



Detalles sobre la publicación, incluyendo instrucciones para autores e información para los usuarios en: <http://espacialidades.cua.uam.mx>

Irma Arely Cárdenas Pérez, Universidad Veracruzana
José Antonio Cervantes Díaz, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social

Los residuos de la modernidad: una mirada a la situación actual de las estaciones ferroviarias y su entorno en Veracruz
pp. 16 - 36

Fecha de publicación en línea: junio 2023
DOI: [10.24275/uam/cua/dcsh/esp/2023v13n1/Cardenas](https://doi.org/10.24275/uam/cua/dcsh/esp/2023v13n1/Cardenas)

© Irma Arely Cárdenas Pérez y José Antonio Cervantes Díaz, 2023. Publicado en *Espacialidades*. Todos los derechos reservados. Permisos y comentarios, por favor escribir al correo electrónico: revista.espacialidades@cua.uam.mx

ESPACIALIDADES. Volumen 13, Núm. 01, enero-junio de 2023, es una publicación semestral de la Universidad Autónoma Metropolitana, a través de la Unidad Cuajimalpa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Ciencias Sociales. [Prolongación Canal de Miramontes No. 3855, Col. Ex Hacienda de San Juan de Dios, Tlalpan, C.P. 14387](#) y [Av. Vasco de Quiroga No. 4871, Col. Lomas de Santa Fe, Cuajimalpa, C.P. 05300, Ciudad de México, México](#) teléfono 525558146500 ext. 3754. Página electrónica de la revista: [http://](http://espacialidades.cua.uam.mx)

espacialidades.cua.uam.mx. Dirección electrónica: revista.espacialidades@cua.uam.mx. Editora Responsable: Dra. Fernanda Vázquez Vela. Certificado de Reserva de Derechos al Uso Exclusivo del Título número 04-2023-021013134600-102, ISSN: 2007-560X, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número: María Fernanda Flores Torres (Dendrita Publicidad S. A. de C. V.), [Temístocles núm. 79, int. 3, Colonia Polanco IV Sección, Alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11550, Ciudad de México](#); Fecha de última modificación: juniodel 2023. Tamaño de archivo 1.25 MB.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad Autónoma Metropolitana.

Directorio

RECTOR GENERAL: Dr. José Antonio De los Reyes Heredia
SECRETARIA GENERAL: Dra. Norma Rondero López

Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa

RECTOR: Mtro. Octavio Mercado González
SECRETARIO DE UNIDAD: Dr. Gerardo Francisco Kloss Fernández del Castillo

División de Ciencias Sociales y Humanidades

DIRECTOR: Dr. Gabriel Pérez Pérez
JEFE DE DEPARTAMENTO: Dr. Rafael Calderón Contreras

Revista Espacialidades

DIRECTORA: Dra. Fernanda Vázquez Vela
ENCARGADA DE LA EDICIÓN: Lic. Gabriela Eugenia Lara Torres
ASISTENTE EDITORIAL: Mtra. Evelyn Guadalupe Cazares Jiménez
ADMINISTRACIÓN DEL SITIO WEB: Ing. Alan Erick Salgado Vázquez
EDICIÓN TEXTUAL Y CORRECCIÓN DE ESTILO: Lic. Gabriela Eugenia Lara Torres
FOTOGRAFÍA DE LA PORTADA: ©2023 Fernanda Vázquez Vela en instagram, @ziguns75 <https://www.instagram.com/ziguns75/?hl=es-la>

COMITÉ EDITORIAL: Dra. Analiese Marie Richard (Universidad Autónoma Metropolitana- Cuajimalpa, México), Dr. Emerson Augusto Baptista (El Colegio de México, México), Dra. Tiana Bakic Hayden (El Colegio de México, México) Dr. Claudio Alberto Dávila Cervantes (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, México), Dr. José Álvaro Hernández Flores (El Colegio de México, México), Dr. Vicente Moctezuma Mendoza (Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, México), Dra. Paula Soto Villagrán (Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, México) Dra. María Fernanda Vázquez Vela (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, México) Dr. Alejandro Vega Godínez (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, México).

COMITÉ CIENTÍFICO: Dr. Tito Alegría (El Colegio de la Frontera Norte), Dra. Miriam Alfie (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa), Dr. Mario Casanueva (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa), Dra. Claudia Cavallin (Universidad Simón Bolívar, Venezuela), Dr. Humberto Cavallin (Universidad de Puerto Rico), Dra. Flavia Freidenberg (Universidad de Salamanca, España), Dra. Clara Irazábal (Columbia University, Estados Unidos), Dr. Jorge Lanzaro (Universidad de la República, Uruguay), Dr. Jacques Levy (École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Francia), Scott Mainwaring (University of Notre Dame, Estados Unidos), Miguel Marinas Herrera (Universidad Complutense, España), Edward Soja † (University of California, Estados Unidos), Michael Storper (London School of Economics, Reino Unido).

Espacialidades tiene como propósito constituirse en un foro de discusión académica que aborda la compleja, contradictoria y multicausal relación entre el espacio y la vida social. *Espacialidades* se inscribe en el debate académico internacional sobre el giro espacial en las ciencias sociales e invita al análisis de diversas prácticas sociales y formas de organización y acción política desde una perspectiva multidisciplinaria que ponga énfasis en las diferentes escalas territoriales. Los textos publicados incorporan métodos y problemas tratados desde la sociología, la ciencia política, la economía, los estudios urbanos, la geografía, los estudios culturales, la antropología, la literatura, el psicoanálisis y el feminismo, entre otros.

Los residuos de la modernidad: una mirada a la situación actual de las estaciones ferroviarias y su entorno en Veracruz

Modernity waste: A Look at the Current Situation of the Railroad Stations and their Surroundings in Veracruz

IRMA ARELY CÁRDENAS PÉREZ*
JOSÉ ANTONIO CERVANTES DÍAZ**1

Resumen

La introducción del sistema ferroviario en México a finales del siglo XIX y principios del XX fue concebida como una de las acciones fundamentales en la modernización del país. Su construcción contempló la edificación de estaciones y otros inmuebles que por más de un siglo brindaron servicio a los usuarios de este transporte.

El presente texto tiene como objetivo analizar, a partir de diferentes entornos locales del estado de Veracruz, cómo se manifiesta en la actualidad la obsolescencia de ideas que tenían como objetivo modernizar al país a principios del siglo XX, lo que dejó como resultado una serie de residuos, entre los que se encuentran edificios e infraestructura ferroviaria. Para lograr lo anterior, fue necesaria la observación directa en los lugares donde aún se pueden encontrar edificaciones pertenecientes a la compañía de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), también se llevaron a cabo entrevistas a personas que habitan alrededor de estos espacios. El recorrido contempló la visita a cinco estaciones ferroviarias de la vía Veracruz–México y el ferrocarril agrícola Córdoba–Motzorongo. La discusión gira en torno a las transformaciones sociales y espaciales que produjo la cancelación del servicio de pasajeros de este sistema de transporte a finales de la década de los noventa.

Aún cuando los edificios que conformaban esta red no cumplen en la actualidad con las funciones originales para lo que fueron construidos, tienen ahora nuevos usos y revalorizaciones por parte de diversos actores. Esto permite reflexionar, por un lado, sobre la noción y generación de residuos urbanos a partir de la implementación de grandes proyectos de modernización a lo largo del tiempo y cómo estos repercuten en las dinámicas sociales y espaciales de su entorno; por otro, propicia un debate en torno a la manera de concebir el patrimonio y los actores involucrados en el uso, reutilización y revalorización de estos conjuntos edilicios. Por último, se busca profundizar en las perspectivas expresadas por los habitantes de estos entornos, ya que representan alternativas que amplían el abanico de posibilidades en la gestión y reutilización de estos espacios.

Palabras clave: ferrocarril, infraestructura ferroviaria, estaciones, residuos urbanos, patrimonio.

Summary

The introduction of the railroad system in Mexico at the end of the 19th and early 20th centuries was conceived as one of the fundamental actions in the modernization of the country. Its construction included the creation of stations and other buildings that provided service to users of this transport for more than a century.

The objective of this text is to analyze, from different local environments in the state of Veracruz, how the obsolescence of ideas that aimed to modernize the country at the beginning of the 20th century manifests itself today, leaving a series of wasting as a result among which are buildings and railway infrastructure.

*Estudiante del Doctorado en Historia y Estudios Regionales, Universidad Veracruzana. C. e.: arecp22@gmail.com

** Estudiante de Maestría en Antropología Social, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS), Unidad Golfo. C.e.: ceda0925@gmail.com

To achieve this, direct observation was necessary for the places that still house buildings belonging to the company National Railways of Mexico (FNM), interviews were also carried out with people who live around these spaces. The tour included a visit to five railway stations on the Veracruz - Mexico railroad and the Córdoba - Motzorongo agricultural railroad. From the foregoing, the social and spatial transformations caused by the cancellation of the passenger service of this transport system at the end of the nineties will be discussed.

It is argued that even though the buildings that made up this network do not currently fulfill the original functions for which they were built, they have been subject to new uses and revaluation by various actors.

The different conditions in which the infrastructure and buildings studied in this work were found allow us to reflect, on the one hand, about the generation of urban waste from the implementation of large modernization projects over time and how these affect the social and spatial dynamics of their environment; and on the other, promotes a debate on the way of conceiving heritage and the actors involved in the use, reuse and revaluation of these building complexes. Finally, it seeks to deepen the perspectives expressed by the inhabitants of these environments, since they represent alternatives that broaden the range of possibilities in the management and reuse of these spaces.

Keywords: railway, railway infrastructure, stations, urban waste, heritage.

