



Justificación para la reutilización de infraestructura ferroviaria en estado de abandono; Caso del Ramal de Muñoz-Chignahuapan, Puebla-Tlaxcala, México

Justification for the Reuse of Abandoned Railway Infrastructure; Case of the Muñoz-Chignahuapan Branch Line, Puebla-Tlaxcala, Mexico

Marcelino, Pérez Pérez¹

Delia del Consuelo, Domínguez Cuanalo²

^{1,2} Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Facultad de Arquitectura, Puebla, México

¹ pp224470306@alm.buap.mx | <https://orcid.org/0009-0005-8114-9919>

² docuanalo@yahoo.com.mx | <https://orcid.org/0000-0002-6843-6156>

Recibido: 08/10/2025 Aceptado: 09/12/2025

RESUMEN | El abandono de la infraestructura ferroviaria en México y otras regiones ha generado espacios deteriorados que representan riesgos ambientales y sociales. Pese a que el ferrocarril fue el motor de desarrollo económico y social entre los siglos XIX y XX, su declive se debió a la incursión de nuevas formas de movilidad y, en el caso mexicano, su privatización de 1995 disminuyó el servicio para pasajeros. Es así que este estudio aborda el caso del ramal Muñoz–Chignahuapan (1906–1957), cuyo patrimonio material quedó en desuso, destacando estaciones y senderos actualmente integrados a usos locales o en abandono. Se plantea su reutilización como patrimonio cultural, apoyado en la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos (1972) y en teorías de conservación del patrimonio industrial. Experiencias como La Vía Verde del Mariachi (Méjico), muestran que la reutilización de espacios ferroviarios fomenta la conservación patrimonial de identidad, cohesión social y desarrollo urbano. El enfoque de reutilización y sostenibilidad se propone como vía para rescatar estaciones y edificios, integrando valores históricos y culturales. La metodología cualitativa utilizada incluyó trabajo de campo, cartografía digital y revisión documental. Por ello, la recuperación de vestigios del ramal no solo preserva memoria histórica y construcción de identidad, sino que también ofrece oportunidades de desarrollo cultural, social y económico mediante un uso contemporáneo responsable.

PALABRAS CLAVE | Abandono, cultura, identidad, patrimonio, reutilización.

ABSTRACT | The abandonment of railway infrastructure in Mexico and other regions has led to deteriorated spaces that pose environmental and social risks. Although the railway was the engine of economic and social development between the 19th and 20th centuries, its decline was due to the emergence of new forms of transportation, and in the case of Mexico, its privatization in 1995 reduced passenger service. This study examines the Muñoz–Chignahuapan branch line (1906–1957), whose material heritage fell into disuse, highlighting stations and pathways now integrated into local uses or abandoned. It proposes their reuse as cultural heritage, supported by the Federal Law on Monuments and Archaeological, Artistic, and Historical Zones (1972) and theories of industrial heritage conservation. Experiences such as the Mariachi Greenway (Mexico) demonstrate that the reuse of railway spaces promotes heritage conservation, identity, social cohesion, and urban development. The reuse and sustainability approach is proposed as a

way to rescue stations and buildings, integrating historical and cultural values. The qualitative methodology used included fieldwork, digital mapping, and document review. Therefore, the recovery of vestiges of the branch line not only preserves historical memory and contributes to the construction of identity, but also offers opportunities for cultural, social, and economic development through responsible contemporary use.

KEYWORD | Abandonment, culture, identity, heritage, reuse.

Introducción

La cultura industrial ferrocarrilera está determinada por valores tangibles e intangibles, alrededor de lugares y paisajes. Se identifican en diferentes magnitudes: desde vestigios de senderos por donde se encontraban las vías férreas, puentes, alcantarillas, edificios, tanques o maquinaria. Elementos y valores asociativos entre lo natural, lo cultural, lo tecnológico y todos aquellos procesos relacionados para la interpretación de su identidad e historia, desde su origen, auge y paulatina adaptación posterior, entre la sociedad y los restos de aquel patrimonio industrial, consolidándose actualmente paisajes culturales a lo largo y ancho del país; y hoy, gracias a nuevas tendencias de movilidad y desarrollo estratégico, se busca impulsar nuevamente este sector como concluye Ulloa (2025).

En México, el ferrocarril allanó el camino para el desarrollo, brindó nuevas oportunidades económicas, estimuló el desarrollo de pueblos y comunidades y, en general, unió al país. Las políticas públicas, durante muchos años, no se encargaron de la protección de este sistema de comunicación y crecimiento económico porfiriano, y de manera abrupta se desmanteló todo un sistema, que en muchas partes del mundo aún es vigente, trayendo como consecuencia la privatización y el auge de las autopistas; el servicio de pasajeros se volvió deficitario y fue gradualmente abandonado; y la desestructuración de la red limitó la conectividad para pasajeros, consolidando la capacidad de carga. En este sentido, la privatización dio lugar a la operación de la red principalmente para el transporte de mercancías, lo cual es rentable para la economía, pero limitó el acceso a los beneficios de movilidad del ferrocarril para la población. Representando una vez más un menoscabo social, el desmantelamiento de las vías y la clausura de ramales aislaron a numerosos pueblos, dificultando la conexión con otras ciudades para transporte, comercio y acceso a servicios.

Es desde esta mirada de beneficio y reconocimiento social, que se aborda este tema, no para reactivar los objetivos primarios, ni activar el transporte; se trata de devolver a la comunidad sus emociones a través del recuerdo y generar, a través de acciones de conservación, la cohesión e identidad, promovidas por el rescate de las huellas de la antigua infraestructura ferroviaria, donde aún existen personas que la identifican y aún forman parte de la historia, intentando con esto generar y refirmar la identidad colectiva de la comunidad.

En esta antigua infraestructura que se detuvo definitivamente, ahora son, según la propuesta de Augé (1992), *no lugares: espacios sin identidad en la sobre modernidad y sin utilidad*. Elementos condenados en cierto modo, por no generar un beneficio, a quedar presas de las tensiones económicas y sociales de las poblaciones a su alrededor, llegando incluso a su destrucción por parte de las autoridades y de los habitantes. Situación que genera un círculo vicioso, especialmente en casos como el patrimonio ferroviario, que involucra tanto lo cultural como lo natural, siendo de este último necesario recalcar que, con la degradación del medio ambiente que lo contextualiza, conlleva una pérdida de la calidad de vida.

Caso análogo se presenta en la Vía Verde del Mariachi, un proyecto desarrollado por estudiantes y académicos del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), en Tlaquepaque,

Jalisco, México. Esta iniciativa surge a partir de la tesis doctoral de Mónica Solórzano Gil, orientada al rescate de antiguas estaciones ferroviarias en Jalisco (*PLAN MAESTRO Vía verde del mariachi*, 2012). El objetivo del proyecto fue reactivar la ruta ferroviaria de los municipios jaliscienses de Acatlán de Juárez, Villa Corona y Cocula, ya que quedó en abandono desde 1929 mediante la conversión del trayecto de la vía en un corredor no motorizado de 32 kilómetros de distancia. En su concepto original se consideró integrar los aspectos de ecología, flora, fauna, ecología y paisaje con el patrimonio arquitectónico, arqueológico e industrial, así como aspectos culturales y tradiciones de las localidades. Posteriormente, el proyecto fue retomado e impulsado por autoridades del gobierno estatal, quienes ampliaron los kilómetros de intervención y lo consolidaron bajo el nombre del programa “Vías Verdes y Rutas Creativas en Jalisco”. Se trata de un caso relevante para el fomento del desarrollo económico local mediante el reconocimiento y la valorización de caminos y senderos con herencia patrimonial e histórica.

