

El ferrocarril en el imaginario urbano de Tierra Blanca

The railway in the urban imaginary of Tierra Blanca

Ana Lourdes Morales¹ y Liliana López Levi²

¹Universidad de Guanajuato; ²Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.
moralesalvarado@gmail.com; llopez@correo.xoc.uam.mx

Resumen. Tierra Blanca, Veracruz es una localidad mexicana, fundada hace poco más de cien años, a partir de la infraestructura ferroviaria de principios del siglo XX. Desde entonces, la identidad del lugar se configuró en torno al ferrocarril, considerado como emblema del progreso. La estación se ha constituido como un lugar central para el intercambio, las relaciones sociales, el uso, disfrute, recreación y movilidad de sus habitantes. El ferrocarril como símbolo de la ciudad se hace presente en su escudo, en una locomotora de vapor a modo de monumento y en la estatua de un héroe ferrocarrilero. Sin embargo, hoy en día la estación de trenes está cerrada. El presente artículo tiene como objetivo describir y problematizar los distintos imaginarios que han surgido en torno a la figura del ferrocarril, para lo cual analizamos la forma en que los adultos mayores y los jóvenes perciben y recrean en la actualidad tanto el paisaje ferrocarrilero, como el imaginario del progreso asociado a él, considerando el auge y la decadencia del ferrocarril en la ciudad. Desde el punto de vista teórico se retoman los conceptos de imaginarios urbanos, emblema, progreso y lugar. La perspectiva metodológica es cualitativa y se fundamenta en la idea de leer el paisaje, para lo cual se utilizaron técnicas como la foto palabra, la entrevista y observación etnográfica.

Palabras clave. Ferrocarril; lugar; emblema; progreso; paisaje.

Abstract. Tierra Blanca is a Mexican town founded over a hundred years ago linked to the railway infrastructure of the early twentieth century. Since then, its identity has been configured around the railway, considered an emblem of progress. The station became established as a central place for commerce, social relations, enjoyment, recreation, and mobility of its inhabitants. The railway is present as a symbol of the city in its coat of arms, a monument to the steam locomotive, and the statue of a railway hero. However, today the train station is closed. This article analyses how the elderly and young people currently perceive and recreate both the railway landscape and the imaginary of progress associated with it, considering the rise and decline of the railway in the city. The theoretical concepts of urban imaginaries, emblem, progress and place are used. The methodological perspective is qualitative and is based on the idea of reading the landscape with the aid of ethnographic observation and the photo-word technique, that is, the use of photographs of emblematic places as the basis for the interviews.

Keywords. Railway; place; emblem; progress; landscape.

Formato de citación. Morales, Ana Lourdes y López Levi, Liliana (2022). El ferrocarril en el imaginario urbano de Tierra Blanca. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 12(1), 41-56. http://www2.ua.es/urbs/index.php/urbs/article/view/lopez_levi_morales

Recibido: 17/03/2022; **aceptado:** 26/04/2023; **publicado:** 3/05/2022

Edición: Almería, 2022, Universidad de Almería

Introducción

El ferrocarril ha sido una figura emblemática en la historia de México; ha estado asociado tanto al progreso como a la revolución. Como artefacto cumplió un papel específico en el sistema político y económico del país y fue sometido a procesos de privatización y nacionalización. A su alrededor se construyen discursos opuestos que lo ubican entre sinónimo de desarrollo o de gasto nacional. Todo ello lo configura como un elemento complejo que transita entre intereses económicos, nostalgias y recuerdos.

Como emblema, el ferrocarril está fuertemente vinculado a la identidad de Tierra Blanca, Veracruz, una pequeña ciudad al este del país. Tanto los trenes como la estación fueron sinónimos de progreso. A ellos se le atribuye el desarrollo local, la generación de empleos y de ingresos económicos. Gracias a su llegada se construyeron escuelas y un hospital; se dotaron materiales para la construcción de edificios, calles e incluso casas. La estación se convirtió en un lugar emblemático, un lugar de intercambio comercial, de relaciones sociales, de uso, disfrute, recreación y movilidad, es decir, lo que en términos de Auge se llamaría un 'lugar antropológico' (Auge, 2001), aludiendo a la riqueza de las interacciones que ahí se generaban.

Con la instauración del modelo neoliberal, a finales del siglo pasado, Ferrocarriles de México fue vendido al sector privado y el servicio de tren de pasajeros concluyó. La estación, hoy en día está cerrada. Al inicio

del siglo XXI, sin su principal bastión económico, la población local se tuvo que adaptar al nuevo panorama que provocó sobre todo el cierre de negocios y la migración de los habitantes. El esplendor económico disminuyó drásticamente. Esto generó que el intercambio comercial del cual Tierra Blanca se beneficiaba, gracias a todos los lugares donde el tren hacía parada se interrumpiera abruptamente.

En la actualidad, Tierra Blanca aún se entiende a sí misma como una ciudad ferrocarrilera y su paisaje conserva esa esencia. Entre los elementos urbanos que lo evocan está el primer tramo de vías construido en el corazón del poblado; la locomotora de vapor 'Mi prieta linda', a modo de monumento; la estatua de Jesús García Corona, héroe de Nacoziari¹ y, a unos pasos del ayuntamiento, la enigmática estación de ferrocarriles que hoy en día está cerrada.

A partir del auge y de la decadencia de los ferrocarriles hubo una reconfiguración espacial a nivel local, una reapropiación de los símbolos y una reconversión de los lugares. Lo anterior nos lleva a analizar la transformación urbana, los imaginarios y sus emblemas; así como a identificar el significado de la presencia de ferrocarriles en Tierra Blanca, a partir de un antes y un después, en términos de este emblema del progreso.

Con base en lo anterior, el presente artículo tiene como objetivo describir y problematizar los distintos imaginarios en torno al ferrocarril, se parte del imaginario del progreso, que durante décadas configuró al ferrocarril como emblema de la localidad, se analiza la forma en que el paisaje ferrocarrilero es actualmente visto, percibido y recreado por dos grupos sociales fundamentales para la reproducción de la memoria y la identidad local: los adultos mayores y los jóvenes.

Desde el punto de vista teórico, retomamos como eje a los conceptos de imaginarios, emblema, progreso y lugar. En particular, nos avocamos al imaginario del progreso, que ha sido dominante en la modernidad y ha construido un discurso que promete transitar desde la barbarie o lo primitivo hasta la civilización. Con base en él, los seres humanos han buscado mejorar sus condiciones de vida; con ello le han dado un valor predominante al desarrollo tecnológico, a la urbanización y a la industrialización.

