

**CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO FERROCARRILERO:
PROPIEDAD, CUSTODIA Y FUTURO
EL CASO DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
DE CUERNAVACA, MORELOS**

Sofía Riojas Paz
Tesista de la ENCRyM

Patrimonio industrial en México: Patrimonio ferrocarrilero

El Patrimonio Ferrocarrilero es una categoría patrimonial recientemente reconocida y estudiada, en especial en países como México, donde la valoración de la época industrial de finales del siglo XIX y principios del siglo XX forma parte de un universo rezagado de los análisis teóricos y de las legislaciones vigentes en materia de protección de patrimonio cultural. Los significados históricos y sociales, tanto del patrimonio industrial como del patrimonio ferrocarrilero, son primordiales para entender las ciudades del México que hoy vivimos, pues fueron gestores del territorio urbano, regional y nacional que transformaron la manera en la que vivimos y entendemos el país. Actualmente, muchas de las construcciones que formaron parte de la infraestructura industrial, de transporte, de producción, etc. se encuentran abandonadas, subutilizadas, invadidas o parcialmente destruidas, debido a que dichas tecnologías pasaron a ser obsoletas dentro de los marcos de producción de los gobiernos de principios de siglo XX que optaron por nuevas políticas económicas más orientadas al uso de petróleo como combustible; sin embargo la trascendencia que tuvo esta infraestructura industrial dentro de los sectores sociales, políticos, culturales y tecnológicos, marcó una pauta significativa dentro de la historia del país, por lo que ignorarlos, abandonarlos y con ello permitir su destrucción significa borrar las huellas materiales que nos cuentan parte de la historia del país.

El caso del patrimonio ferrocarrilero es complicado debido a que su historia está cargada de condiciones políticas y cambios de paradigma en cuanto a la estructura socioeconómica del país, desde la lenta conformación del sistema ferroviario a mediados del siglo XIX hasta su desastrosa desarticulación a finales del XX. Los cambios en cuanto a las concesiones de las vías y rutas, así como de sus mismas estaciones, forman parte de este cuadro confuso en el que a las mismas sociedades les cuesta trabajo identificar y reconocer esta infraestructura en decadencia como parte del patrimonio cultural, que puede en ciertos casos, representar una idea demasiado romántica y casi siempre con mayor vinculación a lo “más antiguo”. Sin embargo, resulta importante cuestionarse sobre estas cualidades patrimoniales con las que cuenta finalmente el patrimonio ferrocarrilero y cómo es que, dentro de las cartas internacionales de protección de patrimonio cultural, cabe también este concepto por sus diferentes valores. Hasta el día de hoy que se cuenta con la Carta de Nazhny Tagil 2003 sobre Protección y Conservación de Patrimonio Industrial.

Conceptos Patrimonio Industrial

En el caso de los ferrocarriles, resulta fundamental poder leerlos desde un marco regional como modificadores del paisaje, pasando a una escala urbana donde son creadores o modificadores de las organizaciones de los asentamientos humanos, y en una escala arquitectónica de conjunto donde se complementa la disposición de las vías, de la estación, de las bodegas y cuartos de máquinas para armar un todo. Sin embargo, es muy común que, contrario a lo que se recomienda en el artículo sexto de la Carta de Venecia, dichos conjuntos ferrocarrileros se encuentren modificados en la actualidad, tanto por el crecimiento de las urbes como por el abandono de las estaciones y sus zonas aledañas, impidiendo una lectura de conjunto que corresponda con lo que alguna vez fue.

