



EL FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO. PAISAJE PATRIMONIAL FERROVIARIO Y SU RESIGNIFICACIÓN CIUDADANA

Lizbeth Celaya Vargas

Estudiante del Doctorado en Estudios Socioterritoriales del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vález Pliego” de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

lizbeth.celayavargas@viep.com.mx

María Teresa Ventura Rodríguez

Profesora-investigadora del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, “Alfonso Vález Pliego” de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

mtere_ventura@yahoo.com.mx

Resumen

Trataremos 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 es un ejemplo claro de este tipo de acervos que, de no resignificarse a partir de acciones como su investigación, quedan en situación de vulnerabilidad por su condición de abandono y corren el riesgo de ser olvidados y destruidos. Una ruta cultural ferroviaria refiere a su mirada socioterritorial; a su despliegue en el territorio desde el tendido de vía, infraestructura, artefactos y acervos gráficos, pero también alude a la historia y memoria que ha dejado a su paso. Plantaremos la posibilidad de encontrar en los objetos, en el entorno natural que los resguarda y en sus sitios, su evocación a la cultura, conformando un paisaje patrimonial, que permite su investigación y resignificación basada, sobre todo, en su valoración como elemento cultural vigente en la construcción de ciudadanías desde una metodología innovadora denominada Etnogeografía 2.0.

Palabras clave: paisaje patrimonial, resignificación, etnogeografía 2.0, ferrocarril, San Rafael y Atlixco

THE SAN RAFAEL AND ATLIXCO RAILROAD. THE RAILWAY HERITAGE
LANDSCAPE AND ITS CITIZEN RESIGNIFICATION

Abstract

This article will talk about a railway cultural heritage site that is not included in the heritage site list developed by specialists, even when it constitutes a set of valuable heritage that must be analyzed due to its crucial role in the territory and culture. The case of study refers to “The cultural route of the San Rafael and Atlixco Railroad”, which is a clear example of this type of heritage, that must be studied in order to be preserved, otherwise, it will remain in a

Recibido: 05-01-22 | Aceptado: 29-03-23



vulnerable situation, due to its condition of abandonment and, consequently, it will be forgotten and destroyed. A railway cultural route refers to the study of this heritage through a socio-territorial point of view; including all of its component elements, such as, the laying of its track, its infrastructure, its artefacts and its graphic heritage, but it also alludes to the history and memory that it has left behind. We will propose the possibility of finding its evocation of culture, which presence in the objects, in the natural environment that protects them and in their historical sites, shape a patrimonial landscape. All these elements allow its investigation and redefinition based, above all, on their valuation as a current cultural element; and in the construction of citizenships from an innovative methodology called Ethnogeography 2.0.

Keywords: Heritage landscape, redefinition, ethnogeography 2.0, railway, San Rafael and Atlixco

1. INTRODUCCIÓN

La investigación que presentamos aborda el estudio de patrimonios ferroviarios históricos en desuso desde una perspectiva socioterritorial, es decir, no solo desde el patrimonio tangible, sino desde la relación territorio–sociedad-cultura. De esta manera realizamos la investigación de la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco S.A. [FC-SRyA], una ruta que partía de la Ciudad de México hacia Atlixco en Puebla a través de la región sur de las faldas del Volcán Popocatepetl, que funcionó de 1898 a 1930, y que actualmente es parte fundamental de un paisaje patrimonial.

Es necesario aclarar que no se pretende estudiar el patrimonio solo desde su instancia material, sino desde la relación de estos acervos y su evocación cultural cotidiana, es decir la investigación del patrimonio desde una postura crítica que, desde nuestra perspectiva, es aquel que es denominado como tal, no solo por un nombramiento legal sino ciudadano; eso nos permite saber que es un acervo importante porque se relaciona con los procesos de identidad contemporáneos, convirtiéndolo en un elemento cultural fundamental en los procesos de ciudadanía actuales que permite a las comunidades que le son cercanas, ser parte de una historia, encontrarse desde lo que ellos denominan como un pasado común, y que genera valores como convivencia pacífica, desarrollo comunitario, entre otros.

Un paisaje patrimonial es, desde esta propuesta, la conformación de una serie de elementos concebidos por el ser humano como parte de su patrimonio y su relación con el entorno, que adquiere su principal vocación por un proceso histórico y espacial específico, generando interpretaciones del pasado, presente y futuro, porque coadyuva en la construcción de ciudadanías, y está compuesto por redes de relaciones económicas, políticas, sociales, ecológicas y ambientales.

El concepto teórico metodológico de paisaje nos permite observar más allá de un mero sitio en el que hay restos materiales que refieren a la presencia del ferrocarril, dándole mayor



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

Estudiamos el paisaje patrimonial de esta ruta cultural ferroviaria desde la investigación documental y de campo, en la que observamos su conformación histórica, sus vestigios patrimoniales y la memoria colectiva que expresa actualmente. Vinculamos así, paisaje y memoria a partir de su observación en terrenos físicos y virtuales. En el caso del terreno online que estudiamos, refiere a las plataformas 2.0, que son aquellas que parten del trabajo ciudadano y de aquello que se comparte sobre este paisaje patrimonial junto a sus memorias, en plataformas de uso popular en internet como YouTube, Facebook, entre muchas más, en las que los ciudadanos crean y comparten contenidos sobre este pasado común, lo que les permite expresar quiénes son, y socializar sobre cómo este paisaje patrimonial forma parte de su vida cotidiana.

2. PROPUESTA TEÓRICO-METODOLÓGICA

“No somos otra cosa que nuestros recuerdos” afirma Manuel Delgado (2017), quien asegura que, 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.

Maurice Halbwachs (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 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, y es su valoración y rememoración cotidiana, lo que le brinda un espacio en el ahora y con ello, posibilidades de conservación y vida futura.

Sin embargo, ubicar el recuerdo en el tiempo presente de manera cotidiana 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 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 sociedad, sus asimetrías, así como sus diferentes fenómenos y contradicciones (BUAP ICSyH, 2016).

Observado el espacio desde esta perspectiva, nos permite definir como el paisaje patrimonial ferroviario a la ubicación del itinerario de una ruta en estudio desde el recorrido de la vía y a lo largo de ella los 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, Castellanos (2014) aclara que un territorio es el soporte, la base geográfica y su expresión administrativa. El territorio es definido en su nivel descriptivo por G. Giménez (2019) como cualquier extensión de superficie terrestre habitada y delimitada en diferentes escalas, aclarando que el concepto de espacio apunta en la necesidad de trascender a una pura definición descriptiva del término y esto resulta importante, pues nos invita a ver más allá de lo material, 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 y 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 y/o degustables, todos ellos con un significado cultural que hace del paisaje una composición, por todos sus recursos disponibles.

