” del patrimonio industrial, enfocándose en la apropiación sociológica y antropológica

* Doctora en Estudios Socioterritoriales por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6091-0696> ; correo electrónico: lizbeth.celayavargas@viep.com.mx

** Doctora en Historia. Profesora de tiempo completo en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1514-5451>

de los espacios, donde la memoria del ferrocarril sobrevive. Finalmente, se destaca el papel de los ferroaficionados y cronistas como “custodios” activos, cuya resistencia a través del recuerdo y la divulgación es la estrategia clave para asegurar la vida futura del FC-SRyA y su relevancia en la construcción de ciudadanías.

Palabras clave: *paisaje patrimonial, ferrocarril, resignificación, memoria colectiva.*

Introducción

Este texto trata sobre el patrimonio cultural ferroviario que se encuentra fuera de los recintos considerados como centros de resguardo especializado, ya que constituyen un conjunto de acervos importantes que deben ser valorados desde su espacio en el territorio y la cultura. Nuestro estudio de caso, la ruta cultural del Ferrocarril San Rafael y Atlixco (FC-SRyA), es un ejemplo claro de este tipo de acervos históricos patrimoniales en desuso que, de no resignificarse a partir de acciones como su investigación, quedan en situación de vulnerabilidad por su condición de abandono académico, institucional, físico, cultural y corren el riesgo de ser olvidados y destruidos.

Una ruta cultural ferroviaria refiere a su mirada socioterritorial, es decir, a su despliegue en el territorio desde el tendido de vía, sitios, infraestructura, artefactos, acervos gráficos, pero también alude a la historia y memoria que ha dejado a su paso. Plantearemos la posibilidad de encontrar en los objetos, en el entorno natural que los resguarda y en sus sitios, su evocación a la cultura, conformando así un paisaje patrimonial, lo que permite su investigación y resignificación basada, sobre todo, en su valoración como elemento cultural vigente en la construcción de ciudadanías.

El ferrocarril que estudiamos parte de la Ciudad de México, se dirige en dirección suroeste hacia el Estado de México, transita lugares como Tlalmanalco, San Rafael y Ecatingo de Hidalgo, recorre después la zona sur de las faldas del volcán Popocatepetl hacia el estado de Hidalgo en dirección al estado de Puebla hacia Metepec, termina su recorrido en la ciudad de Atlixco, Puebla. La Compañía del FC-SRyA funcionó desde 1898, en 1932

la compañía se declara en liquidación. Referiremos al estudio del FC-SRyA, pues 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.

Paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria. Elementos teóricos para su definición

“No somos otra cosa que nuestros recuerdos”, afirma Manuel Delgado (Halbwachs, 2004), de forma inconsciente, nos acordamos de aquello que explica nuestro presente, de esta manera la memoria colectiva trabaja con el ahora a partir de su propia construcción del pasado. El mismo autor citado (2004), asegura que mezclamos nuestra vida con las cosas, los grupos están ligados por naturaleza a un lugar, porque el hecho de estar establecidos en el espacio crea entre sus miembros, los lazos que permiten su valoración. Esta vinculación de la memoria colectiva y el espacio, nos ha permitido reflexionar sobre la importancia de los sitios y objetos en los que el recuerdo alude a lo que se escucha, se ve, se sabe y se siente.

Patrimonio y memoria se encuentran así vinculados, la memoria colectiva nos permite resignificar un patrimonio cultural en riesgo como el que estudiamos, porque es ahí precisamente donde se ubica su recuerdo, es por ello que su valoración y rememoración cotidiana, le brinda un espacio en el ahora y, con ello, posibilidades de conservación y vida futura. Sin embargo, ubicar el recuerdo de manera dinámica con el *lugar* no resulta un tema sencillo; espacio, lugar y territorio son algunos de los conceptos con los que tendríamos que iniciar la reflexión, y para ello es necesario ubicarlos desde la perspectiva socioterritorial.

El enfoque socioterritorial (BUAPICSyHPes, 2016) apunta a la mirada 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, el ser humano, la socie-

dad, sus asimetrías, así como sus diferentes fenómenos y contradicciones. Observado el espacio desde esta perspectiva, nos permite ubicar el itinerario de la ruta en estudio desde el recorrido de la vía; terraplenes, sitios, objetos, infraestructura y el significado simbólico que les es inherente y que se resguarda y expresa tanto en las huellas materiales como en la historia y en la memoria colectiva. Resulta pertinente entonces investigarlo como la lectura de un fenómeno complejo que se desplaza, fluye y se asienta en un territorio en el que se dan múltiples fenómenos, es decir, como una ruta cultural ferroviaria.

Espacio y territorio, en este caso, no refieren a un mismo fenómeno, el territorio es definido en su nivel descriptivo por Gilberto Giménez (2019) como cualquier extensión de superficie terrestre habitada y delimitada en diferentes escalas. Mariano Castellanos (2014) aclara que un territorio es el soporte, la base geográfica y su expresión administrativa.

Para entender el concepto de espacio, seguiremos los planteamientos de Giménez (2019), quien señala la necesidad de trascender a una pura definición descriptiva del término *territorio*, y esto resulta importante, pues nos invita a ver más allá de lo material, y la forma de hacerlo es desde el concepto *espacio*, que se describe desde esta perspectiva como una combinación de dimensiones en las que se incluyen los contenidos que los generan y organizan.