Fecha de recepción: 10 de abril de 2021

Fecha de aceptación: 16 de agosto de 2022

Introducción

Hasta finales de la década de los noventa en México aún era posible viajar en tren, ya que para 1999 el servicio de pasajeros fue cancelado de manera definitiva. De este sistema de transporte, que inició su construcción a finales del siglo XIX y que fue concebido como uno de los elementos clave en la modernización del país,¹ se pueden identificar por lo menos tres etapas: las dificultades técnicas para su construcción, su época de esplendor y máximo aprovechamiento y, finalmente, su proceso de declive a causa de conflictos internos y complicaciones en la mejora de su tecnología.

Asimismo, no se puede pasar por alto que las situaciones políticas y económicas a escala global y nacional contribuyeron a que, desde finales de los noventa y hasta la actualidad, buena parte del tendido de las vías y trazos originales fueran utilizados únicamente para el transporte de carga.

Desde la década de los ochenta la situación económica a escala mundial llevó a México a modificar su esquema de crecimiento mediante la desestatización de la economía, y aunque para esa época la privatización del sistema ferroviario aún no era un hecho, se emprendieron medidas que priorizaron elevar la eficiencia del transporte de carga, la reestructuración de la empresa y la modificación del esquema tarifario (Jáuregui, 2004 :124).

La expansión de este gran sistema de transporte propició una mejor comunicación entre distintos pueblos y ciudades del país, por lo que los cambios en su servicio a partir del proceso de privatización influyeron en las dinámicas sociales y los escenarios locales que se configuraron en torno a este medio.

En la actualidad es posible encontrarse con evidencias materiales que formaban parte de la infraestructura de este sistema y que eran necesarias para brindar servicio a los pasajeros. Dicha infraestructura estaba conformada, además del tendido ferroviario, por las estaciones, bodegas, viviendas para obreros, tanques de agua, casas-vagones de obreros, entre otros. Algunos de estos permanecen en los lugares donde el tren hacía sus paradas.

¹ De acuerdo con Sergio Ortiz Hernán (1973), en el periodo posterior a la independencia la mayoría de los caminos que eran utilizados para ir de una población a otra se encontraban en muy malas condiciones, esto sin duda era considerado un obstáculo para el progreso de México. Durante las primeras tres décadas después del conflicto de Independencia comenzaron los intentos para impulsar el proyecto de construcción del sistema ferroviario.

A causa de la obsolescencia de un ideal que perseguía la modernización del país, estos elementos se convirtieron en *residuos*, se trata de inmuebles y objetos materiales que quedan como remanentes del servicio de transporte de pasajeros. Partiendo de lo anterior, el cuestionamiento principal de este trabajo es, ¿cómo es la relación de los habitantes de estos entornos locales con los residuos ferroviarios?

Este trabajo sostiene que la situación que presentan en la actualidad las antiguas estaciones y edificios complementarios del sistema ferroviario es el reflejo de la obsolescencia de las ideas modernizadoras de finales del siglo XIX y principios del XX. Sin embargo, a pesar de que dichos elementos no cumplen con su función original, son objeto de nuevos usos y revalorizaciones por parte de los habitantes a su alrededor y otros actores desde distintos ámbitos.

Además de las historias que se cuentan sobre la experiencia de viajar en tren, otras fuentes ayudan a comprender la trayectoria del ferrocarril y sus entornos locales. Un sinnúmero de literatura, fotografías, películas, publicaciones científicas y técnicas, entre otras, permiten conocer acerca de la construcción y esplendor de este medio de transporte.

En el ámbito académico, una primera revisión bibliográfica acerca del tema de los ferrocarriles en México reconoce cuatro ejes temáticos: el primero, con publicaciones que tienen su origen a finales del siglo XIX, expresa las expectativas y los beneficios resultantes de la construcción de este medio en el país; también se habla de las consideraciones técnicas constructivas en las diversas líneas y ramales que formaban parte de esta gran red (Aguayo *et al.*, s. f.; Ferrocarriles Nacionales de México, 1996; Gustavo & Gallo E. L., 1874; Nava Cabrera, 2011).

El segundo eje, con una mirada al interior del sistema ferroviario, aborda temas relacionados con la organización laboral y movimientos obreros y sindicales que de este sistema emanaron (Aguilar Sánchez, 2017; Vázquez Vidal, 2017; Yanes Rizo, 2000); para el tercer eje, se pueden considerar los trabajos que se han hecho desde el enfoque de la historia económica y regional, que explican el impacto económico de este medio de transporte en el país y en una etapa más avanzada, los factores por los cuáles comenzó su declive y posterior privatización (Betancourt Covarrubias, 1987; Kuntz Ficker & Riguzzi, 1996; Montero García, 2012; Padilla, 2016; Valencia Islas, 2017). Por último, un cuarto eje considera a los trabajos que tratan la relación entre el sistema ferroviario y su entorno local. Es decir, los que explican las implicaciones que tuvo la infraestructura y construcción de edificios ligados a la actividad ferroviaria en el surgimiento y consolidación de poblaciones, colonias o barrios. También pueden conocer las distintas dinámicas sociales y configuraciones espaciales relacionadas con el paso del ferrocarril (Carregha Lamadrid *et al.*, 2003; Jiménez *et al.*, 2014; Martínez Delgado, 2017; Suárez Pareyón, 2002; Tirado Villegas, 2007).

En términos generales, esta breve revisión permite comprender, por una parte, cómo fue el proceso de gestación, construcción y funcionamiento del sistema ferroviario; por otra, establecer que los ideales que motivaron la construcción de esta red de transporte fueron superados por diversos factores sociales, económicos y culturales que en conjunto sentaron las bases para la transformación de los servicios de este sistema, el cual pasó de ser considerado uno de los símbolos de la modernidad mexicana de principios del siglo XX a sólo una alternativa más para el transporte de carga en la actualidad.

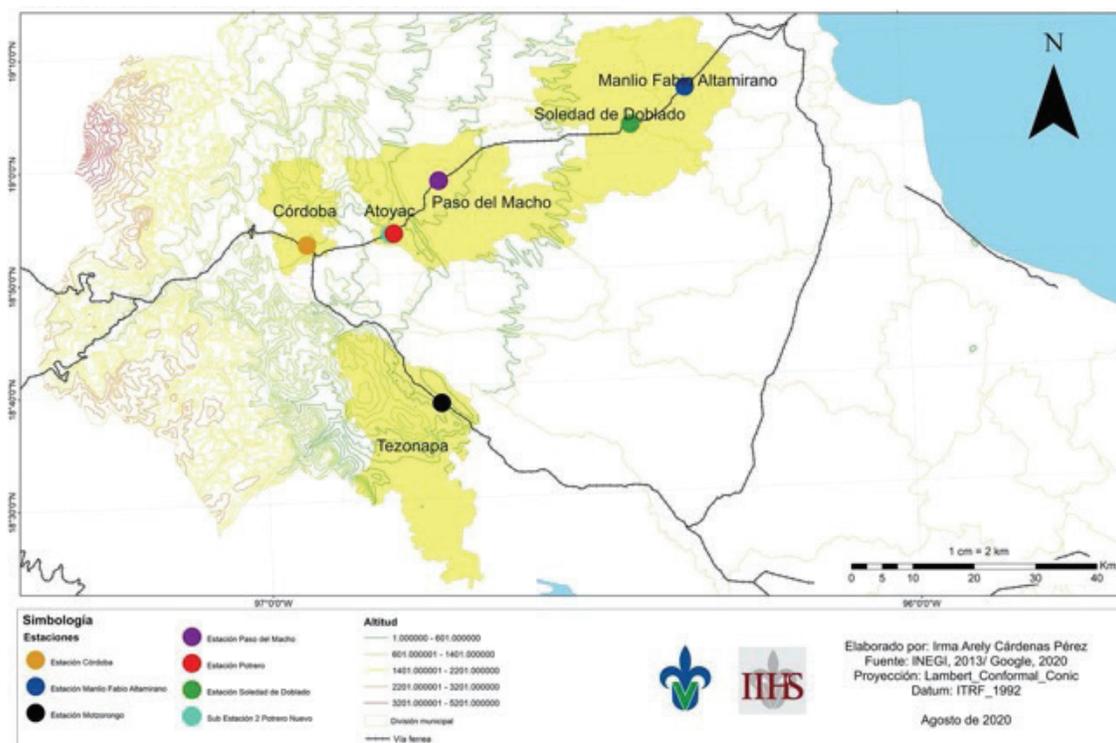
Además de considerarlo como impulsor de la modernización del país, la importancia del sistema ferroviario radica en el papel que en el nivel regional tuvo en diversos estados, ya que su expansión permitió no solo el transporte de mercancías o maquinaria relacionada con la producción agrícola, sino también fue una alternativa a la movilidad de pasajeros, comerciantes y pequeños productores que comercializaban su mercancía a una menor escala en contextos urbanos.

Como se dijo, la época de esplendor del sistema ferroviario ha sido ampliamente explorada, por lo que este trabajo propone tomar como punto de partida el momento en que se consolida el proceso de privatización de este sistema en 1995. El objetivo es comprender el vínculo entre la infraestructura e inmuebles ferroviarios aún existentes y las personas que habitan alrededor de ellos en la actualidad.

Este trabajo se enmarca en el desarrollo de una investigación mucho más amplia que tiene como propósito explicar las reconfiguraciones sociales y espaciales en el barrio de las Estaciones de la ciudad de Córdoba, Veracruz, a partir de la privatización del sistema ferroviario. Los sitios analizados están localizados en una de las tres vías que convergen en la ciudad de Córdoba, en este sentido, el proceso de privatización del sistema impactó no solo en la comunicación y comercialización de productos de la ruta y región sino también en la manera de comunicar a las distintas poblaciones que se encontraban en el camino.