Tal es la situación actual del Ramal Muñoz-Chignahuapan (RMC), vínculo entre los estados de Tlaxcala y Puebla en México, y que formó parte del Ferrocarril Mexicano. Del cual, hoy prevalecen huellas de las vías férreas y senderos que se aprovechan como caminos locales, mientras que algunas estaciones y edificios aledaños se encuentran desde el abandono hasta ser aprovechados por las comunidades para diversos usos. Hecho que revela un gran potencial tanto para satisfacer las necesidades de los habitantes como para refrendar la importancia de estos conjuntos en la historia e identidad local y nacional.

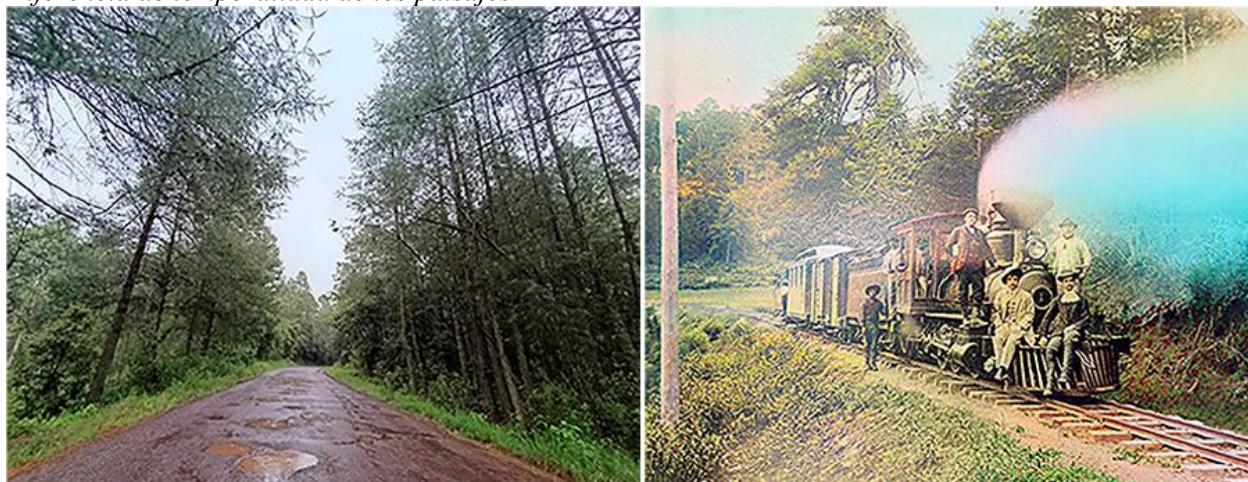
Motivo por el cual el objetivo de esta investigación es el de diagnosticar desde una primera fase sobre el potencial de reutilización que tienen los elementos culturales del caso de estudio, a fin de conservar sus valores mediante la exposición de su relevancia histórica y social, destacando las diversas actividades que las preceden, además de las culturales, desde una doble polaridad: la social y la técnica.

Para lograr este objetivo, se estructuró el documento en tres apartados generales. Primero, el estado del arte, mediante una síntesis comprobada a partir de registros históricos que identifiquen las causas que propiciaron inicios, clímax y declive en sus operaciones. En un segundo punto, dicha información se contrastará con una serie de registros a partir de visitas en campo, para identificar y definir los valores materiales (cuantitativos) e inmateriales (cualitativos) singulares de la región que quedarán plasmados digitalmente en la escala de paisaje¹ (ver Figura 1).

¹ Documento de valor patrimonial que refleja procesos históricos, culturales y naturales, establecido en las definiciones de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y Sánchez Hernández (2022), para quien “el paisaje contiene niveles tangibles e intangibles que pueden ser interpretados desde distintas disciplinas”.

Figura 1

Diferencia de temporalidad de los paisajes



Nota. (1) Imagen izquierda: Paisaje actual del sendero del extinto ramal de Muñoz-Chignahuapan, elaborada por el primer autor (2025), localizado en el K.M. 27. (2) Imagen derecha: Adaptada de *Railroads in México: An Illustrated History* (Vol. II, p. 75) por F. Garma Franco (1988). La imagen fue modificada con la plataforma Palette.fm mediante inteligencia artificial para asignarle color y facilitar la comparación temporal.

Por último, mediante la compilación y análisis de diversas documentaciones teóricas, en contraste con la información obtenida del caso de estudio, se configurará una justificación para sustentar una posible ruta de uso para los vestigios del caso de estudio, desde un enfoque multidimensional y contextual, en especial de los aspectos ambientales, sociales y perceptivos que propicien la conservación de la autenticidad e historicidad integrados a lo natural y lo construido. Aspectos que dependen de las condiciones culturales y la sensibilidad del observador.

Planteamiento del problema

El abandono de la infraestructura ferroviaria en México y en diversos territorios del mundo constituye un problema complejo que emerge de la interacción dinámica entre factores históricos, económicos, políticos, culturales, sociales, tecnológicos y ambientales. Aunque durante los siglos XIX y XX el ferrocarril impulsó el desarrollo territorial, la articulación regional y la cohesión social, su declive —acelerado en México por la privatización de 1995 y la relegación del servicio de pasajeros— ha detonado una serie de procesos interdependientes, cuya expresión más visible se hace presente en espacios deteriorados y en desuso.

Desde la mirada introductoria a los sistemas complejos que plantea Morin (1994), este abandono no puede explicarse como resultado de una sola causa, sino como el producto de múltiples retroalimentaciones y decisiones distribuidas a lo largo del tiempo: la concurrencia de nuevas formas de movilidad automotriz, la concentración de inversiones en carreteras, las transformaciones en los patrones de urbanización y la desconexión creciente entre las infraestructuras y las necesidades sociales contemporáneas. Estos factores generan cadenas de efectos que incluyen riesgos ambientales (erosión, contaminación, pérdida de biodiversidad urbana), vulnerabilidades sociales (inseguridad, apropiación informal, desigualdad en el acceso a la movilidad) y la degradación de la memoria histórica y cultural asociada al ferrocarril.

Sin embargo, la infraestructura ferroviaria abandonada no solo representa un problema, sino un sistema socioambiental en potencial reorganización, donde diversos actores —gobiernos, empresas, colectivos ciudadanos, comunidades locales y grupos ambientalistas— interactúan y disputan visiones de futuro. En este contexto, la participación comunitaria adquiere un papel clave al aportar conocimiento territorial, memoria colectiva y prácticas de apropiación que pueden orientar procesos de regeneración urbana y ecológica. La falta de mecanismos formales para integrar dichas voces genera tensiones y decisiones fragmentadas que dificultan la construcción de soluciones sostenibles.

Para que puedan ser conservados, aunque su uso ya no esté acorde a las funciones originales como es el caso del RMC, estos bienes culturales son factibles de reutilización, entendiendo este concepto como la acción de reutilizar, preferentemente con un uso nuevo, que en este caso, se ajusta a las necesidades sociales de las comunidades, donde a su vez puedan satisfacer dichas insuficiencias, al mismo tiempo que conservarlos como parte del patrimonio cultural local y federal, como los sugiere el documento de Madrid (ICOMOS, 2011); “El deber de conservar el patrimonio del siglo XX tiene la misma importancia que la obligación de conservar el patrimonio relevante de otras épocas” (p.98).