Sin embargo, los conceptos y valores del patrimonio industrial (del que se desprende el patrimonio ferrocarrilero) no son definidos hasta el año 2003 mediante la Carta de Nazhny Tagil de Patrimonio Industrial, promovida por el Comité Internacional para la Conservación de Patrimonio Industrial (TICCIH, por sus siglas en inglés, *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*). En dicho documento se define el patrimonio industrial de la siguiente manera: “(el patrimonio industrial) se compone de los restos de la cultura industrial que poseen valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico”. Dentro de esta definición, se entienden los valores **históricos** como la evidencia de las actividades que han tenido y que tienen consecuencias dentro de las dinámicas económicas, sociales y culturales que conforman la historia que hoy en día conocemos y vivimos en nuestras ciudades y países; se recalca el valor de la **evidencia** de dicho proceso, más allá de la singularidad de los sitios particulares. El valor **social** se reconoce como el registro de las vidas de los habitantes, usuarios, etc. que tuvieron relación directa e indirecta con el proceso industrial. Un valor que es de suma importancia reconocer dentro del patrimonio industrial, es el valor **tecnológico** y **científico** en la historia de la producción, ingeniería y/o construcción, es decir, la obra en sí puede no ser única en su expresión formal y la actividad que en el edificio o en el sitio se producía podía ser parte de todo un modelo, pero es justo esta correspondencia con toda una nueva tecnología de producción lo que la hace importante y valiosa. Así mismo, la obra puede contar con un valor **estético** considerable, ya sea por su calidad arquitectónica, su diseño o su planificación, aunque no es necesario que cuente con este valor. Finalmente, existen también valores intrínsecos, que pueden tener que ver con el paisaje, el entramado, la documentación, los registros, los recuerdos y las costumbres.

Dentro del marco nacional, el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) Sección México, elaboró en el año de 2006 la Carta de Monterrey sobre Conservación del Patrimonio Industrial, que tiene como objetivo reforzar los valores, objetivos y espíritu de la Carta de Nazhny Tagil pero adaptados al periodo histórico correspondiente a la Revolución Industrial en nuestro país y a los tipos de industria que en éste se han desarrollado a lo largo de la historia. De la misma manera, es importante reconocer que dicha Carta marca una pauta importante en el reconocimiento de los procesos de industrialización del país, ya que, si bien los trabajos anteriores sobre patrimonio industrial provienen de países europeos con perfiles históricos, económicos y sociales determinados, el hacer hincapié en los valores específicos de nuestro patrimonio correspondientes a un contexto histórico y geográfico nacional, resulta elemental para la gestión y protección de estos bienes culturales. Una de las

principales preocupaciones expuestas en la Carta de Monterrey, es la falta de legislación en el país que proteja justamente a esta categoría patrimonial; más allá de establecer los valores a reconocer, de definir los conceptos o de proponer medidas de mantenimiento y conservación, el documento recalca la importancia de reconocer en el ámbito legal al patrimonio industrial, en especial en la Ley Federal de Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas (1972).

Caso de estudio: La estación del ferrocarril de Cuernavaca, Morelos

Antecedentes históricos

La idea principal en cuanto al emplazamiento del ferrocarril en el estado de Morelos, era la creación del Ferrocarril Interocéánico que, mediante nodos en las principales poblaciones, pudiera facilitar el desplazamiento de las mercancías, tanto de región en región como con los principales puertos de ambas costas al centro del país, es decir Veracruz y Acapulco. El proyecto había sido planteado desde 1878 como una empresa mexicana con capital de diferentes hacendados interesados en la creación de dicha línea (Kuntz, 1999: 44); sin embargo, no fue hasta 1890, que el gobierno le otorgó la concesión de dicho proyecto a la compañía estadounidense The Colorado Mexico Investment, que bajo el nombre Ferrocarril México-Cuernavaca y Pacífico, desarrollaría el tendido de vías comunicando Ciudad de México-Cuernavaca- Puente de Ixtla- Acapulco (1890), bajo el mando del Ingeniero Herman Strum (Vázquez, 2003: 50).

La construcción de la vía del ferrocarril inició en 1892 a cargo de J.H. Hampson. Para entonces la ruta contemplaba un total de 32 estaciones, de Buenavista a Balsas con un total de 292 000 km (Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, 1958: 22). En el trazo del ferrocarril hasta el puerto de Acapulco hubo complicaciones relacionadas con la dificultad de pasar las vías por un terreno tan accidentado como el de la Sierra de Guerrero. En general, en el país, las rutas de mayor facilidad siempre fueron las que corrían de manera longitudinal a las faldas de las Sierras Madre, Oriental y Occidental, pero los proyectos para unir las costas siempre se vieron en la complicación de atravesarlas.