En este sentido, Castellanos 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” (2014: 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 (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, esta vinculación es la que nos permite hablar de una propuesta etnogeográfica.



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. En el que es necesario puntualizar que, si bien los elementos (naturales, culturales, históricos, económicos y sociales) de un paisaje 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 nuestro caso, el elemento que nos vincula es el patrimonio ferroviario, desde su denominación ciudadana que es generada en la cultura contemporánea.

En el caso de estos elementos culturales que pretendemos denominar de manera crítica como patrimonio, es claro que no aludimos a un concepto de cultura ligado a la belleza, importancia o alta cultura. Para establecer un sentido claro al concepto recurramos a Gómez Pellón (2007), quien aclara que el término cultura significaba “cultivo” o “cuidado”, desde esta idea algunos pensadores como Cicerón utilizaron el término de cultivo del alma (*cultura animi*), esto nos permite entender el sentido que se le brinda de manera común al concepto; un significado que refiere entre otras cosas, a la acumulación de conocimiento.

También es una noción que remite generamente a la conformación de discursos nacionales, para tal efecto el concepto fue utilizado por autores tan importantes como Rousseau (2000), en el que su 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), sus 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.

Lo anterior nos permite aclarar que en esta investigación 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 una postura crítica, 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, de amar y convivir, todo ello mediado y recreado mediante 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 toda esta gran variedad de posibilidades que resultan son determinadas por la forma en la que se han relacionado los entornos naturales con la cultura y su recreación cotidiana.

Refiriéndonos específicamente al 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 depende de cuestiones sociales, ideológicas e intelectuales que son cambiantes ya que son producciones históricas.

González Varas (2014) afirma que la explicación a 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.

Consideramos entonces que 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 abanico de posibilidades en las que podemos incidir.

Particularmente el patrimonio de la cultura industrial presenta una doble vertiente de análisis técnica 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 primas, 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 a 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.

De esta manera hemos definido de manera clara, los elementos y fenómenos que componen el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria:

Figura 1. ELEMENTOS Y FENÓMENOS DEL PAISAJE PATRIMONIAL DE UNA RUTA CULTURAL FERROVIARIA

Paisaje patrimonial del FC-SRyA	
Fenómenos y elementos materiales	Fenómenos y elementos inmateriales
Instancia material	Memoria colectiva
Archivo histórico: planos, documentos y fotografía.	Hito histórico reconstruido desde la historia de la vida activa del FC-SRyA
Tendido de vía, estaciones, tanques de agua, puentes, tajeas, objetos.	Crónicas, comentarios, recuerdos, narrativas, mitos y leyendas que se comparten en los paseos por su entorno, pero también en foros, exposiciones de clubes locales, recorridos compartidos en fotografía y video, nacionales e internacionales de Ferroaficionados y cronistas (Paisaje of y online ¹)
Entorno natural: volcanes, ríos, flora, fauna.	Memoria colectiva sobre especificaciones técnicas, sociales e históricas del tendido de vía, uso de objetos, construcción y abandono de sitios desde la memoria ferroviaria.
Espacio natural transformado como terraplenes, muros artificiales, transformación del territorio por la infraestructura	Percepción sobre el FC-SRyA como parte del paisaje cotidiano de comunidades cercanas a la ruta cultural (sociedad civil).

Fuente: Elaboración propia.

¹ Explicaremos cómo su presencia refiere a vivencias ciudadanas en la web 2.0, que básicamente es definida como la Web Social, o páginas que facilitan la transmisión de información, y la colaboración entre sus usuarios. Dentro de estas experiencias hay empresas destacadas por su uso masivo como YouTube, Google Earth, Facebook, en el que se utilizan redes sociales, wikis, u otros proyectos colaborativos en los que los usuarios deben generar contenido y no simplemente consumirlo. Lo común en ellas es su disposición hacia la interactividad y la construcción de un sentido de comunidad entre personas que pueden ser desconocidas o estar a miles de kilómetros de distancia (Editorial Etecé, 2021).



PROPUESTA METODOLÓGICA PARA EL ESTUDIO Y RESIGNIFICACIÓN DE UNA RUTA CULTURAL FERROVIARIA, ETNOGEOGRAFÍA 2.0

La expresión 2.0 fue utilizada por primera vez por O'Reilly Media -empresa de libros de tecnología- en 2004, Tim O'Reilly (citado en Editorial Etecé, 2021), fundador de la empresa, fue quien definió el concepto y de manera breve podemos comentar que refiere sobre todo la Web como plataforma, a los Efectos de red en una arquitectura de participación y datos abiertos, es por ello que 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 los usuarios, es una tendencia en la Internet que aboga por una red más interactiva, menos unilateral, en la que los usuarios no ocupan un rol pasivo, porque son ellos quienes generan los materiales.

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

Es por ello que al enfrentarnos a los cómo, dentro de la investigación, es decir al diseño para la recabación de la información, surgió la siguiente pregunta, ¿cómo registramos el recorrido de la ruta cultural con sus sitios y con el mapa de la memoria colectiva? Y es claro que hay todo un bagaje teórico que nos dice cómo y dónde desde las Ciencias Sociales, pero, haremos una acotación sobre los terrenos de investigación emergentes con los que nos hemos encontrado. Debido a la pandemia mundial generada por el COVID 19. La zona de estudio se analizó utilizando el Paisaje 2.0, es decir el viaje que puedes desde un dispositivo electrónico, a través de fotografías, videos y descripciones de usuarios que comparten sus recorridos; cabe mencionar que ha sido muy gratificante descubrir que esta ruta ha sido recorrida por ciudadanos y cronistas de Atlixco, Metepec, San Rafael, Ecatzingo y por Ferroaficionados de Puebla y del Estado de México que lo consideran como parte importante de su pasado común.

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

Entonces nos preguntamos ¿cómo investigar estas nuevas estrategias de socialización, y cómo impactan en la resignificación, valoración y conservación de este paisaje patrimonial?, de una manera crítica, es decir, no institucional, y sí ciudadana y participativa.

En este espacio surge el diseño del dispositivo etnográfico general: la Etnogeografía 2.0 que constituye una propuesta metodológica para el estudio y exploración del paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria que, desde su instancia material se encuentra en riesgo.



