

opción

Revista de Antropología, Ciencias de la Comunicación y de la Información, Filosofía,
Linguística y Semiótica, Problemas del Desarrollo, la Ciencia y la Tecnología

Año 38, 2022, Especial N°

30

Revista de Ciencias Humanas y Sociales

ISSN 1012-1587/ ISSN e: 2477-9385

Depósito Legal pp 198402ZU45



Universidad del Zulia
Facultad Experimental de Ciencias
Departamento de Ciencias Humanas
Maracaibo - Venezuela

opclón

Revista de Ciencias Humanas y Sociales

© 2022. Universidad del Zulia

ISSN 1012-1587/ ISSNe: 2477-9385

Depósito legal pp. 198402ZU45

Portada: S/T. De la serie “RETORNO”

*La obra que se publica es un fragmento del original, y se le ha dado un giro de 180° por motivos editoriales. Su original va en horizontal

Artista: Rodrigo Pirela

Medidas: 40 x 70 cm

Técnica: Mixta sobre tela

Año: 2009

Ruta cultural del Ferrocarril San Rafael y Atlixco; denominación de paisaje patrimonial

María Teresa Ventura Rodríguez

Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades

“Alfonso Vélez Pliego”, México

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1514-5451>

mtere_ventura@yahoo.com.mx

Lizbeth Celaya Vargas

Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades

“Alfonso Vélez Pliego”, México

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

lizbeth.celayavargas@viep.com.mx

Resumen

La investigación aborda al patrimonio cultural ferroviario hallado fuera de resguardo institucional por sus condiciones de extensión, que constituyen rutas culturales ferroviarias con las condiciones necesarias desde su instancia material y memoria colectiva, para su denominación como paisajes patrimoniales. La ruta cultural ferroviaria refiere a su mirada socioterritorial, su denominación se fundamenta como elemento cultural vigente en la construcción de ciudadanías. Problematicamos desde la teoría crítica para la investigación del Ferrocarril San Rafael y Atlixco (1898-1930), desde la mirada compleja del espacio que implica el entorno, el patrimonio material y su evocación, desde la memoria colectiva contemporánea.

Palabras clave: paisaje patrimonial; ruta cultural ferroviaria; memoria colectiva; Ferrocarril San Rafael y Atlixco.

Cultural Route of the San Rafael and Atlixco Railway;
heritage landscape designation

Abstract

The research addresses the railway cultural heritage found outside institutional protection due to its extension conditions, that constitute railway cultural routes with the necessary conditions from its material instance and collective memory, for its denomination as

heritage landscapes. The railway cultural route refers to its socio-territorial perspective, its name is based on a current cultural element in the construction of citizenship. We problematize from the critical theory for the investigation of the San Rafael and Atlixco Railway (1898-1930), from the complex look of the space that implies the environment, the material heritage, and its evocation, from the contemporary collective memory.

Keywords: heritage landscape; railway cultural route; collective memory; San Rafael and Atlixco Railway.

1. INTRODUCCIÓN

Concebido como el Ferrocarril que vincularía las empresas de la Compañía Industrial de Atlixco (CIASA 1899-1930) con la Ciudad de México; el Ferrocarril San Rafael y Atlixco irrumpió en el territorio y la cultura transformando todo a su paso, convirtiéndose en un fenómeno que organizó y fragmentó los territorios de acuerdo con las necesidades del capital para su reproducción, esto unido a la realidad geográfica, las innovaciones y la tecnológica de la época.

Consideramos en este estudio, que la presencia de esta compañía ferroviaria en el territorio significó el triunfo del tiempo al acortar las distancias, dinamizó las materias primas, influyó en las ideas de modernización y flujo de capitales, suscitando un conjunto de transformaciones sociales. 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 sobrevivió en la cultura y la memoria colectiva.

Nos referimos a una ruta cultural ferroviaria, porque este concepto hace referencia a su mirada socioterritorial, es decir, a su asentamiento desde el tendido de vía, sitios, infraestructura, artefactos, acervos gráficos (como se muestra en la imagen 1), y también alude a toda huella que ha dejado a su paso. Vista así, se enfoca en su presencia contemporánea en la memoria colectiva y ferroviaria como elemento vigente en la construcción de ciudadanías, y como testimonio de la industrialización en México.



Imagen 1. Descarga de madera de un vagón con numeral S.R.& A por sus siglas San Rafael y Atlixco. Fuente: INAH-Mediateca (1927). Hombres descargan materia prima de vagón de ferrocarril [Fotografía en línea].

Recuperado de:

https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A429020

Planteamos cómo este acervo se ubica en una ruta ferroviaria ahora abandonada, aunque no olvidada, dado que es una de las más valoradas, tanto por ferro-aficionados como por cronistas y algunos Ayuntamientos cercanos a dicha ruta, quienes han puesto en marcha iniciativas para rememorar y conservar su relación con este ferrocarril, el cual constituye un patrimonio de la cultura industrial. Nuestro estudio es un ejemplo claro de cómo investigar y revalorar este tipo de acervos históricos patrimoniales que, de no ser resignificados, corren el riesgo de ser olvidados y destruidos.

Estudiarlos desde su instancia material y también desde la memoria, demuestran que son un testimonio invaluable, de la industrialización en México y de su impacto en la cultura y la vida cotidiana.

2. EL PAISAJE PATRIMONIAL COMO ESTRATEGIA DE ESTUDIO DE UNA RUTA CULTURAL FERROVIARIA

En el centro de la República Mexicana, partiendo de la ciudad de Atlixco, Puebla, hacia la ciudad de México (recorriendo la región sur de las faldas del Volcán Popocatepetl tal como se muestra en la imagen 2), se encuentran los restos de un Ferrocarril que funcionó desde 1899 hasta 1940 aproximadamente, una extensión que abarca diferentes lugares del Estado de Puebla, el Estado de México y la Ciudad de México, que es la capital del país.