El análisis de los imaginarios nos permite adentrarnos en la relación que la población establece con los lugares, pues tienen un papel preponderante en la producción, reproducción, interpretación, transformación y representación de la realidad. Si bien se trata de elaboraciones mentales que se generan en lo individual, se producen a partir de marcos sociales colectivos y, por lo general, se comparten en el ámbito de comunidades concretas y sociedades más amplias.

Estos imaginarios se concretan de diversas formas. Las ideas se materializan y algunos objetos se convierten en emblemas. Tal es el caso del ferrocarril, que se configuró como un importante símbolo en la modernidad. Partimos de este emblema y de los lugares que produce para entender la forma en que se generan los nuevos imaginarios, que reinterpretan los paisajes de la memoria y reconfiguran la identidad del lugar.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación tiene una perspectiva cualitativa, con un enfoque geográfico, en el cual se tomó al paisaje como herramienta central. Para ello se recurrió a la foto palabra, una técnica en la cual se utilizaron fotografías de los lugares como objeto base de las entrevistas, para explorar las percepciones de los actores sociales sobre aquellos lugares que se han modificado a partir del paso del ferrocarril por la ciudad y la posterior decadencia de este medio de transporte. También, se realizó un ejercicio de observación etnográfica que queda plasmado en la descripción de la localidad.

¹ Jesús García, héroe de Nacoziari, es un referente muy importante del imaginario mexicano asociado a los trenes. Fue un maquinista que murió, en 1907, cuando ante una inminente explosión, alejó un tren cargado de dinamita de la localidad de Nacoziari, Sonora, al norte del país.

La foto-palabra es una técnica que permitió contender las dificultades enfrentadas durante el desarrollo de la investigación, por la contingencia asociada a la pandemia por Covid-19; fue utilizada para obtener respuestas sobre los lugares del emblema ferrocarrilero, tomando en cuenta la dificultad de hacer entrevistas presenciales a las personas de Tierra Blanca.

Los resultados dan cuenta de las principales impresiones de un grupo de adultos jóvenes, así como de otro de adultos mayores, sobre tres lugares simbólicos del auge ferrocarrilero en Tierra Blanca, Veracruz: La estación de ferrocarriles, el viejo edificio de un cine, que cerró a la par de la estación, pero que permanece en la ciudad, y una serie de puestos de comida afuera de la estación, que aún están funcionando, como testigos de una época anterior y que ejemplifican el auge comercial perdido.

Imaginarios y emblema

El estudio de los imaginarios se ha popularizado a partir de encontrar en ellos una herramienta para la comprensión de los fenómenos urbanos (Narváez, 2013). En este sentido, para Carretero (2001), fueron Jean Paul Sartre y Gastón Bachelard los que recuperaron dicha categoría, ya que hasta ese momento imperaban las nociones positivistas dentro de los estudios filosóficos. En esta misma línea se tendría que destacar el trabajo llevado a cabo por psicoanalistas como Lacan o Castoriadis quienes hicieron algunos de los aportes más destacados a la concepción de los imaginarios (Cabrera, 2006).

El plano de los imaginarios dota, orienta, da cuenta del ser social y del posicionamiento de los sujetos como parte de una sociedad. Los imaginarios son producto de momentos culturales e históricos específicos, delimitados así por el espacio vivido del cual son testigos (Silva, 2006). De los elementos que los configuran, consideramos que la memoria es central, así como los recuerdos (Martínez, 2015; Halbwachs, 2004), ya que orientan al individuo en sociedad (Méndez, 2016) y les dan un marco contextual a las relaciones. El otro elemento central es el lenguaje, pues no solo se trata de un instrumento de comunicación, sino de un elemento constitutivo del sujeto (Sarup, 1993: 10-11). Por su parte, Durand (citado en Carretero, 2001) añadiría los mitos, como parte de lo imaginario, mitos colectivos necesarios para que la sociedad pueda constituirse como tal.

De ahí que los imaginarios urbanos constituyan un concepto útil para entender los marcos colectivos que se materializan en lugares y en la ciudad misma, comprendida en términos sutiles y simbólicos. En palabras de Armando Silva, los imaginarios son elementos necesarios, además, para lograr la interacción social. «Los imaginarios sociales serían precisamente aquellas representaciones colectivas que rigen los procesos de identificación social y con los cuales interactuamos en nuestras culturas haciendo de ellos unos modos particulares de comunicarnos e interactuar socialmente» (Silva, 2006: 56).

Uno de los imaginarios dominantes de la modernidad, que ha llevado a la transformación de los lugares, ha sido el imaginario del progreso, muchas veces, utilizado como sinónimo del desarrollo. En el Diccionario de uso del español de María Moliner (2007: 2407), el progreso es definido como la «acción y efecto de crecer o mejorar en cualquier cosa»; Abbagnano (2010: 859), por su parte, habla de «hechos que se desarrollan en el sentido deseable» y de «una perfección creciente»; Nisbet (1980: 19), que estudió el tema a fondo, lo plantea en términos de la idea «que la humanidad ha avanzado en el pasado –a partir de una situación inicial de primitivismo, barbarie o incluso nulidad –y que sigue y seguirá avanzando en el futuro».

Para analizar el papel que ha desempeñado el ferrocarril como emblema del progreso partimos de la propuesta de Eloy Méndez (2012) quien sugiere analizar ciertos elementos urbanos como emblemas, que él entiende como señalamientos en el territorio que permiten desde diferenciar dominios hasta establecer una marca territorial, en el sentido comercial. Los emblemas, de acuerdo con el autor son «elementos

fundantes que trascienden el entorno inmediato que señalan, erigiéndose en lugares estratégicos que anudan relaciones debido a su significado, no tanto a su presencia física» (Méndez, 2012: 33).

María Moliner (2007) define emblema como una «figura, generalmente con una leyenda alusiva a su significado, que un caballero o una ciudad adopta como distintivo suyo», así como «figura u objeto que se toma convencionalmente como representación de algo». Como ejemplo, pone a la balanza para significar a la justicia. En el caso del ferrocarril, este se constituyó como un elemento representativo tanto de la idea de progreso como de la interacción y el intercambio económico.

En el caso de Tierra Blanca, el emblema es el símbolo del lugar. Si seguimos la caracterización de Yi Fu Tuan (2002), en él debieran reflejarse el espíritu y la personalidad local; lo que es y lo que quisiera ser; lo que une a sus pobladores y lo que los distingue de los otros. El emblema refleja los valores de los individuos o grupos que lo establecen y, en términos de su relación con los externos, pueden servir para atraer al visitante o para rechazarlo.