Para cumplir con el objetivo del artículo se realizó un recorrido que contempló la visita a cuatro estaciones y sus edificios complementarios de la línea Veracruz-México,² y la estación de Motzorongo perteneciente al que en un principio se conoció como ferrocarril agrícola y que posteriormente se extendió hasta el Istmo de Tehuantepec, en el estado de Oaxaca (Figura 1).

Figura 1. Estaciones ferroviarias estudiadas



Recorrido realizado para la elaboración del presente artículo. Desde la costa del Golfo de México en el Puerto de Veracruz hacia la ciudad de Córdoba, se visitaron las estaciones de Manlio Fabio Altamirano, Soledad de Doblado, Paso del Macho, Gral. Miguel Alemán (Potrero nuevo y Subestación Potrero nuevos). Partiendo de Córdoba, se siguió por la ruta del antiguo ferrocarril agrícola, visitando Motzorongo. Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2013 y Google, 2020.

Este es un trabajo de corte cualitativo, las herramientas metodológicas implementadas fueron entrevistas abiertas a vecinos de estos entornos y ex trabajadores del sistema ferroviario. Las preguntas estaban orientadas a conocer de primera mano la experiencia relacionada con el cambio de servicios del ferrocarril y el habitar de estos entornos ferrocarrileros después de la privatización del sistema.

Asimismo, se consideraron los elementos arquitectónicos, sus características y condiciones actuales como fuentes de información, por lo que se llevó a cabo un registro fotográfico de los inmuebles con la finalidad de complementar el análisis de los testimonios orales.

Este artículo se estructura de la siguiente manera: en la primera parte se discute el concepto de espacio a partir de los planteamientos teóricos de Henri Lefebvre, el cual es el origen para explorar, posteriormente, algunas nociones sobre

² A esta ruta le precede uno de los caminos más antiguos que van de la costa del Golfo de México al Altiplano (vía Córdoba y el Valle de Orizaba), posteriormente, sobre el mismo se trazó lo que fue la primera vía férrea en México, inaugurada en 1873 durante el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada.

modernidad y comprender, a la luz de dichos conceptos, cómo se han ido reflejando a lo largo del tiempo los ideales de modernización, tanto de principios del siglo xx como de principios del siglo xxi.

Esto último nos da la pauta para discutir sobre la noción de residuo así como de las ideas de patrimonio, lo que en conjunto propicia el debate sobre la situación en la que se encuentran los edificios que funcionaron como estaciones y la relación con su entorno; también para responder si el servicio de pasajeros fue cancelado. ¿Cuál es la función de las estaciones y demás inmuebles de este sistema en la actualidad? En la segunda parte se explora, a partir del trabajo de campo y análisis de testimonios orales, la situación que presentan actualmente el conjunto de edificios ferroviarios y su entorno, para poder conocer cuáles han sido las transformaciones sociales y espaciales de este proceso y cómo es que los habitantes asumen estos cambios.

Los casos revisados permiten analizar el papel que tienen los edificios una vez que han dejado de cumplir la función para la que fueron edificados y así explicar los vínculos actuales que existen entre los habitantes y el transporte de carga.

Del mundo de las ideas a su forma material

El espacio nos muestra retazos de la historia, desde una perspectiva, está conformado por una diversidad de elementos materiales y/o arquitectónicos que corresponden a diferentes tiempos. Estos elementos pueden combinarse o en algunos casos sustituirse unos por otros; desde otro ángulo, se debe considerar que todos estos elementos que conforman al espacio existen gracias a las dinámicas, relaciones y/o experiencias sociales que suceden en él. En este sentido se puede concebir que el espacio “es soporte, pero también es campo de acción. No hay relaciones sociales sin espacio, de igual modo que no hay espacio sin relaciones sociales” (Lefebvre, 1974: 14); lo anterior nos permite comprender que el espacio no es un ente estático, sino que se encuentra en constante transformación debido a todas las historias que se tejen en él.

Henri Lefebvre (1974) propone tres nociones de espacio como producto social: percibido, concebido y vivido. Se trata de distintas concepciones que no existen por separado, al contrario, pueden estar en tensión o conflicto. El primero abarca el vínculo entre la realidad urbana (elementos construidos) y la realidad cotidiana (prácticas espaciales), el segundo, se refiere al espacio de los expertos, científicos, planificadores, de los códigos de ordenación, fragmentación y restricción, en este espacio concebido también se podría añadir a cualquier actor que tenga la capacidad de tomar una decisión sobre este, de imaginarlo y llevar a cabo sus ideas o proyectos. Por último, para Lefebvre el espacio vivido es el de la imaginación y lo simbólico, donde los protagonistas son los usuarios y habitantes en la búsqueda de nuevas posibilidades de la realidad espacial.

Dichos planteamientos son útiles para explicar que en el proceso de producción del espacio existen transformaciones y diversos actores implicados, lo que en conjunto se vuelve parte de la historia de las ciudades. De aquí se deriva lo que el autor considera como espacio social, el cual es el “resultado de la acción social, de las prácticas, las relaciones, las experiencias sociales, pero a su vez es parte de ellas” (Lefebvre, 1974: 14).

Desde esta lógica, se considera que los entornos construidos alrededor de las cinco estaciones ferroviarias estudiadas son espacios sociales que tienen su origen a partir de la búsqueda de la modernización del país surgida en la segunda mitad del siglo xix. La construcción del sistema ferroviario en México fue parte de los proyectos que surgieron con las ideas de progreso nacional. Su expansión fue lenta y gradual, llevada a cabo desde las administraciones de Benito Juárez García, Sebastián Lerdo de Tejada y Porfirio Díaz, y que en específico en Veracruz impactaron con la inauguración de la línea del ferrocarril del puerto a la Ciudad de México en 1873.

Este sistema de transporte, así como el conjunto de edificaciones y transformaciones urbanas llevadas a cabo durante la época porfirista se convierten entonces en la representación material de las ideas de esa época, lo que llamaremos *modernismo porfirista*.³

³ Andreas Huyssen hace referencia a los diversos modernismos de la Europa de antes de la Segunda Guerra Mundial, es interesante ya que en la actualidad, en diversas ciudades del continente europeo, es posible identificar la arquitectura de cada régimen, “hubo un modernismo fascista, especialmente en Italia; un modernismo comunista, en los márgenes de la cultura oficial soviética, y un modernismo liberal, que fue incorporado a la política del frente popular del Komintern a mediados de la década de los años treinta” (2010: 24).

La implementación del sistema ferroviario proviene de un modelo capitalista industrial europeo de principios del siglo XIX. De acuerdo con Margueliche, este mismo modelo en Latinoamérica:

Ha configurado diferentes escenarios, quienes han sido funcionales para el aparato industrial-productivo, que cuando su estructura sinérgica, cae o se ve alterada, se producen procesos que alteran la dinámica territorial: desindustrialización, procesos de desterritorialización, espacios de enclaves, migraciones productivas, reacomodamientos, equipamientos obsoletos, disfuncionalidades y pérdidas de identidad con el paso del tiempo. (2015: 10)

De lo anterior se recupera que a medida que va creciendo la ciudad o ciertas poblaciones, resulta complejo integrar la infraestructura o edificaciones que fueron el resultado de modelos o proyectos anteriores. En el caso del ferrocarril, las vías, algunas veces pueden representar barreras que impiden la conexión entre diferentes partes de la ciudad.

Por ello se propone pensar el proceso de producción del espacio social como un ciclo que tiene su origen en una idea concebida por distintos actores e intereses y que establece las razones por las cuales construir una serie de elementos arquitectónicos y de infraestructura que van configurando el espacio. Este espacio concebido está relacionado con disciplinas como la arquitectura, la ingeniería o el urbanismo, que se ejercen aisladas de las decisiones políticas y económicas que se toman a distintas escalas.

La siguiente parte de este ciclo es la que corresponde al espacio percibido: elementos arquitectónicos, infraestructura, equipamiento, redes de transporte, entre otros, a través de los cuales se llevan a cabo las prácticas sociales. Es la relación que existe entre lo construido y sus usuarios. Idealmente esta fase debería ser concordante con la función proyectada, sin embargo, no siempre es así, los cambios que se producen desde lo global hasta lo local, en términos políticos, económicos, culturales o sociales a lo largo del tiempo interfieren en la forma en que el espacio o ciertos edificios son aprovechados.

Las representaciones materiales del modernismo porfirista hace muchos años que dejaron de tener vigencia y de corresponder con las formas o condiciones de vida que rigen nuestro mundo actual, es decir, las ideas que lo guiaban fueron superadas por otras, se volvieron obsoletas.

Al llevarse a cabo la privatización del sistema ferroviario, gran parte de los inmuebles que formaron parte del servicio de transporte de pasajeros dejaron de ser funcionales, sin que esto implicara su remoción y continúan formando parte de los entornos y poblaciones donde se edificaron.

Para Enrique Brembool:

Al momento de perder el ferrocarril en Córdoba, Veracruz, quedaron todas las poblaciones sumamente pobres (...) Rumbo a Tierra Blanca todos los pueblitos que eran como unos cuatro o cinco [quedaron] en la pobreza (...) Eran dos ramales, y había otro ramal que jalaba hacia Oaxaca, eran vías grandes pero en todas las estaciones se murió el trabajo, la economía. La gente de los ranchos bajaba con sus gallinas, sus canasta de huevos, todo lo que producía el campo y se venía a Córdoba o se iban hacia otros lados a venderla, hacia el norte, rumbo a México (...) Y había el tren de carga y el de pasajeros, los de carga subían mucho ganado a México, entonces todo ese ganado ya no empezó a salir porque salía de los pueblitos. “Te mando cinco vacas, diez vacas”, se hacía un camión, ¿no? Era un transporte tipo correo. Se vinieron abajo todos. La espina dorsal de cualquier país del mundo es el ferrocarril. El ferrocarril le da la vida a todo un país. (Entrevista a Enrique Brembool Sánchez, hijo de trabajador del ferrocarril, 7 de marzo de 2020).