La ciudad de Cuernavaca, que hasta entonces había sido considerada de mediano orden aún dentro del Estado de Morelos, adquirió un papel principal dentro del desarrollo económico de la entidad, convirtiéndose en el centro económico-político y administrativo de la región, haciendo uso beneficiario de su cercanía con la capital del país y de la existencia de vías de comunicación como caminos carreteros y rústicos.

Para el emplazamiento de la estación ferroviaria, la empresa Ferrocarril México-Cuernavaca y Pacífico, mandó a responsables para inspeccionar el terreno y evaluar si éste contaba con las condiciones propicias para el emplazamiento de la estación y del tendido de las vías. Como resultado de este trabajo por parte de la empresa Ferrocarril México-Cuernavaca y Pacífico, el emplazamiento de la Estación se decidió emplazarla a 1.5 km aproximadamente del centro de la población, en unos terrenos cercanos a la zona arqueológica de Teopanzolco, con suelos de origen volcánico. La estación del ferrocarril fue inaugurada el 11 de diciembre de 1897 por el presidente Porfirio Díaz y el gobernador Manuel Alarcón. También se inauguraron otras obras

públicas: dos escuelas primarias, la restauración y ornamentación del Palacio de Cortés, el kiosco y bancas de fierro en el Jardín Juárez, así como el pavimentado y embanquetado de la ciudad (Salinas, 1981: 123). Como parte de la ceremonia de inauguración, se ofrecieron banquetes en el Jardín Borda y un baile de honor en el Teatro Porfirio Díaz, ahora Teatro Morelos.

El estallido de la Revolución Mexicana de 1910 trajo consigo grandes cambios dentro de la estructura socio-económica de Morelos, el desgastado modelo hacendario se colapsó ante la insurrección zapatista que reclamaba el reparto justo de tierras y la expropiación de latifundios y bienes hacendarios. En 1911 las fuerzas zapatistas tomaron el control de la ciudad de Cuautla y se desplazaron a Cuernavaca para tomar el control de 500 Km de las rutas férreas hacia la capital y hacia el sur del país.

El 13 de noviembre de 1995, durante el gobierno de Ernesto Zedillo (1994 - 2000) se hicieron públicos los lineamientos generales para la apertura a la inversión del sistema ferroviario mexicano, aunque ya se habían concesionado algunas líneas desde 1994. A partir de entonces se otorgaron concesiones por 50 años a cada una de las empresas privadas, cerrando Ferrocarriles Nacionales de México sus operaciones definitivamente en 1999. Con fecha 4 de junio de 2001, el Diario Oficial de la Federación publicó el decreto mediante el cual Vicente Fox Quesada extinguió el organismo público descentralizado conocido como Ferrocarriles Nacionales de México (Ferroviales). El 29 de agosto del mismo año, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), cuyo titular era Pedro Cerisola, eligió al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) como la institución responsable del proceso de liquidación.

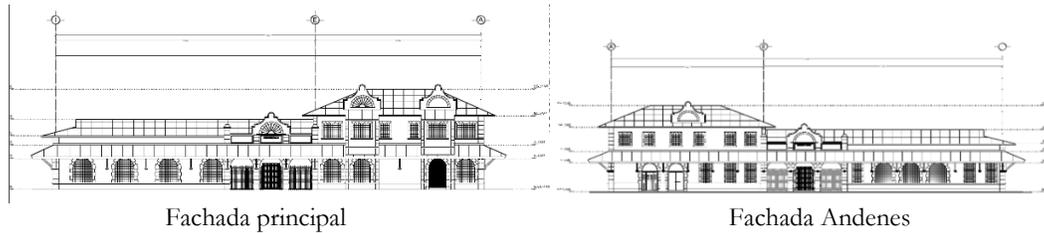
En el caso de la vía México-Cuernavaca-Balsas, el último trayecto (Cuernavaca-Balsas) fue cancelado en 1987, a partir de lo cual se comenzaron a ocupar informalmente los patios de la estación, que, al día de hoy constituyen un total de 1088 predios, en una superficie aproximada de 20 hectáreas y donde viven en condiciones precarias cerca de 10 mil personas. Actualmente esta zona es considerada por el gobierno municipal como “el asentamiento humano irregular más grande y antiguo de la ciudad de Cuernavaca” (Boletín Ayuntamiento de Cuernavaca No. 509, 2011).