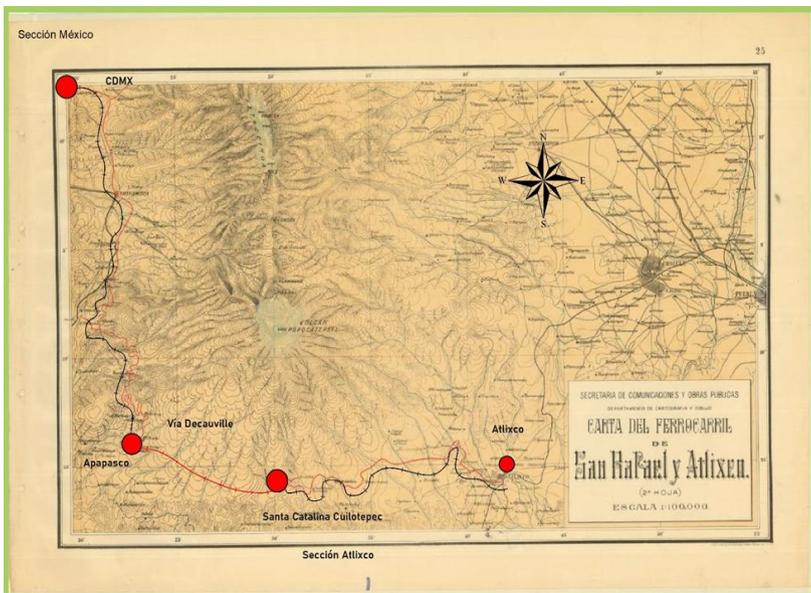


Imagen 2. Carta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Fuente: INAH-MEDIATECA. (1910). Carta del Ferrocarril San Rafael y Atlixco [Fotografía en línea con anotaciones de la ruta propias]. Recuperado de: Carta del Ferrocarril de San Rafael y Atlixco | Mediateca INAH

Su presencia en el territorio, trajo consigo innumerables cambios laborales, políticos, económicos, y demográficos, pues algunas de las poblaciones que hoy podemos observar en su ruta, surgieron o se poblaron gracias al paso y la vida económica del este histórico Tren y sus diferentes sitios e infraestructura, después condiciones económicas

desfavorables a nivel nacional e internacional, así como los movimientos armados de la Revolución Mexicana, terminaron con la vida activa de gran parte de la ruta que recorría, iniciando con ello en su paulatina desaparición.

Es claro que el mundo de los ferrocarriles es inmenso y sumamente complejo, y es así como observamos su presencia, pues la forma en que se recreó en cada sociedad fue diferente según el lugar y tiempo. Convirtiéndose en un fenómeno que organizó y fragmentó los territorios de acuerdo con las necesidades del capital para su reproducción, esto unido a la realidad geográfica, las innovaciones y las limitaciones tecnológicas de la época.

Es por ello que consideramos, que a su paso la vida que lo instrumentó fue completamente diferente de una región a otra, nos referimos a que las características geográficas, culturales e históricas de cada línea ferroviaria, nos permiten asegurar que, cada Ferrocarril se asimiló y se cubrió de elementos característicos, tan diversos como la cultura misma.

Pensemos por ejemplo en una empresa Ferroviaria que ejerció acciones de movilidad en la zona sur de México, en donde la cultura y la geografía desarrollan vidas muy distintas a las de una, que recorrió el norte del país; la cultura da tintes diferentes a cada una de ellas, por ejemplo, en la zona norte del Estado de Veracruz, el transporte relacionado con las actividades ganaderas lo ligaban al transporte de toros, hoy en día, existen todavía fiestas que rememoran su llegada y su desembarco, en otros estados de la república mexicana como Yucatán, el tren trabajaba, entre otras cosas, para el transporte de la industria del henequén, y la cultura definitivamente vestía de distintas formas el transporte tanto de carga, como de pasajeros.

En nuestro caso, el FCSNRYA, tenía como lugar de paso las rutas de vía más cercanas a uno de los volcanes más grandes y emblemáticos del país; el Volcán Popocatepetl, la región sur de sus faldas está conformado por inmensos bosques que eran explotados para una de las principales compañías a las que proveía de materia prima, La Compañía Papelera San Rafael. En el mismo tema del entorno geográfico, el paso de ríos y afluentes de agua, daban vida a ríos que eran propicios para el asentamiento de enclaves industriales muy importantes que llegaron al lugar, transformando el entorno con la tecnología necesaria para la producción de luz y la instalación de los primeros alumbrados públicos en

el centro del país, también existían en su ruta, importantes sembradíos de maguey y con ello una muy importante producción de pulque, lo que daba un tinte peculiar a estos trenes mixtos, que movilizaban vagones de carga y también de pasajeros.



Imagen 3. Puede observarse en el logo de la Compañía: El Ferrocarril ligado a los volcanes emblemáticos del centro de país. Fuente: INAH-MEDIATECA (1941). Credencial de pase del Sr. Antonio Salcedo, "Ferrocarriles San Rafael & Atlixco S.C.L." [Fotografía en línea]. Fuente: Credencial de pase del Sr. Antonio Salcedo, "Ferrocarriles San Rafael & Atlixco S.C.L." | Mediateca INAH.