De esta manera, el espacio es un concepto complejo que en su dimensión socioterritorial incluye la apropiación y valoración física y simbólica del propio territorio, pero también contiene toda una serie de dimensiones naturales, sociales y físicas con sus propias implicaciones. Esta vinculación dinámica o de tensiones entre la naturaleza, el espacio humanizado, la cultura y la sociedad en un territorio determinado, dan vida a lo que denominamos paisaje. Fernández (2006) lo define como una unidad física y simbólica, porque sus elementos y objetos son visibles, olfateables, audibles degustables, todos ellos con un significado cultural que hace del paisaje una composición, por todos sus recursos disponibles.

En este sentido, 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). Bajo estas características debe entenderse

la organización y la estructura espacial de las sociedades y de las influencias naturales y culturales de la ruta que estudiamos.

Es necesario puntualizar que dentro de la gran denominación del paisaje podemos encontrar diferentes formas de interpretarlo, la palabra, como tal, puede ser entendida desde un sentido coloquial que remite a la idea de lo natural o de las vistas que refieren a cierto concepto de belleza, por otro lado, su significado en el mundo académico se asume desde diferentes miradas, casi todas parten de la relación recíproca entre la naturaleza y la cultura, aunque hay muchas formas y caminos para abordar el paisaje.

Desde nuestra perspectiva, resulta importante denominarlo 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. El marco teórico de la geografía cultural es amplio, el *Tratado de Geografía Humana* (Frolova y Lara, 2007) hace hincapié en su perspectiva transdisciplinaria, sobre todo por las contribuciones de la antropología social en sus postulados teóricos sobre los estudios de la cultura, y también en sus propuestas metodológicas, como el trabajo de campo. De esta manera podemos entender al paisaje como la relación simbiótica del entorno natural con sus elementos materiales y sus fenómenos culturales, ya que todos ellos conforman una forma particular de entorno físico, social y mental.

Si bien los elementos de un paisaje, naturales, culturales, históricos, económicos y sociales, son inseparables, la elección de uno de ellos nos permite enlazar de forma única cada paisaje. Hay un amplio abanico de fenómenos y procesos dentro del espacio que pueden ser observados en un paisaje, todos ellos responden a aspectos importantes y variados de la vida, como el paisaje polar, el paisaje sonoro, el paisaje culinario, algún rasgo identitario, o un momento histórico determinante como el paisaje industrial, entre muchos otros.

En el caso de los elementos culturales, es claro que no aludimos a un concepto de cultura ligado a la belleza, importancia o alta cultura. Para establecer un sentido claro del concepto recurramos a Gómez Pellón (2007), quien aclara que el término *cultura* significaba “cultivo” o “cuidado”, desde esta idea algunos pensadores utilizaron el concepto de cultivo del alma (*cultura anima*), lo que nos permite entender el sentido que se le brinda de

manera común al concepto, un significado que refiere, entre otras cosas, a la acumulación de conocimiento.

También es una noción que remite a la conformación de discursos nacionales, para tal efecto, el concepto fue utilizado por autores tan importantes como Rousseau (2000), para quien uso estaba ligado a la educación y sobre todo a la educación nacionalista, ideas que 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 (citado en Fábregas, 2012), cuyas 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.

En este caso, 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, trabajar, comer, rezar, bailar, celebrar, entender la muerte, festejar, amar y convivir, todo ello mediado y recreado a través de una rica variedad de símbolos y significados evidentes y profundos. La cultura está en tensión constante con procesos de cambio, y su recreación cotidiana parte fundamentalmente de las decisiones que asumen los ciudadanos de cualquier grupo. A partir de esta definición, entendemos que hay un amplio abanico de fenómenos y procesos culturales dentro del espacio que pueden ser observados en un paisaje.

La cultura vista desde el paisaje tiene una gran variedad de posibilidades. Castellanos (2014) apunta sobre la variedad de paisajes culturales 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.

Sin embargo, hablando específicamente del paisaje patrimonial, debemos aclarar que, si bien todo es cultura, no todo es convenido como patrimonio. El patrimonio es comúnmente entendido como aquello que hemos heredado y que nos parece valioso, pero no es un legado inmutable, ya que su elección, interpretación y valoración dependen de cuestiones sociales, ideológicas e

intelectuales que son cambiantes, ya que son producciones históricas. González Varas (2014) afirma que la explicación de tal hecho es que las sociedades encuentran en el pasado valores que coadyuvan a renovar o activar valores vigentes, de esta manera su selección es subjetiva, la creación y recreación del patrimonio se da en un proceso dialéctico y variable. Es en este sentido que la valoración y la resignificación son tan importantes, pues permiten brindar una denominación que asigna al acervo que investigamos la posibilidad de ser considerado patrimonio, y, por ende, de ser investigado y conservado.

Dentro del paisaje, el patrimonio debe ser observado de manera crítica, atendiendo a las tensiones que nos permiten posicionarlo como un fenómeno abierto a la reflexión y como un concepto siempre inacabado, sin que esto suponga un problema, es más bien el espacio de posibilidades en las que podemos incidir.