Por este testimonio es posible comprender que la cancelación del servicio de pasajeros y la transformación de los servicios del ferrocarril a finales de la década de los noventa desarticuló toda una red comercial en la región, también modificó las dinámicas que permitían a las personas no solo el intercambio de productos, sino acercarse a conocer otros panoramas más allá de su entorno, lo que también puede llevarnos a reflexionar sobre si este tipo de decisiones toman en cuenta el impacto que representa a escala local un cambio de tal magnitud.

En relación con la dimensión espacial, cabría preguntarse: ¿los cambios en las dinámicas económicas nacionales toman en cuenta las prácticas espaciales a nivel local? Por lo tanto, se considera que la privatización del sistema ferroviario pasó por alto el radio de influencia que un sistema de tal magnitud tenía, pues lo que no se debe perder de vista es que existen relaciones entre todo elemento edificado, sus habitantes y las dinámicas cotidianas que se llevan a cabo en y alrededor de estos espacios. De este vínculo es que surge para Lefebvre el espacio de representación o vivido y que “difícilmente (...) se somete a las reglas de la coherencia que las representaciones del espacio puedan imponer” (1974: 16).

A partir de estas ideas sobre el espacio es posible avanzar hacia el concepto de *modernidad*, lo que en conjunto nos puede llevar a comprender el origen de la obsolescencia y la producción de residuos. En una primera aproximación, la modernidad hace referencia a una serie de binomios opuestos, como lo tradicional y lo nuevo, lo divino y lo racional, lo mágico y la técnica. Esto quiere decir que la misma noción implica una ruptura y una transición hacia un estado que se considera mejor que el anterior.

Bolívar Echeverría (2009) refiere que la modernidad es “un proyecto inacabado, siempre incompleto, es como si algo en ella la incapacitara para ser lo que pretende ser, una alternativa civilizatoria “superior” a la ancestral o tradicional” (2009: 13). Al concebir el espacio como relacional y dinámico de acuerdo con la noción de Lefebvre y al tomar en cuenta esta primera idea de modernidad, es posible comprender que dentro de todas las transformaciones que hay en el espacio existen las que buscan mejorar o alcanzar otro estado que supere al anterior en diferentes aspectos, lo que a su vez modifica la experiencia de quienes lo habitan.

Echeverría considera que Europa es el lugar donde nace la modernidad, y lo urbano es uno de sus fenómenos en contraposición con el campo y las actividades o prácticas que se consideran rurales o tradicionales (2009: 9). Y es que si se piensa bien, en muchas ocasiones las pautas de mejora a nuestro entorno han sido influidas y establecidas por condiciones y estilos de vida provenientes de algunos países europeos y ciudades en Estados Unidos.

Al respecto, Andreas Huyssen plantea que “la geografía del modernismo clásico está fundamentalmente determinada por una serie de ciudades metropolitanas y por los experimentos y las conmociones culturales que ellas generaron” (2010: 23). El autor hace referencia al París de Baudelaire, el San Petersburgo de Dostoievsky o Mandelstam, la Viena de Schönberg, Freud y Wittgenstein, entre otras, incluyendo Manhattan en el continente americano. Es así que la bandera de la modernidad tiende a ser adoptada por ciertos actores para convertirla en una corriente que se desarrolle por medio de distintos proyectos que intervienen o modifican el espacio; de ahí que se adopten discursos que justifican la búsqueda de la modernidad como una promesa para la mejora de condiciones de vida de la sociedad.

Hoy en día, para comprender la situación de las estaciones y su entorno, es importante considerar que estos lugares han estado influidos por una diversidad de ideas modernizadoras aplicadas tanto al desarrollo urbano como al sistema ferroviario, por ejemplo, el caso de los barrios de Nonoalco y Tlatelolco en la Ciudad de México, que se consolidaron alrededor de estaciones ferroviarias con su mismo nombre, Buenavista, San Lázaro y Tacuba. Sin embargo, para la década de los cincuenta el movimiento moderno⁴ en el ámbito de la arquitectura influyó en la forma de proyectar las ciudades y edificaciones, de manera que, al retomar los principios de la arquitectura racional, se diseñó y construyó⁵ la unidad habitacional de Tlatelolco, ocupando el mismo espacio de los barrios ferrocarrileros de antes de los cincuenta. Además, para esta época la Ciudad de México “pasaba por un proceso de transformación vertiginoso (...) que se pronunciaba cada día más a favor del automóvil” (Perló Cohen, 2014: 43).

Es así que es posible distinguir que varias ideas se van materializando en el espacio, ideas principalmente difundidas por parte de administraciones, gobiernos o grupos hegemónicos que consideran que impulsan el desarrollo, progreso o modernización de un país, y que prometen la mejora de las condiciones de vida de sus habitantes.

⁴ Este movimiento, proveniente de países europeos, se basaba principalmente en los principios de una arquitectura racional y especialmente funcional, más allá de las cualidades estéticas, Le Corbusier fue uno de sus principales exponentes.

⁵ El proyecto estuvo a cargo del arquitecto Mario Pani.

De acuerdo con Bhati, citado por Barreno Lalama y Brito-Henriques:

“(...) en la segunda mitad del siglo xx, el crecimiento y desarrollo de ciudades, la explotación de recursos que diversificaron el desarrollo industrial, y el crecimiento de carreteras como medio dominante de transporte terrestre, provocaron la disminución y posterior declive en el uso de las redes ferroviarias. Sistemas que habían revolucionado territorios y facilitado recursos para el desarrollo de poblaciones, entraron en un proceso de olvido y deterioro”. (2015: 1922)

La obsolescencia de la modernidad porfirista se dio entonces, de manera gradual, una vez que se fueron adquiriendo y/o reinterpretando ideas o tendencias que se consideraba correspondían con el ritmo del desarrollo⁶ del país.

En el caso del ferrocarril, la importancia que adquirió el transporte automotriz también nos lleva a comprender cómo el sistema ferroviario dejó de ser visto como ese elemento detonador de la modernización, pues hacia la mitad del siglo xx, las mejoras tecnológicas que precisaba comenzaron a formar parte de los principales pendientes a resolver.

Si bien desde la segunda década del siglo xx hubo un impulso formal a la construcción y mejoramiento de las carreteras, no fue sino hasta 1950 que el ferrocarril comenzó a perder importancia relativa como sistema de transporte. “En los años cincuenta, México contaba con una red de carreteras bien pavimentada y acondicionada; con dos carriles y la señalización adecuada que permitían velocidades considerables” (Jáuregui, 2004: 124).

Desde la mitad del siglo xx hasta finales de la década de los noventa se realizaron algunos esfuerzos para renovar el sistema ferroviario, sin que eso significara un gran avance. El primero de enero de 1994 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio en México, después de un largo periodo de crisis económica que desde la década de los ochenta afectó a toda Latinoamérica, En este sentido, se puede considerar que la trayectoria que siguieron los sistemas de transporte, como el ferrocarril, comparte características con otros países del continente.⁷

Los procesos globales, y en específico, la transformación del sistema económico en México, de la sustitución de importaciones a la liberación del mercado, influyó en el papel que el Estado tendría sobre los servicios públicos. Una de las maneras para mitigar los efectos de dicha crisis fue la privatización, que de acuerdo con Gonzalbo Escalante:

Ese movimiento de privatización es la estructura última del momento neoliberal (...) En ocasiones, la privatización se ha explicado como un recurso para arreglar las finanzas públicas, sanearlas como se dice, reducir el déficit fiscal, y de ese modo permitir también reducciones de impuestos. Otras veces se ha justificado como una vía para facilitar la modernización del sector que sea: ferrocarriles, telecomunicaciones o aeropuertos, sin necesidad de emplear para ello recursos públicos (2016:152).

Con el modelo neoliberal se concretó la suspensión de los servicios del ferrocarril como transporte de pasajeros y la utilización de la infraestructura para impulsar el transporte solo de carga. “En 1995 se aprobó la reforma constitucional que inició el proceso de privatización del sistema ferroviario por la vía del otorgamiento de concesiones (con una duración de 50 años) que culminó su primera fase con la disolución de los [Ferrocarriles Nacionales de México] FFNM en 2001” (Kuntz Ficker, 2015: 63-102), dos años después de que dicha compañía cancelara el servicio de trenes de pasajeros, en todo el país (Jiménez *et al.*, 2014: 55). Al concretarse esta cancelación, ¿cuál sería el destino de las estaciones ferroviarias y su entorno?

Reflexionar sobre la noción de *residuos* y el concepto de *patrimonio* podría ser de ayuda para responder este cuestionamiento. La palabra residuo remite mayormente al ámbito ambiental. Sin embargo, desde la perspectiva urbana se

⁶ Es importante resaltar que este artículo se refiere específicamente a la forma en cómo se lleva la vida de manera cotidiana, es decir, las dinámicas comerciales, sociales, culturales de un lugar en particular.