El ferrocarril, un discurso de progreso discontinuo

La historia del ferrocarril en México es compleja y rica en matices, ha tenido luces y sombras, con un breve auge y una intermitente historia de privatización y nacionalización (Vázquez, 2019). El periodo más fructífero de esta nostálgica empresa se dio a fines del siglo XIX y principios del XX, durante el mandato del presidente Porfirio Díaz, momento en el que se construyeron, en el país, la mayoría de las vías férreas (Hermosillo, 2017).

Durante la revolución mexicana, que inició en 1910, el tren se convirtió en un medio fundamental y estratégico para la lucha armada. De acuerdo con Navarro (2007), esto provocó su posterior declive, ya que, en este periodo, los daños en la infraestructura fueron considerables. Hubo vagones asaltados, desvalijados o tomados por las tropas de los diferentes grupos que se disputaban durante el conflicto. Pese a que las pérdidas económicas siempre existieron, el ferrocarril era visto como un importante instrumento político y un apreciado recurso para la ciudadanía (Sancristán, 2006).

Desde entonces, ha habido disputas políticas en torno a él para controlarlo. En un primer momento el ferrocarril era privado. Inició a partir de concesiones hechas durante el Porfiriato para su construcción (Navarro, 2007). En 1938, el presidente Lázaro Cárdenas decidió rescatarlo y lo nacionalizó (Alsmann, 2018). Durante la década de los setenta, ferrocarriles nacionales atravesó por un periodo de crisis. Finalmente, en 1998 inició su reprivatización, en un proceso complejo que finalizó hasta 2001 (Vázquez, 2019; Navarro, 2007).

Así el ferrocarril se convirtió en un complejo tema para la política pública. Algunos criticaban que la empresa fuera estatal, en tanto que consideraban que siempre tuvo pérdidas económicas, mientras que otros defendían el hecho que fuera un bien nacional. El carácter emblemático deriva de que los trenes han estado presentes en importantes momentos de la historia nacional, por lo tanto, en el imaginario social de miles de mexicanos, lo cual le añade más atractivo a su ya compleja y opaca figura. Así entre nostalgias y recuerdos se producen discursos opuestos que van de considerarlo un sinónimo de progreso, a ser un homónimo de gasto nacional.

En lo local, los imaginarios se materializan con elementos urbanos que remiten al ferrocarril como emblema del progreso y que han configurado la identidad de Tierra Blanca, como lugar. Si retomamos la conceptualización de lugar, podemos aludir a «una combinación única de factores que no se repite en otra parte del planeta» (López Levi, 2020: 425) y que permite la cercanía de los actores sociales, ya que es el sitio donde se llevan a cabo las prácticas, donde se imagina y en donde se generan los simbolismos (Vergara, 2013).

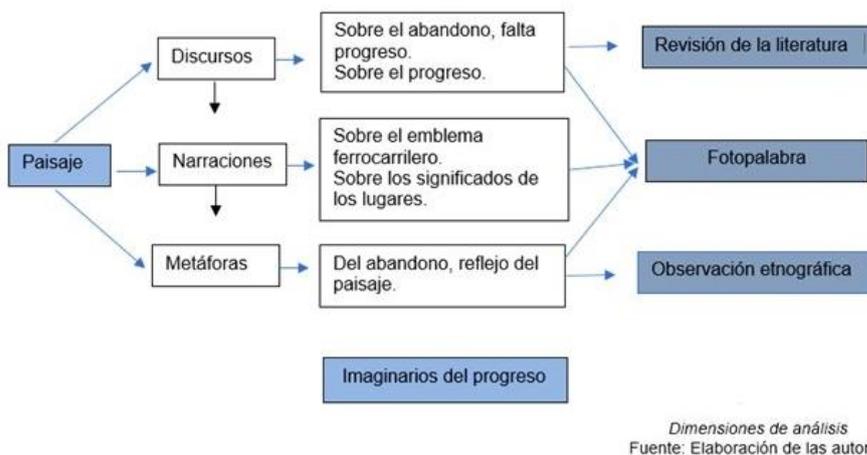
Dadas las características del lugar, como el sitio donde se configuran anhelos y simbolismos únicos en el mundo, encontramos, por lo tanto, que ahí se reflejan el éxito, desarrollo, exclusión, privación o fragmentación de las ciudades (Campos, 2009). Lo que es lo mismo, los lugares reflejan las transformaciones, el nivel de progreso o desarrollo que se pueda experimentar en una ciudad por sus ciudadanos, dependiendo del uso que se les dé. En esta misma línea, para Garzón (2008: 100), los lugares son una: «herramienta política y analítica para examinar las relaciones entre redes locales y globales», por lo cual, el ferrocarril como emblema local del progreso se convierte claramente en el reflejo de cómo las dinámicas de intercambio global vs. local se han desarrollado en la localidad de Tierra Blanca.

El paisaje como texto

Para García (2007), la metodología cualitativa constituye el mejor acercamiento a los problemas urbanos, ya que permite la aproximación a las configuraciones simbólicas que hacen los habitantes con respecto al entorno de la ciudad. En consecuencia, el estudio de los imaginarios urbanos es abordado en este documento como el elemento que refleja cómo las personas observan la ciudad, sus problemas, pero también sus experiencias. Así mediante los imaginarios nos acercamos a la ‘ciudad vivida’, de los actores sociales (Vera, 2019), una aproximación a las subjetividades individuales en torno a los significados que las personas le otorgan a la ciudad o a elementos de esta, es decir problematizamos esta categoría.

Leer el paisaje como texto es una propuesta metodológica que autores como Barnes y Duncan (1992) han trabajado desde la geografía. Para Ramírez y López Levi (2015), estos autores integran en sus análisis, ideologías, emociones y demás percepciones sobre el paisaje, en forma de narraciones que pueden ser leídas.

De ahí que, tras las huellas que el ferrocarril dejó en Tierra Blanca, se encuentran lugares que fueron creados, modificados o abandonados. Estos lugares conforman el paisaje urbano del centro de la localidad, mismos que sirvieron de base para observar y describir los imaginarios del progreso en la localidad. En este sentido, se toma el paisaje como herramienta metodológica, ya que éste refleja y da cuenta de las configuraciones urbanas, de los entornos humanos, de los lugares. Siguiendo la propuesta de Barnes y Duncan (1992) recuperamos las descripciones del paisaje desde tres dimensiones narraciones, discursos y metáforas:



Para captar los imaginarios urbanos, identificados a partir del paisaje, se recurrió a la técnica de la foto-palabra. En primera instancia se realizó un inventario de emociones (Vera, 2019), acerca del paisaje ferrocarrilero, mismo que fue acompañado de fotografías, dada la imposibilidad de acudir en persona con los actores sociales al sitio en cuestión, pues este trabajo de investigación se realizó durante la cuarentena por Covid-19 en México.