Particularmente el patrimonio de la cultura industrial presenta una doble vertiente de análisis técnico y cultural. 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 contemporánea. En este sentido es importante su vinculación con el territorio, pues lo ha dinamizado en su momento de vida activa y después como patrimonio al resignificar estos territorios ante su abandono.

En nuestro caso aludimos a un paisaje patrimonial a partir de la lectura de sus huellas materiales y de su evocación a la memoria ferroviaria, entendiendo que este legado tiene como origen el uso del espacio desde una perspectiva funcional y económica de movilidad, de manejo de recursos materiales, de poder, pero también de sobrevivencia de las propias comunidades con las que se vinculaba, porque movilizaba no solo materias, sino ideas, estilos de vida y de conciencia.

Es por todo esto que aseguramos que la denominación *paisaje* es un posicionamiento científico ante la realidad, desde la cual asumimos la mirada compleja del espacio, pero también su denominación es una forma de reconocimiento; de esta manera nos referimos al paisaje patrimonial como un concepto, pero también como un enfoque teórico metodológico, político y ético. Es necesario aclarar que esta propuesta también parte de una genuina intención por atender los acervos históricos ferroviarios que se encuentran en riesgo. Esto implica la observación de aquello que sobrevive

a los factores de deterioro y a su olvido; a su lugar dentro de la cultura. Es por ello que evocar la memoria colectiva es una estrategia de conservación, ya que su lugar activo en el presente le asegura un espacio ante un mundo en donde el cambio es lo constante.

El Ferrocarril San Rafael y Atlixco

Referiremos, para sustentar lo dicho, al estudio de caso que investigamos, a la denominación de un paisaje que por sus características es constituido por un entorno natural y geográfico específico, que consta de diferentes centros de importancia dados por su historia y lugares de producción, memoria laboral y simbólica.

En este caso la ruta que investigamos surge como la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco, que formó parte del consorcio comercial llamado Compañía Industrial de Atlixco, S. A. (CIASA), también conocido como la Compañía. Castellanos (2018) menciona que fue fundada (en 1899) por un grupo de grandes empresarios que tenían inversiones en la Compañía de Hilados, Tejidos y Estampados San Antonio Abad, S. A., y la Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, S. A. Según el mismo autor, la CIASA adquirió tierras en San Diego Metepec, en Atlixco, Puebla, con la intención de construir ahí una fábrica textil de grandes dimensiones y al mismo tiempo obtener la riqueza hídrica de la zona, generando así todo un complejo productivo industrial.

Investigaciones del FC-SRyA (Stephan *et al.*, 2019) mencionan que este proveería de un traslado rápido de materias primas para la Compañía de Hilados y Tejidos, así como de árboles talados en las faldas de la región sur del volcán Popocatepetl, materia prima para la compañía papelera San Rafael, ubicada en Tlalmanalco, Estado de México (también parte de la CIASA), aunado a esto, se vislumbraba como un camino más corto de Puebla hacia México. Así se constituye el recorrido y las principales estaciones de este ferrocarril.

Según el Índice de Estaciones del Ferrocarriles Nacionales de México (FNM, 1994), la Ruta San Rafael y Atlixco- Metepec corresponde a las siguientes líneas de ferrocarril de vía angosta y tiene registradas las siguientes

estaciones: Otumba, Tlalmanalco y San Rafael (Estado de México) y Metepec y Atlixco (Estado de Puebla). Este listado resulta importante, pues brinda información sobre las estaciones registradas dentro del sistema nacional del ferrocarril, en este caso en desuso. El listado también presenta información por orden de línea y región a la que pertenecen, esto vincula al paisaje de la siguiente manera: los sitios de alta importancia de acuerdo con el origen y destino de la ruta ubican tres lugares, en los que se encuentran Metepec, Atlixco y San Rafael, y esto puede vincularse a la presencia de la CIASA. A esta información debemos agregar los informes, folletos y horarios de la Compañía del FC-SRyA en activo, derivado de ello, encontramos la ruta que daba servicio mixto en vía angosta dividida en la Sección México (parte de la Ciudad de México hasta las Barrancas de Apasco) y la Sección Atlixco (inicia en Ecatzingo de Hidalgo en el estado de México y termina en la ciudad de Atlixco en el Estado de Puebla).

Figura 7.1. Extracto del tríptico informativo del FC-SRyA correspondiente a la Sección Atlixco

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				Atlixco- trea	No. 12	No. 14	
P. M.	A. M.						A. M.	P. M.	
4.40	6.20	Llega . *	Atlixco .	Salte	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	. *	Asocopan .	5	9.46	7.46			
4.26	6.06	. *	Moyotzingo .	6	9.50	7.50			
4.20	6.00	Salte .	Fáb. Metepec .	Llega	9	10.00	8.00		
4.00	A. M.	Llega .	Fáb. Metepec .	Salte	9	10.10	P. M.		
3.50		. *	Huexocopan .	17	10.30				
3.30		. *	Tochimilco .	23	10.40				
3.00		Salte .	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 banders. No hay Asientos.