No obstante, debido a la magnitud del conjunto mixto (natural y cultural) del patrimonio ferroviario del RMC, se enfocarán los esfuerzos en configurar una justificación teórica acoplada al caso de estudio, de tal manera que pueda continuarse más adelante con trabajos específicos en los inmuebles del ramal.

El problema central, por tanto, puede formularse con la siguiente pregunta: ¿Cómo reutilizar la infraestructura ferroviaria abandonada mediante la conservación de sus valores históricos y sociales para promover procesos de transformación socioambiental que sean sostenibles, inclusivos y resilientes?

Justificación

La incorporación de la participación comunitaria es fundamental para asegurar que los procesos de recuperación respondan a necesidades reales y favorezcan usos socialmente significativos. El caso del Ramal Muñoz-Chignahuapan evidencia que la reutilización del patrimonio ferroviario puede activar dinámicas locales de cohesión, fortalecimiento identitario y turismo cultural el cual promueve una mayor actividad económica a través de la puesta en valor de estos espacios. Según la Organización de las Naciones Unidas para el Turismo (ONU Turismo, 2024), el turismo sostenible y responsable favorece la integración comunitaria y la activación económica, lo cual refuerza el potencial de estos espacios para consolidarse como recursos estratégicos de desarrollo territorial. Por ello, el estudio y la recuperación de infraestructura ferroviaria en abandono se justifican como una vía para promover territorios más sostenibles, resilientes y socialmente integrados a las económicas locales.

Estado del arte

A partir de una investigación documental en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) en el Estado de Puebla, se obtuvo acceso a bibliografía especializada, documentos y registros fotográficos con los cuales se perfiló este apartado y parte del siguiente.

En un inicio, el sistema de ferrocarril se conflictuaba con la actividad regional, que para este caso identifica la actividad hacendaria de Puebla y Tlaxcala como una de las más importantes y dinamizadoras de dicho territorio. No obstante, con el tiempo serían los propios hacendados los más interesados por el ferrocarril, debido a que esta clase social, no solo se mantenía al pendiente de nuevas formas de incrementar su producción agrícola, la ganadería ovina, textiles y la minería, sino también en el tránsito de novedades

y modas que llegaron desde Europa. Sería cuestión de tiempo para que el ferrocarril pasara de ser una herramienta estrictamente de la clase dominante, a brindar paulatinamente su acceso a la población en general. Sobre este punto, Alcocer (2010) menciona cómo los hacendados, a pesar de estar regularmente ausentes, mantuvieron una comunicación constante a través de tecnologías nacientes de la época como el telégrafo, con la que podían mantener a la distancia y con tiempos de respuesta más rápidos un medio para construir estrategias comerciales en las que era determinante la movilidad de los productos de las haciendas.

Es así por lo que en el estado de Tlaxcala se instalaron las estaciones de Muñoz de Domingo Arenas, La Trasquila y la de San Luis, las cuales funcionaron principalmente para la salida de productos agrícolas de un conglomerado de 150 haciendas censadas en 1910 como señala Ramírez (1990). Por otro lado, en el estado de Puebla, un caso representativo fue la “Hacienda de Atlamaxac”, una de las más beneficiadas en la construcción del ramal como lo establece Garma Franco (1988). En la documentación ferroviaria incluso figura este conjunto con el nombre del ramal de “Muñoz-Atlamaxac” (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas [SCOP], 1908, p. 269), donde se indica que para 1906 la línea ya operaba hasta la hacienda, como se muestra en la Figura 2.

Figura 2

Rastreo que muestra la ubicación de la “Hacienda de Atlamaxac”



Nota. Representación de la elevación topográfica que muestra la trayectoria del funcionamiento del ferrocarril hasta la ubicación original de la hacienda de Atlamaxac, generada mediante Google Earth. Fuente: Google Earth (2020), imágenes Landsat/Copernicus. Elaboración del primer autor.

Sería hasta 5 años después que la última parada del ferrocarril llegaría hasta Chignahuapan, sitio del cual el informe de la SCOP (1908) en la época señala:

Este ferrocarril está destinado a ligar la línea del Ferrocarril Mexicano con la Hacienda de Atlamaxac, ubicada en el Distrito de Alastriste, del Estado de Puebla; teniendo el Concesionario la

facultad de prolongarlo hasta Zacatlán... Están concluídos y en explotación 30 kilómetros, entre Muñoz y el punto llamado «La Galera.» Durante el año se hizo el trazo y se aprobaron los planos de las secciones del kilómetro 31 al 40, inclusives, y del 41 al 49 + 640 metros, completándose así la distancia hasta Atlamaxac. En la construcción de esta vía utilizaron más de 61,100 metros cúbicos de terracería en tierra y tepetate, y 345 metros cúbicos de roca; La vía se ha tendido hasta el kilómetro 36+970 metros. (p. 75).

No obstante, el proyecto nunca llegaría a Zacatlán, principalmente por la guerra revolucionaria y la desestabilización social de la zona, a pesar de la inversión pública que se realizó en 1909 para potencializar las producciones en las haciendas. En este sentido, se debe recalcar que, a pesar de tener sobre la marcha importantes compromisos con inversionistas nacionales y extranjeros, todo sería sesgado.

El número y fecha de la concesión del ramal corresponde al 380, del 07 de agosto de 1912, a cargo de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, la cual invertía en la cuota inspección (de 1923) acordada en 75.00 pesos mensuales, señalando su plazo de reversión a 99 años, que terminaría el 8 de abril de 2003. El domicilio de la empresa se registró en México, D.F., en la estación Buenavista, con Bertram E. Holloway (vicepresidente y gerente general del Ferrocarril Mexicano) como su representante legal (Federación, 1923). Para el año de 1917, tras los efectos de la Revolución Mexicana, el binomio haciendas-ferrocarril enfrentó una de sus épocas más difíciles, conocida como una “época de hambre”, debido al arrasamiento de las cosechas. Además, por si fuera poco, en 1918 se presentó una epidemia de gripe que registró 1188 defunciones (Camacho, 2006). Afortunadamente, el periodo de reconstrucción y consolidación institucional del país en la primera mitad del siglo XX recuperaría el curso, aunque no en todas las rutas y ramales del sistema ferroviario.