Debido a esto proponemos que algunas líneas históricas del ferrocarril pueden ser definidas como Rutas Culturales Ferroviarias, las cuales constituyen verdaderos paisajes patrimoniales. Esto implica la observación de un espacio patrimonial que no solo incluye sitios, construcciones, objetos o infraestructura ferroviaria, sino al entorno natural en el que se asentaron y a la evocación cultural que dieron vida, y que actualmente dan un especial enfoque, a la identidad de cada una de sus poblaciones.

Es por ello que el enfoque socioterritorial para su estudio resulta fundamental, de manera sintética, podemos aclarar que esta perspectiva apunta a la mirada compleja, multidisciplinaria y/o transdisciplinaria sobre el estudio del territorio y de la sociedad, visto, sobre todo, como un fenómeno complejo que analiza el espacio a partir de la simbiosis entre la naturaleza y la sociedad, tomando en cuenta sus asimetrías, así como sus diferentes fenómenos y contradicciones (BUAP ICSyH, 2016).

La denominación de paisaje resulta de particular interés para esta investigación, no solo como perspectiva de estudio, para entenderlo debemos definir el concepto de paisaje patrimonial, para lo cual es necesario primero aclarar, que existen diferentes niveles y formas de definir al paisaje, desde nuestro trabajo, aludimos a la relación; espacio, patrimonio y sociedad, en una relación que da la misma importancia al entorno natural, a los elementos patrimoniales tangibles y a su evocación intangible contemporánea.

El paisaje patrimonial es definido por Armando Navarrete y Mariano Castellanos (Navarrete et al., 2020) como la conformación de una serie de elementos concebidos por el ser humano y su relación con el entorno dentro de un proceso histórico y espacial, su importancia reside, entre otras cosas, en que coadyuva en la construcción de ciudadanías, generan interpretaciones del pasado, presente y futuro y están compuestos por redes de relaciones económicas, políticas, sociales, ecológicas y ambientales.

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

Y es a partir de esta evocación cultural en el ejercicio cotidiano de la identidad, que resulta importante su investigación, ya que coadyuva en los procesos no solo de ejercicio ciudadano de la cultura, también genera espacios de oportunidad para el uso y apropiación de estos paisajes patrimoniales ligados a su conservación ciudadana. Es por ello que referimos al estudio contemporáneo del paisaje de una ruta ferroviaria histórica que se encuentra en desuso, pero, que constituye parte fundamental de la identidad de quienes se consideran cercanos.

2.1. LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL SAN RAFAEL Y ATLIXCO

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

Para entender el nacimiento de la Compañía del Ferrocarril San Rafael y Atlixco [en adelante FCSNRyA por sus siglas], es necesario ubicarnos en el México gobernado por Porfirio Díaz -periodo presidencial 1876-1911-, nos encontramos en un momento en el que los conceptos de modernización e industrialización son fundamentales y también paradójicos ante un país lleno de contradicciones que buscaban ser solventadas, de ahí que la necesidad de “modernizar” el país era una prioridad, esto implicó toda una serie de políticas y movimientos de capitales que permitieron el nacimiento de esta empresa ferroviaria.

Como parte de estos eventos, en el Centro de la República Mexicana se fundó la Compañía Industrial de Atlixco S.A. [en adelante CIASA por sus siglas], el historiador Mariano Castellanos (CASTELLANOS, 2018) escribe que fue constituida en 1899 por un grupo de empresarios extranjeros y nacionales que residían en la ciudad de México y que tenían inversiones en otras empresas, en este caso, aclara; el español Luis Barroso Arias artífice y representante de la CIASA, se asoció con otros paisanos y algunos franceses para construir una fábrica de telas de algodón, en la hasta entonces conocida Hacienda de San Diego Metepec, en Atlixco Puebla, ahí se instala La fábrica de hilados, tejidos y acabados de algodón Metepec, que se convirtió en una de las más importantes de la región centro del país.



Imagen 4. Caserío obrero de la Fábrica de hilados, tejidos y acabados de algodón Metepec. Fuente: INAH- MEDIATECA (1910). Avenida de la Compañía, Fábrica de Metepec. [Fotografía en línea]. Recuperado de: Avenida de la Compañía, Fábrica de Metepec. Mediateca INAH

Es necesario aclarar, que la CIASA no solo representaba esta fábrica, pues los miembros que la conformaban tenían acciones en muchas otras empresas de gran importancia y que se encontraban dentro de la región, el centro y el Valle de México contaba con diversos enclaves industriales de gran importancia, uno de ellos era La Compañía Papelera San Rafael que se encontraba en el Estado de México.

Jorge Ramón Gómez y Ramón Rivera (GÓMEZ et al., 2018), escriben sobre la existencia de este Ferrocarril, aclarando que este transporte era el mejor medio para mover una gran cantidad de materiales, además buscaba comunicar el Valle de México y la boscosa región de los volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl con la Compañía textilera y la Papelera ya mencionadas, formando así, parte de un proyecto industrial, agrícola, pero además, proponía una ruta mucho más corta desde Puebla a la Ciudad de México, que la que existía hasta entonces, siendo esto realmente innovador a nivel tecnológico y económico.

2.2. DE LA VIDA INDUSTRIAL AL PAISAJE PATRIMONIAL

No profundizaremos en esta investigación 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 y resistencia 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 leemos en estos recuerdos dentro de la cultura, los procesos de industrialización del país?, ¿cómo asumir su estudio desde las ciencias sociales?

De manera institucional el patrimonio industrial y ferroviario ha sido definido 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 (ICOMOS, 2003) como el conjunto de restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Y continúa definiendo que, 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 esta definición si bien es amplia y nos permite delimitar los bienes a identificar dentro del paisaje patrimonial desde la descripción material y tecnológica 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 una mera examinación técnico científica o puramente objetual?, ¿cómo logramos aprehender el espacio humano que define al paisaje del patrimonio industrial y ferroviario desde la Investigación en las Ciencias Sociales de manera crítica?