No obstante, como herramienta, la fotografía permitió obtener distintas visiones y versiones sobre la estación de ferrocarriles y los lugares aledaños, ya que ésta al ser rica en significados provoca que se generen distintas interpretaciones en quien las observa (García Canclini, 1997). Dicha herramienta se consideró con base en la idea de que las fotografías como herramienta permiten: «mostrar al espacio urbano como un escenario, explicado a partir del recuerdo de situaciones pasadas, símbolos y referentes urbanos compartidos, permitiendo caracterizar lugares concretos» (García, 2007:82-83). De ahí se obtuvieron recuerdos, símbolos y referencias, en última instancia, un vistazo al imaginario urbano de los entrevistados.

Para fortalecer el ejercicio fotográfico, se realizó un ejercicio de observación etnográfica del paisaje ferrocarrilero en solitario. Esta técnica es una herramienta que posibilita la construcción de teoría que facilite la comprensión de la experiencia que se quiere captar (Flick, 2007). Esta primera aproximación al paisaje urbano derivó en la elección de los sitios que integrarían el ejercicio de fotopalabra.

Entre las huellas del progreso y del abandono en el paisaje local

Ubicado en la cuenca del Papaloapan, Tierra Blanca se encuentra justo en el centro de dos regiones. Por un lado, están las altas montañas; la zona de Córdoba-Orizaba destaca por su zona cafetalera, con un clima frío diferente al resto del territorio veracruzano y que en los últimos años se ha convertido en foco de inversión, generando con esto un importante corredor industrial.

Por otro lado, se encuentra la zona del Papaloapan; caracterizada por la afluencia del río del mismo nombre, cuyas aguas son aprovechadas por los pueblos aledaños para el sembradío de piña, papaya, plátano, naranjas y una importante zona cañera que bardea dicha región. Tierra Blanca justo al centro de estos dos polos, se ubica en una cuenca, fenómeno que causa que el calor se concentre. A raíz de ello se le conoce como la novia del Sol; goza de prácticamente de 365 días soleados.

La tierra fértil se aprovecha para la siembra y el ganado prácticamente en cualquier estación. Esta última actividad es uno de los bastiones económicos de la localidad, por lo que, en cada diciembre, se festeja la feria ganadera. Como características de la localidad, se puede decir que es pequeña, llena de árboles, con talleres automotrices y locales de comida alrededor de la carretera; los vecinos se conocen entre sí ya que, aunque hay episodios de violencia, la ciudad mantiene la ocupación de sus espacios públicos. Los habitantes acuden al carnaval, a la feria anteriormente referida, al parque o a la unidad deportiva.

En cuanto a su centro, éste es dinámico, repleto de gente en motos, taxis y transporte urbano. Los bancos y locales de comida llenos en quincena indican, por otro lado, que a la localidad acuden personas de los pequeños poblados aledaños a recibir los apoyos que el gobierno federal otorga a pensionados, ancianos, jóvenes. Ya que la localidad funciona como polo urbano para diferentes zonas rurales del rededor.

No obstante, próximo a la estación de ferrocarriles, el paisaje cambia, de las calles circundantes llenas de bancos y negocios de comida, se pasa a un par de manzanas con un paisaje más bien fantasmagórico, ya que se encuentran allí edificios de dos o tres pisos, abandonados casi todos. La pintura deteriorada y las fachadas insinúan los nombres de los establecimientos que fueron; gimnasios, bares, un viejo teatro, un cine, restaurantes, hoteles.

Estos edificios llaman la atención ya que son los únicos de estas características en el centro de la ciudad, en dimensiones solo se destaca el mercado municipal mismo que a poco más de tres cuerdas del ayuntamiento se encuentra rodeado de zapaterías, tiendas de ropa, negocios de comida y tiendas de conveniencia, paisaje contrario al que rodea a la estación.



Edificios abandonados en el centro de Tierra Blanca. Fuente: Ana Lourdes Morales Alvarado.

Por otro lado, los elementos que podrían ser una imagen de ‘progreso’ son los poco más de seis OXXO’S (tiendas de conveniencia que se encuentran por todo México), en la zona centro y la presencia de dos tiendas departamentales ‘Coppel’, una en el centro y la otra a inmediaciones de la carretera. Salvo estos indicadores, el paisaje generalizado es de deterioro: calles que han permanecido sin asfaltar en la entrada de la localidad, bodegas abandonadas y viejos espectaculares sin remover.

En este sentido, los viejos edificios del auge ferrocarrilero, que se ilustran en las figuras 1 y 2, contribuyen fuertemente a la idea de que el centro de la ciudad se encuentra estancado, sin progreso aparente. El deterioro es evidente ya que edificios como estos se encuentran por todo el cuadro principal de la localidad.

Las oportunidades laborales tampoco favorecen a darle vigor a la ciudad. La actividad económica se encuentra concentrada en el sector ganadero, lo que hizo posible que se abriera un frigorífico para el tratamiento de carnes, instalado en los márgenes de la localidad. En otro punto de la periferia se encuentra una planta vidriera, ambas industrias, aunque importantes, no han logrado replicar las construcciones que se encontraban alrededor de la estación; son instalaciones industriales que no tienen mayor movimiento de personas, salvo por quienes trabajan ahí.

De ahí en fuera, las ofertas de trabajo son limitadas, por lo que la población más joven, sobre todo, migra para trabajar en otros puntos del estado o del país. El hecho que solo exista una institución de nivel superior, en este caso un instituto tecnológico, también limita las opciones académicas, por lo que muchos jóvenes se movilizan a estudiar fuera del municipio. Es un capital humano que difícilmente volverá a la ciudad, ya que ésta no ofrece oportunidades profesionales para una generación universitaria.

Narraciones, metáforas y discursos en torno a los lugares

La estación de ferrocarriles

Después de la privatización de Ferrocarriles de México, la estación de Tierra Blanca pasó a formar parte de la empresa Ferrosur. El lugar funciona actualmente como oficinas administrativas y se encuentra cerrada al público. En la fachada se observan los vehículos de la empresa.