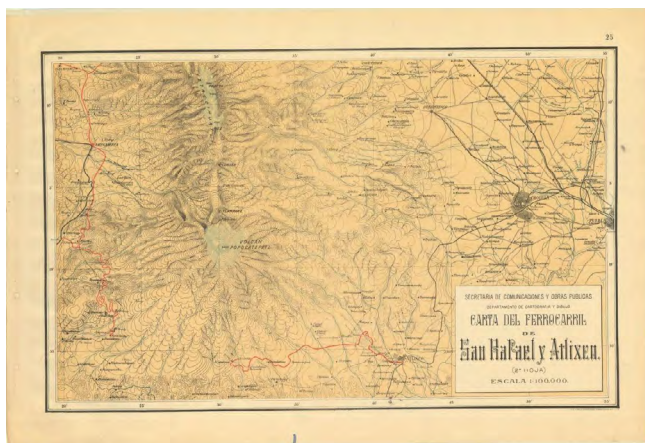
Fuente: Archivo Histórico Museo Industrial de Metepec-BUAP. s.f. [Follete Servicio de pasajeros FC-SRyA]. Sección Consejo de Administración, Subsección Departamento Jurídico, Serie Ferrocarriles. F. 109.

Xochimilco es otro lugar que no se encuentra en este registro de estaciones en desuso por Ferrocarriles Nacionales de México, pero sí en el registro de la Compañía del FC-SRyA, este lugar fue importante por la existencia de una línea Decauville que funcionó desde Tochimilco en Puebla hacia la Compañía papelera San Rafael, para el transporte de madera desde las faldas de la región

sur del volcán Popocatepetl hacia esta compañía, de esta manera podemos ubicar cuatro lugares de importancia dentro de la ruta cultural: Atlixco, Metepec, Tochimilco y San Rafael.

Afirmamos tal declaración a partir también de la memoria colectiva, hemos realizado entrevistas a los Ferroaficionados de México, División Puebla¹ (FMDP) quienes confirman que el FC-SRyA consta de dos secciones; su primer tramo partía de Atlixco hacia Metepec, Tochimilco y terminaba en Santa Catalina Cuilotepec, era llamada la sección Atlixco. Existe un segundo tramo que partía de la Ciudad de México y cruzaba estaciones como Tláhuac, Xico, Chalco, La Compañía, Tlalmanalco, Amecameca, hasta Apasasco, conocida como la Sección México. Ambos tramos pueden ubicarse en la carta del FC-SRyA marcados en rojo en la siguiente Carta del FC-SRyA.

Figura 7.2. Carta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Año 1910



Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP). Departamento de Cartografía y Dibujo. Serie: Ferrocarriles. Expediente Ferrocarriles.

¹ Los Ferroaficionados son grupos ciudadanos, descendientes de trabajadores ferroviarios en activo o aficionados al ferrocarril, constituidos en Clubes o en Divisiones que realizan investigaciones técnicas, de historia oral, de memoria gráfica y de investigación histórica, material y tecnológica sobre el Ferrocarril (FAMDP, 2021).

Entre ambas zonas podemos observar un tramo que no fue delimitado en la carta por FNM, en el que hemos encontrado evidencias desde fuentes documentales primarias, fotografía histórica y por entrevistas realizadas a ciudadanos, cronistas y ferroaficionados sobre la presencia de una vía Decauville² que recorría Tochimilco hacia la Papelera de San Rafael vinculando ambos tramos, este tramo era conocido como el Ferrocarril Forestal.

La ubicación temporal de la vida activa de este ferrocarril se ubica entre los años 1890 a 1930 aproximadamente, de acuerdo con reportes de inspecciones del FNM hacia la Compañía del FC-SRyA resguardados en el Archivo General de la Nación. Actualmente nos encontramos estudiando algunas condiciones relacionadas con su abandono que se debió a diversos eventos económicos y a la presión de movimientos zapatistas en la Revolución Mexicana.

A nivel geográfico su impacto fue significativo en diferentes niveles; se vincula con el volcán Popocatepetl, considerado en México como el segundo pico más alto después del Pico de Orizaba, el FC-SRyA estuvo íntimamente relacionado con el mismo pues recorre la región sur de sus faldas.

Su relación con la cultura y la vida cotidiana es también importante, por ejemplo, en algunos tramos de la ruta, la población solía ligarlo al transporte de productos para el consumo diario ya que brindaba servicio de transporte de Primera y Segunda Clase y una de sus principales cargas era el pulque, una bebida de demanda popular y de gran importancia en la vida cultural, todo esto junto a otros fenómenos culturales, económicos y sociales, transformó el entorno de manera distintiva.

² Alude el nombre a la medida del ancho de vía tomando en cuenta la parte interior de los carriles del tendido. La Ley de FNM Publicada en el Diario Oficial de la Federación de 1899 (DOF 1899), la define como -de sesenta centímetros-, dicha Ley contempla el control de Vía ancha y vía angosta. Sólo controla algunas vías en formato Decauville pues al ser desmontables pueden ser instaladas por empresas particulares para manejo interno, en este caso, la vía es construida y manejada por la Compañía Papelera de San Rafael de acuerdo con información que brinda El Ingeniero Luis Viñals en informe fe NN de Mex hacia la SCOP (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.).