⁷ Por ejemplo para el caso de Argentina, Fedele y Ucedo exponen la problemática de los terrenos ferropuertos en Santa Fe y refieren que a partir del cambio de modelo económico hacia la década de los noventa “Muchas instalaciones [haciendo referencia a la infraestructura del ferrocarril y los puertos] dejaron de registrar actividad sin tampoco contar con certezas acerca de su futuro uso, tanto sea descartándose o reformulándose como elemento de un nuevo sistema de transporte que reemplace al anterior” (Fedele & Ucedo, 2012).

relaciona con el proceso de producción del espacio concibiendo al residuo como un producto no previsto de dicho proceso. Es decir, aquellos elementos arquitectónicos que por diferentes causas entran en desuso, principalmente porque las funciones que cumplían correspondían a otro momento y a las actividades que en la actualidad se han transformado o han terminado de manera definitiva.

Se trata entonces de inmuebles construidos y representativos de un periodo específico en la historia del país. En su arquitectura perdura el estilo y los sistemas constructivos relacionados con el sistema o espacio del que formaban parte; en este caso, el sistema ferroviario, principalmente en su etapa de servicio de transporte de pasajeros.

De acuerdo con la Real Academia de la Lengua Española, *residuo* es una parte o porción que queda de un todo después de quitar otra parte y/o una materia inservible que resulta de la descomposición o destrucción de una cosa. Por lo que las estaciones son los residuos que quedaron tras quitar el servicio de transporte de pasajeros por ferrocarril.

Desde la perspectiva de Kevin Lynch los desechos o residuos son “ineficiencia, una innecesaria pérdida o despilfarro, una pérdida de oportunidades [...] que implican elecciones humanas, conscientes o inconscientes” (2005: 211). Resulta lógico que al reconocer un objeto inservible, se tire y se olvide, pero, ¿qué pasa cuando a un edificio sin función clara lo tienes ahí enfrente? Por esta razón resulta pertinente reflexionar sobre las distintas interpretaciones o significados a las que estos elementos están sujetos. Igualmente comprender los diversos modos de apropiación y la valorización que surge a partir de los mitos o historias que se construyen sobre estos.

Partiendo de lo anterior resulta útil abordar la noción de patrimonio, ya que esto implica reconocer que existen distintos actores involucrados en el reconocimiento y asignación de valores que propician la conservación y el resguardo de ciertos elementos arquitectónicos.

Del plano internacional a los terrenos locales, existen distintas instituciones encargadas de designar lo que es patrimonio en un país, como son la UNESCO, las agencias culturales del Estado y las burocracias del patrimonio.

Si se consideran los discursos de dichas instancias, el patrimonio se puede entender como algo sustancial de la nación y se asume que con cada elemento patrimonial las personas tienen una relación directa con el pasado o sus raíces nacionales (Hill, 2018:1180). Esto es reforzado con la generación de leyes o normas que establecen parámetros de tratamiento y manejo de todo lo que se establece como patrimonio. Desde esta perspectiva “el patrimonio es un discurso hegemónico propagado por una élite cultural y por profesionales de la preservación, que privilegia la arquitectura monumental y le da forma a la manera en que las personas piensan, hablan y escriben acerca del patrimonio” (Hill, 2018: 1181).

En el caso de las estaciones ferroviarias, en la página web del Sistema de Información Cultural del gobierno de México, existe un catálogo que brinda información por estado de los edificios que se consideran patrimonio. En Veracruz se tiene un registro de 42 estaciones, sin embargo, solo se encuentran ahí tres de las cinco estudiadas en este trabajo.

Cada ficha contiene el número de registro ante el Instituto Nacional de Antropología e Historia, la ruta a la que pertenecen y las edificaciones complementarias a la estación, además de un breve párrafo de datos históricos que en términos generales es la misma leyenda para cada estación de la línea.

¿Cuáles son los criterios establecidos para que unas estaciones se encuentren consideradas en este catálogo y otras no? ¿Existe un beneficio material reconocible en los inmuebles y entornos construidos a partir de su reconocimiento como patrimonio?

Parecería lógico que de acuerdo con el discurso institucional que establece que el ferrocarril es parte del patrimonio nacional las condiciones de estos inmuebles correspondan con normas que incentiven su protección. Sin embargo, a partir de los casos estudiados es posible reconocer otras condiciones que difieren de la visión institucional patrimonio.

El análisis sobre estos casos, además de la perspectiva espacial propuesta por Lefebvre, propone incluir la perspectiva del actor-red planteada por Bruno Latour, más que nada porque resulta interesante liberar a los sitios estudiados de las ideas institucionales sobre el patrimonio y comenzar a explicarlas por medio de los actores y dinámicas, tomando en cuenta su trayectoria histórica no solo como elementos de la modernidad del siglo XIX sino también como entornos locales llenos de singularidades por las cuales son reconocidos.

Las antiguas estaciones ferroviarias en la actualidad

“Pertenece también al paisaje ferroviario las estaciones, esos sitios rumorosos, tan entrañables para muchos, no sólo por lo vivido, sino también – y, sobre todo – por lo soñado al amparo de sus aiosos cobertizos, entre silbantes fumarolas de vapor y premiosos llamados de campanas...” (Hernán, s. f: 50)

Las estaciones ferroviarias eran necesarias como puntos de llegada o partida de los viajeros, algunas se complementaban con otro tipo de edificios que también eran fundamentales para el funcionamiento del ferrocarril, como las bodegas en donde era posible guardar una diversidad de productos provenientes de otros lugares, los tanques de agua o “purgas” e incluso casas para los obreros conocidas como secciones. Alrededor de estos sitios se fue consolidando un espacio de comercio y convivencia⁸ que se fue transformando de manera paralela con los cambios sufridos por el sistema ferroviario hasta la cancelación del servicio de pasajeros en 1999.

En primer lugar, se mencionará el municipio de Manlio Fabio Altamirano, a 31.3 km del puerto de Veracruz. En este lugar, la vía del ferrocarril se encuentra hacia el norte de esta ciudad a unas dos cuadras del centro y la plaza principal.

El edificio de la antigua estación ferroviaria no pasa desapercibido, ya que su estilo arquitectónico y el material del que está construido contrasta con las casas que se encuentran a su alrededor. En este sentido es necesario considerar que “la arquitectura ferroviaria, promotora de nuevos materiales y novedosos sistemas de construcción, estaba cimentada sobre conocimientos científicos que aseguraban la estabilidad a través de los cálculos, mismos que jamás se habían aplicado en México. A pesar de que su construcción se podría considerar ecléctica al utilizar también las técnicas virreinales” (Molotla Xolalpa, 2018: 4).

Hay un evidente deterioro en el edificio, pero aún en esta condición tiene un carácter imponente (figura 2). Al ingresar a él, se observan rastros de ropa y basura, los cuáles evidencian que al menos en algunas ocasiones es ocupado, por lo que se podría decir que dicho edificio se encuentra en un estado de semi-abandono.



Figura 2. Esta imagen muestra la antigua estación ferroviaria del municipio de Manlio Fabio Altamirano. En una primera apreciación del sitio, se observa que se trata de un edificio con una influencia de la arquitectura inglesa del siglo XIX. Fotografía: Arely Cárdenas. 14 de marzo de 2020.

⁸ Estas edificaciones fungieron como puntos de encuentro, sitios de paso y sobre todo “centros de intensa actividad social y comercial [...] En algunos casos, las estaciones ferroviarias fueron además el origen de nuevas poblaciones; en otros provocaron importantes modificaciones en el trazo urbano de las que ya existían” (Carregha Lamadrid *et al.*, 2003: 77).

El techo parece está a punto de colapsar, pero por dentro hay toda una estructura de acero que lo soporta, hecho con el mismo acero utilizado para las vías del ferrocarril. Se observan raíces en las paredes y una familia de murciélagos se asoma por la parte más alta del muro. De alguna forma resulta sorprendente acercarse a los muros que forman parte de estos inmuebles, su espesor es grueso y se comprende que debían aguantar las “frecuentes y considerables trepidaciones por el paso de los trenes” (Molotla Xolalpa, 2018: 4).

Según Alberto Contreras Tapia, que vive en la casa que se encuentra en la siguiente esquina frente a la estación, se trata de un edificio fuerte en su estructura, y además reconoce su importancia en la historia del lugar. Sin embargo, más allá de eso habla de las repercusiones que trajo consigo el cambio del servicio ferroviario a sólo transporte de carga.

Él menciona que aproximadamente hace seis años pusieron barreras de concreto a cada lado de las vías las cuáles obstruyen el cruce en vehículo, en consecuencia, la calle que se encuentra al lado de su casa dejó de reconocerse como la principal. “Nos vinieron a perjudicar completamente (...) porque pasaban carros, pasaban todos, había más comercio de este lado también” (A. C. Tapia, comunicación personal, 14 de marzo de 2020).

De lo anterior se reconoce que existe un desfase entre las dinámicas sociales de los habitantes, en este caso, aun cuando solo haya sido una cuadra, la actividad comercial se ha desplazado y con ello viene la modificación de relaciones comerciales en el nivel local a las que las personas ya estaban habituadas.

Dos cuadras más adelante se encuentra la sección, un edificio de una sola planta de forma rectangular que está dividido en siete viviendas. En este lugar, la señora Elvira Hernández Benítez explica que la principal función del inmueble era la de hospedar a los trabajadores. Se trata de una serie de cuartos que en la actualidad están habitados por familiares, hijos o nietos de esos trabajadores del ferrocarril. Cada uno de los cuartos está pintado de un color distinto aunque, en general, parece no tener mantenimiento.