Lo primero que tendríamos que aclarar es que, desde nuestro estudio de caso, hemos observado que la identidad se negocia también en los espacios digitales, porque el ciudadano lucha por destilar cierta información sobre quién es, y sobre cómo se comporta desde su actividad a través de las redes. Afirmamos que actualmente lo virtual se cruza con la vida cotidiana de tal manera que lo of y lo online son ambos hechos sociales, lo virtual no se opone a lo real, más bien lo atraviesa y constituye parte importante de la complejidad de la vida.

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

El antropólogo Eduardo Restrepo (2016) afirma que actualmente todas las etnografías son híbridas y en nuestro caso lo es, no por el problema de investigación planteado, sino por el terreno de investigación que abordamos, ya que implica observar estas aldeas virtuales y los espacios de acción que se dan entre los ciudadanos y los ferroaficionados que valoran esta ruta.

Esta propuesta vincula a la antropología y a los estudios geográficos desde los estudios del paisaje y la conservación de bienes históricos, todos ellos enmarcados desde la etnografía, para develar nuestro estudio de caso. Para Tezanos (1998) la etnografía es una denominación acuñada desde la antropología cultural, que refiere a la teoría de la descripción como método de la investigación cualitativa de las ciencias sociales, que ordena la descripción e interpretación desde la cultura para revelar la información en el contexto en el que se realiza, de esta manera utiliza técnicas de recolección de datos como la observación participante, la entrevista abierta, entre otras, en las que todo es registrado en una bitácora de campo, con especial atención a fenómenos y elementos sociales que deben ser abordados desde la mirada holística, contextualizada y libre de juicios de valor.

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

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

Es importante aclarar que no planteamos “descubrir” una ruta que es bien conocida por los ferroaficionados y ciudadanos, sino sistematizar la información que existe de la misma, pero



esto no refiere a un acto que surge solo del investigador, sino que se resuelve de forma horizontal entre el método geográfico y la memoria colectiva transmitida en el trabajo de campo. Es decir que a los parámetros que brinda la etnografía, planteamos la necesidad de sumar, ya que es necesario repensar el cómo concebimos la etnografía para dar cuenta de los nuevos escenarios de investigación, desde una postura horizontal.

Hemos definido entonces, el trabajo de campo como herramienta de investigación fundamental, vinculado a la geografía, para ser abordada desde la denominación de un paisaje patrimonial industrial y ferroviario; un paisaje que existe de manera física, pero que también tiene existencia cultural plasmada en la memoria colectiva y en la memoria ferroviaria, misma que puede observarse en un espacio geográfico real y en el virtual, desde los sistemas de información geográficos y/o desde los dispositivos digitales, algo importante, es que se observa sobre todo, desde la socialización que hay de estos paisajes en las redes, aludiendo a una vivencia del paisaje que ha sido ya antes denominada como una experiencia 2.0.

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

Nuestra propuesta refiere entonces a la observación sistematizada, con estricto apego a su complejidad y a sus contradicciones, pero también plantea una relación horizontal del investigador con el espacio y con los agentes sociales, con los informantes clave y grupos focales, que nos permiten conocer lo que investigamos desde la participación ciudadana, porque observamos lo que socializa la gente; los ciudadanos, los cronistas, los ferrocarrilistas, y nosotros participamos de esta experiencia con ellos, desde la investigación participativa, y esto refiere a una resignificación crítica del patrimonio. Trataremos de dar cuenta de las reacciones, actividades y todos los correlatos de las conversaciones y los escenarios online que refieren al FC-SRyA, siendo nosotros parte de este proceso.

Desde la etnogeografía 2.0 proponemos 8 estrategias metodológicas:

1. Matriz de datos y línea del tiempo desde archivos históricos que permitan ubicar espacial y temporalmente la vida activa del ferrocarril que conforma el paisaje patrimonial investigado.
2. Dispositivo etnográfico virtual de búsqueda de información y participación en la web
- 2.0 Lo que permite tener un espacio de encuentro en el mundo virtual.
3. Entrevistas guiadas a informantes clave en línea.



4. Socialización de la investigación del paisaje patrimonial del FC-SRyA a través de invitaciones de informantes clave y en la web 2.0.
5. Taller de patrimonio industrial e inventario de sitios y objetos del FC-SRyA a informantes clave en línea.
6. Taller “Mi comunidad, mi paisaje patrimonial” para grupos focales, presenciales.
7. Georreferenciación e inventario de huellas materiales de la ruta del FC-SRyA con informantes clave.
8. Socialización de mapa cultural del paisaje patrimonial del FC-SRyA.

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

3. DESARROLLO

3.1. Ubicación espacio temporal de la vida activa del FC-SRyA

Gilberto D’Estrabau (1988) escribe que durante el primer periodo gubernamental de Porfirio Díaz aumentaron las concesiones que buscaban impulsar las vías férreas ante cualquier otro tipo de comunicación, todo esto formaba parte de los planes porfirianos del “anhelo de la República”. Este deseo de apertura dio paso a concesiones importantes para la inversión extranjera en la explotación ferroviaria y con ella, se dio la llegada de capital principalmente norteamericano, inglés y alemán a nuestro país.

Quetzali Bautista, Arturo López, Abel Lozano y Jorge Meneses (Bautista et al., 2004) afirman que en Puebla, Tlaxcala y el Valle de México se asentó una importante cuenca textilera en la que familias acaudaladas tenían interés de comercializar los productos de sus fábricas, bajo esos intereses estos empresarios y terratenientes lograron adquirir las concesiones necesarias para la construcción de líneas de ferrocarril que unieran los diversos centros de producción tanto textil como agrícola. Además en el Valle donde se asentaron las principales industrias que dan origen a este ferrocarril era rico en caudales de agua y zonas madereras importantes materias primas de la industria.

La Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco fue creada por la Compañía Industrial de Atlixco S.A., conocida como la CIASA por sus siglas (1899-1967), un consorcio comercial en el que destacaban empresas como la Compañía Papelera de San Rafael en el Estado de México y la Fábrica de hilados, tejidos y acabados de algodón en Metepec, Atlixco.



Castellanos (2018) menciona que la CIASA fue fundada 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 el mismo consorcio fue quien 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 sobre el FC-SRyA (Stephan et al., 2019) mencionan que el recorrido y las principales estaciones de este Ferrocarril proveerían además 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 hacia la Compañía Papelera de San Rafael, ubicada en Tlalmanalco, Estado de México, ambas fundamentales en sus procesos productivos. Además, se vislumbraba como un camino más corto de Puebla hacia México.

Figura 2. CREDENCIAL DE PASE DEL SR. ANTONIO SALCEDO,
"FERROCARRILES SAN RAFAEL & ATLIXCO S.C.L."