Estudio del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria como estrategia de resignificación

Para lograr la resignificación de un paisaje es necesaria la investigación precisa de todos sus valores; histórico, cultural, y el de los bienes generados desde su relación cultura-naturaleza dentro de un proceso histórico de alto impacto, y que no solo refiere a los bienes materiales pues constituye una unidad protectora de identidades capaces de generar interpretaciones sobre el pasado y el presente. Esto nos obliga a vincular dos momentos de análisis: el primero se enfoca en el pensamiento que dio origen a la modernidad y con ella, a la revolución industrial y al surgimiento del Ferrocarril, su llegada al territorio y con él, al estilo de vida e historia que desplegó, y el segundo momento refiere a los objetos, sitios y cultura industrial ferroviaria ahora denominados parte de un paisaje patrimonial por su referencia histórica, técnica y de memoria.

Sobre el Origen del Patrimonio Industrial Ferroviario

Podemos definir de manera breve el contexto y el ideario que generó el acervo cultural al que nos referimos pues lo asumimos como una realidad socio histórica. Refiriendo a Hugo Zemelman (Paredes, 2013) podemos afirmar que no estamos enfocados en el estudio histórico profundo de la Revolución Industrial, sin embargo, la historia nos permite colocarnos en el presente para poder estudiar las tendencias que se dan hacia el futuro. Es por ello que resulta importante entender que estas infraestructuras, sitios, objetos e idearios que se vinculaban a ellos son resultado o expresión de la incidencia del pensamiento positivista, y el impacto de este conocimiento que proponía como lógica dominante de valorización a la “razón”, y estos ideales y acciones transformaron la realidad generando sitios, objetos y una cultura determinada.

Para autores como Sebastián Sztulwark (2011) 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, nació en Europa a fines del siglo XVIII y a comienzos del XIX, pero fue un acontecimiento de repercusión mundial. La introducción de máquinas

con tecnología de vapor y el despegue de la era industrial están íntimamente relacionados, 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, un diseño tecnológico importante que surge en las minas, por ejemplo, es el uso de los rieles o los tendidos de vías. 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 del país al Santuario de la Virgen de Guadalupe.

Observamos entonces como la materialización de la revolución industrial surge a partir del desarrollo del conocimiento y de ellos derivan procesos socioterritoriales, en este sentido es claro que el tema remite a preguntas como, ¿de qué manera se crean los ambientes necesarios para la transformación del conocimiento?, y ¿cómo estos conocimientos cambian la realidad? Rolando García (García, 2006) afirma que el caso del auge industrial del que hablamos se encuentra en el dominio 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”.

Esto significó una revolución en todas las esferas de la vida, relacionada con la forma en la que se producen las innovaciones y como se distribuyen de acuerdo a las capacidades de dominación. Este es un tema ligado a la explotación de la naturaleza, para autores como Galafassi (2004), 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 observamos como irrumpe sobre el territorio la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco revolucionando las relaciones laborales y la acumulación del capital, fragmentando el territorio debido a migraciones humanas por los cambios económicos y laborales, generando emergentes concentraciones de población en los nuevos sitios de producción.

Esta es la lógica bajo la cual entendemos la generación de objetos, el modelaje del entorno y los restos materiales que se encuentran en esta ruta ferroviaria; su importancia no deriva de un sentido de belleza que pudiera estar ligado a los objetos que de manera general consideramos patrimonio, pero sí, a un sentido de significación ligado a la utilidad, a la modernidad y a la transformación que generó el mundo industrial en el entorno y en la cultura.

El Paisaje Patrimonial de una Ruta Cultural Ferroviaria

No profundizaremos sobre los procesos que generaron los cambios de tecnología y el abandono de estos sitios, pero sí aludiremos al hecho de su sobrevivencia en el territorio y en la cultura como las huellas innegables de un momento determinante de la sociedad ante un mundo siempre cambiante, nos preguntamos entonces, ¿cuáles son las posibilidades de existencia que tiene actualmente este patrimonio?, ¿bajo qué condiciones y fenómenos la memoria colectiva se ha negado a olvidar su espacio, su tiempo?, ¿cómo estos patrimonios coadyuvan en la generación de identidades?, ¿cómo asumir su estudio desde las ciencias sociales? Autores de la Escuela de Frankfurt, como Max Horkheimer y Theodor Adorno (Horkheimer *et al.*, 1973), señalan que ante el pensamiento positivista o como contrapostura a la razón instrumental surge la teoría crítica como una mirada alternativa en la que el diálogo debe fomentar el conocimiento emancipatorio. Aludiendo a estos postulados proponemos enfocarnos en lo teórico y en lo discursivo desde el análisis que provocan estos patrimonios en las prácticas reales en la memoria colectiva. Podemos preguntarnos: ¿cómo percibir esta realidad desde una postura liberadora?, ¿cómo percibimos al sujeto en la definición del patrimonio en estudio? En nuestro caso es una doble pregunta que remite a nuestra visión del patrimonio de la cultura industrial ferroviaria como un fenómeno complejo en el que se entrelazan en el territorio el entorno natural, bienes culturales materiales y un amplio contenido inmaterial que lo sustenta simbólica y culturalmente, aludiendo de manera clara al papel preponderante del sujeto y no solo de los objetos en su entendimiento.