Elvira cuenta que su abuelo era del municipio de Rafael Lara Grajales en el estado de Puebla. De su familia, él fue quien en un principio llegó a trabajar en el ferrocarril y a vivir ahí, su padre también fue ferrocarrilero y comenzó a trabajar desde 1951 hasta finales de los ochenta, sus hermanos en la actualidad trabajan en este sistema. Al hablar sobre los responsables de ese conjunto habitacional, expresa: “Dicen mis hermanos que a ellos les dieron el derecho de la sección, pero ellos dijeron, ¿qué podemos hacer nosotros? No tenemos recursos, entonces ellos se lo cedieron al ayuntamiento y el ayuntamiento no ha hecho nada” (E. Hernández, comunicación personal, 14 de marzo de 2020).

De acuerdo con el Sistema de Información Cultural, en su apartado de Patrimonio Ferrocarrilero, además de la estación y la sección, en este municipio es posible encontrar otros elementos arquitectónicos que formaban parte del sistema ferroviario, como la bodega y la purga.⁹ Estos cuatro elementos son en conjunto considerados parte del patrimonio ferrocarrilero del país, incluso se puede observar que tienen un registro ante el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)¹⁰ Sin embargo, las condiciones que presenta el sitio indican que su categoría como patrimonio no garantiza ni transforma las condiciones del lugar. También se observa que la responsabilidad de cada elemento no corresponde al mismo actor: a Ferrosur le corresponde el uso y mantenimiento de las vías; los familiares de los trabajadores del ferrocarril son responsables (no oficialmente) de la sección, y de la estación pese a que hay un discurso que lo designa como patrimonio y reconoce su valor histórico, no se ve reflejado en sus condiciones materiales.

En relación con el valor que tienen estos escenarios para las personas que han habitado al lado de esta infraestructura, no existe duda de que hay un vínculo emocional, pues su vida está marcada por este sistema de transporte. El recuerdo de la señora Elvira Hernández es un ejemplo, ella hace mención de algunos momentos de cuando el tren de pasajeros aún hacía su parada en ese lugar: “Pero era muy bonito, cuando el tren por la noche pasaba nosotros corríamos porque ahí venían las canastas de los trabajadores, sus lonches eran unas canastotas, y corríamos porque nos daban de lo que traían; la fruta, lo que era el capulín, la tuna, todo eso lo traían ellos en sus canastas” (E. Hernández, comunicación personal, 14 de marzo de 2020).

⁹ Manlio Fabio Altamirano era conocido como “La Purga” por el tanque de agua que se encuentra en este lugar.

¹⁰ Sistema de Información Cultural (*Manlio Fabio Altamirano : Patrimonio ferrocarrilero México : Sistema de Información Cultural-Secretaría de Cultura*, s. f.)

El patrimonio ferroviario es un discurso oficial de nostalgia de la historia al que no se le resignifica y solo se le otorga valor simbólico. Mientras que en esta propuesta las estaciones son vistas como un residuo de la modernidad porque son expulsadas por las dinámicas del transporte de carga que no contemplan las nociones de patrimonio oficial ni las interacciones sociales generadas en la vinculación de los individuos con su espacio.

Por otro lado, el discurso oficial tampoco contempla el valor que las personas atribuyen a su entorno por su vínculo emocional, en donde no importa tanto la idea de conservación como lo establece una idea estática de patrimonio; lo que importa son los nuevos usos y apropiaciones en lo que ha sido un residuo desde la transformación de los servicios del sistema ferroviario.

Veinte minutos más adelante, por la carretera federal, se encuentra Soledad de Doblado, a diferencia de la zona de la antigua estación de Manlio Fabio Altamirano, el aspecto y el entorno parece estar renovado (Figura 3).



Figura 3. Esta imagen muestra una parte de la antigua estación ferroviaria del municipio de Soledad de Doblado. Fotografía: Arely Cárdenas. 14 de marzo de 2020

En las paredes de los edificios que conforman el conjunto, se observan murales alusivos al ferrocarril en su época de esplendor. Uno de ellos marca el año 1864, cuando según Enrique Almanza y Saraí Báez:

Los tramos La Tejería –La Soledad y La Soledad– Paso del Macho fueron inaugurados a mediados de 1863 y a finales de 1864 respectivamente. Para el último tramo, era indispensable cruzar el río Jamapa, cerca de donde se construía la estación de La Soledad había un puente carretero sobre aquel río. El puente ferrocarrilero aprovechó los pilares (...) en una misma estructura se consiguió el paso ferroviario y el carretero sobre el Jamapa (Almanza & Báez Méndez, 2014: 106).

El espacio exterior entre la bodega y la estación funciona por la noche para la venta de comida y el edificio de la estación es un museo histórico que según su sitio web oficial en redes sociales fue inaugurado el 19 de febrero de 2019,¹¹ en la puerta se aprecia una placa que indica que ahí se encuentra el archivo de la ciudad. Otros edificios pertenecientes al sistema ferroviario que se pueden ver en este lugar son las viviendas para los trabajadores. Una sección y dos casas de mayor tamaño que, a diferencia de las visitadas en Manlio Fabio Altamirano, se encuentran deshabitadas. De acuerdo con la señora Elvira Hernández Benítez (comunicación personal, 14 de marzo de 2020), en Soledad del Doblado, este conjunto de casas no pertenece más a los trabajadores del ferrocarril. “Aquí es el único lugar donde tienen derecho los hijos (refiriéndose a Manlio Fabio Altamirano), allá en Soledad ya no”.

¹¹ Consultar información completa en: <https://www.facebook.com/MuseoHistoricodeSoledaddeDoblado/photos/a.123238135739481/214399333290027/>

Irónicamente esta estación no se encuentra en el catálogo de patrimonio del Sistema de Información Cultural del Gobierno de México. Sin embargo, en las exploraciones de campo realizadas en 2020 es posible percatarse de que las autoridades municipales se han responsabilizado de la conservación y aprovechamiento de dicho espacio.

Desde esta perspectiva, resulta interesante plantear que en el nivel local también se generan discursos identitarios que no entran en las concepciones de un patrimonio nacional. Aunque también exista un discurso oficial en el terreno local, las prácticas contemplan un acercamiento a los habitantes del entorno con el espacio que también es residuo de la modernidad.

Tanto los testimonios de la señora Elvira como de un habitante del municipio de Potrero Nuevo, el señor Nazario Cebada, reconocen que Soledad de Doblado tiene toda una tradición de venta de comida en torno a la Estación, la cual perdura hasta la actualidad.

Las condiciones en las que se encuentra la estación de Soledad del Doblado explican cómo la diversidad de posturas sobre un espacio de trayectoria histórica reconocida puede influir en su valoración, independientemente si es reconocido de manera oficial como patrimonio o no.

El análisis de la estación de Soledad de Doblado podría ayudar a replantear la noción de patrimonio, pues para quienes habitan este entorno, son las experiencias de la vida cotidiana y dinámicas comerciales consolidadas en el pasado las que determinan la importancia del lugar. En este sentido, el señor Nazario refiere que: “La estación de Potrero no era tan buena como la de Córdoba o la de Soledad, que tienen su propia tradición de las garnachas (...) en Potrero no se dio esa cultura. Cuando llegaba el tren de Veracruz a Potrero ya habían comprado en Soledad o Paso del Macho (N. G. Cebada Morales, comunicación personal, 9 de julio de 2020).

Por esta razón, resulta pertinente atender los planteamientos de Latour en donde refiere que los diferentes puntos de vista al reconocer un lugar como patrimonio también determinan su uso. “Una de las características más sobresalientes del patrimonio no es solo su multiplicidad sino también su mediación a través de una variedad de actores humanos y no humanos” (Hill; 2018: 1194). Esto último abre el panorama de alternativas de aprovechamiento de estos lugares.

Para el caso de Paso del Macho, el edificio de lo que fue la estación ferroviaria y la bodega de carga del servicio express se encuentran a 100 metros aproximadamente de la plaza principal y la zona comercial de este lugar (Figura 4). Por un lado, la plaza principal, adornada con las letras de colores ahora muy comunes de cada municipio, se abre hacia las vías y desde una banca se puede observar la dinámica de los trenes que pasan ahora.



Figura 4. Vista panorámica de la Estación de Paso del Macho. Fotografía: Arely Cárdenas. 14 de marzo de 2020

Por otro lado, tanto la bodega como el edificio de la estación no parecen tener un papel central, aun cuando conservan ciertas características arquitectónicas que los diferencian de otros inmuebles en el entorno. Este conjunto de edificios también están considerados como patrimonio ferrocarrilero dentro del sitio del Sistema de Información Cultural del Gobierno de México. A simple vista, no presentan un deterioro notable, la estación se encuentra habitada y desde la puerta del edificio se reconoce cómo ha sido habitada.

Don Ciro Agustín Solís Luna, quien fue jefe de estación en Paso del Macho desde 1980 hasta 1994, recuerda que fue en diciembre de 1998 el último viaje que, desde el puerto de Veracruz a la Ciudad de México, realizó el “Mexicano” – como era conocido el ferrocarril que circulaba en esa vía. A partir de ese momento la estación y todos los servicios que se ofrecían en ella fueron suspendidos y los trabajadores liquidados. También comenta que, alrededor de 2004, la familia de un reparador de vía supuestamente pidió permiso a Ferrosur para habitar el lugar. Sin embargo, refiere que el edificio es propiedad de FNM y que nadie ha querido hacer nada para recuperarlo.

En relación con otros edificios pertenecientes a FNM, don Ciro también menciona que, en el caso de la bodega, una de las administraciones municipales se encargó de restaurar el techo y brindar talleres donde enseñaban manualidades. Refiere que en otras ocasiones este inmueble fue ocupado por el ayuntamiento para dar servicios a la comunidad, algunas veces llevaron médicos, psicólogos, cardiólogos, era una especie de dispensario; “pero ya los abandonaron, no les dan seguimiento”. Cuenta sobre la existencia de un restaurante como parte de este conjunto ferroviario, el cual revivieron para poner en su lugar un comedor comunitario que en la actualidad vende comida a muy bajo costo (C. A. Solís Luna, comunicación personal, 27 de julio de 2020).

