



CAPITULO VII

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística: El caso de la ciudad de Puebla.

Con los capítulos anteriores, se intentó crear un marco tanto histórico como de conceptos, que sirviera como referencia para la presentación de una propuesta turística que se base en el patrimonio industrial ferroviario de Puebla, con la finalidad de que dicha vinculación sea una herramienta que ayude al reconocimiento del patrimonio industrial como parte del patrimonio cultural, y que al mismo tiempo permita conscientizar tanto a la sociedad en general como a los visitantes sobre la importancia del ferrocarril en México. Las autoras están convencidas de que el turismo industrial es el detonante que puede lograr que estos objetivos se lleven a cabo, también concuerdan con las ideas antes presentadas de varios autores, en las que se afirma que la base del turismo industrial se encuentra en la nostalgia; por tanto el proyecto a desarrollar tendrá como punto neurálgico la nostalgia ferrocarrilera.

El presente trabajo pretende que la propuesta de usos turísticos para el patrimonio industrial ferroviario de la ciudad de Puebla, sea no sólo un promotor



El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

cultural, sino también un impulsor de una actividad económica que sea benéfica para la sociedad poblana. Esto, tomando en cuenta que el turismo cultural de la ciudad de Puebla se sustenta en la inscripción de su centro histórico dentro de la lista de Patrimonio Mundial, dejando de lado el patrimonio industrial que por su propia naturaleza no se encuentra dentro de los límites del centro histórico de la ciudad.

A continuación se vincula el turismo con el patrimonio industrial ferroviario por medio de un proyecto que pretende la creación de un tren turístico que una las ciudades de Puebla y Cholula, utilizando el paradero de Hueyotlipan y las estaciones La Unión, Los Arcos, Carcaña y Cholula (ver Apéndice G y H). Este tren turístico emplearía para su puesta en marcha, dos de las tendencias más recurridas en cuanto a conservación y protección del patrimonio industrial, la reutilización y el reciclaje; ambos conceptos fueron estudiados anteriormente.

Cabe mencionar algunos datos de estos puntos, el paradero de Hueyotlipan se encuentra a un costado del Mercado Hidalgo, la estación La Unión en el kilómetro 102.8 de la línea VB, la estación Los Arcos se encontraba en el kilómetro 100.5 de la línea VB y marca el entronque de la línea VB (antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur) con la línea VC (antiguo Ferrocarril Interoceánico), la estación Carcaña se encontraba en el kilómetro 2.5 de la línea VC, la estación Cholula se encuentra en el kilómetro 5.4 de la línea VC. La estación La Unión (ver apéndice F) se encuentra en el Boulevard Estevan de Antuñano, actualmente es una casa habitación y es famosa porque a sus orillas se da por la noche la venta de elotes y esquites, la estación Los Arcos se encuentra en la zona industrial de Cuautlancingo pero solamente se toma como punto de referencia, ya que dejó de existir hace más de 10 años, de ella se sabe únicamente que era una estación de



El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

madera, de la estación Carcaña no se sabe nada y de la estación Cholula se sabe que se encontraba en San Pedro Cholula, entre la calle 2 oriente y 6 norte.

El recorrido del tren turístico se dividiría en los siguientes tramos (Figura 7.1, 7.2):

Tramo 1:

- Museo-Hueyotlipan: del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos(a) al paradero de Hueyotlipan (b).

Tramo 2:

- Hueyotlipan-Unión: del paradero de Hueyotlipan (b) a la estación La Unión (c).

Tramo 3:

- Unión-Arcos: de la estación de La Unión (c) a la estación Los Arcos (d).

Tramo 4:

- Arcos- Carcaña-Cholula: de la estación Los Arcos (d), pasando y haciendo mención de la estación Carcaña (e) y llegando a Cholula (f).