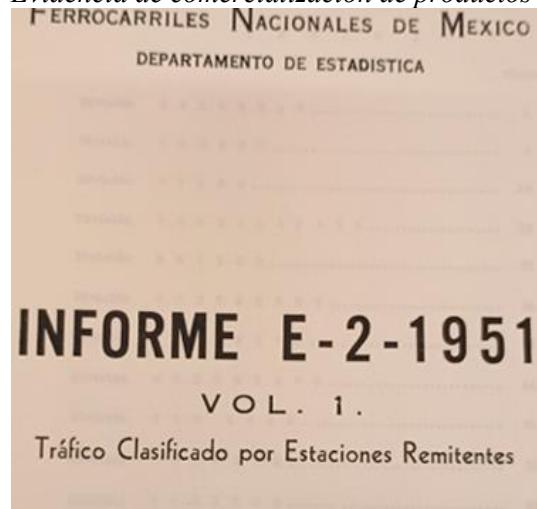
Además del factor historiográfico, el énfasis material de las estaciones, vialidades e infraestructura del RMC está directamente vinculado a su contraparte social. Sobre este punto, los argumentos de Gonzalbo (2006) indican que el funcionamiento del ferrocarril no pudo haberse logrado sin parámetros de la vida social y cultural que conllevaron justificar y desarrollar hábitos culturales, los mismos que habrían de continuar, pero con modificaciones regulares en cada momento o época. Ejemplo de ello es que para el año 1900, aunque el país ya era independiente, seguía existiendo la distinción de clases sociales porque se mantenían “profundas brechas entre indígenas y criollos o mestizos” (Gonzalbo, 2006, p. 241). La gente rica que poseía las haciendas o ganaderías, distinguiéndose con vestimenta de ropa y calzado a la usanza europea (francesa e inglesa, principalmente), mientras la población trabajadora, mantenía su vestimenta de calzón de manta, huaraches y huipil. Un aspecto relevante es que, aunque para entonces era común el uso del sombrero, cada uno de los estatus de la población tenía sus propios estilos. No obstante, uno de los cambios radicales en la vida, que fue a través de la industrialización y el ferrocarril, estuvo en el estricto control de un horario. El reloj no solamente modificó la vida de los trabajadores; los hábitos de un horario generaron una costumbre a la puntualidad, tal como lo expone Gonzalbo (2006): “el reloj en la máquina de la revolución industrial” (p. 202).

Tras el apogeo de las haciendas durante el porfiriato, la propiedad rural de 1920 y los residuos de las mismas en los gobiernos posrevolucionarios, hubo un periodo estable de trabajo en la vida común de la población, principalmente dedicada a la agricultura. No obstante, el ramal ferrocarrilero de esta investigación mantuvo cierta vitalidad, debido al vínculo del contexto social de las poblaciones del ramal con el Estado de Tlaxcala, como menciona Ramírez (1990), quien también identificó que su producción

agrícola y ganadera no podía competir con las producciones mineras o los productos de comercialización industrial que terminarían por llevarse la utilidad de inversión de la línea (ver Figura 3).

Figura 3

Evidencia de comercialización de productos agrarios en el ferrocarril.



ESTACION	REMITENTE	ARTICULO	NUM	CARROS	KILOGRAMOS
HERRERA	HERRERA	LENA		2	61760
	HERRERA	CEBADA		1	29860
				3	91620
A SERRADERO		CEBADA		2	59630
				2	59630
CALAPA		LENA		1	16580
				1	16580
LLANO VERDE		CEBADA		4	125930
				4	125930
CHIGNAHUAPAN		LENA		5	161680
CHIGNAHUAPAN		MADS CTES		2	43960
CHIGNAHUAPAN		GARBAZO		1	33790
CHIGNAHUAPAN		CEBADA		71	2398340
CHIGNAHUAPAN		MAIZ		2	31650
CHIGNAHUAPAN		FRUT YLEG		1	35000
CHIGNAHUAPAN		VARIOS		12	312480
				94	3016900

Nota. Imagen tomada del Informe de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México de 1952, elaborado por el Departamento de Estadística (1952, p. 97) disponible en el acervo del CEDIF.

Apenas una década después, en 1933, la rentabilidad del RMC ya se encontraba con un ligero déficit. Ello a pesar de reportarse con cierta estabilidad (SCOP, Departamento de Ferrocarriles México, 1935), por ser hasta el momento el único medio masivo de movilidad. Pero con la implementación de infraestructura carretera desde 1930 con el inicio de las carreteras vecinales, sería cuestión de tiempo para que sustituyera al ferrocarril hasta su cierre definitivo en 1957 y su abandono, porque un año antes se realizó la inauguración de la carretera que conecta los municipios de Apizaco, Tlaxco y Chignahuapan, destino similar al de las grandes haciendas de la zona, puesto que las actividades comerciales y el funcionamiento del sistema ferroviario confluyeron de manera equivalente y correlativa en la actividad social y economía de la región.

Cuatro años después, en 1961, luego de haber terminado operaciones el ramal, y con la instalación del proyecto de aprovechamiento de recursos hídricos de la presa de Atlangatepec en territorio del Estado de Tlaxcala, por el entonces presidente Adolfo López Mateos, el trayecto original entre la estación de “La Trasquila” y “San Luis” se interrumpiría permanentemente. Golpe que solo auguraría el término total del sistema ferroviario mexicano hacia su privatización entre los años 1995 y 2000. Finalmente, como parte de la construcción y mejoramiento de las carreteras que tuvo lugar entre 1930 y 1950, bajo el gobierno de Lázaro Cárdenas y Miguel Alemán. Por tal motivo se había iniciado ya el tránsito de camiones y autobuses.

Métodos y materiales

La presente investigación adopta un enfoque metodológico cualitativo basado en los principios de los sistemas complejos y de la participación comunitaria, con el objetivo de analizar y construir alternativas de regeneración para infraestructura ferroviaria en abandono. Se articula un proceso de Investigación-Acción Participativa (IAP) que integra herramientas cualitativas y cuantitativas, así como técnicas de

análisis territorial colaborativo. La metodología se desarrolla en fases secuenciales, aunque con retroalimentación dinámica entre ellas, reconociendo el carácter no lineal del sistema estudiado.

Una vez documentado el trasfondo historiográfico del caso de estudio, pasamos a evaluar sus componentes materiales, mediante un método cualitativo, con una participación dialéctica-crítica, a fin de interpretar y evaluar el estado de conservación del patrimonio ferroviario del RMC de una forma multifactorial.

Se llevó a cabo un reconocimiento *in situ* del ramal, donde se identificó la presencia de vestigios, estructuras y/o elementos relacionados con el ferrocarril, entre los cuales cabe destacar varias estaciones que fueron modificadas de su uso industrial a otros distintos, como por ejemplo de administración pública (sede de presidencia auxiliar) o educativo (aula escolar o biblioteca), las cuales se pueden identificar en la Figura 4. Asimismo, se detectó una estación que actualmente se encuentra dentro de un cercado de propiedad privada.

Figura 4

Vestigios de infraestructura del extinto ferrocarril Ramal Muñoz-Chignahuapan, México.