Para tal efecto acudiremos a Theodor Adorno (ADORNO et al., 2003), quien 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, nuestra intención plantea una ruta para ir más allá de la observación física y general, para lograr una propuesta de aprehensión del fenómeno de manera profunda.

Recurramos para justificar tal intención 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 de estudio 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, proponemos aludir también 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 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.

ADORNO (2003) confirma que la construcción de un 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 un espacio que ha visto desaparecer la vida activa de la maquinaria, infraestructura y del hombre que la ocupaba, 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, asume al patrimonio de la cultura industrial ferroviaria mediante una lógica del descubrimiento y no de la

comprobación, en la que abandonamos la sola apariencia física de un objeto para llegar a su significado simbólico que le es inherente.

Desde esta perspectiva buscamos descubrir ¿cuáles son las paradojas, los valores y los contravalores que se observan en este paisaje patrimonial?, ¿cuál es su 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?



Imagen 5. La comunidad de Ecatzingo en el Estado de México rememora su pasado industrial; memorias, imágenes, relatos y remembranzas que definen su identidad, aluden a los puentes y tagueas que cruzaba este Ferrocarril y generan imaginarios de este en el entorno que es parte de su territorio y está íntimamente ligado con el volcán Popocatepetl. Fuente: Facebook Cronista Ecatzingo (2021). Cartonería de Ecatzingo. [Captura de pantalla en línea]. Recuperado de: (7) Facebook.

La ruta cultural planteada es determinada por líneas que irrumpen en el territorio que es el propio tendido de vía, esta es su columna vertebral que nos direcciona e indica el espacio natural que lo soporta, y es la misma infraestructura la que ubica el lugar de la memoria a la que

alude por su puesto el recuerdo, aclarando que su alcance simbólico supera al espacio mismo, ya que es su fuente pero no su límite, la experiencia y la construcción histórica y cultural a la que se liga tendrá que ser desentrañada a partir de quienes la llevan “dentro” y le dan sentido al paisaje, aludimos en este espacio del paisaje a la defensa de la memoria, develando al patrimonio desde sus dinámicas locales, nacionales y globales.

Esto nos obliga a ir más allá de un registro o de una recolección exhaustiva de objetos y sitios para lograr la investigación de fenómenos no advertidos por la mirada coloquial. Esta forma de asumir al patrimonio de la cultura industrial ferroviaria significa que el mundo empírico de los acervos puede ser profundizado en un análisis que vincula lo coloquial, lo teórico y lo simbólico.

De la Garza (TOLEDO, 2001) asegura que desde la postura crítica debemos lograr nuevas articulaciones, que además asumen que la realidad se encuentra en constante transformación, esto nos permitirá observar a los bienes propuestos en su momento de creación y en una segunda temporalidad en la que se asume como patrimonio, entendiendo que los sujetos son quienes lo transforman mediante cambios sociales. Esta configuración crítica implica, el entendimiento del patrimonio de la cultura industrial ferroviaria como una red de fenómenos dinámicos sobre el territorio y sobre los bienes del patrimonio de la cultura industrial ferroviaria con múltiples conexiones que refieren a esta resignificación de la que hemos hablado.

Planteamos que lo importante es que la congruencia se defina por la lectura material y simbólica de manera relacionada en la que se pregunte desde lo material hacia el individuo y desde el individuo hacia lo material, hacia la cultura y hacia la naturaleza del espacio de manera interrelacionada. Tomando en cuenta que los seres humanos somos los que le damos sentido a las experiencias y que estas experiencias también se modifican a la luz de nuevos fenómenos, no suponemos con ello una propuesta antropocéntrica, sino de relaciones interconectadas de lo humano, a lo material y lo natural. El paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria se convierte así en un fenómeno rico en información material y de significados importantes para el entendimiento de nuestro mundo, lo que le brinda un lugar en la cultura actual y posibilidades de preservación hacia el futuro.

Partimos de un medio físico donde se dan los asentamientos a partir de la irrupción del Ferrocarril y su infraestructura, esto da cierta morfología que impacta de manera trascendental a todo lo que en el paisaje se incluye, pensemos por ejemplo en el Volcán Popocatepetl y su relación con el FCSNRyA.

A este medio físico debemos añadir el hito histórico, económico y político que representa el Ferrocarril que 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 los ciudadanos se apegan desde la historia y la memoria colectiva aquellos que le son cercanos, desde su espacio local, nacional y global.



Imagen 6. Ferroaficionados de México División Puebla, son ciudadanos organizados en clubes, en los que se resumen descendientes de trabajadores ferrocarrileros, trabajadores en activo, investigadores ciudadanos o aficionados al Ferrocarril, quienes recorren la ruta del FCSNRyA y socializan estas experiencias en las redes y a través de sus reuniones. Fuente: fotografía cortesía del Ferroaficionado Carlos Contreras.

Es por ello que, aquello que mantiene unido a este paisaje es su patrimonio físico, pero sobre todo su evocación simbólica que es capaz de ser soportada por la memoria colectiva, que demuestra la importancia del Ferrocarril en la vida cotidiana, y esto es demostrado en la referencia actual hacia el mismo en el discurso cotidiano y en nuestro caso en las actividades que fomentan su recuerdo y su conservación.

3. INVESTIGACIÓN Y RESIGNIFICACIÓN DEL PASADO INDUSTRIAL DESDE LA MEMORIA COLECTIVA

Memoria e historia nutren al paisaje patrimonial y ambas están unidas al territorio, en este sentido espacio y tiempo son además fundamentales en la construcción de identidades porque tienen impacto en lo local que es transformado por la libre acción del hombre. Este es un tema importante ya que en nuestro caso referimos al estudio contemporáneo de una ruta cultural histórica, manejamos entonces dos momentos importantes; el de la historia y el de la memoria.