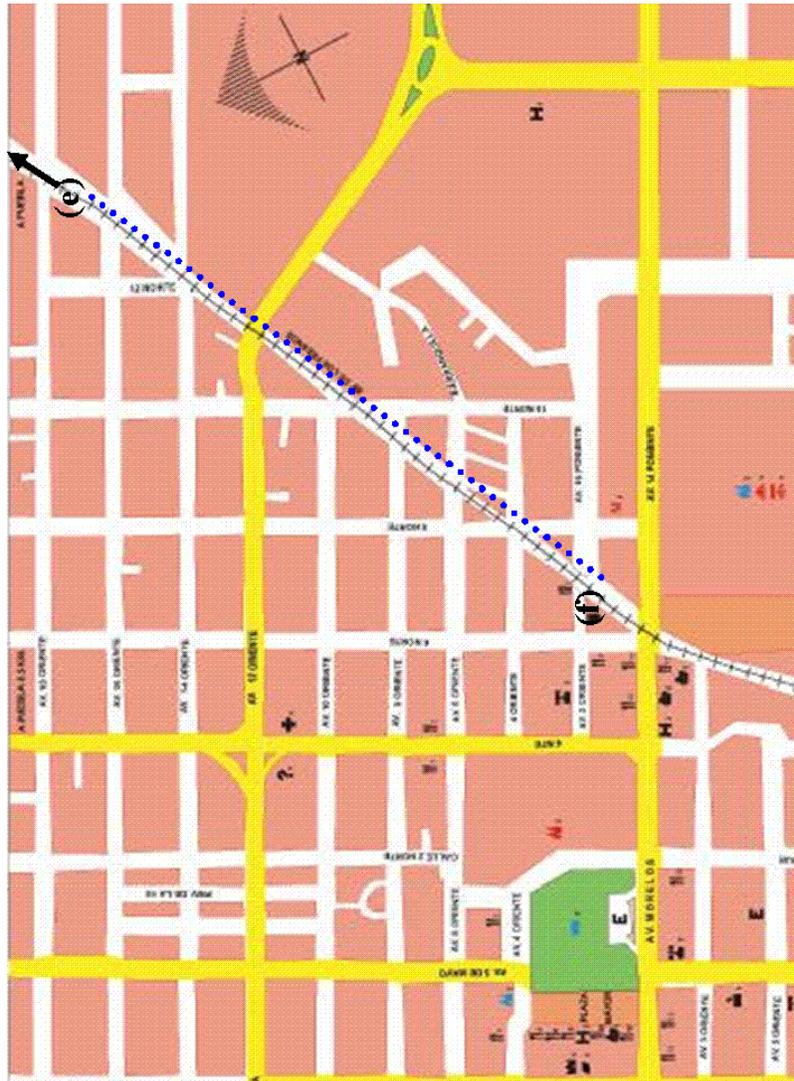
El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

Figura 7.1 Recorrido del tren turístico parte Puebla.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 7.2 Recorrido del tren turístico parte Cholula.



Fuente: Elaboración propia.

El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (Figura 7.3, 7.4), sería el punto de partida para el tren turístico, con la visita al museo, se introduciría al visitante a la historia del ferrocarril, haciendo especial hincapié en la historia del Ferrocarril Mexicano, dado que fue el primero en ser inaugurado y mencionando su ramal Puebla-

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

Apizaco del cual nace la estación de Puebla. El museo, además de contar con la exposición existente hasta ahora, tendría un área designada a exposiciones temporales acerca del ferrocarril y patrimonio industrial, una exposición fotográfica permanente con la que se narre la historia del ferrocarril en México, y un área que de información acerca del tren turístico que incluya la ruta, los horarios, la dinámica, la descripción de los lugares a visitar, y los lugares de interés cercanos a cada parada.

Figura 7.3 Vías en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos



Fuente: Elaboración propia

Figura 7.4 Antigua estación del Ferrocarril Mexicano.



Fuente: Elaboración propia

Una vez que los visitantes decidan abordar el tren turístico, comienzan el recorrido con la bienvenida de un guía (que iría vestido con un atuendo de ferrocarrilero de principios de siglo XX) que los acompañaría a bordo. Durante el tramo Museo-Hueyotlipan, el guía narraría algunos aspectos importantes de la historia del ferrocarril en Puebla, como la inauguración del Ferrocarril Mexicano, la construcción del Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril Mexicano del Sur y el Ferrocarril Mexicano, mencionando que el tren turístico se desarrolla en base a la infraestructura legada por los tres ferrocarriles. A manera de introducir la primera parada, se mencionaría el efecto económico y social que el ferrocarril tuvo sobre la producción y distribución del pulque.

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística: El caso de la ciudad de Puebla.