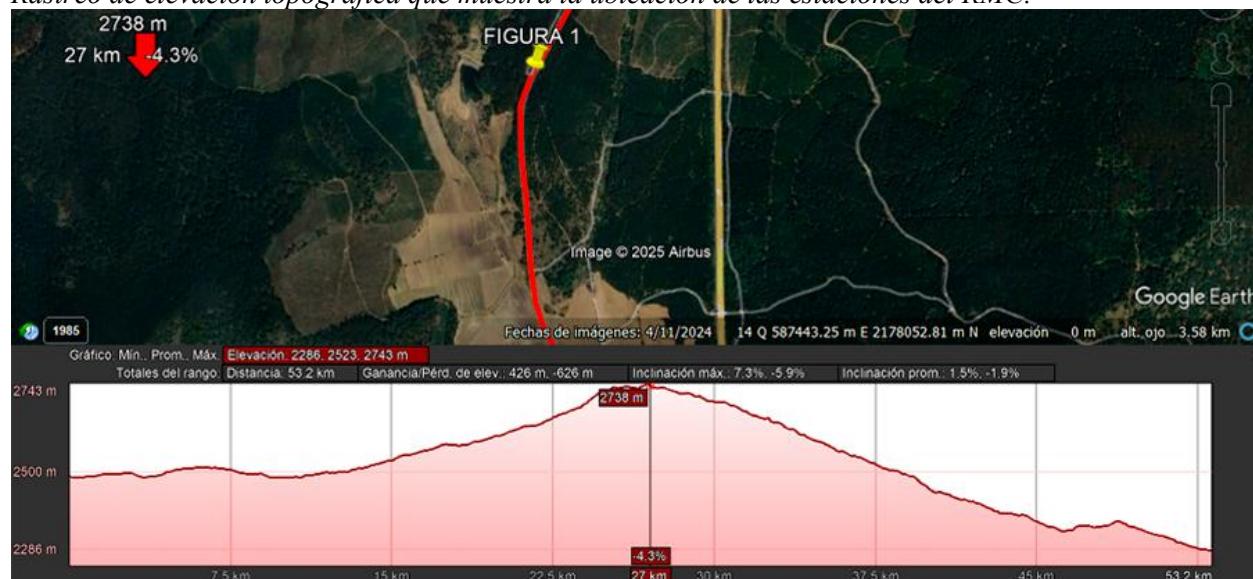
Nota. (1) Antigua Estación de La Trasquila, actualmente colindante con infraestructura operativa. (2) antiguo terraplén por donde circulaba el ferrocarril de vapor; la zona se encuentra inundada por la construcción de la presa de

Atlangatepec, referenciada en la Figura 2. (3) Estación de San Luis la cual fue reutilizada como presidencia auxiliar. (4) Tanque de agua utilizado para abastecer la caldera del ferrocarril de vapor en la localidad de San Luis. (5) Casa de trabajadores del ferrocarril que operó durante mediados del siglo XX y actualmente en estado de abandono. (6) Antigua estación de La Cueva, posteriormente se usó como capilla; actualmente el sitio está cercado por un particular. Elaboración del primer autor (2025).

Esta información se complementa mediante el rastreo y localización de elementos y rutas del ramal en la plataforma cartográfica digital Google Earth, para georeferenciar estaciones, senderos de vía, puentes y demás infraestructura ferroviaria existente, con el fin de localizar dichos elementos en un archivo de extensión ".kmz" como se detalla en el mapa digital del RMC (véase disponibilidad de datos) con la intención de continuar retroalimentando nuevas evidencias inéditas, así como desarrollar análisis de mayor escala como se muestra en la Figura 5 en futuras investigaciones.

Figura 5

Rastreo de elevación topográfica que muestra la ubicación de las estaciones del RMC.



Nota. Representación de la elevación topográfica que muestra topografía el tramo más elevado del antiguo trayecto del ferrocarril, así como localización de las estaciones, localizaciones generadas mediante Google Earth, Fuente: Google Earth (2020), imágenes Landsat/Copernicus. Elaboración del primer autor.

No obstante, algunas de las estaciones entre el Estado de Tlaxcala y el de Puebla fueron imposibles de localizar físicamente. Por un lado, debido a condiciones de inseguridad pública, mientras que, en el otro extremo, algunos pobladores informaron durante la inspección que, “desde hace muchos años”, estas estructuras fueron desmanteladas como parte del ensanchamiento y modificaciones del camino. Como resultado de lo anterior, no fue posible indagar e inspeccionar a detalle algunas zonas de estudio. En la tabla 1 se especifica el grado de conservación de las estaciones que integraban al RMC. Para ello, la evaluación de los inmuebles se realizó mediante un esquema de valoración que integra los siguientes parámetros: (a) condición física, que identifica si la estructura permanece existente o ha desaparecido; (b) uso actual, que describe la función que tienen actualmente las estaciones; y (c) grado de conservación, determinado mediante inspección visual y el nivel de deterioro observado en sus elementos constructivos.

Tabla 1
Referencia de inmuebles vestigios del ramal de Muñoz-Chignahuapan.

No.	Estación	(a) Condición física	(b) Uso actual	(c) Grado de conservación
1	Muñoz	Existente	Abandonada hasta el año 2024	Regular
2	Trasquila	Existente	Abandonada	Regular
3	San Luis	Existente	Presidencia municipal	Bueno
4	La Cueva	Existente	Privado/Templo religioso	Regular
5	Cuapexco	Desaparecida	No localizada	Malo
6	Zamora	Desaparecida	No localizada	Malo
7	Herrera	Desaparecida	No localizada	Malo
8	La puerta	Desaparecida	No localizada	Malo
9	Cuatro encinos	Desaparecida	No localizada	Malo
10	Aserradero	Desaparecida	No localizada	Malo
11	Llano verde	Existente	Aula de Bachillerato No. 38	Bueno
12	Atlamaxac	Desaparecida	No localizada	Malo
13	Chignahuapan	Existente	Abandonada	Regular

Por último, la información obtenida en campo se contrastó con documentación técnica y material de operatividad disponible en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), tal como se describió en el apartado historiográfico. En particular, el plano topográfico del recorrido aportó información clave para la reconstrucción virtual del funcionamiento del conjunto ferroviario mediante la plataforma de Google Earth. En conjunto, la información documental y el análisis de los asentamientos urbanos alrededor del RMC, constituyeron un material de gran valor para estudios posteriores sobre su ordenamiento territorial.

La información proporcionada por los habitantes que se encontraron en las cercanías de las estaciones demuestra la apropiación de los edificios o de ruinas arqueológicas industriales, y si bien la población desconoce algunos datos históricos aquí referidos en la primera parte, muestran una identidad local, una referencia de los edificios que se integran a su paisaje social y cultural, que marcan una temporalidad pasada y que sirven de referencia. Muestran con interés el que se posibilite, con el trabajo de investigaciones como la realizada, un uso, una propuesta que genere un beneficio a la comunidad.

Discusión

Desde el enfoque de la introducción de los sistemas complejos (Morin, 1994), estas infraestructuras son entendidas como nodos donde confluyen dinámicas históricas, sociales y territoriales. La investigación reciente subraya que el abandono no es un proceso lineal, sino una condición emergente derivada de múltiples interacciones y retroalimentaciones que reconfiguran el territorio. Asimismo, estudios en regeneración urbana y gobernanza del territorio resaltan el papel clave de la participación comunitaria en la reinterpretación y reapropiación de estos espacios. Las comunidades locales aportan conocimiento situado, memoria histórica y visiones alternativas de uso, lo cual es esencial para procesos de co-diseño y recuperación sostenible. En consecuencia, el estado del arte coincide en que las estrategias más efectivas

integran enfoques participativos, herramientas de diagnóstico territorial y marcos analíticos que reconozcan la complejidad inherente del sistema ferroviario en abandono.

Teniendo en cuenta que la cultura hace referencia al lenguaje, las costumbres, creencias de las personas, sus relaciones sociales a partir de la interacción de todas estas y muchos otros aspectos más, es necesario recordar que no son, por lo tanto, inmóviles como lo sugiere Canclini (1999) que afirma que la evolución es inevitable en la sociedad y, por lo tanto, en la manera de entender las formas de vida, de su hábitat y de su relación con el medio; debe anteponerse a las necesidades de la vida contemporánea, pero debe ser respetuosa con el legado tradicional que forma parte de la cultura de cada comunidad. El conjunto del RMC pasó a formar parte de una identidad colectiva. Solo a través de esta integración es posible preservar, con responsabilidad y eficacia, el patrimonio edificado que otorga identidad y memoria a las comunidades. En este sentido, Choay (2007) señala que el patrimonio funciona como un dispositivo simbólico a través del cual las sociedades elaboran memoria, significados y referentes compartidos, convirtiéndose en un elemento esencial para la construcción de identidades colectivas.