Después de Paso del Macho, el paisaje comienza a cambiar, se hace más presente la actividad cañera debido a los sembradíos y camiones de carga que circulan en estos caminos. El ferrocarril y los ingenios conformaron dos elementos esenciales en la producción de caña al menos hasta mediados del siglo xx. Las maquinarias eran transportadas para su reparación en la ciudad de Córdoba por medio de este medio. Uno de los ingenios principales de la zona, el cual aún se encuentra en funcionamiento, es el de Potrero Nuevo, para el cual el ferrocarril también servía como medio de transporte de carga.

En este municipio es posible encontrar dos estaciones: la antigua, ubicada en el centro de la ciudad (Figura 5) y la nueva construida alrededor de los años ochenta para subsanar ciertos problemas técnicos relacionados con el ascenso y descenso en los andenes. Además, una subestación (Figura 6), la cual dotaba de energía eléctrica al ferrocarril. En la actualidad las tres están abandonadas.

Para el señor Nazario Cebada la cancelación del tren de pasajeros “fue algo muy fuerte para toda la zona, no solo para Atoyac y Potrero.” Aun cuando no considera que existió una tradición ferrocarrilera en este lugar, reconoce que éste era el medio más económico para transportarse hacia Veracruz o la Ciudad de México.

Refiere que muchos de los pequeños productores se vieron afectados a partir de esta decisión. “La gente de la sierra bajaba con sus cargas de café, bajaba con sus plátanos, frutas, naranjas y las pasaban a México o a Veracruz, y nos llegaba de Soledad, camarón, leche, queso fresco, crema, diferentes productos que tenían por allá”.

Además de la caña, el café era otro de los productos presentes en el comercio local, desde la zona montañosa de Atoyac, “lo que es Progreso, Manzanillo, la Charca, Miraflores, bajaban su café a la estación de Atoyac [y de ahí] aprovechaban el medio económico para transportar su café a la ciudad de Córdoba, que era donde lo procesaban.”

La desarticulación regional del comercio se puede considerar como otra de las transformaciones socioespaciales producida por los cambios del sistema ferroviario. En dichos cambios están incluidas transformaciones al paisaje principalmente en el entorno de las estaciones, ya que estas eran consideradas, por un lado, puertas de entrada a las ciudades o poblaciones y, por otro, enclaves comerciales y lugares de encuentro. En este sentido, una de las dinámicas que al señor Nazario le parecen significativas justo tiene que ver con la llegada del ferrocarril y la concentración de personas para esperar a sus familiares.

En relación con la subestación, la historia de este edificio está ligada a la historia del Ferrocarril eléctrico. De acuerdo con el testimonio del señor Nazario, este fue un proyecto que nació en 1920 y concluyó en 1975. En la subestación se les daba mantenimiento y se les suministraba energía eléctrica a las máquinas electro diésel que circulaban en esa época. En palabras



Figura 5. Antigua estación ferroviaria de Potrero Nuevo, la cual dejó de funcionar alrededor de los años ochenta, en el momento en que una nueva fue construida para subsanar problemas técnicos del andén a la hora del ascenso y descenso del pasaje. Fotografía. Arely Cárdenas. 15 de marzo de 2020.



Figura 6. La subestación de potrero es uno de los dos edificios que suministraban energía eléctrica al ferrocarril. Un edificio con características idénticas el cual también funcionaba como subestación, se encuentra en Maltrata, Puebla. De acuerdo con el testimonio de Nazario Cebada, habitante de Potrero, ambas estaciones fueron construidas en la segunda década del siglo XX. Fotografía: Arely Cárdenas. 16 de marzo de 2020.

de Nazario: “La subestación al igual que la estación de Potrero, son dos sitios peligrosos para nuestra gente, porque como están en total abandono, los drogadictos, los viciosos llegan ahí y ahí hacían todas sus ceremonias y al ratito a la gente que pasaba por ahí pues la asaltaban y le quitaban sus cositas” (N. G, Cebada Morales, comunicación personal, 9 de julio de 2020).

Comenta que este lugar “tiene por ahí una negra historia de dos difuntos, (...) Era un sitio muy peligroso, sigue siendo porque es muy oscuro, no tiene energía eléctrica, no tiene iluminación la zona”.

La percepción que se tiene sobre estos lugares en relación con su nivel de seguridad contrasta con los recuerdos que resaltan el esplendor y bondades de estos entornos en un pasado no muy lejano.

En esta idea de residuos como productos no previstos de la producción social del espacio deben considerarse además las prácticas sociales consideradas negativas o nocivas en la convivencia de los habitantes.

El ciclo de producción del espacio continúa avanzando independientemente de las condiciones del mismo. Es decir, aun cuando parezca que los lugares involucrados en procesos de deterioro y abandono se hayan quedado suspendidos en el tiempo, estos continúan siendo parte de los elementos no humanos en constante relación con los habitantes de su entorno. Las reapropiaciones de estos espacios se establecen a partir de las necesidades, no siempre generalizadas, de quienes habitan el entorno. Por ejemplo, para el caso de la estación antigua en Potrero, el señor Nazario refirió que entre 1998 y 2001 un joven de esta ciudad tuvo la iniciativa de poner un centro de enseñanza de Box, sin embargo, el municipio alegaba que ese tipo de actividades debían estar autorizadas por los propietarios o administradores del inmueble, que según su información es el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Nuevamente, las distintas reapropiaciones,

así como los conflictos o tensiones que se generan por estos espacios están impulsadas por la indefinición administrativa de estos, lo cual parece no tener relación con el valor histórico que los habitantes le atribuyen a estos edificios, es decir, podemos considerar que el valor y el uso de los inmuebles son dos dimensiones separadas. Para el caso de Potrero, Nazario comenta que: “Para muchas personas como en mi caso, [los edificios de las estaciones] tienen un valor histórico fenomenal,[...] porque es parte de nuestra historia, entonces yo en lo personal [...] me dediqué a buscar la historia de mi pueblo y encontré datos suficientes como para escribir un libro, que tuvimos la intención de hacerlo pero se nos fue, no hubo presupuesto municipal, ningún presidente le apuesta a la cultura entonces lo que hicimos fue todo eso transmitirlo a través de carteles, me dediqué a imprimir carteles de mi pueblo y los regalamos a las escuelas para que los muchachos se fueran enterando de lo que existía.” (N. G, Cebada Morales, comunicación personal, 9 de julio de 2020).

La publicación del libro de la que habla en sus testimonios es tan solo una parte de las iniciativas que a él y al patronato del que forma parte, le gustaría llevar a cabo, “nosotros ahí [refiriéndose a la subestación] queríamos poner un museo comunitario (...) tenemos pintores, tenemos gente que tiene fotografías antiguas, un centro de exposición, sin embargo, no mucha gente le apuesta a la cultura y mucha gente aquí es muy desidiosa, estos edificios pues vienen los turistas y los maravillan”.

Ese valor histórico que reconoce es acompañado además de un sentimiento de responsabilidad por el destino de las edificaciones. “Ese edificio de la subestación, edificio estilo inglés de 1925 es parte de la historia y lo más importante que está en nuestro pueblo y hay que rescatarlo” (N. G, Cebada Morales, comunicación personal, 9 de julio de 2020).

Como se dijo anteriormente, sobre la línea Veracruz–México, uno de los puntos centrales era la ciudad de Córdoba ya que desde ahí era posible hacer conexión con el ramal del Huatusquito o con la vía hacia el Istmo, la cual se consolidó de forma gradual. Es así que desde Córdoba, en dirección al sur, siguiendo por la vía del Istmo, se llega a lo que fue la hacienda de Motzorongo, la cual es conocida también por su Ingenio. Los 50 km de camino son paisajes cañeros. Al llegar, el ingenio es lo primero que salta a la vista y resalta el color blanco y la arquitectura de los edificios al frente de este (Figura 7).

De entre esos edificios, el más grande es una tienda que aún está en servicio. En una de sus esquinas sobresale una torre con un reloj, elemento característico de los espacios ferroviarios. “El tiempo, intangible, se convertía en parte fundamental del programa arquitectónico, reflejado en la plena funcionalidad de los espacios y la relación con su conjunto. Es también prueba de ello la icónica colocación de un reloj monumental en la fachada de las grandes estaciones” (Molotla Xolalpa, 2018: 22).

Cabe destacar que este elemento también se encuentra en Paso del Macho, sin embargo, está localizado al centro de la plaza. De la tienda sale la señora Guillermina Hernández, ella cuenta que este edificio funcionó siempre como la tienda de raya de los trabajadores del ingenio. Al costado, se encuentra la antigua estación, está cerrada, pero en buen estado. Atrás de la tienda, unas escalinatas llevan a una casa muy grande, según la señora Guillermina, esa casa pertenece al gerente del ingenio.



Figura 7. Entorno de la estación ferroviaria de Motzorongo. El edificio a la derecha de la que corresponde a la antigua estación ferroviaria. Fotografía: Arely Cárdenas. 15 de marzo de 2020

Unos metros antes de llegar a este conjunto de edificios, se aprecia otro inmueble que parece que fue edificado ya en el siglo XX, según el testimonio de la señora Guillermina, este edificio era la nueva estación del ferrocarril, ella cuenta que los últimos trabajadores de ese lugar se llevaron todo, su condición es de abandono y deterioro, así como los vagones que se encuentran justo al frente de este edificio.