Fachada actual de la estación de ferrocarriles. Fuente: Ana Lourdes Morales Alvarado.

Ante la pregunta ¿Qué sientes cuando ves esta imagen?, los entrevistados, divididos en los dos grupos, respondieron lo siguiente:

Jóvenes	Adultos mayores
«Quita la vista a la estación». (E4, Hombre, 26 años).	«Antes no era así, ahí era un lugar para todo el público, ahora es para vehículos de la empresa, es una invasión de parte de la empresa hacia el pueblo». (E1, Hombre, 52 años).
«Que es el estacionamiento de un lugar de trabajo». (E9, Mujer 27 años).	«Ahí trabajé 30 años». (E5, Mujer, 71 años).
«Nostalgia, no viví en esa época, pero mi familia y el pueblo tienen su raíz ahí». (E8, Mujer, 28 años).	«Tristeza». (E6, Mujer, 69 años).

En los relatos anteriores se observa que, para los adultos mayores, el imaginario refleja nostalgia, al ver la fachada de la estación, al recordar el tiempo que pasaron ahí o al rememorar lo distinto que era cuando el lugar estaba al servicio del público. Para este grupo la estación debería ser un lugar abierto a la población, ya que, el sitio formó parte de la cotidianeidad, de sus experiencias y vivencias pasadas, es evidente la familiaridad de este grupo con la postal. Caso contrario a los relatos de las entrevistadas jóvenes, aunque una de las entrevistadas fue capaz de evocar, aunque no por ensoñaciones propias, el lugar como fuente importante de las raíces que unen a la comunidad, los relatos restantes no reflejan emociones hacia el lugar o expresan la necesidad de reclamar el uso del lugar para sí mismos.

Ante la pregunta ¿Qué cosas te evocan esta imagen? respondieron:

Jóvenes	Adultos mayores
«Un estacionamiento de alguna empresa, tal vez de auxilio a la comunidad». (E7, Mujer 27 años).	«Me gustaría que estuviera como en otros tiempos, había muchísimo movimiento y mira ahorita está muerto. Antes todo esto era libre y ahora es privado, ahora sus carros de ellos». (E5, Mujer, 71 años).
«Es un lugar muy transitado en la ciudad». (E9, Mujer 27 años).	«Un vacío que ya nadie podrá llenar». (E6, Mujer, 69 años).
«Solo un paso peatonal» (E3, Mujer 25 años).	

Para las adultas mayores, el paisaje presente en la imagen evoca deseos y anhelos que se desprenden de sus imaginarios sobre la estación; inmediatamente refirieron el dinamismo pasado, en comparación con el presente, en donde no existen referentes para ellas. Para este grupo el ferrocarril como emblema de progreso significaba ‘movimiento’ y ‘libre circulación’.

Se observa el vaciamiento de simbolismos actual en los relatos de las adultas jóvenes, estas refieren solo descripciones estructurales como ‘paso peatonal, estacionamiento, tránsito’, mismas que según la literatura especializada remiten a un ‘no lugar’. En este sentido, el ferrocarril solo es emblemático para quienes constituyó una experiencia.

Ante la pregunta ¿Qué piensas cuando ves esta imagen? respondieron:

Jóvenes	Adultos mayores
«Que sigue igual que hace muchos años». (E9, Mujer 27 años).	«Pues que decirte, una tristeza porque esto no debería estar como esta, porque, aunque nosotros ya hubiéramos salido, vendrían ustedes que son jóvenes». (E5, Mujer 71 años).
«Pienso en todas las personas que convergieron en ese lugar durante tantos años. En sus historias, en su antes y su después». (E8, Mujer 28 años).	«Recuerdo cuando la gente corría para alcanzar el tren». (E6, Mujer 69 años).

Ambos grupos de entrevistadas coinciden en que no se observan cambios en el lugar. No obstante, para las adultas mayores cuando observan el paisaje, evocan la estación en funcionamiento y lo contrastan con el deterioro en el que se encuentra en el presente. Mientras que para las entrevistadas jóvenes la imagen remite a las carencias estructurales.

En este sentido, aunque actualmente el lugar esté conectado con otras regiones (recordemos que forma parte de Ferrusur, que está concesionado a una empresa extranjera) y genere ingresos económicos para el sector privado, esto no se traduce en el imaginario de progreso para las adultas jóvenes.

Ante la pregunta ¿Es importante para ti este espacio? respondieron:

Jóvenes	Adultos mayores
«Claro que sí, los espacios que hay que se puedan recuperar». (E4, Hombre 26 años).	«Ah! Claro, claro que sí, muchos recuerdos muy bonitos». (E5, Mujer 71 años).
«En absoluto no». (E3, Mujer 25 años).	«Si como un recordatorio de lo que fue». (E6, Mujer 69 años).
«No realmente». (E7, Mujer 27 años).	

Mientras que para las personas jóvenes este lugar no es significativo sino más bien un lugar con potencial, es decir, ‘que se puede recuperar’, para las adultas mayores desempeña un papel importante en la memoria, los recuerdos, las vivencias.

Para las adultas jóvenes el espacio de la estación es restringido (no se puede habitar), esto hace que se carezcan de memorias íntimas sobre el lugar, contrariamente a las adultas mayores quienes comparten memorias sobre el uso del lugar. Por lo tanto, la experiencia diferenciadora entre los dos grupos de entrevistadas radica en las experiencias de uso y no uso de este lugar.

Ante la pregunta ¿Te gusta lo que hay en este espacio o te gustaría que hubiera ahí? respondieron:

Jóvenes	Adultos mayores
«No, me gustaría que hubiese un área de recreación, restaurantes y juegos de recreación». (E7, Mujer 27 años).	«Me gustaría que volviera a ser como antes, para la gente». (E1Hombre, 52 años).
«Al ver qué hay árboles me gusta, pero para ser una zona donde está el parque se vería lindo que fuera un área verde también». (E10, Mujer 28 años).	«En este espacio me gustaría que hubiera un área con unos juegos infantiles para que los niños vieran cosas nuevas, unas mesas, algo recreativo, en lugar de que estuvieran vehículos ahí». (E2, Hombre, 56 años).
«Me encantaría que hubiera un museo...que le volvieran a dar vida. Pero no un museo a donde ir a mirar, sino a revivir». (E8, Mujer 28 años).	