Registro de Estado Actual

Primer registro: febrero 2012

En febrero de este año (2012), como parte de la investigación de tesis para obtener en grado de maestría en la Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía (ENCRyM), se realizó el registro de las condiciones arquitectónicas, de la fábrica y los deterioros que presentaba la Estación, con el fin de realizar un proyecto de restauración y propuesta de uso nuevo.

El edificio de la Estación está conformado por dos cuerpos: uno de un nivel y otro de dos. Las características formales de la estación son particulares y no corresponden a la tipología que se desarrollaba en la ciudad de Cuernavaca, sino a la estética de las estaciones inglesas de la época.



Cuenta con un gran vestíbulo distribuidor, una zona administrativa, una zona de servicios: locales que correspondían al restaurante, cocina, tienda; y la zona del primer nivel que fue destinada para hotel.

Los muros son de tabique rojo extruído, recubiertos con piedra ígnea al exterior, los entrepisos estaban solucionados mediante un sistema de viguería de madera y las cubiertas y aleros están resueltos en base a armaduras de madera con lámina acanalada de zinc.



Fachada principal



Fachada Andenes

En cuanto a un diagnóstico de deterioros, el inmueble presentaba ciertas fallas en elementos portantes de madera, como ménsulas y vigas, así como deterioros en la cubierta por oxidación y pérdida de chaflanes, por los que se generaban filtraciones de humedad por los muros humedeciéndolos y provocando pérdida de juntas en los mismos.

Sin embargo, el agente de deterioro más importante es el antrópico. La falta de interés para darle un uso al inmueble, conllevó a la subutilización de la Estación y la hizo foco del vandalismo. Actualmente el entorno urbano en el que está inscrito el inmueble es un cuadro de contrastes socioculturales. Por una parte, sus patios han sido ocupados por viviendas informales que carecen de servicios y equipamiento; al norponiente de la estación se ha dado lugar al desarrollo de grandes centros comerciales y en el nororiente se ha establecido una zona residencial importante, sin olvidar claro, la cercanía de la zona arqueológica de Teopanzolco al oriente de la estación. Es así como la estación y la poca arquitectura contextual de su época que aún prevalece, han quedado como una isla entre todas estas realidades.

El asentamiento en los Patios de la Estación es el que tiene mayor impacto sobre el conjunto y el inmueble. Al no contar con los servicios básicos, la colonia no tiene desazolve de aguas pluviales, propiciando la inundación del conjunto y de la colonia; la colonia tampoco cuenta con un servicio regularizado de electricidad, ni con calles pavimentadas. El servicio de

recolección de desechos sólidos pasa una vez por semana y únicamente por una de las calles que es la que se encuentra frente a la fachada de los andenes. La gente de la colonia tira la basura sobre esta vialidad, propiciando un ambiente poco higiénico; en la misma vialidad se observan varios automóviles abandonados, incluyendo un camión de recolección de basura.

Los fuertes contrastes socioculturales que vive la zona, la carencia de servicios, de equipamiento y la poca atención que el ayuntamiento de la ciudad ha tenido con la población de esta zona, ha creado en ella un núcleo urbano en el que no existen ni leyes ni normas, pero en la que tampoco existen oportunidades. El vandalismo al que se enfrenta la estación del ferrocarril es muestra clara de esta situación, siendo justamente los agentes antrópicos los que continuamente atacan al monumento, me parece importante resaltar que, en mi opinión, estos no se detendrán hasta que se logre resolver o mediar la situación social en la que se encuentra, inevitablemente inscrita la estación.