Fuente: D.R. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México. Mediateca INAH.

La ubicación temporal de la vida activa de este ferrocarril se encuentra entre los años 1890 a 1930 aproximadamente, esto de acuerdo con reportes estudiados sobre inspecciones de Ferrocarriles Nacionales de México a la Secretaría de Obras Públicas sobre la Compañía del FC-SRyA resguardados en el Archivo General de la Nación². Actualmente nos encontramos

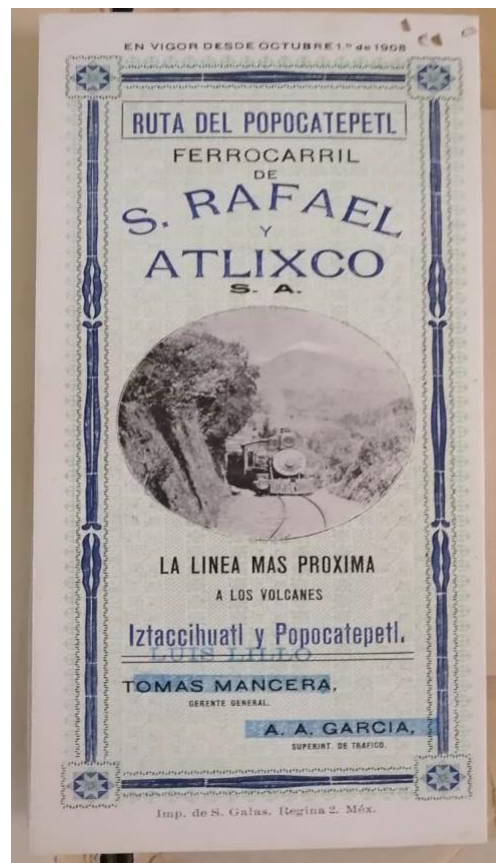
² AGN, El Comisario Inspector Luis Viñals da cuenta de la visita de inspección administrativa al Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, Grupo documental 180 SCOP. Archivos de Ferrocarriles hasta 1920. ff. 1-23.



estudiando algunas condiciones relacionadas con su abandono, el cual se debió a diversos eventos económicos y a la presión de movimientos zapatistas en la Revolución Mexicana.

La que estudiamos es una empresa ferroviaria que combinaba en su ruta dos secciones con servicio mixto, esto es, servicio de carga y de pasajeros, en dos tramos de vía angosta; el primero que marcaba el kilómetro cero de la compañía, iniciaba en la Ciudad de México, y así se denominaba precisamente, como la Sección México, que partía de la Ciudad mencionada hacia las Barrancas de Apasco, algunas de sus estaciones eran: México, Coyuya, La Purísima, Zapotitlán, Tlaltengo, Tláhuac, Xico, Chalco, La Compañía, Tlalmanalco, Cantera Púlpito, Amecameca, Atlautla. Esta sección tenía un ramal de servicio de pasajeros, con el uso de tranvías, que daba acceso a las vistas más cercanas de los volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl.

Figura 3. FOLLETO DE SERVICIO DEL FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO



Fuente: Archivo Histórico del Museo Industrial de Metepec de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, s/f.

El segundo tramo era la Sección Atlixco, que iniciaba en Atlixco Puebla, para seguir hacia Metepec, un punto fundamental, pues daba servicio a la Fábrica de hilados, tejidos y estampados del mismo lugar, en lo que hoy se conoce como el Centro vacacional del IMSS,



algunas de sus estaciones eran: Atlixco, Metepec, El Volcán, Fábrica de Metepec, Tochimilco y Santa Catalina Cuilotepec.

Entre estas dos secciones se construyó una vía Decauville, que es una vía más pequeña que las vías del tren que conocemos³, esta era utilizada para transportar sobre todo carbón y leña, que eran las materias primas fundamentales para la Compañía Papelera de San Rafael, esta sección se conocía como el Tren Forestal. Toda la ruta del ferrocarril recorría la zona centro del país, a través de la región sur de las faldas del volcán Popocatepetl.

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

Figura 4. ESTACIONES DE LA RUTA SAN RAFAEL Y ATLIXCO

<i>División</i>	<i>Tiene agente</i>	<i>Nombre y estado</i>	<i>Inicial y km</i>	<i>Nombre y estado</i>	<i>Municipio</i>
Puebla	Si	Atlixco, Puebla.	Vc-38.3	Metepec, México.	Otumba
Puebla	No	San Rafael, México	VI- 12.2	Atlixco, Puebla.	Atlixco
Puebla	Si	Metepec, México.	V- 61.2	San Rafael, México.	Tlalmanalco

Fuente: Datos generales del FC-SRyA en el Índice de Estaciones de Ferrocarriles Nacionales de México [FNM] Folleto editado en 1994.

Este listado resulta importante ya que brinda información sobre las estaciones registradas dentro del sistema nacional del ferrocarril, en este caso en desuso, otra información importante es la inicial y el kilómetro, pues indica el registro de las vías en el que a cada línea del ferrocarril le corresponde una o dos iniciales que son letras, y el número de kilómetro, lo cual nos permite conocer su ubicación exacta dentro de este recorrido. Y 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 lugares centrales vinculados a la ruta, entre los que se encuentran; Metepec, Atlixco, Ecatingo, San Rafael y la Ciudad de México.