Los entrevistados sin distinción de edad, identificaron que este lugar es importante, que quizá por su ubicación debería existir un área verde destinada a la recreación, al ocio y al disfrute. Aunque la población joven no tenga en sus imaginarios recuerdos o memorias del uso recreativo de este lugar, en sus imaginarios se percibe que falta algo en este lugar, como toda ciudad necesitan espacios de integración, en este caso un lugar que recupere el sentido económico, ya que el estado actual de decadencia no concuerda con los beneficios económicos, que en un sentido estricto tendría que brindar la promesa de concesión privada.

Por otro lado, el hecho de que este lugar fuera en el pasado un lugar de recreación hace que se conserve así en el imaginario colectivo, se observan los deseos de generar sitios para el disfrute y de forma puntual para conservar la memoria del ferrocarril.

Lo imaginado por los actores sociales sobre este lugar, bien se puede interpretar como una forma en la que estos recrean una mejor versión para su ciudad, es decir, los entrevistados no son indiferentes a la escena real de deterioro, tristeza, abandono y descuido relatado por ellos mismos. En este sentido, se puede concluir que, aunque el lugar permanezca cerrado y sin cambios aparentes, como otros sitios en la localidad, los habitantes o al menos los entrevistados no son indiferentes o apáticos, ellos sueñan, evocan y desean lugares que puedan disfrutar.



Los locales de comida afuera de la estación. Parte de la fachada de la estación de ferrocarriles. Fuente: Ana Lourdes Morales Alvarado

Los puestos de comida que se observan en la imagen anterior son los únicos que quedan de cuando la estación estaba en funcionamiento.

Ante la pregunta ¿Qué sientes cuando ves esta imagen? respondieron:

Jóvenes	Adultos mayores
«Que no se ha sabido aprovechar los espacios ni la intención, es como una especie de comedor que daña la fachada». (E4, Hombre, 26 años).	«Ellos pasaron a formar parte de nuestras vidas, son una familia, si yo llego uniformado a uno de estos puestos me atienden más rápido. Pasan a ser parte de la familia ferrocarrilera». (E1, Hombre, 52 años).»
«Imágenes que pueden olerse... Es como si estuviera en un sueño y siguiera recorriendo ese lugar, como si el tiempo se hubiera detenido ahí. Verdaderamente es uno de los lugares de Tierra Blanca que no cambian». (E8, Mujer 28 años).	«Veo que toda la fachada se ve interrumpida visualmente por toda esa bola de puestos que hay, debería estar libre para que la gente lleve a sus hijos a llevar a sus hijos a andar en bicicleta, se ve feo. (E2, Hombre, 56 años).
«Indiferencia». (E3, Mujer 25 años).	

Los puestos de comida afuera de la estación conforman la postal que más opiniones encontradas genera. En este caso no hay un consenso por edad más bien unos y otros opinan que es una parte vital, familiar, otros refieren lo contrario, que se deberían quitar. No obstante, hay que tomar en cuenta que son las memorias las que hablan cuando se realizan los recorridos (Méndez, 2016). En este caso, aunque el recorrido fue visual (mediante una fotografía) los entrevistados se transportaron al lugar en cuestión. Por lo tanto, se puede constatar que la experiencia de los entrevistados en los puestos de comida ha sido diversa, para unos supone el recuerdo de lo que la estación fue, una postal detenida en el tiempo. Para otros supone una interrupción, una mancha en el paisaje que afea la estación.

Ante la pregunta ¿Qué cosas te evocan esta imagen? respondieron:

Jóvenes	Adultos mayores
«Mi pueblo». (E7, mujer 27 años).	«Es mi tierra, yo lo que siento es que veo un pedazo de mi tierra». (E1Hombre, 52 años).
«Recuerdos de la infancia, adolescencia, era como la calles que solías transitar más». (E9, 27 años).	«Se ve todo triste, vacío, ya no hay transeúntes». (E6, Mujer 69 años).

Es interesante como los entrevistados refirieron palabras que hasta este momento no se habían mencionado sobre la estación, pero que salen a cuenta sobre los puestos de comida; ‘mi pueblo’, ‘mi tierra’ o ‘las calles que solía transitar’. Los puestos son el último pedazo por así decirlo, de paisaje ferrocarrilero perdido, de ahí su potencia, el lugar funciona como anclaje de lo que es ser terrablanquense.

Es importante señalar que a diferencia de la estación los puestos de comida están en funcionamiento, esta pequeña pero significativa diferencia hace que el lugar se tiña de vivencias y ellas hacen que el lugar adquiera significados distintos en comparación con la estación que permanece cerrada al público. La estación es emblema para los adultos mayores en buena parte por el uso que se le daba, en este sentido, los puestos de comida al ser “usados” guardan el mismo simbolismo actualmente.

Ante la pregunta ¿Te gusta lo que hay en este espacio o te gustaría que hubiera ahí? respondieron:

Jóvenes	Adultos mayores
«Me gustaría que se volviera a vender todo como antes, totopos, camarón seco, cremita de chunca... solo que pues ya no está en el centro». (E8, Mujer 28 años).	«No, me gusta lo que veo, un poco deteriorado la calle, no ha habido nadie que haga algo». (E1Hombre, 52 años). «Por ejemplo, en lugar de esos puesto que estuviera libre, que hubiera alguna cafetería, que estuviera algo para que la gente comiera segura. Cultura, de sus pueblos, sus tradiciones». (E2, Hombre, 56 años). «Que se volviera a llenar. Que se viera la presencia humana que no esté como está, que está solo, vacío». (E6, Mujer 69 años).

De acuerdo con lo expresado por los entrevistados, la manzana que rodea a la estación se encontraba llena de comercio, puestos de comida y vendedores ambulantes. En este sentido a estos les gustaría recuperar el comercio que en antaño se encontraba en dicha zona, el progreso ganado en el pasado es el punto de referencia, pues las evocaciones aluden, sobre todo, al dinamismo económico que existía. Al igual que en el caso de la estación, la petición generalizada fue, volver este lugar un sitio para la convivencia. Hay una urgencia por parte de los actores sociales de gozar de lugares de recreación y disfrute, desde luego con un fuerte componente de reactivación económica.