El hito histórico en el paisaje patrimonial es fundamental, pues refiere a aquellos elementos que pueden amalgamar el espacio, en nuestro caso, la ruta del ferrocarril, visto desde el tendido de vía, su recorrido, sitios, objetos y dentro de ellos, todas las significaciones culturales que le pertenecen, es decir, aquellos que construyen y delimitan su patrimonio.

En el caso de la memoria colectiva, tendremos que entender que no alude a la división social o convenida del tiempo al que refiere la historia, pero si a las representaciones colectivas del tiempo que surgen de ella, pero que ya no son las mismas porque en la memoria colectiva la consistencia y duración del tiempo de un recuerdo forma parte de las decisiones colectivas, es decir que, cada individuo y grupo decide cómo subsiste y se inmoviliza el tiempo pasado, y así construyen su propia imagen del tiempo, en el que se abarca de un vistazo un conjunto de acontecimientos presentes y pasados, podemos sustentar esto a través de los postulados de Maurice Halbwachs (HALBWACHS, 2004) que asegura que esto parte de la facultad de la memoria de remontarse en el tiempo, y de volver a pasar sin cesar sobre las huellas que ella misma dejó, en el ejercicio de la vida diaria. Se deben agregar tantos subcapítulos se necesiten para la explicación de la metodología del estudio, siempre siguiendo las pautas de estilo mencionadas anteriormente. Se mantiene el interlineado sencillo en todo el documento.



Imagen 7. Los investigadores ciudadanos Elvis y Héctor Martínez, oriundos de Ecatzingo, descubrieron rastros del paso del tendido de vía desde su niñez mientras recolectaban hongos silvestres con su padre muy cerca de su casa, ellos mismos realizaron este video en el que recrean en la parte inferior izquierda, lo que sería la vía Decauville que daba servicio a la Papelera San Rafael, en el centro de la imagen generaron una imagen virtual de la enigmática Locomotora que prestó servicio para el FCSNRyA y que es conocida como la Negra número 5, en la zona que alguna vez recorrió este Ferrocarril, todo esto es de fundamental importancia en el pasado que consideran es parte de su identidad. Fuente: YouTube Ferrocarril San Rafael y Atlxco El tramo olvidado. (2022). Locomotora No. 5. [Video en línea]. Recuperado de: Locomotora No. 5 - YouTube

Es decir que la lectura de los datos históricos va más allá de un mero listado de hechos; los acervos gráficos, desde nuestra perspectiva, constituyen huellas materiales fundamentales en el paisaje patrimonial que investigamos ya que proveen de imaginarios constitutivos de la memoria colectiva y ese es el que fundamenta su importancia en los procesos identitarios. El reflejo metodológico de este postulado teórico apunta al estudio histórico de sus acervos gráficos, pero también a su constitución como parte de su acervo patrimonial y a su lectura desde una etnografía documental que nos permita vincular estos datos con su representación en la memoria ferroviaria.

El presente no se opone al pasado, del mismo modo que se distinguen en la memoria colectiva y en la historia dos periodos históricos vecinos. Sabemos que el pasado ya no existe, pero para la memoria colectiva ambos periodos tienen la misma realidad.

En el caso del FCSNRyA, por la temporalidad de su vida activa (1890-1940 aproximadamente) se aborda lo que Maurice Halbwachs (MAGAÑA, 2020) denomina como la memoria ampliada, que es aquella que une en la memoria colectiva espacios de tiempo a los que se alude por un hito histórico, por el recuerdo del espacio y por la historia, esto no significa que el grupo no hubiera cambiado, porque siempre se adquieren nuevas memorias y se pierden otras, pero tienen un sentido de permanencia y vinculación hacia este momento histórico en el que el Ferrocarril transformó el paisaje y se vinculan a este hecho y a este espacio. Esto nos permite ir más allá de los grandes relatos emancipatorios volcados hacia la promesa de cierto futuro y recuperar lo que ha quedado marcado en la vida cotidiana. Esta mirada crítica es el intento de recuperar la memoria sin construir grandes epopeyas, es más bien indagar, como menciona Gonzáles Varas (González, 2014), entre los pliegues de las memorias locales, comunitarias o personales.

3.1. RECUPERAR LA MEMORIA DESDE EL PATRIMONIO INDUSTRIAL, UNA MIRADA MÁS ALLÁ DE LA PROPIA MATERIA

El paisaje patrimonial entonces remite a su entorno, a su huella material y a su evocación en la memoria colectiva y en la historia. Permítasenos explicar lo dicho proponiendo un bien histórico ferroviario emblemático y de gran impacto en la memoria ferroviaria; una llave telegráfica:



Imagen 8. Llave telegráfica J.H. Bunnell & Co. Fuente: fotografía parte del acervo y cortesía del Almacén de Bienes Muebles Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario- Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Esta pieza ha sido utilizada en todo asentamiento del ferrocarril; taller, estación, oficinas, etc. Desde su instancia material brinda información sobre los dos momentos; el de la memoria que es entendida como el flujo vital, la dialéctica entre recuerdo y olvido, o la energía selectiva y subjetiva de los individuos y sociedades, y el segundo es el de la historia, esta habla de las operaciones intelectuales que pretenden encontrar una explicación científica del pasado.