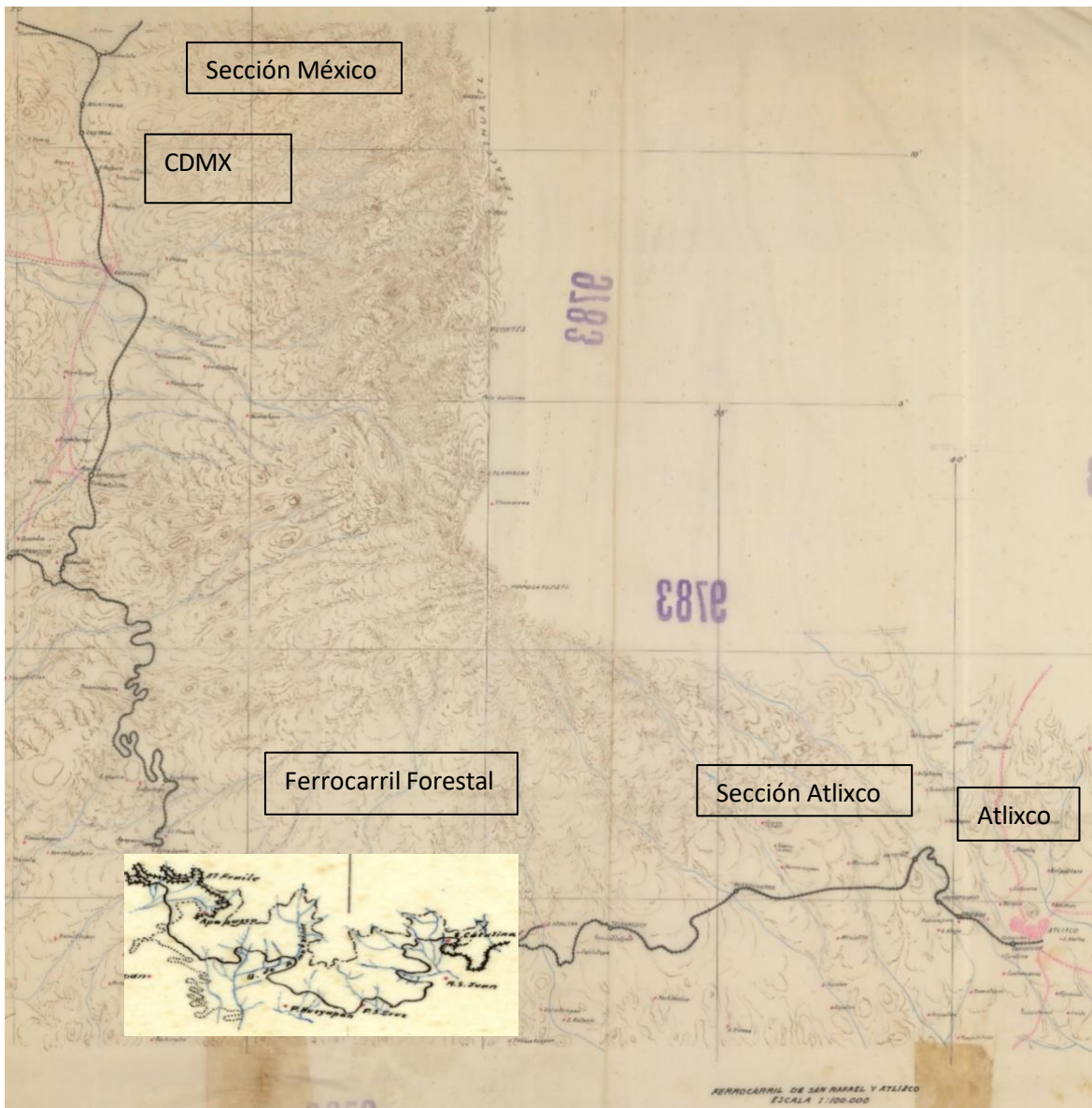
A nivel geográfico su impacto fue significativo en diferentes niveles; se vincula con el Volcán Popocatepetl, considerado en México como el segundo pico más alto después del

³ Esta clasificación alude al ancho de la vía que es medida tomando en cuenta la parte interior o la cara interior de ambos carriles de la vía, de acuerdo a esta medición podemos reconocer vía ancha, vía angosta o vía Decauville, esta última es de tamaño pequeño, en general 400 a 600 mm. la cual fue diseñada desde el concepto de vía portatil.



Pico de Orizaba, el FC-SRyA estuvo íntimamente relacionado con él, pues como ya mencionamos, recorrió y controló la explotación forestal en la región sur de sus serranías.

Figura 5. TENDIDO DE VÍA DEL FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO



Fuente: 1.- Tramos férreos del Ferrocarril de San Rafael y Atlixco 1928. 2.- Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, trazo Ecatzingo – Sta. Catalina 1924. Mapoteca “Manuel Orozco y Berra”. Superposición de planos de elaboración propia.

Su relación con la cultura y la vida cotidiana es también importante, mencionaremos solo un 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 1ª y 2da 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, dio cierto aspecto al entorno de manera distintiva. Y las huellas de lo que esto significó en la transformación del territorio y la cultura son visibles hoy en día.

Figura 6. REGISTRO FOTOGRÁFICO Y DE ARCHIVO HISTÓRICO SOBRE EL TRANSPORTE DE PULQUE EN EL FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO



Fuente: Izquierda 1.- Fotografía “Estación Xico. Llegada de pulque a la Ciudad de México”. Parte de la exposición fotográfica “La Ruta del Pulque” del CNPPCF/MNFM Acervo AGN. 2.- Extracto de los Informes SCOP-FFCC N DE M del AGN⁴.

⁴ 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. PULQUERIA LA MANGANA UNA HUELLA DEL FC-SRYA EN EL PAISAJE PATRIMONIAL UBICADA EN AL ANTIGUO PASO DEL FERROCARRIL AHORA AVENIDA DEL FERROCARRIL EN EL ESTADO DE MÉXICO.



Fuente: Parte del “Cronicario de Sergio Rojas. Lecturas para el confinamiento” Pulquería la Mangana ubicada en Avenida Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Rojas,2023.

3.2. 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 históricos, culturales, y el de los bienes generados desde su relación cultura-naturaleza dentro de lo que Mariano Castellanos (2014) define como un proceso histórico de alto impacto (en nuestro caso la vida activa del ferrocarril al que aludimos) y que no sólo refiere a los bienes materiales, pues constituye de esta manera 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 se refiere a los objetos, sitios y cultura industrial ferroviaria que ahora constituyen parte de un paisaje patrimonial por su referencia histórica, técnica y de memoria, los cuales hemos analizado.

1. 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 (citado en 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” transformó la realidad, generando sitios, objetos y una cultura determinada.

Para autores como Sebastián Sztulwark (2011) la Revolución Industrial nació en Europa a fines del siglo XVIII y a comienzos del XIX, y fue un acontecimiento de repercusión mundial, ya que provocó una transformación radical en la estructura social determinada por la tecnología y la introducción de la mecanización en los procesos productivos. 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.

Rolando 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 nos lleva a preguntarnos ¿de qué manera se crean los ambientes necesarios para la transformación del conocimiento? Y ¿Cómo estos conocimientos cambian la realidad?

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.

2. 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 que 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 (1973) señalan que ante el pensamiento positivista o como contra postura 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, y 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-ICOMOS, 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.

Nos parece que es importante agregar a esta definición, 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 ¿Cómo logramos aprehender el espacio humano que define al paisaje del patrimonio de la cultura industrial ferroviaria de manera crítica desde la investigación en las Ciencias Sociales?