El Cine Margo. Fuente: Ana Lourdes Morales Alvarado

Ante la pregunta ¿Qué sientes cuando ves esta imagen? respondieron:

Jóvenes	Adultos mayores
«Nostalgia, la época de TB llegó a tener hasta 3 cines, tuvo 2 teatros que era muy moderno para su época, la ubicación es perfecta, las funciones, las matinés en las mañanas, ni se aprovecha ni se valora». (E4, Hombre 26 años).	«Yo siento tristeza porque ahí era un cine muy grande, yo trabajé ahí en la fuente de soda... Era el único lugar donde la gente se podía distraer y retrocedemos, ahora ni a cine llegamos». (E2, Hombre, 56 años).
«Abandono». (E7, Mujer 27 años).	«¿Qué hace este edificio ahí abandonado?, arriesgando se venga abajo y ocasione un accidente, que se hiciera pues igual un cine, un teatro, que aquí las personas estamos muy atrasadas». (E4, Mujer, 71 años).
«Nostalgia, tristeza, como que nadie ha hecho nada por ese pedacito, como que nadie ha hecho algo». (E9, Mujer 27 años).	«Al ver eso y recordar aquellos tiempos se siente tristeza, impotencia. Hasta la persona más humilde encontraba una distracción y hoy está en el más completo abandono. Son lugares muy céntricos que eran muy concurridos». (E6, Mujer 69 años).

El edificio del cine, como se muestra en los relatos, no deja indiferente a ningún entrevistado, todos coinciden en que este lugar genera tristeza y nostalgia. La ubicación del cine también es un aspecto importante, ya que al estar en el primer cuadro de la ciudad resulta muy evidente su presencia para todos los habitantes. Su abandono incomoda, el reclamo en este sentido va hacia la recuperación del lugar para construir otro cine o teatro; su deterioro también produce indignación, ya que es quizá el pilar más evidente del progreso detenido.

En los imaginarios de los adultos mayores observamos la presencia del cine como parte de su estilo de vida, trabajo y ocio. En este sitio es donde confluían sus pasos, donde llevaron a cabo actividades cotidianas como el trabajo o la recreación. Se observa también cómo para esta generación, trabajo, recreación y vida cotidiana, eran actividades intrínsecamente ligadas a la estación, por ejemplo, pero también ligadas al cine.

Ante la pregunta ¿Qué cosas te evocan esta imagen? respondieron:

Jóvenes	Adultos mayores
«Nostalgia». (E4, Hombre, 26 años).	«Me evoca nostalgia». (E1Hombre, 52 años).
«Pues no me recuerda nada físicamente, pero sí las largas pláticas de mi abuela donde me decía que se enamoró de mi abuelo en el cine». (E8, Mujer 28 años).	«Me da tristeza porque esa zona se ve cerrada, se puede hacer una plaza con sus restaurantes, como en otros lugares, como en Tuxtepec donde hay modernidad, fuentes de trabajo, hay mucho movimiento». (E2, Hombre, 56 años).
«Que es una esquina que pudiera ser muy bien aprovechada». (E9, Mujer 27 años).	«Tristeza» (E6, Mujer 69 años).

Algo que ha surgido constantemente en los relatos es la falta de aprovechamiento de los sitios en cuestión. En el caso del edificio del cine se destaca el abandono, que el sitio no haya sido aprovechado para una construcción nueva. La falta de movimiento y de vida produce sensaciones de tristeza. En este sentido, la constante postal de deterioro no genera indiferencia en el estado de ánimo de quien observa estas escenas. Es decir, los lugares hablan y generan sentimientos intensos, que nos señalan la importancia de este sitio para los entrevistados.

Conclusiones

A lo largo de las páginas anteriores exploramos los imaginarios urbanos, que dan cuenta de cómo la figura del ferrocarril se convirtió en eje central del lugar, en emblema y sinónimo de progreso para los habitantes de esta localidad. Más importante aún cómo las relaciones no solo de intercambio económico, sino de recreación fueron clave para que se configuraran los apegos y emociones que han cohesionado a este lugar.

Los imaginarios, como expresiones de la subjetividad de los entrevistados, pueden caracterizarse en tres tiempos; en el pasado, es decir los imaginarios de la memoria, del progreso ferrocarrilero; los imaginarios del presente deteriorado y los imaginarios que se proyectan hacia el futuro.

Los imaginarios del progreso (pasado) confirman que el ferrocarril era un emblema que remitía al desarrollo. Los relatos señalaron que la actividad comercial era el ingrediente principal que, en términos metafóricos, era vista por los actores sociales como movimiento. Lo que se mueve, tiene vida. Este paisaje visto en un tiempo pasado era un paisaje vivo, se destacaba por el progreso y por el libre tránsito.

El ferrocarril como emblema del progreso se tradujo principalmente en bonanza económica, pero también en acceso a la cultura y el entretenimiento, ya que existían teatros y cines. A la par de esto, el disfrute del ferrocarril implicaba el uso de las instalaciones. Así en el imaginario de los entrevistados, el ferrocarril como emblema estaba intrínsecamente ligado al libre tránsito por las instalaciones. En este sentido, es sumamente valioso que fuera accesible en términos económicos, ya que sin duda es por esto que el ferrocarril se conserva con buenos ojos para los entrevistados, puesto que toda la población podía hacer uso del mismo.

Los imaginarios del presente deteriorado se observaron sobre todo en las emociones que el paisaje de abandono generó en los entrevistados, ya que para significar lo que veían refirieron palabras como tristeza, nostalgia o impotencia, sobre todo para los adultos mayores. Para los más jóvenes, el paisaje molesta, genera indiferencia, no en un sentido emocional como con los adultos mayores, sino más bien porque el paisaje no concuerda con la idea de ciudad o de urbanidad que debería estar presente en una localidad con las características de Tierra Blanca.

El estado actual de la estación, cerrada al público, restringe, limita, obstaculiza la circulación; lo cual, al mismo tiempo es una metáfora de las restricciones económicas y del progreso que tras el cierre del ferrocarril, la ciudad perdió. El hecho de que la estación sea privada añade un factor político a la ecuación, los adultos mayores son muy críticos al respecto al señalar que el espacio debe ser público, lo cual genera sentimientos de indignación sobre todo en este grupo.

Ante el deterioro, restricción, cierre y abandono tanto de la estación como del cine, el imaginario se transforma, se pierde la identificación como lo demostraron los relatos de los adultos jóvenes. Más bien, describen el abandono que no solo se observa en la estación, sino en el corazón mismo del centro de la localidad.

Los imaginarios que se proyectan hacia el futuro se observan ante la posibilidad de recuperar el lugar, los entrevistados no dudaron en recrear ensoñaciones propias de como estos lugares deberían ser recuperados y devueltos a la ciudadanía.

Tanto la estación, como el cine son vistos en el imaginario colectivo como sitios con el potencial de volver a ser lugares donde la gente acude a realizar actividades recreativas. Estos lugares, que en el pasado significaban progreso, guardan algo de esta magia, ya que son los elementos centrales para imaginar un paisaje acorde a las necesidades de recreación y activación económica.