La pieza contiene ambos aspectos de la información; desde la historia podemos en primer lugar estudiar la propia historia tecnológica de la pieza; los datos de la casa de manufactura, la referencia histórica de la línea y el lugar donde fue rescatada (supone que ahí operaba) y los manuales de uso. Desde la memoria colectiva podremos buscar marcas personales de su operador, si se encuentran anotaciones sobre el uso de la magneta, y la riqueza de las múltiples misivas que se escribían en el lugar, pero también encontramos su vinculación a la historia oral o la memoria de quienes en su tiempo fueron los que manejaron estos bienes, en este caso es de gran importancia la memoria de los ferroaficionados; el conocimiento de la Clave Morse para comunicar los mensajes o recibirlos, las relaciones laborales y sociales de estos trabajadores ferroviarios y su relación con el gran engranaje del servicio del Ferrocarril y relacionado con este objeto hay un dato interesante; la inserción de las mujeres al mundo laboral ferroviario, hablamos de las extrabajadoras telegrafistas ya que esta era una de las actividades en las que podían laborar hasta finales de la vida activa de Ferrocarriles Nacionales de México, todo ello refiere a la vida del trabajo de obreros y oficinistas ferrocarrileros.

Pero además supone la conceptualización evidente y aquella que se instituye de manera sutil, sobre aspectos tan trascendentales como el concepto del tiempo, que a partir de lo que el telégrafo significaba dentro de la empresa ferroviaria, aludía a conceptos de modernización, eficiencia, vinculación y servicio, entre muchos otros que transformaron la mirada cotidiana y el flujo de la vida.

El objeto se convierte así, en documento y testimonio original de cierta narración mediante la cual el individuo y los colectivos se dirigen al pasado para ubicarse en el presente con cierta identidad, construimos así memorias colectivas, mientras los objetos a partir de su significación nos construyen a nosotros y de esta manera el

patrimonio se constituye como parte del paisaje y puede ser utilizado desde una intención humana transformadora.

Es claro entonces que el patrimonio es un espacio de tensiones, de lucha de clases, de economía, de realidad material y de poder que podríamos denominar como un patrimonio instrumental que se define por las lógicas del capital, de la tecnología y de la razón, pero también es espacio de ciudadanía, de vida laboral, del sueño del viaje y de las posibilidades que brindó a quienes desde su vida cotidiana lo reconocen, esto refiere a un patrimonio crítico, aquel que no parte de la discriminación, sino de la idea de un espacio en el que deberíamos de tener un lugar todos.

Este ejemplo nos adentra en el tema de la resignificación que pareciera ser un concepto inherente al paisaje o al patrimonio mismo, pero que debe ser problematizado. Pensemos que los cambios cotidianos a los que nos lleva la modernización son imparables, ante este proceso de cambio constante, nosotros nos enfocamos en la observación de los movimientos socioterritoriales en los que nos cuestionamos de forma constante sobre ¿qué se conserva? y, ¿qué se destruye?, ¿quiénes toman estas decisiones? y, ¿cuál es el impacto de estos cambios en la sociedad y su vida cotidiana?, pero sobre todo ¿qué es lo que perdura y por qué?

Podemos explicar esto desde la vinculación paisaje patrimonial con la memoria colectiva, Halbwachs (HALBWACHS, 2004) aclara que la sociedad ve el pasado, lo construye y lo usa para vivir en el presente, pero no es lo mismo el uso del pasado a nivel institucional que su uso a nivel comunitario o social en la vida cotidiana, en nuestro caso hay que preguntarnos ¿cómo la sociedad ve el pasado, como lo construye y cómo lo utiliza para construir identidades que le permitan ser en el presente?

Maurice HALBWACHS (2004) aborda diferentes caminos para entender esto, uno de ellos es que el recuerdo permanece hasta que el último miembro del grupo vive, pero al mismo tiempo las nuevas generaciones empiezan a trabajar sus nuevos vínculos para generar su propia memoria colectiva, que puede entenderse como el conjunto de conocimientos y prácticas sociales que cada individuo asume para vivir y sobrevivir en la sociedad, es lo que el individuo sabe a través del

conocimiento social para actuar de manera particular en la vida cotidiana.

La transferencia de recuerdos se da desde los marcos sociales, pero también desde los espaciales, esta es la importancia de la conservación del patrimonio, ya que si un recuerdo que es transferido de una generación no es significativo para la nueva generación puede olvidarse, pero si el recuerdo sí es significativo, entonces se resignifica, es decir se incorpora, entonces se hace propio de estas nuevas identidades, por eso se considera un constructo social históricamente construido. Es por ello que un objeto, un espacio, una ruina, un paisaje, puede resignificar y rememorar a la memoria colectiva, aunque esté a punto de perderse.

Para entender este proceso de resignificación debemos entender que las costumbres modernas se basan en capas antiguas que afloran en los espacios y los objetos, los habitantes. La mentalidad y el aspecto de un lugar pueden estar relacionados en el presente y aludir al pasado, en nuestro caso al pasado ferroviario.

En el caso del FCSNRyA, ¿qué significado tiene para nosotros, un evento que no hemos vivido?, para los cronistas, los ciudadanos y ferrocarrileros ligados a este paisaje, ¿cómo hablamos de un tiempo común?, he ahí la importancia del paisaje patrimonial, pues los vestigios dejan rastros de permanencia que vinculan al recuerdo de diferentes tiempos colectivos.

HALBWACHS (2004) asegura que, si sabemos observar, hay una gran cantidad de vestigios que rememoran la memoria colectiva de hoy y de antes, todas son huellas que se dan dentro de los fenómenos de transformación en los paisajes; en sus objetos, sitios, entornos o la literatura del FCSNRyA, todos son un enlace con la memoria colectiva de otras generaciones y en estos se basa más tarde la memoria de las nuevas generaciones si logran estrecharse y generan algún vínculo significativo.