La primera parada sería el paradero Hueyotlipan (Figura 7.5) que se ubica en la 80 poniente, esta estación se restauraría y se utilizaría para el establecimiento de una pulquería, en ella se venderían diferentes bebidas y alimentos sencillos, siendo el principal atractivo la venta de pulque y curados. Además, esta pulquería estaría ambientada con el tema de los ferrocarriles, la vida cotidiana y la de trabajo de los ferrocarrileros, todo con imágenes, mapas, planos, horarios, cosas curiosas como acciones, ropa, concesiones, entre otros.

Figura 7.5 Estado actual del paradero Hueyotlipan.



Fuente: Elaboración propia.

Durante el tramo Hueyotlipan-Unión (Figura 7.6, 7.7, 7.8) el guía hablaría un poco sobre la industrialización en México recalando la importancia del ferrocarril,

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

también mencionaría otras industrias como la textil, señalando que la Constancia se encuentra cerca de donde pasa el tren; además hablaría de lo que es la arqueología industrial, el patrimonio industrial y el turismo industrial, porque aunque los visitantes lo estén llevando a cabo, es muy probable que no lo sepan. Con esto, se pretende crear conciencia en el visitante sobre la importancia del patrimonio industrial e informarle un poco de lo que se hace en canto a protección, conservación y rehabilitación de dicho patrimonio.

Figura 7.6 Estado actual de las vías en el tramo Puebla-Unión



Fuente: Elaboración propia

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

Figura 7.7 Estado actual de las vías en el tramo Puebla-Unión



Fuente: Elaboración propia

Figura 7.8 Estado actual de las vías en el tramo Puebla-Unión



Fuente: Elaboración propia

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

La segunda parada sería en la estación La Unión (Figura 7.9, 7.10), la cual sería una cafetería con librería especializada sobre patrimonio cultural y específicamente sobre patrimonio industrial y ferrocarriles, con ejemplares de investigaciones, boletines, revistas de investigación, noticias, novelas, ensayos, entre otros. Contando también, con un área dedicada a los niños, con libros y juegos dinámicos.

Figura 7.10 Estado actual de la estación La Unión, vista parte frontal.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 7.10 Estado actual de la estación La Unión, vista parte trasera.



Fuente: Elaboración propia.

Durante el tramo Unión-Arcos (Figura 7.11, 7.12) el guía hablaría sobre la vida laboral de los ferrocarrileros, los puestos, las funciones, el idioma que se usaba y finalmente hablaría de las piezas que podrán apreciar en la exposición de la siguiente parada y comentaría un poco acerca de la estación Los Arcos, que era un punto troncal y que fue destruida y reconstruida para formar parte del recorrido del tren turístico.

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

Figura 7.11 Estado actual de las vías en el tramo Unión-Arcos.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 7.12 Estado actual de las vías en el tramo Unión-Arcos.



Fuente: Elaboración propia.



El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

La tercera parada sería en la estación Los Arcos, que como se sabe, antiguamente era de madera y se reconstruiría como una copia fiel de la original, ésta albergaría una exposición permanente de herramientas de trabajo utilizadas en la industria ferroviaria, también explicaría la vida laboral de los ferrocarrileros, y contaría con un área de venta de recuerdos (souvenirs) del tren turístico y del museo del ferrocarril.

Durante el tramo Arcos-Carcaña-Cholula (Figura 7.13, 7.14), el guía hablaría del abandono y descuido al que es sometido el patrimonio industrial, del poco interés que en él se muestra a nivel nacional, de la falta de cobertura en materia legal, y como ejemplo se mencionaría el paso por la antigua estación Carcaña, que no existe más y el hecho de mencionarlo representaría una muestra de lo que le espera al patrimonio no sólo industrial sino cultural, que es abandonado y descuidado tanto por autoridades como por la población en general.

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

Figura 7.13 Estado actual de las vías en el tramo Arcos-Carcaña-Cholula.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 7.14 Estado actual de las vías en el tramo Arcos-Carcaña-Cholula.



Fuente: Elaboración propia.

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística: El caso de la ciudad de Puebla.