El cine se percibe por los entrevistados como un bien común, como un derecho al que tienen que acceder, como sinónimo de progreso/ ser ciudad. La exigencia también va en pos del derecho de contar con lugares de recreación y en donde se puedan generar dinámicas de interacción como las que se daban en el cine.

En este sentido, el reclamo por la cultura es evidente, ya que señalan que hace falta un teatro o un museo, instancias presentes en urbes que consideran desarrolladas. Los entrevistados señalan que es importante que exista un museo para recuperar la memoria del ferrocarril, puesto que, como elemento emblemático, resulta ser el principal que no solo se busca recuperar, sino que se busca conservar en la memoria colectiva.

Para finalizar, se concluye que, como elemento de análisis, los imaginarios urbanos cuentan con una gran potencia evocativa, en este caso sobre los lugares que fueron emblemáticos en un tiempo pasado. Se observó como los lugares son profundamente significativos para los individuos. Aunque las personas más jóvenes no tengan experiencias directas en estos, aun así, conservan resquicios de importancia arraigada en el imaginario. La potencia del paisaje abandonado movilizó sentimientos de apego y arraigo sobre estos lugares, la nostalgia y emociones sobre todo de tristeza y quebranto evidencian como el paisaje resulta ser fundamental en las experiencias de vida de las personas.

Asimismo, los imaginarios que surgieron sobre las postales aquí descritas evidencian cómo para los entrevistados el progreso se detuvo cuando cerró la estación. La tristeza al ver los lugares emblemáticos del progreso pasado demuestra cómo no solo en términos estructurales (los lugares están abandonados, descuidados, etc.), sino también en términos simbólicos, se percibe la falta de progreso, la sensación de que la ciudad se detuvo.

Referencias

- Abbagnano, N. (2010). *Diccionario de filosofía*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Alsmann, E. (2019). Participación social, patrimonialización e identidad en el museo comunitario de la antigua estación ferroviaria de teocelo, Veracruz. *Ulúa*, (32), 149-177. <https://ulua.uv.mx/index.php/ulua/article/view/2607>
- Augé, M. (1992). *Los no lugares*. Barcelona: Gedisa.
- Barnes T. y Duncan J. (1992). *Writing worlds*. Londres. Routledge.
- Cabrera, D. (2006). *Lo tecnológico y lo imaginario*. Buenos Aires. Biblos.
- Campos, B. (2009). Cabanyal, cada vez más cerca del lugar al espacio como mercancía. *Zainak*, (32), 915-931. https://www.researchgate.net/publication/271200642_cabanyal_cada_vez_mas_cerca_del_lugar_al_espacio_como_mercancia
- Carretero, A. (2001). *Imaginarios sociales y crítica ideológica. Una perspectiva para la comprensión de la legitimación del orden social*. [Tesis de doctorado, Universidad de Santiago de Compostela]. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. https://issuu.com/josecarlosbottocayo/docs/imaginarios_sociales_y_cr_tica_ide
- Flick, U. (2007). *Introducción a la investigación cualitativa*. Madrid: Morata.
- García, J. (2007). *Métodos y técnicas cualitativas en la investigación de la ciudad*. México, D.F.: CIECAS – IPN.
- García-Canclini, N. (1997). *Imaginarios urbanos*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Garzón, M. (2008). El lugar como política y las políticas de lugar. Herramientas para pensar el lugar. *Signo y Pensamiento*, 27(53), 92-103. <https://doaj.org/article/34187862d58d4b02894fc8f2dc93caf5>
- Halbwachs, M. (2004). *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.

- Hermosillo, L. (2017). El ferrocarril en México; su auge, decadencia, privatización y efectos en el desarrollo territorial. [Tesis de doctorado, Universitat Politècnica de Catalunya]. upcommons. Portal de acceso abierto al conocimiento de la UPC <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/111814>
- López-Levi, L. (2011). El paisaje narrado: urbanizaciones cerradas, geografía y literatura. *Atelié Geográfico*, 5(3), 1-31. <https://www.revistas.ufg.br/atelie/article/view/16625>
- López-Levi, L. (2020). Lugar. En A. Benedetti (ed.), *Palabras clave para el estudio de las fronteras* (pp. 425- 432). Buenos Aires: Teseo Press Design.
- Martínez, P. (2015). La producción del espacio en la ciudad latinoamericana. *Hallazgos*, 12(23), 211-229. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=413838649010>
- Méndez, E. (2012). Imaginario de la ciudad turística: una propuesta de abordaje. En M. Méndez (coord.), *De itinerarios, paisajes e imaginarios* (pp. 11-44). Hermosillo: Universidad de Sonora.
- Méndez, E. (2016). El imaginario de la ciudad. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Moliner, M. (2007). *Diccionario de uso del español*. Madrid: Gredos.
- Narváez, A. (2013). La construcción imaginaria de la ciudad. Guadalajara: UANL-UdeG.
- Navarro, L. (2007). Ferrocarriles y desarrollo regional. Análisis sobre el monto de la carga ferroviaria de Tamaulipas en el contexto de la red nacional, antecedentes, actualidad y retos. *CienciaUAT*, 1(4), 34-40.
- Nisbet, R. (1980). *Historia de la idea de progreso*. Barcelona: Gedisa.
- Ramírez, B., y López-Levi, L. (2015). Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo. Geografía para el siglo XXI. México D.F.: UNAM.
- Sancristán-Roy, E. (2006). Las privatizaciones en México. *Economía UNAM*, 3(9), 54-64. revistas.unam.mx/index.php/ecu/article/view/2889
- Sarup Madan (1993) *An introductory guide to post-structuralism and postmodernism*. Essex. Longman.
- Silva, A. (2006). Imaginarios urbanos. Bogotá: Arango.
- Tuan, Y. F. (2002). Space and place. Minneapolis & Londres: University of Minnesota Press.
- Vázquez, S. (2019). Los ferrocarrileros en Xalapa veinte años después de la privatización. Dilemas en torno al trabajo. *Sincronía*, 23(25), 299-327. sincronia.cucsh.udg.mx/pdf/75/299-327_2019a.pdf
- Vera, P. (2019). Imaginarios urbanos: Dimensiones, puentes y deslizamientos en sus estudios. En F. Alliaga, P. Vera. y A. Gravano. (eds.), *Ciudades (in)descifrables. Imaginarios y representaciones sociales de lo urbano* (pp. 13-40). Bogotá: UTSA.
- Vergara, A. (2013). Etnografía de los lugares. Una guía antropológica para estudiar su concreta complejidad. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.