Las identidades que integran una cultura pueden comprenderse a partir de la definición clásica de Tylor (1871, citado en Giménez Montiel, 2005, p. 20) señalando que “la cultura es ese todo complejo que incluye el conocimiento, las creencias, el arte, la moral, el derecho, la costumbre y cualesquiera otras capacidades y hábitos adquiridos por el hombre en sociedad”. Un concepto que se ha confeccionado a escala mundial por parte de la UNESCO (1982), que redefinió a la cultura como “el conjunto de los rasgos distintivos, espirituales, materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o grupo social...” (p. 43), lo que singulariza las cualidades autóctonas de cada grupo social.

En el caso de México, el patrimonio cultural ha sido atendido desde distintas perspectivas legales, hasta su punto más concreto y vigente con la Ley Federal Sobre Zonas y Monumentos Arqueológicos, Artísticos e Históricos (LFZMAAH) de 1972, donde se puede considerar al patrimonio industrial, por su uso y temporalidad, como monumento histórico por determinación de ley, según el Artículo 36 de esta, motivo por el cual será también el mismo documento quien faculta al Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) como las autoridades a quienes notificar y proponer las medidas necesarias para su protección.

Es justamente ahí donde aparece la relación estrecha entre la cultura y el concepto de patrimonio, entendido como resultado de una concepción moderna de la valoración de las interpretaciones pasadas, por abrir una conciencia mucho más generalizada y de aceptación, como lo afirma Rodríguez-Miaja (2013), un carácter ya formalizado a partir de la jurisdicción legal de la LFZMAAH. Por el contrario, Choay (2007) justifica que para que los edificios adquieran la categoría de monumentos, es necesario que la distancia del tiempo nos permita comprenderlos como testigos del pasado:

el monumento histórico, lejos de presentar la universalidad del monumento en el espacio y en el tiempo, es una invención occidental claramente fechada, un concepto exportado y difundido con éxito fuera de Europa a partir de la segunda mitad del siglo XIX. (p. 18).

Entonces, ¿qué ocurre con el patrimonio industrial?, siendo que también fue un objeto importado, al cual el paso del tiempo ha sido relativamente benevolente. Si acaso no podemos ver, ni entender aquello que no forma parte del repertorio de nuestros pensamientos y paradigmas sobre el mundo, tal como lo plantea Klimenko (2011), resulta difícil reconocer plenamente su valor patrimonial. ¿Cómo vamos a seguir

avanzando con los bienes que siguen sumándose en el legado de las próximas generaciones? De acuerdo al Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) y al Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), han concluido que un monumento histórico constituye los testimonios de una civilización, mismo que no abarca obras solo por su valor estético o por las modas que adquirieron significado cultural.

Al respecto, la *Carta de Nizhny Tagil, sobre el patrimonio industrial* (ICOMOS, 2003), describe al patrimonio industrial como “restos de una cultura tecnológica”. Estos fundamentos se refuerzan en “Los principios de Dublín” (ICOMOS – TICCIH, 2011), donde se amplía la necesidad de definir, documentar y comprender las estructuras, sitios, áreas, paisajes y sus valores, los mismos que deben ser presentados y comunicados al público para generar conciencia de la necesidad de seguir apoyando en su conservación y estudio.

La conservación de edificios que conforman un sistema ferroviario debe partir desde una valoración del mismo: sus componentes materiales, su localización e interacción con el paisaje, la vida social que desarrolló a su alrededor, entre otros aspectos, a fin de dignificar su identidad cultural a través del aprovechamiento de estas para su sostenibilidad. Esto lo plantean documentos como las Normas de Quito (ICOMOS, 1967), las cuales subrayan la importancia de la preservación y conservación de los monumentos como parte fundamental del patrimonio cultural, además reinsertarlos a la utilidad pública. Asimismo, destacan que estos bienes representan un valor económico y son susceptibles de considerarse como instrumentos del desarrollo hacia el interior de las comunidades.

Por último, para llevar a cabo dichos objetivos y teniendo en cuenta las condiciones vigentes, como la del RMC, de sitios que ya no cuentan con la actividad ferrocarrilera, es necesario un proceso de intervención adecuado que permita al mismo tiempo la permanencia y la adaptabilidad, como lo es el concepto de reutilización adaptativa.

Este concepto, usado constantemente, tanto en arquitectura como en el urbanismo, propone un enfoque innovador para transformar edificios y espacios existentes, otorgándoles nuevos usos a partir de la continuidad y amalgama de sus significados de origen. Una respuesta sostenible que, en palabras de Cedeño (2023), se plantea como una opción viable porque reduce el impacto ambiental y permite extender la vida útil de los edificios, resultando efectiva para la sostenibilidad, donde los valores históricos, ambientales y sociales son entrelazados entre la población y el sitio. La reutilización debe ser vista como un acto de memoria colectiva, debido a que integra el pasado con las necesidades contemporáneas, equilibrando así el desarrollo contemporáneo, tal como sugieren Soria López y Guerrero Baca (2016), con la continuidad de los significados de estos bienes culturales.

La reutilización de los edificios es una tendencia para la sostenibilidad en una actualidad donde la obtención de recursos materiales genera cada vez más problemas ambientales ante los asentamientos urbanos que continúan transformándose y generando nuevas demandas territoriales. El aprovechamiento de este patrimonio es viable al considerarse como una alternativa de la recuperación de recursos materiales con valores culturales e históricos; estos lugares o espacios arquitectónicos generaron progresivamente valores sociales que se arraigan a la cultura de las poblaciones, se integran al paisaje natural o urbano. Se desarrolló una apropiación entre edificios y sociedad, por lo que el primero pasa a formar parte de una identidad.

Motivo por el cual es la solución más ideal para el patrimonio industrial, ya que este tipo de patrimonio, a pesar de parecer estar alejado de la temporalidad histórica y más apegado al presente, ha tenido un impacto tal que su desaparición podría acarrear una serie de conflictos ontológicos de consideración, situación por la que ha adquirido los mismos derechos que otros bienes de mayor antigüedad para su conservación (Choay, 2007). Además, con el reciente interés en todo el mundo por la reutilización de esta infraestructura en favor de su aprovechamiento social, puntualmente con el fomento a la reutilización de estos edificios para beneficio económico y ecológico.

Tomando en cuenta lo anterior, en el caso de estudio, la reutilización de antiguas estaciones, edificios, senderos de vía o puentes, más allá del valor histórico o cultural que poseen, permite considerar que estos espacios pueden satisfacer necesidades básicas de las comunidades. Cuando estos elementos se integran bajo criterios de conservación, protección y reutilización con un valor representativo y una singularidad reconocible, también se reinterpreta el paisaje desde nuevas percepciones e interpretaciones. En este sentido, Peñalver (2002) señala que, en cada proceso de recuperación de estos inmuebles, es indispensable realizar una revisión documental, lo cual abre posibilidades para el desarrollo cultural, social y económico mediante un uso contemporáneo y sostenible.