La cuarta y última parada sería en la estación Cholula (Figura 7.15), ésta sólo sería un punto de información sobre que hacer y que visitar en Cholula. Durante el regreso al museo, se harían actividades recreativas a bordo del tren, por ejemplo premiación a quien conteste las preguntas del guía sobre lo que dijo durante todo el recorrido; finalmente el guía agradecería la visita, la atención, el interés y exhortaría a los visitantes a desarrollar un turismo basado en el respeto.

Figura 7.15 Estado actual de la estación Cholula.



Fuente: Elaboración propia.

El servicio de tren turístico estaría disponible únicamente los fines de semana y días festivos, en época de vacaciones como semana santa, vacaciones de verano y vacaciones de diciembre, los días de servicio serían de martes a domingo. Las



El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

estaciones Puebla y La Unión estarían abiertas igualmente de martes a domingo, independientemente de la temporada y servicio del tren turístico.

El horario de servicio del tren turístico sería de las 9 horas a las 18 horas, los trenes saldrían cada tres horas de la estación de partida, esperando media hora en cada parada para permitir el ascenso y descenso de los pasajeros, en esta media hora el pasajero tendría la oportunidad de explorar. En el regreso, el tren saldría igualmente cada tres horas de la estación Cholula con dirección a Puebla, sin hacer las paradas en las estaciones intermedias.

Los turistas atraídos por este tren turísticos serían en primer lugar los turistas culturales, interesados en el patrimonio cultural, el patrimonio mundial y el patrimonio arquitectónico y el patrimonio arqueológico; estos podrían ser tanto nacionales como extranjeros y que tengan planeado visitar por más de un día la ciudad de Puebla y sus alrededores, en este caso Cholula. En segundo lugar, estarían las familias mexicanas tanto poblanas como de otros lados de la república, en específico las personas que no han tenido la oportunidad de subirse a un tren en México y que están interesadas en vivir esta experiencia. Se asume que la afluencia de los niños sería motivada por la curiosidad, y estos atraerían a sus padres, este grupo constituiría la mayoría de los pasajeros del tren turístico Puebla-Cholula.

Dado que la infraestructura ferroviaria en Puebla no es utilizada ni protegida (ver Apéndice D), en la zona de la Carcaña y Cholula, se están llevando a cabo trabajos de levantamiento de vías, como se muestra en las figuras (Figura 7.16, 7.17, 7.18, 7.19). Es por ello, que este trabajo de investigación propone la reutilización de las vías y estaciones que se encuentran entre Puebla y Cholula.

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

Figura 7.16 Levantamiento de vías en la zona de la Carcaña



Fuente: Elaboración propia.

Figura 7.17 Levantamiento de vías en la zona de la Carcaña.



Fuente: Elaboración propia.

El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

Figura 7.18 Levantamiento de vías en la zona de Cholula.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 7.19 Levantamiento de vías en la zona de Cholula.



Fuente: Elaboración propia.



El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

Se sabe que un proyecto de esta magnitud es imposible si no se tiene la cooperación de más de un interesado, en este caso tanto el gobierno del estado como la iniciativa privada obtendrían beneficios económicos con su apoyo al tren turístico. El gobierno podría apoyar con promoción en cuestión turística, con la vigilancia y protección del patrimonio industrial al momento de rehabilitar las líneas y las estaciones; por su parte la iniciativa privada se encargaría de los establecimientos ubicados en las estaciones visitadas, al mismo tiempo que sería la responsable del cobro del servicio del tren turístico, destinando un porcentaje de éste a la conservación del patrimonio ferroviario.

Este proyecto sería atractivo tanto para la iniciativa privada como para el gobierno, para la iniciativa privada porque obtendría un ingreso por la operación del servicio y para el gobierno porque tendría la oportunidad de sacar provecho de una infraestructura ya existente y que se encuentra en completo desuso, en ambos casos los interesados deben tomar en cuenta que la puesta en marcha de este proyecto significaría más visitantes para la ciudad de Puebla, y por ende más ingresos para el estado.