Segundo registro: septiembre 2012



Para septiembre de este año (2012), la tensión social que rodea al edificio había crecido y la falta de interés por parte de los propietarios (Ferronales), del gobierno municipal y de la misma delegación del INAH, dejaron al inmueble completamente vulnerable, por lo cual el deterioro se aceleró. Y la madrugada del 10 de septiembre sucedió lo inevitable, un incendio azotó el cuerpo de dos niveles, destruyendo a su paso todo lo que era de madera.



Incendio de 10 de septiembre

Planteamiento de la problemática

Si bien el agente que llegó a ultimar la condición física del inmueble fue el fuego, la causa es en realidad el abandono y falta de interés en generar políticas de protección y conservación para el inmueble y el conjunto ferrocarrilero en el que se encuentra.

El problema de la condición legal del inmueble y de los predios circundantes de los antiguos patios de la estación, es lo que determina el lamentable estado actual, cualquier acción que se tome para rescatar la antigua estación, deberá partir de definir la instancia legal que promoverá un proyecto no sólo de restauración, sino de conservación, protección y difusión.

La problemática medular que presenta el proyecto de rescate, restauración y conservación, es puramente legal y concierne a tres puntos específicos:

- **Propiedad.** El inmueble aún forma parte de los bienes de la extinta paraestatal de Ferrocarriles Nacionales. Al ser una instancia en extinción, el gobierno federal, puede interceder por ella y tomar decisiones en cuanto a su futuro con tal de garantizar el bien común. La ambigüedad de propiedad, propicia que no se tomen acciones para el mantenimiento y conservación ni que se tome una decisión concreta y seria sobre el uso y destino del inmueble. El otro problema relativo a la propiedad tiene que ver con los predios de la colonia de los Patios de La Estación, que la última administración municipal buscó regularizar, pues aún se consideran predios federales en calidad de “invadidos”. Es necesario enfrentar este problema y darle una solución, para poder dignificar los espacios mediante infraestructura y servicios, lo cual en cierta medida atenuar la situación social y generar mejor espacios públicos que permitan la conservación del patrimonio histórico ferrocarrilero. Es decir, es un trabajo integral.
- **Custodia.** Legalmente el inmueble, por estar declarado como Monumento Histórico (1978), es también responsabilidad de la Delegación INAH Morelos garantizar su conservación y promover proyectos integrales. El problema está en una falta de claridad de atribuciones, en las que ha tenido que suceder una catástrofe para que el instituto interceda por el inmueble y gestione un plan de

conservación entre las autoridades locales, los propietarios legales (Ferronales) y la gente que es cercana al inmueble.

- **Actores.** La problemática referente a los diversos actores sociales tiene que ver no sólo con que existan tantas instancias, como ya se mencionó, que tienen atribuciones directas o indirectas sobre el conjunto ferroviario, sino que existe una falta de transversalidad entre éstas. Una vez ocurrido el evento del incendio, esta falta de comunicación de entendimiento entre las instancias, se hace muy notoria y el planteamiento de los proyectos de rescate, intervención y conservación, se entorpecen al no hacer frente a esta multiplicidad de atribuciones. Entre los actores se encuentran: los Ferrocarriles Nacionales, las autoridades municipales de Programas y Proyectos, la Delegación INAH Morelos y por supuesto, la sociedad civil organizada de los Patios de La Estación, sin quienes encontrar una solución al problema será imposible.

Dilemas de conservación

Dadas las condiciones antes mencionadas, al realizar un proyecto de intervención no sólo en el inmueble, sino en el conjunto, surgen una serie de dilemas que es importante plantear antes de comenzar a “tirar líneas” o presupuestar. Me parece que dentro de la disciplina de la Conservación, es necesario plantear preguntas antes que respuestas, para poder llegar a soluciones integrales que garanticen la salvaguarda del patrimonio.

Dentro de estos dilemas o preguntas cabe en primer lugar plantear quién sería el mejor custodio para el inmueble y por qué medios legales se podría establecer una mayor y mejor protección. Muy posiblemente la respuesta no se halle en una sola instancia, sino en el esfuerzo conjunto de las mismas. Es muy importante poder definir esta parte base del proyecto desde un inicio, pues el lo que definirá la línea de intervención y de conservación del patrimonio.