De manera institucional, el patrimonio industrial y ferroviario ha sido estudiado claramente, una de las definiciones que permiten englobar estos sitios y objetos a estudiar es la que presenta el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (UNESCO-TICCIH, 2003), que lo define como el conjunto de 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, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación (p. 1).

Nos parece que esta definición, si bien es amplia y permite delimitar los bienes a identificar dentro de este paisaje patrimonial desde la descripción material de estos acervos, no refleja una visión crítica del fenómeno en el que se debe observar también la complejidad social, económica, de poder y cultural de este patrimonio, es por ello que nos preguntamos: ¿cómo lograr que estos objetos pasen de ser artefactos “antiguos” o puramente tecnológicos a un universo social que les permita ser parte de una investigación que evite la mera examinación técnico-científica o puramente objetual?, ¿cómo logramos aprehender el espacio humano que define al paisaje del patrimonio de la cultura industrial ferroviaria desde la investigación en las ciencias sociales de manera crítica?

Sobre el tema, Theodor Adorno (Adorno, 1975) propone ir más allá de la mera “objetivación del sujeto”. La investigación social refiere entonces a la conciencia colectiva que es el conjunto de creencias y sentimientos comunes en un sistema determinado. Aclarando que la propuesta que aquí se desarrolla no pretende demeritar los esfuerzos que significaron la definición y revaloración del patrimonio estudiado, pero sí tenemos la intención de ir más allá de la observación física y general, para lograr una propuesta de aprehensión del fenómeno de manera profunda.

Para justificar tal intención, recurramos a Pierre Bourdieu, quien asegura que “el hecho se conquista contra la ilusión del saber inmediato” (Bourdieu, 1981), esto refiere a la “ruptura”. El “campo” que hemos denominado como patrimonio de la cultura industrial es un fenómeno que establece relaciones de lucha entre sus participantes, bajo esta lógica deben

entenderse los espacios fabriles, los tendidos de vía, las herramientas, las viviendas obreras, la indumentaria y las maquinarias; desde nuestra reflexión, esta ruptura ubica el error en la investigación del patrimonio industrial en cuanto es vista solo como objeto o como mero repositorio de historia tecnológica. Nuestra visión alude al estudio sociológico y antropológico de la apropiación de los espacios y los objetos, porque ellos expresan los estilos de vida actuales.

Este es un planteamiento de investigación, entonces, que no refiere al patrimonio industrial ferroviario, sino al *patrimonio de la cultura industrial ferroviaria*, que recurre de manera franca al análisis de los espacios y del territorio en los que se rescata el papel del sujeto y su entorno, esta es la forma en la que puede ser observado como parte de un paisaje patrimonial.

Adorno (1975) confirma que la construcción del conocimiento debe tomar en cuenta lo objetivo y lo subjetivo del fenómeno estudiado, entendiendo que la verdad es algo más que la verificación de la realidad, y es esta contradicción la que le confiere unidad al propio patrimonio de la cultura industrial ferroviaria, ya que no refiere a la mera aparición de tecnologías o mercancías relacionadas con la producción industrial en serie, esta mirada alude a las relaciones y condiciones de vida en un paisaje que ha visto desaparecer el uso activo de la maquinaria e infraestructura que le dio vida, considerándolo ahora como un espacio de acción para el ser humano en el que se encuentra la experiencia cultural que de manera crítica remite a las historias y memorias contenidas en estos acervos.

Visto así, el paisaje patrimonial que proponemos aborda la apariencia física de un objeto para llegar al significado simbólico que le es inherente. Desde esta perspectiva, buscamos descubrir ¿cuál es el espacio de construcción de identidades de la insurgencia humana desde la resistencia de la memoria colectiva? De esta manera podremos observar una nueva posibilidad de temas a investigar desde estos acervos patrimoniales tan importantes como: ¿cuál es la huella del Ferrocarril San Rafael y Atlixco en el recorrido que sigue la ruta cultural planteada?, ¿a qué memorias remite para ser parte de un paisaje patrimonial?, y, sobre todo, ¿cuál es su espacio de acción en la construcción de ciudadanías?

Memoria colectiva, resistencia del recuerdo, custodios de un paisaje patrimonial en riesgo: cronistas y aficionados

Como los rieles del tren,
unidos y separados
pero siempre sentenciados a llegar tarde al andén.
Como el constante vaivén
del tren por los encrespados
cerros grises levantados,
mi amor y el tuyo también [...].

Pita Amor (1916-2000).

A través de los tiempos y las culturas modernas, ¿por qué se rememora al Ferrocarril como símbolo de viaje, de nostalgia, de identidad, de vida, de amor? La importancia del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria reside precisamente en su dimensión simbólica, sus huellas materiales e inmateriales se ensamblan y unifican al paisaje, es decir, a todos los elementos integradores de vida activa dentro del espacio. Su importancia reside en el significado simbólico y en el impacto que tiene sobre el ejercicio cotidiano de la cultura como parte de los procesos de ciudadanización, tema fundamental, pues por medio de los procesos ciudadanos y de identidad entendemos que el significado de sitios, objetos, historia y costumbres son fundamentales para el ser humano; pueden brindarle un lugar en la historia, un espacio en la tierra, 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 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 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. Es por ello que consideramos que la existencia y resignificación de un paisaje cultural es un derecho humano

a proveer desde las acciones científicas que las ciencias sociales realizan. Proponemos entender el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, más allá de un sitio, de un objeto; nuestra propuesta remite a la mirada contemporánea de un paisaje que existe tanto en la geografía física como en la geografía de la memoria.