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

como la percepción de nuestros testigos materiales e inmateriales observada en la conformación de identidades contemporáneas.



Recorrido del Ferrocarril San Rafael y Atlixco (Tramo Amecameca - Atlautla)

Imagen 9. Héctor y Elvis Martínez recorren con otros miembros de la comunidad de Ecatzingo, los puentes, tagueas y sitios que aluden al paso del FCSNRyA, para la comunidad resulta de gran importancia su trabajo y su vínculo a este pasado común. Fuente: YouTube Ferrocarril San Rafael y Atlixco El Tramo Perdido. (2021). Recorrido del Ferrocarril San Rafael y Atlixco (Tramo Amecameca – Tlautla). [Video en línea]. Recuperado de: Recorrido del Ferrocarril San Rafael y Atlixco (Tramo Amecameca - Atlautla) - YouTube

3.2. RECUPERANDO EL PAISAJE PATRIMONIAL DEL FCSNRyA DESDE LA MEMORIA COLECTIVA

La denominación de este paisaje patrimonial supone el reconocimiento de la ruta que recorría este Ferrocarril, vinculamos así los métodos de la geografía cultural y de la etnografía. Elena Castella (CASTELLA, 2009) escribe sobre la descripción como primer elemento de conocimiento del paisaje, el transecto para la autora, debe ubicar los factores característicos del territorio, en este caso, los elementos y fenómenos que componen el paisaje patrimonial de una ruta cultural ferroviaria funden lo material y lo inmaterial, ambos identificados desde la

memoria colectiva, experiencia que compartiremos en este artículo, pues da cuenta del proceso de industrialización en México y de la cual quedan huellas en la memoria colectiva contemporánea.



Imagen 10. Elvis Martínez recorre parte de la ruta del FCSNRyA y comenta en su página de Facebook sobre los restos del llamado Arco de Tlantengo en la Alcaldía Tláhuac, un lugar que combina el espacio contemporáneo, el antiguo paso de la vía del Ferrocarril y un Arco que es en realidad el resto de un pórtico de una casa que funcionaba como aduana en el México Colonial. Fuente: Elvis Martínez, página personal Facebook. [Fotografía en línea]. Recuperado de: (1) Lockie Martínez Pérez | Facebook

Es importante aclarar que no planteamos “descubrir” una ruta que es bien conocida por los ferroaficionados, cronistas o investigadores

ciudadanos, sino denominarla un paisaje patrimonial, pues la fuerza del recuerdo que existe para denominar una unidad del paisaje estructurada por el tendido de vía y sus principales sitios, objetos y memoria. 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, en la que son los propios custodios ciudadanos de la ruta quienes la conocen e identifican.

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

La memoria parte del recuerdo, para Maurice Halbwachs (DELGADO, 2017), es un saber o establecimiento común del pasado que no refiere a lo que conocemos como la memoria histórica; la memoria histórica procede de la investigación académica convenida, la memoria colectiva es una historia viva, y puede ser entendida como el conjunto de conocimientos y prácticas sociales que cada individuo asume para vivir y sobrevivir en la sociedad, es lo que el individuo sabe a través del conocimiento social para actuar de manera particular en la vida cotidiana, la memoria colectiva nos permite entonces, el ejercicio diario de nuestra cultura.

En nuestro caso aludimos a un paisaje cultural a partir de la lectura de sus huellas materiales y de su evocación a la memoria colectiva, entendiendo que este legado patrimonial 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 relacionó, y que después de su momento de uso a partir de cambios de las relaciones funcionales del espacio, fue abandonado, para ser resignificado y rememorado actualmente como parte de la cultura.

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 (DE 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. Se estructura la metodología a través de estos subapartados, siempre conservando el estilo y presentación requerido por la Revista.



Imagen 11. Los Ferroaficionados de México División Puebla, socializan las colecciones que resguardan sobre imágenes, recorridos, anécdotas y excursiones del FCSNRyA. Fuente: Facebook Ferroaficionados de México División Puebla. (2021). Recorrido del FCSNRyA. [Video en línea]. Recuperado de: (1) Ferroaficionados División Puebla | Facebook

4. RESULTADOS: LA MEMORIA DEL PAISAJE PATRIMONIAL DEL FCSNRyA COMO LEGADO DE LA INDUSTRIALIZACIÓN EN MÉXICO

Plantear los resultados de una investigación en proceso resultaría infructuoso o un ejercicio que no brindaría claridad a la propuesta que hemos realizado, sin embargo, podemos concluir que, a partir de lo

encontrado en una vasta búsqueda sobre lo que hoy se rememora y recuerda, sobre los espacios que se viven y caminan de manera cotidiana en la ruta del FCSNRyA, podemos concluir, que encontramos huellas importantes que demuestran que es posible la denominación de este paisaje patrimonial como testigo de la industrialización en México, y que son espacios, sitios y memorias de importancia actual para las comunidades que son cercanas geográfica y simbólicamente con este legado. En la construcción de esta propuesta y en espera de los resultados del dispositivo etnográfico que hemos propuesto y que por cuestiones de extensión, no abordamos en este artículo, aun debemos responder ¿cómo se vive el tiempo del FCSNRyA actualmente?, ¿cómo se habitan estos espacios?, ¿cómo se narra desde la identidad ciudadana este pasado?, ¿cómo han seleccionado lo que les es importante?, ¿qué orden sigue para ellos la ruta?, ¿qué orden tiene la propia narrativa de su recuerdo?, pero sobre todo, ¿cómo se representa lo que no está?, y, ¿cómo se vincula con los restos del FCSNRyA? Para dar coherencia y sentido a un paisaje patrimonial, que definitivamente da cuenta del pasado industrial que se vivió en estos sitios, pero, sobre todo, que permea y da un significado particular, a lo que significa hoy ser parte de las comunidades, que son parte, de este pasado común.