Los resultados de la investigación de campo permiten constatar que los procesos contemporáneos de regeneración urbana y territorial han incidido de manera directa en la absorción y desaparición de aproximadamente la mitad de los edificios del ramal. Desde un enfoque cultural y de conservación del patrimonio, se fundamenta la pertinencia de integrar los vestigios aún abandonados de la infraestructura ferroviaria del RMC a nuevas funciones sociales y culturales orientadas al fortalecimiento de la identidad comunitaria.

Conclusiones

El abandono de la infraestructura ferroviaria constituye un desafío que articula dimensiones históricas, sociales y ambientales, pero también abre oportunidades para la regeneración territorial mediante procesos participativos. Desde la mirada de la introducción a los sistemas complejos, estos espacios deteriorados pueden reactivarse cuando se reconocen las interdependencias entre comunidad, patrimonio y entorno, y cuando se integran saberes locales en la toma de decisiones.

El caso RMC, en México, ilustra cómo la reutilización de antiguas estaciones y huellas de la infraestructura ferroviaria puede convertirse en un catalizador de revitalización comunitaria, preservación cultural y mejora ambiental. Su recuperación e integración en dinámicas locales —turísticas, culturales o educativas— demuestra que estos vestigios ferroviarios pueden transformarse en activos territoriales si se impulsa una gobernanza colaborativa.

En síntesis, la recuperación del patrimonio ferroviario no solo preserva memoria histórica, sino que contribuye a fortalecer la cohesión social y a generar alternativas sostenibles de desarrollo, siempre que se sustente en la participación activa de las comunidades que habitan y resignifican estos espacios.

Los vestigios son el resultado de dinámicas regionales cuya relevancia social fue significativa, gracias a factores de su rentabilidad estrechamente relacionada con la actividad hacendaria, misma razón por la cual cesarían sus operaciones y, a poco más de medio siglo después, entre cambios y el reclamo de estos sitios por parte de la naturaleza, tienen una nueva oportunidad de ofrecer un cambio sustancial a sus comunidades.

Con base en lo observado en el caso de estudio, la infraestructura ferroviaria a día de hoy posee un importante valor histórico, cultural y social que justifica su conservación y reutilización, a pesar de la pérdida de su función original, reflejo de los eventuales cambios sociales y económicos significativos, vinculados con procesos históricos como la industrialización, la revolución y el ascenso de nuevas formas de movilidad, que afectaron la dinámica regional.

Motivo por el cual el rescate de estos inmuebles, además de buscar preservar la memoria colectiva y la identidad cultural en consonancia con los principios internacionales de conservación, tiene la preciada oportunidad de promover el desarrollo sostenible fortaleciendo los procesos contemporáneos de desarrollo urbano y territorial, contribuyendo a la cada vez más presente necesidad de la sostenibilidad económica y ambiental regional, mediante su reutilización para usos sociales, culturales y/o turísticos. Asimismo, la revitalización comunitaria, independientemente como monumento histórico, museo, espacio cultural o comercial, debido a que, en cierto modo, desde su origen han pertenecido a cada uno de estos usos y, a pesar del estado de conservación, permanecen en la memoria colectiva como un geosímbolo, entendiéndolos como las representaciones sociales de los lugares que adquieren significación mediante señalamientos y vivencias de los personajes de la novela. En este sentido confluyen las ideas de Claval (1999), las representaciones sociales del espacio adquieren significado por las prácticas y vivencias. Del mismo modo, Bonnemaison (2000) quien destaca la dimensión simbólica de los lugares, mientras que Tapia (2009) enfatiza su apropiación cultural representativa y testimonial de la historia y vivencias de la comunidad.

Su rescate parece todavía limitado por la nostalgia, que solo podrá ser superada mediante la participación conjunta de autoridades, sociedad civil y habitantes; podrían convertirla nuevamente en un referente urbano, turístico y patrimonial que refuerce la identidad y la vida cultural, como lo proponen Trujillo Edgar y Goyas Mejía (2023). Estamos justo en el momento adecuado para hacerlo posible, este caso como otros que ocurren a lo largo del país.

Contribución de Autoría CRediT

Los roles de autoría serán identificados en el orden siguiente, incluyendo a cada autor en el rol que le corresponde y omitiendo los roles que no procedan en cada caso:

- › **Conceptualización:** *Marcelino Pérez Pérez* desarrolló las ideas centrales del estudio y definió los objetivos generales de la investigación en torno al análisis y valoración del patrimonio ferroviario.
- › **Metodología:** *Dra. Delia del Consuelo Domínguez Cuanalo* realiza una participación dialéctica-critica e integró el modelo de Investigación-Acción Participativa (IAP), estableciendo los procedimientos y criterios analíticos del estudio.
- › **Software:** *Marcelino Pérez Pérez* utilizó herramientas de georreferenciación (Google Maps) para el registro, localización y comparación espacial de vestigios ferroviarios dentro de su contexto territorial.
- › **Validación:** Ambos autores verificaron la coherencia y replicabilidad del procedimiento de registro territorial y análisis empleado, asegurando su pertinencia para futuras investigaciones afines.
- › **Ánalysis formal:** La *Dra. Delia del Consuelo Domínguez Cuanalo* aplicó técnicas de análisis crítico-teórico, integrando fuentes editas, referentes metodológicos y criterios interpretativos para la elaboración del aparato crítico y la síntesis conceptual del estudio.

- › **Investigación:** *Marcelino Pérez Pérez* realizó la recolección de datos, el levantamiento de evidencias territoriales y la documentación del caso de estudio, constituyendo la base empírica de la investigación.
- › **Recursos:** *Marcelino Pérez Pérez* gestionó el acceso y uso de herramientas digitales para el análisis territorial (Google Maps y recursos digitales asociados).
- › **Curación de datos:** *Marcelino Pérez Pérez* se encargó de la organización, mantenimiento y resguardo de los datos georreferenciados generados durante la investigación.
- › **Redacción - Borrador Original:** *Marcelino Pérez Pérez* redactó el borrador original, integrando antecedentes, análisis y estructura inicial del manuscrito.
- › **Redacción - Revisión y Edición:** Ambos autores participaron en el proceso de revisión crítica. El primer autor incorporó correcciones estructurales y de contenido; la segunda autora fortaleció la coherencia metodológica y el aparato crítico a través de dos revisiones académicas.
- › **Supervisión:** La Dra. *Delia del Consuelo Domínguez Cuanalo*, en su papel de directora del trabajo, supervisó el desarrollo académico, la orientación metodológica y la interpretación crítica del estudio.
- › **Administración del proyecto:** *Marcelino Pérez Pérez* coordinó la planificación, gestión y ejecución general del proyecto de investigación.
- › **Adquisición de fondos:** La investigación se realizó con el apoyo financiero del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (CONAHCYT), recibido por el primer autor a través de su programa de becas de posgrado.

Declaración de intereses contrapuestos

Los autores declaran que no existen conflictos de intereses jurídicos, laborales, económicos, comerciales o personales que puedan influir en la interpretación, análisis o resultados del presente trabajo.

El primer autor, *Marcelino Pérez Pérez*, desarrolla esta investigación en el marco de sus estudios de posgrado, contando con apoyo financiero de la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI) mediante su programa de becas. Dicho financiamiento no intervino en el diseño, desarrollo, análisis ni conclusiones de este estudio.