En nuestro caso nos referimos, sobre todo, a los ferroaficionados, cronistas y ciudadanos que, desde esta postura, deben ser reconocidos como agentes de este contexto, ya que son ellos quienes pueden incidir y transformar la condición de abandono del FC-SRyA. De acuerdo con lo expuesto, consideramos que su acervo se ubica en una ruta ferroviaria abandonada en su instancia utilitaria, sobre todo porque su disposición a lo largo de territorios hace más compleja su investigación y conservación, ya que son lugares de grandes extensiones, dispuestos a factores de deterioro como el intemperismo, vandalismo, robo, cambios de uso de suelo y la misma pérdida de valor económico de uso.

Sin embargo es un paisaje patrimonial que no ha sido olvidado. Para los ferroaficionados, por ejemplo, es una de las rutas culturales ferroviarias más valoradas en el centro de México, y ellos conservan una clara delimitación de los hitos históricos que la generaron y aquellos que provocaron su abandono; conocen de manera clara su recorrido, los restos de su infraestructura, y dentro de ellos existen sitios que les resultan además enigmáticos, como algunos de sus puentes, estaciones, tanques de agua o tajeas, todo ello es parte de las crónicas de los jubilados ferrocarrileros y de cronistas.

Actualmente y sobre todo lo observado, en tiempos de pandemia y confinamiento por el covid-19 (2020), el trabajo de los Ferroaficionados de México es compartido de manera cotidiana en las redes sociales; se comunican los recorridos, los datos históricos, las huellas materiales encontradas, el entorno natural que las contiene, los restos de infraestructura de la ruta, y todo esto es parte fundamental del trabajo que les permite reconocerse como la comunidad que en el país representa la memoria ferroviaria que dio sentido a esta parte de nuestra historia y que tiene implicaciones fundamentales en quiénes somos ahora.

El abanico de grupos que recorren y reivindican la existencia de este paisaje patrimonial ferroviario puede ser ubicado de manera clara y sencilla en el territorio, así como en canales de Facebook y YouTube, en los que se integran

recorridos, crónicas, levantamientos de huellas materiales e información de las unidades que pertenecieron a este Ferrocarril en la Sección Atlixco. Es también importante mencionar que los ayuntamientos de Ecatzingo y Tochimilco ponen en marcha de manera cotidiana iniciativas para rememorar y conservar su relación material y simbólica con este ferrocarril, entre ellas, faenas de limpieza sobre sitios y tramos de vía, carreras deportivas a lo largo de la ruta y sitios del Ferrocarril, reuniones municipales que conmemoran el paso del Ferrocarril en Ecatzingo de Hidalgo en el que realizan charlas, exhibiciones de música tradicional, entre otras.

No omitimos mencionar que para los restauradores, conservadores, arqueólogos industriales, antropólogos, historiadores o cualquier otro interesado en el tema del patrimonio de la cultura industrial y ferroviaria, el tendido de vía, sus sitios, objetos, acervos gráficos (planos, archivos, fotografías), y por supuesto la memoria ferroviaria, representan un patrimonio muy importante que debemos investigar y atender.

Conclusiones

Desde nuestra particular perspectiva, el hito histórico, económico y político que representa el Ferrocarril San Rafael y Atlixco irrumpe en el medio físico desafiando su morfología desde una concepción específica de movilidad, tecnología y modernidad, vinculándose con el entorno natural no solo a través de su paso, sino de la explotación de sus recursos como fuente de producción, y es asumido por aquellas poblaciones que recorre o por quienes llegan a vivir en algún punto de esta ruta, constituyendo una imagen de este paisaje al que actualmente se apegan desde la historia y la memoria colectiva aquellos que le son cercanos, desde su espacio local, nacional y global de forma física pero también simbólica.

Sin duda alguna el proceso de resignificación, el uso y la conservación del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria conlleva al desarrollo de procesos complejos sobre del territorio en el ejercicio de la cultura y a la construcción de identidades que debemos investigar. En estos procesos debemos considerar el trabajo constante de fuerzas ciudadanas, políticas, económicas, naturales y de poder, que luchan por tener un lugar en el ejercicio de este espacio complejo. La misma denominación del paisaje, su registro

y uso ciudadano, implica una serie de acciones que implican la llegada de nuevas instituciones políticas, económicas y comerciales que plantean nuevas visiones en el uso y ejercicio del paisaje y sus elementos ya citados. Dentro de este movimiento constante debemos preguntarnos cómo se decide sobre qué se conserva, qué se destruye, pero, sobre todo, ¿quién toma estas decisiones?

Ante estas paradojas queda el quehacer académico para la continua investigación de estos fenómenos en cuanto coadyuven al desarrollo de las comunidades que integran este paisaje, el acceso universal al conocimiento en la divulgación de esta ruta cultural. Pero, sobre todo, concientizar en la importancia del apego, la topofilia y sobre este paisaje desde el espacio ciudadano, entendiendo que el paisaje patrimonial del Ferrocarril San Rafael y Atlixco es entendido en una concepción amplia y es capaz de escapar a su propia espacialidad física para alojarse en lo que “se lleva dentro”, de esta manera podemos afirmar que es un territorio abandonado utilitariamente, pero no olvidado desde su dimensión simbólica y emotiva.