También recuerda que antes de que el tren finalizara el servicio de pasajeros, todo ese espacio que abarca la estación y la tienda estaba lleno de comercio, pero ahora no hay nada (G. Hernández, comunicación personal, 15 de marzo de 2020).

Reflexiones finales

Con base en los cinco casos de estudio, se identificó que lo que en un momento fue el referente de la modernidad en la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX ha caído en una fase de indefinición, en la que no se tiene claro los responsables ni las acciones a seguir para poder aprovechar los antiguos vestigios del desarrollo.

En este artículo se retoma la metáfora de que las antiguas estaciones ferroviarias son los residuos de la modernidad debido a que con el transcurso del tiempo han quedado en desuso y en el olvido tras la privatización del ferrocarril en 1995. También se discutió: ¿qué cosa es el patrimonio?, y se tomó como referencia aquel discurso nacionalista que deja de lado el desarrollo porfiriano porque simplemente pensar en el ferrocarril sería hacer alusión al gran villano de la historia nacional. Para la gran mayoría de los mexicanos pensar en el ferrocarril es pensar en su principal precursor: Porfirio Díaz, que ha pasado a la historia como el presidente de México que tendió más de 19 mil kilómetros de vías férreas y con ello trajo el desarrollo para las élites burguesas de la época.

Sin embargo, más allá de proponer una idea reivindicadora de personajes históricos, este artículo propone ver las estaciones ferroviarias como un producto no previsto de la modernidad que se pretendía alcanzar a principios del siglo XX y que para finales de la centuria se convirtieron en simples desechos de empresas como Ferrosur; se desecharon las dinámicas económicas que traía consigo el ferrocarril de pasajeros y se crearon barreras para aquellas personas que viven el espacio y los adecuan a los nuevos tiempos.

Dicho de otra manera, las estaciones de pasajeros son residuos de la modernidad que han sido resilientes a los embates del sistema neoliberal por las nuevas dinámicas y significados que le han dado los habitantes donde se establecieron. Manlio Fabio Altamirano, Soledad del Doblado, Paso del Macho, Potrero Nuevo y Motzorongo son apenas microcosmos de un sistema que contempla más de 508 estaciones y que en cada espacio los actores han trabajado en red para resignificarlo. Sin el afán de caer en generalizaciones, este artículo pretende abrir camino a nuevas investigaciones para responder a la pregunta: ¿Qué nos enseña tomar en cuenta los residuos de la modernidad? Una de nuestras respuestas con base en los casos estudiados es que la intervención de estos espacios a partir de usos muy distantes de su función actual es vista negativamente, pero al final termina siendo un indicador de la necesidad de los habitantes. Igualmente, resulta necesario aprender a ver con otros ojos la reapropiación del espacio, por ejemplo, la ocupación de una estación como vivienda más allá de considerarse una acción informal, nos habla de una necesidad no cubierta por el Estado.

El deterioro de inmuebles asociado a actos vandálicos que presentan algunas estaciones como la de “La purga” y la subestación eléctrica de Potrero es igualmente indicador de la carencia de alternativas de recreación y ocupación para las personas que habitan estos lugares.

En contraparte, resulta pertinente reflexionar sobre el aprovechamiento de estos espacios tal como se ha hecho en Soledad del Doblado, donde las dinámicas consolidadas a lo largo del tiempo gracias al paso del ferrocarril han guiado su renovación independientemente de su consideración como patrimonio desde el ámbito federal.

Por último, y de acuerdo con Lynch, los lugares deteriorados son lugares “sin tiempo”, no porque sean eternos sino porque allí no existe una organización del tiempo, en nuestro caso, esto resulta paradójico porque el tren, en estos entornos locales, estructuraba con sus tiempos tan precisos la vida cotidiana de estos lugares, por lo que queda pensar en alternativas que puedan funcionar como ejes en torno a los que estos lugares puedan aprovecharse.

Fuentes

- Aguayo, F., Morel, J. O., & Galindo, I. B. (s. f.). *La construcción de los Ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*. Horizonte Ferroviario.
- Aguilar Sánchez, M. G. (2017). *Los conflictos ferrocarrileros en Veracruz 1910-1927 (1a)*. Colofón. Ediciones académicas de sociología.
- Almanza, J. E., & Báez Méndez, A. S. (2014). La construcción en tierra caliente del ferrocarril entre Veracruz y México , 1842-1864. *Historia 2.0, Conocimiento Histórico en Clave Digital*, 86-114.
- Barreno Lalama, A., & Brito-Henriques, E. (2015). *La rehabilitación del ferrocarril en Ecuador, como actor transformador del territorio*.
- Betancourt Covarrubias, L. P. (1987). *Influencia de los ferrocarriles en el desarrollo de México. El caso del Ferrocarril Mexicano, Línea México-Veracruz, vía Córdoba*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Carregha Lamadrid, L., Garay López, B., & Narváez Berrones, J. (2003). *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí (1o)*. El Colegio de San Luis.
- Echeverría, B. (2009). *¿Qué es la modernidad?* Universidad Nacional Autónoma de México.
- Fedele, J., & Ucedo, J. (2012). Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: El caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe. *Cuaderno urbano. Espacio, cultura, sociedad*, 12, 43-69.
- Ferrocarriles Nacionales de México. (1996). *Caminos de Hierro (1o)*. Ferrocarriles Nacionales de México.
- Gonzalbo Escalante, F. (2016). *Historia mínima del neoliberalismo. Una historia económica, cultural e intelectual de nuestro mundo, de 1975 a hoy*. (1ra ed.). El Colegio de México.
- Google. (2020). [Recuperación de la información satelital del tendido ferroviario en Veracruz]
- Gustavo, B., & Gallo E. L. (1874). *Historia del Ferrocarril Mexicano Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial*. Editorial Cosmos.
- Hernán, S. O. (s. f.). Después de los ferrocarriles ya nada fue igual. Cronistas, viajeros y caminos de hierro en el siglo XIX. *Los universitarios*, 44-50.
- Hill, M. J. (2018). Introduction: World Heritage and the Ontological Turn: New Materialities and the Enactment of Collective Pasts. *Anthropological Quarterly*, 91(4), 1179-1202.
- Huysen, A. (2010). *Modernismo después de la posmodernidad*. Gedisa.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2013). *Encuesta Anual de Transportes 2013: datos 2012 : cifras definitivas*. INEGI, México

- Jauregui, L. (2004). *Los transportes, siglos XVI al XX* (Universidad Nacional Autónoma de México, Ed.; 1o).
- Jiménez, V., Tibol, R., Millán, P., Vital, A., Cohen, M. P., & Pareyón, A. S. (2014). *En los ferrocarriles: Juan Rulfo: Fotografías*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Kuntz Ficker, S. (2015). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina* (1a ed.). El Colegio de México.
- Kuntz Ficker, S., & Riguzzi, P. (1996). *Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950 del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. El colegio Mexiquense - Ferrocarriles Nacionales de México - Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco.
- Lefebvre, H. (1974). *La Producción del Espacio*. Capitan Swing.
- Lynch, K. (2005). *Echar a perder. Un análisis del deterioro* (M. Southworth, Ed.). Gustavo Gili.
- Manlio Fabio Altamirano: *Patrimonio ferroviario México: Sistema de Información Cultural-Secretaría de Cultura*. (s. f.). Recuperado 30 de marzo de 2020, de https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=373#
- Margueliche, J. C. (2015). *Memoria, Identidad y representaciones sociales en el paisaje (pos) industrial. Tras las huellas del patrimonio cultural*. Universidad Nacional de La Plata.
- Martínez Delgado, G. (2017). *La experiencia urbana. Aguascalientes y su abasto en el siglo XIX*. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora: Universidad Autónoma de Aguascalientes: Universidad de Guanajuato.
- Molotla Xolalpa, P. T. (2018). La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México: Integración de nuevas formas y sistemas constructivos. *Editorial Restauro Compás y Canto*, 1-24.
- Montero García, L. A. (2012). La construcción del ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1880-1930. *En Historia económica de Veracruz, miradas múltiples* (1a, pp. 125-143). Universidad Veracruzana.
- Nava Cabrera, R. (2011). *La construcción del «Huatusquito» Una descripción del proyecto y construcción del ferrocarril de Córdoba a Huatusco en el estado de Veracruz*.
- Naveda Chávez-Hita, A., Florescano, E., & (Coord.). (2013). *Historia general de Córdoba y su región* (Secretaría de Educación-Gobierno del Estado de Veracruz, Ed.; 1o Edición).
- Ortiz Hernán, S. (1973). "Camino y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX". *Comercio Exterior*, 1246-1253.
- Padilla, P. (2016). *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876* (1o). Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Perló Cohen, M. (2014). Juan Rulfo, fotógrafo urbano. *En En los ferrocarriles: Juan Rulfo: Fotografías*. (p. 190). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Romero, J. L. (1976). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Siglo XXI editores.

- Suárez Pareyón, A. (2002). La huella de los ferrocarriles en la estructura urbana del área central de la Ciudad de México. *En Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril* (pp. 279-293). Secretaria de Comunicaciones y Transportes.
- Tirado Villegas, G. (2007). “La estación del ferrocarril interoceánico”, en *Los efectos sociales del ferrocarril interoceánico* (1o). Benemerita Universidad Autónoma de Puebla.
- Valencia Islas, A. (2017). *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949* (1o). Horizonte Ferroviario.
- Vázquez Vidal, S. del C. (2017). *Hombres del hierro. Cultura (s) del trabajo ferrocarrilero en la era de la privatización*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS).
- Yanes Rizo, E. (2000). *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950* (1o). Instituto Nacional de Antropología e Historia.