Sobre el tema Theodor 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 si 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 (1981) quien asegura que un hecho puede conquistarse contra la ilusión del saber inmediato, 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 sólo como objeto o como mero repositorio de historia tecnológica, nuestra visión alude al estudio antropológico de la apropiación de los espacios y los objetos, porque ellos expresan los estilos de vida actuales.

Este es un planteamiento de investigación, 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 de manera crítica, como parte de un paisaje patrimonial.

Adorno (1998) 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 desde 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?

4. DISCUSIÓN.

MEMORIA COLECTIVA, RESISTENCIA DEL RECUERDO, LA CIUDADANÍA COMO CUSTODIA DE UN PAISAJE PATRIMONIAL EN RIESGO

“El tren se ha detenido en un tiempo dormido y quieto,
es el tiempo de la memoria, de la espera.
Dice mamá que pronto volveremos a esta tierra
donde mi ombligo fue enterrado,
donde canta la chicharra de la mañana
y las flores nunca mueren”
Nadia López G. (2019: p.2).



¿Qué sueñan los trenes cuando sueñan? Se pregunta la poeta zapoteca en su libro Tikuxi kaa. El tren, el texto fue escrito apenas en el año 2019, y nos hace preguntarnos ¿por qué rememora en sus poemas a una locomotora de vapor?, si esta es una obra tecnológica que se encuentra más allá de una vivencia que pudo haber experimentado, por obvias razones, una escritora que no vivió el servicio de trenes de pasajeros, ni la tecnología del vapor.

Así que proponemos una pequeña adecuación a su pregunta, ¿qué sueñan los trenes cuando duermen?, cuando dejan de vibrar por el paso de la locomotora, cuando ven desaparecer poblaciones y se han callado las voces de quienes transitaban sus espacios para dar lugar a nuevas historias, ¿han quedado definitivamente en el olvido?, o ¿siguen siendo parte de nuestra memoria? No nos referimos a aquella que se ha construido a través de la historia o la Patrimonialización institucionalizada, sino a la que alienta la identidad de la vida cotidiana. La importancia del paisaje patrimonial reside precisamente en sus huellas materiales e inmateriales, así el patrimonio resignificado es el elemento que ensambla y unifica 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, este es un tema fundamental, pues por medio de los procesos ciudadanos y de identidad entendemos que el significado de sitios, objetos, historia y costumbres son vitales 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.

LA EXPERIENCIA DEL PAISAJE PATRIMONIAL DEL FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO DESDE LA MIRADA CIUDADANA

Más allá de su uso institucional para la conformación de discursos justificatorios de sistemas políticos y económicos, nos referimos a la apropiación ciudadana 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 realizan las ciencias sociales.

Proponemos entender el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, más allá de un sitio, de un objeto, o de la lectura romántica de un pasado glorioso; 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 FRSNRyA.

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 ferrocarrileros 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 los cronistas.

Hemos constatado que miembros de sus comunidades cercanas siguen con la misma fuerza el recorrido de sus rutas más escondidas a través de la memoria de sus pastores, que tienen dentro de sus recorridos bien identificadas las ubicaciones de sus túneles, tajeas y restos de infraestructura. De la misma manera, a la desaparición de sitios y tendido de vía, sobrevive la memoria puntual de la ruta de ciudadanos, cronistas, ferrocarrileros y de algunos personajes clave que en su niñez recorrieron este ferrocarril como parte de su vida cotidiana.

Actualmente y sobre todo en lo observado en tiempos de pandemia y confinamiento por el COVID 19, el trabajo de los Ferrocarrileros de México, de cronistas, de clubes de corredores y ciudadanos de Puebla, Ecatzingo, Tlalmanalco, Metepec, y otras comunidades cercanas a la ruta del ferrocarril, han compartido de manera cotidiana en las redes sociales aquello que les es importante sobre este paisaje: recorridos *insitu*, anécdotas, fotografías históricas y contemporáneas, planos y objetos, a través de sus publicaciones 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 el 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.

De acuerdo a los primeros resultados de esta investigación en proceso, podemos comentar que hemos llevado a cabo las actividades que definimos en nuestro dispositivo etnogeográfico, en el que la preparación de entrada al terreno se realizó de manera virtual, esto nos permitió generar vínculos de encuentro en el lugar con la ayuda tanto ciudadana como de autoridades de diferentes comunidades.

Para comentar sobre la forma en la que hemos observado como se reactivan los sitios de manera ciudadana, mencionaremos el caso de uno de los espacios de nuestra unidad de Paisaje, Ecatzingo, que resultó de gran importancia. Una comunidad ubicada dentro de la ruta del tramo conocido como la sección México, en el que se encuentran, haciendas,



molinos, terraplenes, tendidos de vías, objetos y fotografías; pero sobre todo, memorias, anécdotas y nuevas formas de revaloración de este paisaje patrimonial.

Iniciamos socializando la propuesta de denominar el paisaje patrimonial como un espacio comunitario contemporáneo de vocación histórico ferroviaria y por lo tanto patrimonial, en este sentido, nos encontramos con el hecho de que grupos ciudadanos de la comunidad tenían cierto tiempo luchando por salvaguardar sus puentes, estaciones y sitios pero, no lograban hacerlo porque las denominaciones institucionales que refieren a estos acervos, como el de Vía Verde -que es un concepto de reúso de tendidos de vía que se convierten en senderos peatonales para paseos no motorizado-, no funcionaban en su caso, pues la vía estaba fraccionada por diferentes usos de suelo y ocupaciones que impiden su denominación y resguardo bajo este concepto.

Tal socialización se realiza desde plataformas virtuales 2.0 y también de forma presencial, en este sentido observamos que el modelo virtual tiene mayor alcance pues se comparte de manera asincrónica en páginas de uso libre como Facebook en grupos que utiliza la comunidad, algunos ejemplos son páginas de Ayuntamientos o de difusión local, en las que se pretende compartir la posibilidad de observar el patrimonio como parte del entorno territorial, observando los restos de infraestructura ferroviaria (puentes, tajeas, estaciones), el espacio natural y las actividades que se realizan en ellos, sobre todo, ligadas al Volcán Popocatepetl como la recolección de hongos silvestres para venta en mercados o consumo doméstico, la recolección de ocote para uso y venta y la práctica de senderismo y carreras que son actividades importantes sobre todo en las generaciones de edad media y población de mujeres y hombres jóvenes, pero sobre todo apunta a la reflexión sobre su lugar dentro de este paisaje, el de sus recuerdos, de aquello que los liga a este paisaje y la forma en la que deciden cómo vivirlo en el presente, para con ello definir el lugar que tendrá su paisaje patrimonial en el futuro.