Referencias

- 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.
Adorno, T. W. (1975). *Epistemología y Ciencias Sociales* (1ª ed.). Frónesis Cátedra.
Bourdieu, P. (1981). *El oficio del sociólogo: presupuestos epistemológicos*. (5a ed.). Siglo XXI Editores.
BUAP- ICSyH- PES. (2016). Primer acercamiento a los procesos socioterritoriales, gestión y la necesidad de una mirada compleja y transdisciplinar. En Programa del Doctorado en Estudios Socioterritoriales BUAP (Vol. 1, *Issue Antología*, pp. 14–161).
Castellanos, M. (2014). *El patrimonio cultural territorial. Paisaje, Historia y gestión* (1a ed., Vol. 1). BUAP-CAPAC.
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>
- del Pozo, B. (2020). Industrial heritage in the context of the Sustainable Development Goals (SDGs) and territorial resilience: From theory to practice. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 40(2), 323–344. <https://doi.org/10.5209/AGUC.72977>
- Fábregas, A. (2012). De La Teoría de la Aculturación a la Teoría de la Interculturalidad Educación y Asimilación: El Caso Mexicano. *Intercultural Communication Studies*, 21(1), 1–8. <https://www-s3-live.kent.edu/s3fs-root/s3fs-public/file/03AndresFabregasPuig.pdf>
- FAMDP. (2021). Ferroaficionados División Puebla | [Perfil de Facebook]. FAMDP. <https://www.facebook.com/ferroaficionadospuebla/>
- Fernández, F. (2006). Geografía Cultural. En D. Hiernaux y A. Lindón (Dirs.), *Tratado de Geografía Humana* (1ª Ed.) (pp. 220–253). , UAM Iztapalapa, y Anthropos Editorial. http://www.igeograf.unam.mx/sigg/cultural/vista/archivos/publicacion/Geografia_cultural_tratado_geo_humana.pdf
- FNM. (1994). Índice de estaciones 1994.
- Frolova, M., y Lara, J. (2007). Reseña de “Tratado de Geografía Humana” de Daniel Hiernaux y Alicia Lindón. *Revista de Geografía Norte Grande*, 40(37), 221–230. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30003707>
- García, R. (2006). Epistemología y teoría del conocimiento. *Salud Colectiva*, 2(2), 113–122. https://www.scielo.org/article/ssm/content/raw/?resource_ssm_path=/media/assets/scol/v2n2/v2n2a02.pdf
- Giménez, G. (2019). Territorio, cultura e identidades. *Estudios Sobre La Cultura y Las Identidades Sociales*, 5, 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/213/mod_resource/content/1/Tema2-antropologia.pdf
- González, I. (2014). *Las ruinas de la memoria*. Siglo XXI Editores. <https://es.scribd.com/book/370352829/Las-ruinas-de-la-memoria-Ideas-y-conceptos-para-una-im-posible-teoria-del-patrimonio-cultural>
- Guido, G. (2004). Razón instrumental, dominación de la naturaleza y modernidad: la Teoría Crítica de Max Horkheimer y Theodor Adorno. *Theomai*, 9. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12400905>
- Halbwachs, M. (2004). La Memoria Colectiva. En J. Gil (Ed.), *Memorias Múltiples y Trauma Cultural* (pp.53-64). Tirant lo Blanch.
- Horkheimer, M., Castellana, V., Murena, H. A., & Vogelmann, D. J. (1973). *Crítica de la razón instrumental* (Vol. 1). Editorial Sur S.A. http://www.archivochile.cl/Ideas_Autores/horkheimer/esc_frank_horkhe0003.pdf
- Nieves, A. (2006). De locomotoras de vapor. *REDALYC Elementos: Ciencia y Cultura*, 13(063), 33–39. <https://www.redalyc.org/pdf/294/29406306.pdf>
- Paredes, J. P. (2013). El Presente Potencial y la Conciencia Histórica. Proyecto la memoria de Hugo Zemelman. *Revista Polis*, 36(2013), 2–14. <http://journals.openedition.org/polis/9479>
- Rousseau, J. (2000). *Emilio o la educación*. (R. Viñas, Trad.) El aleph.

- Stephan, H., Schneider, H., Del Río, M. E., y Gómez, J. R. (2019). El antiguo Ferrocarril de San Rafael y Atlixco S.A. Historia y restos materiales en el Estado de Puebla. En EU-MED-UACH-CMCPI (Ed.), *El Patrimonio de la Industria Mexicana y la Arqueología Industrial* (1ª ed.) (pp. 179–198). Editorial eumed. <https://www.eumed.net/libros/1816/1816.pdf>
- Sztulwark, S., Míguez, P. y Juncal, S. (2011). Conocimiento y valorización en el capitalismo Industrial. H-Industria *Revista de Historia de La Industria y el Desarrollo En América Latina* 5(9), 2. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5009876>
- UNESCO-TICCIH. (2003). Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. *Asamblea Nacional Del TICCIH*, 1,2. <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilSpanish.pdf>.