La segunda disyuntiva que presenta el caso de la Estación, es la de definir su uso y destino. Para esto es importante retomar el punto anterior y ver quien será el responsable del proyecto y cuál será el enfoque que se le dará al mismo. Me parece que el tener en consideración la complejidad del problema es básica para tomar cualquier decisión. Presentar un proyecto que no tome en consideración las necesidades del medio social es, por demás un error, pues es la misma comunidad es la que puede ayudar a garantizar la conservación de dicho patrimonio. Es un punto importante dentro de la reflexión, porque un entendimiento sesgado de la problemática puede llevar a proyectos poco sustentables.

Y como último e inevitable dilema a plantear, está el del enfoque directo de la intervención, es decir, el *cómo*. Cada uno de los actores tendrá su propia *visión* del proyecto, de la idea que se quiere proyectar y a los valores a los que se quiera evocar. Pero es justo en este punto donde los profesionistas dedicados a la conservación y restauración debemos hacer presencia y hacer uso de las bases teóricas y prácticas para lograr un proyecto completo, que evite los falsos históricos y que brinde solución técnica y funcional al espacio. Es aquí, en la parte práctica donde se pueden sentar precedentes para intervenciones futuras en otros casos que compartan

características y problemáticas, y aspirar a que en algún futuro, no muy lejano, exista reconocimiento jurídico dentro del marco normativo mexicano referente a la conservación del patrimonio cultural ferrocarrilero.

Conclusiones

Si bien el patrimonio ferrocarrilero en México es un tema relativamente nuevo dentro de las discusiones teórico-prácticas de la disciplina, resulta de suma importancia comenzar a plantear las complejas realidades en las que se encuentra inserto, para ofrecer soluciones, medidas de protección y de conservación. Los conjuntos ferrocarrileros no datan de más de 150 años atrás, pero el acelerado y desorganizado crecimiento de las ciudades, aunado a una falta de reconocimiento y gestión de políticas públicas que garanticen su conservación, los han llevado a un acelerado deterioro poniéndolos en peligro de desaparición.

La Estación del Ferrocarril de Cuernavaca brinda un perfecto ejemplo de problemas que se pueden encontrar en tantos otros inmuebles del mismo orden: la subutilización, el problema de la propiedad del inmueble y de los predios invadidos, la falta de transversalidad entre todos los actores inmiscuidos y la carencia de proyectos que sean sustentables para garantizar su conservación. Las catástrofes, como en este caso el incendio y pérdida parcial del inmueble, hacen visible el riesgo de pérdida de este patrimonio cultural y permiten accionar proyectos directos de rescate y restauración, pero también permiten poner sobre la mesa las preguntas claves ¿Quién se hará responsable? ¿Cómo gestionar? ¿Cómo intervenir? ¿Hacia quién se dirige el proyecto? Y ¿Si es necesario llegar a la pérdida para entonces actuar?

Bibliografía

- Ávila Sánchez, Héctor (1998) *El proceso histórico de la formación regional en el Estado de Morelos (desde sus orígenes hasta 1930)*. Tesis Doctoral en Geografía. México: UNAM, Facultad de Filosofía y Letras.
- Carta de Venecia (1964) 2º Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Stamperia di Venezia, 1964.
- Carta de Monterrey (2006) México: ICOMOS-TICCIH-México
- Carta de Nizhny Tagil (2003) Moscú: ICOMOS-TICCIH
- Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas (1972) México: INAH
- Ayuntamiento de Cuernavaca, 2009 *Plan Municipal de Desarrollo 2009 – 2012*, Cuernavaca, Morelos
- Salinas Arriaga, León (1981) *Recuerdos, comentarios y experiencias de la vida de un morelense*. México: Imprenta Aldina, Rosell y Sordo Noriega.
- Vázquez García, Gabriela (2003) *Ideales inaplazables en el desarrollo ferroviario del siglo XIX*. Tesis de Maestría en Restauración. México: UNAM-Facultad de Arquitectura