5. AGRADECIMIENTOS

Este artículo es parte de la investigación doctora “El paisaje patrimonial de la ruta cultural del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Estudio socioterritorial para la resignificación de un patrimonio en riesgo” del doctorado en estudios socioterritoriales del ICSyH “AVP” de la BUAP.

Agradecemos por su apoyo y trabajo incansable por la resignificación de la ruta de FCSNRyA A:

Ferroaficionados de México. División Puebla.

Héctor Martínez Pérez, Elvis Martínez Pérez.

Profesor José Luis Reyes.

Puentes Porfirianos.

Sinergia Comunitaria. Atlixco.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADORNO, Theodor. (2003). **Epistemología y ciencias sociales**. España Catedra Frónesis Universidad de Valencia Álvarez Cómo Hacer Investigación Cualitativa Fundamentos y Metodología, Buenos Aires Paidós.
- BOURDIEU, Pierre. (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**. In Programa del Doctorado en Estudios Socioterritoriales BUAP (Vol. 1, Issue Antología, pp. 14–161).
- CASTELLA, Elena. (2009). **Metodología para el estudio del paisaje: una aplicación práctica en el término de Cadaqués**. <http://www.tdx.cat/handle/10803/5864>
- CASTELLANOS, Mariano. (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>
- CHAPINGO, U. A. (2018). Ramón Rivera Espinosa y Jorge Ramón Gómez Pérez (Coordinadores). **EL PATRIMONIO INDUSTRIAL Y AGROINDUSTRIAL DE MEXICO**. <https://www.eumed.net/libros/1767/index.html>.
- DE PISÓN, Eduardo. (2007). Paisaje, cultura y territorio. In J. Nogué, F. López, & J. Maderuelo (Eds.), **La construcción social del paisaje** (pp. 331–342). Paisaje y Teoría Biblioteca Nueva. https://www.mendeley.com/catalogue/5d56aafe-cc11-3f49-bdef-e0135db132ef/?utm_source=desktop&utm_medium=1.19.8&utm_campaign=open_catalog&userDocumentId=%7Bb81010db-a05a-4f86-9efb-bd6b3da8ba91%7D
- DELGADO, Manuel. (2017). Conferencia de Manuel Delgado sobre memoria colectiva y memoria histórica en Maurice Halbwachs. - YouTube. Delgado, Manuel. <https://www.youtube.com/watch?v=IU3z8uCFM8g>
- GONZÁLEZ, Ignacio. (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, Maurice. (2004). LA MEMORIA COLECTIVA.

MAGAÑA, Mario. (2020). **Memoria colectiva: una lectura de Maurice Halbwachs desde un historiador colonialista fronterizo.** - YouTube.

<https://www.youtube.com/watch?v=Ki8l-F10dus&t=2122s>

NAVARRETE, Armando., & Castellanos, M. (2020). **Paisajes patrimoniales. Resiliencia, resistencia y metrópoli en América Latina.** In UAM Azcapotzalco (Ed.), Paisajes patrimoniales. Resiliencia, resistencia y metrópoli en América Latina (1a ed.). <https://doi.org/10.24275/uama.5821.7575>

TOLEDO, Enrique. (2001). **De la Garza La epistemología crítica y el concepto de configuración: alternativas a la estructura y función estándar de la teoría.** Obtenido de <http://sgpwe.izt.uam.mx/pages/egt/publicaciones/articulos/configuraciones.pdf>.

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>

BIODATA DE AUTORES

María Teresa Ventura Rodríguez. Doctora en Historia por la Universidad Autónoma de Puebla, Méx. Se ha desempeñado como docente en las licenciaturas de diversas facultades de la BUAP. Actualmente es Profesora-investigadora de Tiempo Completo en el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego” de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (ICS y H, “AVP”-BUAP), y profesora en los posgrados de Historia y de Estudios Territoriales del mismo Instituto. Su línea de investigación es: Historia Regional y Cultural. Entre sus proyectos de investigación están: El rescate de la cultura industrial a las orillas de los ríos Atoyac y San Francisco, y el sindicalismo en el sector textil, azucarero y minero- Fundadora y coordinadora de los seminarios permanentes de Historia, Tecnología y Cultura Industrial e Historia de los Movimientos Sociales.

Lizbeth Celaya Vargas. Antropóloga social, Mtra. en investigación del patrimonio cultural, con especialidad en restauración de bienes muebles históricos. Experiencia en educación por la paz y desarrollo de proyectos colectivos de conservación del patrimonio cultural. Diplomada en salud mental en mujeres y hombres jóvenes (Colegio de México, Universidad Veracruzana y Salud y Género A.C.) Profesora universitaria, diplomada en Práctica Educativa Innovadora con Tecnología Digital Integrada (UNADM). Experiencia en estabilización, conservación de bienes muebles históricos. Experta en patrimonio industrial de la cultura ferroviaria, participó en la restauración del vagón de Polonia del Museo Memoria y Tolerancia, laboró 14 años en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Doctorante en Estudios Socioterritoriales del ICSyH-BUAP “AVP”, área: patrimonio cultural y turismo.



**UNIVERSIDAD
DEL ZULIA**

opción

Revista de Ciencias Humanas y Sociales

Año 38, Especial N° 30 (2022)

Esta revista fue editada en formato digital por el personal de la Oficina de Publicaciones Científicas de la Facultad Experimental de Ciencias, Universidad del Zulia. Maracaibo - Venezuela

www.luz.edu.ve

www.serbi.luz.edu.ve

produccioncientifica.luz.edu.ve