De esta manera la Etnogeografía 2.0 ha permitido que la socialización del concepto Paisaje Patrimonial forme parte del lenguaje común de los diferentes grupos ciudadanos e incluso de autoridades locales que a partir del mismo, han encontrado la manera de trabajar desde sus entornos de forma comunitaria, dando como resultado la apropiación ciudadana de estos espacios de manera cooperativa. En el caso que comentamos de Ecatzingo puede darse seguimiento a lo logrado a través de la página de Facebook *Puentes Porfirianos* (Reyes, 2022).



Figura 8. ACTIVIDADES DE USO Y GESTIÓN CIUDADANA EN EL PAISAJE PATRIMONIAL DEL FC-SRyA



Fuente: Reyes,2022.

5. HALLAZGOS

“Cuando encontré la inmensidad de los túneles y las huellas de la vía,
me enamore, desde ahí me subí a este tren
y jamás pienso bajarme”
(José Luis Reyes, comunicación personal, enero 2022).

Uno de los grandes resultados entre la vinculación del trabajo de campo y la acción comunitaria es la gran cantidad de actividades que se realizan para la valoración y resignificación de actividades comunitarias en Ecatzingo, como ejemplo de esto podemos comentar la labor de la asociación civil Puentes porfirianos (Reyes, 2022) con actividades como el recorrido comunitario de la ruta, la revaloración ciudadana de los túneles, la creación del parque ecoturístico de Tlanamacoyan donde reciben a gente de la comunidad y a turistas para hablar sobre las leyendas del ferrocarril y de cada uno de sus túneles y puentes, realizan carreras a través de los puentes con ayuda de las organizaciones ciudadanas de atletismo de



la comunidad y se vinculan con organizaciones ejidales para realizar actividades como limpieza de la ruta en faenas comunitarias, es sobresaliente también el registro de los Puentes del FC-SRyA en el tramo de su comunidad ante Sitios y Monumentos (INAH, 2022) para su registro dentro del catálogo de Sitios y Monumentos.

Figura 9. PROFESOR JOSÉ LUIS REYES EN TÚNEL DE LA RUTA DEL FC-SRyA



Fuente: Cortesía del Ingeniero Carlos Borja Vázquez

Todo lo mencionado puede encontrarse gracias a la socialización cada vez más activa de los ciudadanos y organizaciones mencionadas: Los Ferroaficionados de México División



Puebla, Puentes Porfirianos y del canal Éxodo Live 021, Puentes Porfirianos, Ferrocarril San Rafael y Atlixco el tramo perdido, entre otros.

Demostrando que la identidad se expresa también en los espacios digitales; el ciudadano lucha por existir ahí, por explicar quién es, y esto además permite resignificar estos patrimonios pues al darles un lugar en el ahora, ya que hemos observado que si esto se conoce entonces se valora y las propias comunidades asumen su cuidado, difusión y protección, porque esto asegura un espacio también para ellos en el futuro, y con ello se convierten, en parte fundamental de este paisaje patrimonial.

Figura 10. SOCIALIZACIÓN DE FERROAFICIONADOS A UNO DE LOS TRAMOS DEL PAISAJE PATRIMONIAL DEL FC-SRyA EN REDES SOCIALES



Fuente: Metrocamell,2020.

Es también importante mencionar que algunos Ayuntamientos como el de Ecatzingo, han puesto en marchas, iniciativas para recordar y conservar su relación material y simbólica con este Ferrocarril. Y por supuesto 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.

La investigación que realizamos toma en cuenta la investigación en campo con grupos focales que implican el recorrido físico y de memoria colectiva de las tres secciones de la ruta, los



resultados tangibles después de nuestra participación tanto en los terrenos físicos como virtuales, se encuentra en proceso, sin embargo los resultados actuales, permiten demostrar que el abordaje híbrido y horizontal nos permiten investigar e identificar el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria, pero, sobre todo, observamos que se genera un proceso autosustentable de acciones sobre la resignificación de los espacios, su uso ciudadano, brindando un lugar en el presente de estos acervos históricos y con ello posibilidades de vida futura, apuntando en la importancia de nuestras investigaciones y del impacto positivo que podemos causar en las comunidades en las que realizamos nuestras actividades de investigación.

En nuestro caso la gestión de entrada al terreno inicio con los Ferroaficionados de México División Puebla quienes revaloran, resignifican y socializan el paisaje patrimonial de esta ruta desde múltiples actividades como excursiones, investigaciones ciudadanas, georreferencia de huellas naturales y materiales del ferrocarril y una lucha cotidiana por socializarlo y valorarlo como parte fundamental de la historia de México, siendo esto parte importante de lo que los identifica culturalmente, es claro además que no puede entenderse la memoria ferroviaria del país sin entender su labor en este tema.

En el tramo del Ferrocarril Forestal hemos trabajado con investigadores y cronistas de Ecatzingo y Tetela del Volcán quienes son ciudadanos que recorrían la ruta siendo niños desde la búsqueda de hongos silvestres comestibles para investigarlo años después desde la investigación de campo y documental, existe en estos grupos un alto sentido de valor por este paisaje y a partir de el trabajo recíproco sobre el mismo han ocurrido cosas tan importantes como la vinculación de grupos ejidales para limpiar la ruta en jornadas de faenas comunitarias en búsqueda del uso y disfrute de esto recorridos, así como la socialización constante de lo encontrado en eventos realizados dentro de cada comunidad.

Por último mencionaremos el caso de Ecatzingo, sobre todo, el de la asociación civil Puentes Porfirianos que a través del trabajo realizado se constituyó como un grupo que logró vincular a gran parte de las comunidades y asociaciones interesadas en la revaloración y resignificación de este paisaje, logrando el registro de puentes y túneles ante Sitios y monumentos e iniciando gestiones comunitarias que vinculan la gran tradición de corredores que existe en la zona vinculándolos al recorrido de esta ruta para lograr carreras, trails y eventos de caminatas que siguen la ruta de los terraplenes y el paso de los túneles que, al ver reactivado su uso social, dejaron de ser zonas de peligro para convertirse en lugares de encuentro y vida comunitaria.

El proceso de revaloración y resignificación demuestra la importancia de una auténtica investigación puesta al servicio de la sociedad.



6. 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 muy 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, desde su espacio local, nacional y global de forma física pero también simbólica.

El paisaje patrimonial del ferrocarril San Rafael y Atlixco es así 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.