La segunda autora, Dra. *Delia del Consuelo Domínguez Cuanalo*, participa en su calidad de directora académica del proyecto, sin existir relación económica, comercial o contractual adicional con el contenido o resultados de esta investigación.

Ambos autores confirman que no poseen vínculos institucionales, comerciales o financieros que puedan interpretarse como conflictos de interés o que comprometan la objetividad del manuscrito sometido.

Disponibilidad de datos

Los datos empleados en esta investigación se componen de:

- › Registro fotográfico original, generado por el primer autor durante el trabajo de campo, que documenta el estado de conservación del patrimonio ferroviario analizado.
- › Mapa interactivo elaborado en Google My Maps, donde se georreferencian las estaciones, senderos de vía y demás infraestructura ferroviaria analizada en el estudio:
<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1JU0YhQBjnDbTx9s3Y1ghsgrmr4IVhbw&usp=sharing>.

› Las referencias históricas y documentales utilizadas provienen de sus repositorios originales, en particular del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, así como de las fuentes bibliográficas citadas en el artículo.

Todos los datos asociados a este estudio pueden consultarse mediante los enlaces proporcionados, o a través de las instituciones custodias de la documentación, conforme a sus propias políticas de acceso.

Agradecimientos

Este estudio fue posible gracias al apoyo financiero otorgado por la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI) mediante su programa de becas de posgrado, cuyo respaldo permitió la realización y desarrollo de la presente investigación. Agradecemos al Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) por facilitar el acceso a materiales documentales y archivos históricos que constituyeron una base fundamental para el análisis realizado. Expresamos asimismo nuestro reconocimiento a los habitantes y actores comunitarios de las localidades estudiadas, quienes brindaron su tiempo, disposición al diálogo y conocimiento local, contribuyendo a la identificación y comprensión de las dinámicas socioculturales vinculadas al patrimonio ferroviario.

Referencias

- Alcocer, M. P. (2010). *El habitus del hacendado*. Porrúa.
- Augé, M. (1992). *Los “no lugares”: Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa.
- Bonnemaison, J. (2000). *La geografía cultural*. Ediciones Gama.
- Camacho, R. K. (2006). *Chignahuapan: Sierra Norte de Puebla. Voces y miradas de su historia*. Dirección de Fomento Editorial.
- Canclini, N. G. (1999). *Los usos sociales del patrimonio*. Consejería de Cultura.
- Cedeño Valdiviezo, A. (2023). *Adaptive reuse: Its potential role in sustainable architecture and its relationship to restoration and rehabilitation*. Revista de Arquitectura, 25(1), 16–25.
- Claval, P. (1999). *La geografía cultural*. Economía, Sociedad y Territorio, 2(7), 571–574.
<https://www.redalyc.org/pdf/111/11100707.pdf>
- Choay, F. (2007). *Alegoría del patrimonio*. Editorial Gustavo Gili.
- Departamento de Estadística. (1952). Trafico Clasificado por Estaciones Remitentes Vol. 1. Ferrocarriles Nacionales de México. México, D.F.
- Morin, E. (1994). Introducción al pensamiento complejo. Gedisa.
- Méjico. Gobierno Federal. (1923). *Estadística de ferrocarriles de jurisdicción federal*. Departamento de Inspección Administrativa.
- Garma Franco, F. (1988). *Railroads in Mexico: An illustrated history*. II Sundance Publications.
- Giménez Montiel, G. (2005). *Teoría y análisis de la cultura* (Vol. 1). CONACULTA-ICOCULT
<https://archive.org/details/gimenez-g.-teoria-y-analisis-de-la-cultura.-vol.-1-ocr-2005>

Gonzalbo Aizpuru, P. (2006). *Introducción a la historia de la vida cotidiana*. El Colegio de México.

ICOMOS. (1967). *Las Normas de Quito: Acerca de la preservación de los centros históricos ante el empobrecimiento de las ciudades*. <https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/1967-carta-de-quito.pdf>

ICOMOS-TICCIH. (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial*. <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilSpanish.pdf>

ICOMOS-TICCIH. (2011). *Principios conjuntos de ICOMOS-TICCIH para la conservación de sitios, construcciones, áreas y paisajes del patrimonio industrial*. <https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>

ICOMOS. (2011). *Documento de Madrid: Criterios de conservación del patrimonio arquitectónico del siglo XX*. <https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/documento-de-madrid-icomos.pdf>

Klimenko, O. (2011). La física cuántica, el observador y la creatividad. *Revista de la Facultad de Psicología, Universidad Cooperativa de Colombia*.
<https://revistas.ucc.edu.co/index.php/pe/article/view/409/410>

México. Congreso de la Unión. (1972). *Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos*. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFMZAAH.pdf>

ONU Turismo. (2024). *Turismo responsable, sostenible y accesible*. <https://www.unwto.org/es/acerca-de-onu-turismo>

Peñalver Torres, M. T. (2002). La arquitectura industrial: Patrimonio histórico y utilización como recurso turístico. Universidad de Murcia, 10, 155-166.

Ramírez Rancaño, M. (1990). *El sistema de haciendas en Tlaxcala*. Dirección General de Publicaciones del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Rodríguez-Miaja, F. E. (2013). *El apogeo de la conservación y restauración del patrimonio*. Estudios Políticos, (16), 175–187. <https://doi.org/10.22201/fcpys.24484903e.1997.16.37175>

Sánchez Hernández, A. A. (2022). *El paisaje como documento*. En II Simposio de Patrimonio Cultural ICOMOS España. Universitat Politècnica de València.
<https://doi.org/10.4995/Icomos2022.2022.15350>

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (1908). *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del 10 de junio de 1906 al 30 de junio de 1907*. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Departamento de Ferrocarriles. (1935). *Estadística de ferrocarriles y tranvías de concesión federal correspondiente al año terminado en 1933*. Impresora Papelera, S.A.

Soria López, F. J., & Guerrero Baca, L. F. (2016). *El proyecto de reutilización arquitectónica: Hacia una valoración ampliada del patrimonio edificado*. Academia XXII, 13(25), 67–83.
<https://doi.org/10.22201/fa.2007252xp.2016.13.56314>

Tapia, M. (2009). Geografías de la identidad. En A. Lindón (Ed.), *Los giros de la geografía humana* (pp. 63–90). Anthropos / Universidad Autónoma Metropolitana.

Trujillo Edgar, A., & Goyas Mejía, R. (2023). *La estación en la memoria: La estación ferroviaria de Huixtla, Chiapas, y sus significados a través del tiempo*. LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos, 21(1), e949.

Ulloa. A. (2025, septiembre 7). *Anuncia Gobierno de México ambicioso plan para construir más de 3 mil km de vías férreas para pasajeros*. El Imparcial.

<https://www.elimparcial.com/mexico/2025/09/08/anuncia-gobierno-de-mexico-ambicioso-plan-para-construir-mas-de-3-mil-km-de-vias-ferreas-para-pasajeros/>

UNESCO. (1982). *Conferencia Mundial de Políticas Culturales (Mundiacult 1982)*.

https://derechodelacultura.org/wp-content/uploads/2015/02/d_inf_mundiacult_1982.pdf

Vía Verde del Mariachi. (2012). *Presentación – Plan Maestro Vía Verde del Mariachi*. Recuperado el 10 de diciembre de 2025, de <https://viaverdemariachi.weebly.com/presentacioacuten.html>