Cabe mencionar que la ruta que para este tren turístico se plantea, no es la primera vez que se propone, en enero del 2003 la Asociación Civil Amigos del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos A.C., presentó ante la Secretaría de Turismo del Estado de Puebla la *Prospectiva del Tren Suburbano Puebla-Cholula: Tren turístico Quetzalcóatl* (ver Apéndice E). En la que se propuso la rehabilitación de la vía Puebla-México vía Cuautla, misma que pasa por Puebla, Cholula, Atlixco, Matamoros, Atencingo, Atotonilco, Cuautla, Amecameca, Los Reyes y México D.F. El tren turístico Quetzalcóatl pasaría únicamente de Puebla a Cholula, por La Unión, Atencingo, La



El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

Carcaña. Este proyecto pretendía fomentar el turismo, la cultura, fuentes de empleo y el transporte masivo de forma ecológica. Como se puede observar en la prospectiva, ésta incluye un mapa, antecedentes históricos del ferrocarril en México, un informe de vía, equipo y fuerza tractiva y un análisis de los costos operativos y de materiales.

En el 2004 durante el VII Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril, el ingeniero Enrique Estrada propuso 5 rutas de trenes suburbanos de pasajeros en el área de la ciudad de Puebla, que podrían ser rentables sin que afecten el actual sistema ferroviario de carga; el autor los ordena conforme a la factibilidad. La ruta que igualmente se propone con el tren turístico de esta investigación, ocupa el lugar número 4, pero Estrada la contempla desde la antigua estación del Ferrocarril Mexicano o desde el paradero Hueyotlipan, pasando por la estación La Unión para entroncar con Los Arcos y llegar hasta Matamoros (Tabla 7.1).

Tabla 7.1 Itinerario de la ruta 4 suroeste estatal (Línea VC).

Los Arcos	Km. 0.0	Inicio de la línea VC. Zona industrial Cuautlancingo
Carcaña	Km. 2.5	Asentamientos popular antiguos terrenos agrícolas
Cholula	Km. 5.4	Importante ciudad con servicios comerciales y turísticos. Pirámide, multicultural, convento franciscano
Tehuiloacan	Km. 10.0	María, km 17.6; Tecuanípa, km 19.4; Frailes, km. 24.4; San Martín, km 27.7; Tlamapa, km 29.6; Molinos cruce carretera federal a Atlixco, km 31.5; Portezuelo y km 2.4; Tolometla, todos de carácter agrícola.
Tres localidades pequeñas	Km. 34.1	Ciudad importante, monumentos coloniales, industrias, comercio regional, servicios turísticos, fraccionamientos con servicios urbanos y deportivos. Clima templado. Céntrica estación de ferrocarril, bien conservada.
Atlixco	Km.38.3	Ciudad importante, monumentos coloniales, industrias, comercio regional, servicios turísticos, fraccionamientos con servicios urbanos y deportivos. Clima templado. Céntrica estación de ferrocarril, bien conservada.
Dos localidades	Km.48.4	Tenayuca, km 57.2; Teruel y km 60.1; Tepeojuma. Cultivo



El ferrocarril y su vinculación con la explotación turística:
El caso de la ciudad de Puebla.

pequeñas		cañero.
Champusco	Km. 51.9	Estación de ferrocarril en cruce con carretera a Huaquechula, Importante monumento colonial, 10 km al oeste, y zona de balnearios La Fajanas. 6.7 km al este sobre el río Nexapa.
Tres localidades pequeñas	Km. 56.3	Tenayuca, km 57.2; Teruel y km 60.1; Tepeojuma. Cultivo cañero.
La Galarza	Km. 66.3	Alcoholera que industrializa la producción cañera regional
Cañales	Km. 69.4	Estación de carga cañera a ingenio de Atencingo.
Mátamoros	Km. 76.5	Estación terminal propuesta para esta ruta cuyo mayor interés es el turístico. En la ciudad de Izúcar de Matamoros existen monumentos civiles y religiosos, servicios turísticos y centro cultural. Balneario en Los Amantitlanes.

Fuente: Estrada (2004, p.5)

Se propone que en base al presente trabajo de investigación, por su contenido tanto histórico como de conceptos en cuanto a cultura, patrimonio, patrimonio industrial y turismo, se realice un análisis completo de la viabilidad de el tren turístico Puebla-Cholula, junto con un plan de inversión. Donde se resalte el valor histórico y cultural del patrimonio industrial ferroviario de Puebla, y se añada una puesta en valor del sitio arqueológico de Cholula. A fin de que se vincule el patrimonio prehispánico con el patrimonio industrial, y de esta manera se logre el reconocimiento del patrimonio industrial como patrimonio cultural de la nación.