BIBLIOGRAFÍA

- Adorno, T. W. (1975). *Epistemología y Ciencias Sociales*. Frónesis Cátedra, Ed.; 1a ed.
- Adorno, T. W. (1998). *Educación para la emancipación. Becker (1959-1969)* (Gerd Kadelbach). Ediciones Morata.
<https://socioeducacion.files.wordpress.com/2011/05/adorno-theodor-educacion-para-la-emancipacion.pdf>
- Bautista, Q., López, A., Lozano, A., & Meneses Jorge. (2004). La estación del antiguo ferrocarril interoceánico en Puebla. *Arqueológica En Tres Antiguas Estaciones Ferroviarias de La Ciudad de Puebla*, 13–24. Editorial BUAP.
- Bourdieu, P. (1981). *El oficio del sociólogo: presupuestos epistemológicos*. (5a ed.). Siglo XXI Editores.
<https://proxydgb.buap.mx/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat00046a&AN=buap.b1399982&lang=es&site=eds-live>
- BUAP ICSyH. (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. Historia, paisaje y gestión en Metepec, Puebla, México*. 484. Ediciones EyC-BUAP-ADABI.



- 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>
- D´estrabau, G. (1988). *Historia de las comunicaciones y los transportes en México. El Ferrocarril*. (1st ed., Vol. 1). Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- De Tezanos, A. (1998). *UNA ETNOGRAFIA DE LA ETNOGRAFIA Aproximaciones metodológicas para la enseñanza del enfoque cualitativo interpretativo para la investigación social* (1a ed.). Antropos. http://dharmachile.org/wp-content/uploads/2020/06/Una_etnografia_de_la_etnografia._Aproxim.pdf
- Del Pozo, B. (2020). Industrial heritage in the context of the Sustainable Development Goals (SDGs) and territorial resilience: From theory to practice. En *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* (Vol. 40, Issue 2, pp. 323–344). Universidad Complutense Madrid. <https://doi.org/10.5209/AGUC.72977>
- Delgado, M. (2017). *Conferencia de Manuel Delgado sobre memoria colectiva y memoria histórica en Maurice Halbwachs*. - YouTube. Delgado, Manuel. <https://www.youtube.com/watch?v=IU3z8uCFM8g>
- Editorial Etecé. (2021, November 22). *Web 2.0 - Concepto y herramientas*. Conceptos Web 2.0. <https://concepto.de/web-2-0/>
- Fábregas, A. (2012). De La Teoría de la Aculturación a la Teoría de la Interculturalidad Educación y Asimilación: El Caso Mexicano. En *Intercultural Communication Studies XXI*. Editorial ICARIA.
- Fernández, F. (2006). Geografía Cultural. En A. Lindon Villoria, UAM Iztapalapa, & Anthropos Editorial (Eds.), *Tratado de Geografía Humana* (Primera, Vol. 1, pp. 220–253). http://www.igeograf.unam.mx/sigg/cultural/vista/archivos/publicacion/Geografia_cultural_tratado_geo_humana.pdf
- FNM. (1994). *Índice de estaciones 1994* [Folleto]. FF.CC NAC. DE MEX.
- García, R. (2006). Epistemología y teoría del conocimiento. *Salud Colectiva*, 2(2), 113–122.



- Giménez, G. (2019). Territorio, cultura e identidades. *Estudios Sobre La Cultura y Las Identidades Sociales*, V, 115–148. <https://doi.org/10.2307/j.ctvdmwzr4.9>
- Gómez, E. (2007). Tema 2. El concepto cultura. En *Universidad de Cantabria* (Issue open course ware, pp. 1–16). UC. https://ocw.unican.es/pluginfile.php/2206/mod_resource/content/1/Tema2-antropologia.pdf
- González, I. (2014). *Las ruinas de la memoria* (Siglo XXI Editores México, Ed.). <https://es.scribd.com/book/370352829/Las-ruinas-de-la-memoria-Ideas-y-conceptos-para-una-im-posible-teoria-del-patrimonio-cultural>
- Halbwachs, M. (2004). *LA MEMORIA COLECTIVA*. Editorial Prensas Universitarias de Zaragoza.
- Horkheimer, M., Castellana, V., Murena, H. A., & Vogelmann, D. J. (1973). *Crítica de la razón instrumental* (Vol. 1). http://www.archivochile.cl/Ideas_Autores/horkheimerm/esc_frank_horkhe0003.pdf
- INAH. (2022). *Sitios y Monumentos INAH*. Catálogo Registro Sitios y Monumentos. <https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consultaPublica#contadores>
- Lara, F. M. (2007). Tratado de Geografía Humana. En UAM ANTHROPOS (Ed.), *J Resea de Tratado de Geografa Humana de Daniel Hiernaux y Alicia Lindn Revista de Geografa Norte Grande: Vols. 37 SRC-B* (1a ed.).
- López, N. (2019). *López Tikuxi Kaa-El Tren*. Almadia, Ed.; 1a ed.
- Nieves, A. (2006). Elementos: Ciencia y cultura Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. *REDALYC Elementos: Ciencia y Cultura*, 13(063). <https://www.redalyc.org/pdf/294/29406306.pdf>
- Paredes, J. P. (2013). El Presente Potencial y la Conciencia Histórica. Proyecto la memoria de Hugo Zemelman. *Revista Polis*, 36(2013), 2–14.
- Restrepo, E. (2016). Etnografía: alcances, técnicas y éticas. En *Nómadas* (Issue N. 26). <http://www.ram-wan.net/restrepo/documentos/libro-etnografia.pdf>
- Reyes, J. L. (2022). *Puentes Porfirianos Ecatzingo | Facebook*. Puentes Porfirianos. <https://www.facebook.com/profile.php?id=100068639000240>
- Rousseau, J. (2000). *EMILIO O LA EDUCACION* (R. Viñas, Ed.). www.elaleph.com



- Stephan, Hoferer., Schneider, H., Del Río, M. E., & Gómez, J. R. (2019). El antiguo Ferrocarril de San Rafael y Atlixco S.A. Historia y restos materiales en el Estado de Puebla. En EUMED-UACH-CMCPI (Ed.), *El Patrimonio de la Industria Mexicana y la Arqueología Industrial* (1a ed., Vol. 1, pp. 179–198). eumed. <https://www.eumed.net/libros/1816/1816.pdf>
- Sztulwark, S., & Juncal, S. (2011). Míguez, P. *Conocimiento y Valorización En El Capitalismo Industrial* *Revista de Historia de La Industria Los Servicios y Las Empresas En América Latina* 9, 0–1.
- UNESCO-ICOMOS. (2003). Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. *Asamblea Nacional Del TICCIH*, 1,2. <http://www.international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>