

Escuela Nacional de Conservación, Restauración
y Museografía “Manuel del Castillo Negrete”

La sociedad civil y la gestión del patrimonio industrial ferrocarrilero. El parador turístico San Antonio, en un pueblo donde pasó el tren: el Parián, Oaxaca

Gloria Guadalupe Lambarria Gopar
Jesús Jaime Francisco Segura
Miguel Ángel Ortega Mata

**Estudios
sobre conservación,
restauración y museología**

V O L U M E N I

ISBN: 978-607-484-549-5

comisionpublicacionesencrym@gmail.com
www.publicaciones-encrym.org

Introducción

Este trabajo presenta la puesta en valor del patrimonio ferrocarrilero, llevada a cabo gracias a la intervención de la sociedad civil que desea mantener viva una población, mediante la recuperación de un edificio histórico que forma parte de un entorno construido, reflejo de la actividad social y cultural.

La instalación del ferrocarril durante el siglo XIX en México generó un fortalecimiento local, regional y nacional. La influencia de su desarrollo y construcción es evidente tanto en los bienes constituidos asociados con este transporte como en la dinámica humana en torno del tren. Dicho de otro modo, el valor patrimonial de los ferrocarriles está presente en la arquitectura y el urbanismo, como también en la pujanza de una sociedad moderna que vivió grandes cambios, nuevas estructuras de organización en el trabajo y, sobre todo, en el devenir de poblaciones que, con una cultura surgida con el ferrocarril, hoy van quedando en el recuerdo.

La desaparición de este sistema de transporte en las últimas décadas del siglo XX dio por terminada la actividad humana que propiciaba una convivencia diaria en relación con el tren, y orilló a pueblos, como el Parián, a su abandono: las actividades han cambiado, se van adaptando a nuevas formas de vida, aunque sobreviven fiestas y tradiciones que periódicamente reúnen en el lugar de origen a sus ex pobladores, quienes llevan con ellos a la familia y los amigos, acompañados, asimismo, de la nostalgia y la persistencia de regresar a un pueblo donde pasó el tren.

Ante el abanico que se abre en la apreciación del patrimonio, en especial respecto del relacionado con los ferrocarriles, las eventuales acciones de las autoridades se dificultan; es por ello que, si lo que se pretende es conservar un legado recibido, la participación de la sociedad civil, a través de asociaciones, es

de vital importancia: es la más interesada en este proceso de revaloración, y sus empresas procuran resguardar y conservar la historia de la que fue partícipe.

Pero, ¿qué es lo que ha motivado a los parianeros¹ a rescatar su patrimonio? ¿Por qué la necesidad de regresar con periodicidad a la población de origen, a la vivienda, al comercio, al recinto religioso, a la convivencia, incluso seguidos por sus descendientes? Por preservar su propia historia es la respuesta; por atrapar en la memoria colectiva las experiencias y sembrar en las nuevas generaciones la inolvidable experiencia de convivir en un poblado de ascendencia ferrocarrilera. Si bien las circunstancias los han alejado de ahí, gracias a una agrupación organizada celebran sus festividades religiosas y, cada mes de junio, están de vuelta. Forman una comunidad, orgullosos descendientes de ferrocarrileros, antiguos comerciantes y oriundos que presenciaron la actividad del sistema de transporte que dio fama y derrama económica a esta población. Hoy conforman diferentes asociaciones: unas, para promover la fiesta religiosa y mantener el vínculo de los habitantes del Parián, otras, para comenzar un plan de rescate de sus edificios. El tema que aquí se expone es el resultado de los esfuerzos por salvaguardar esa historia del Parián y, a la vez, plantearse la hoy existente posibilidad de ofrecer hospedaje a los visitantes en un parador —la casa Muro—² y, a futuro, proyectar actividades que les permitan a los moradores generar fuentes de empleo y ocupación. El primer paso está dado.

1 Gentilicio del Parián.

2 Nombrada de este modo por los habitantes, por el apellido de su propietario (véase más adelante). Al momento de su recuperación, los miembros del patronato la denominaron parador San Antonio, en honor al santo patrón y protector, cuyas fiestas se celebran el 13 de junio: san Antonio de Padua.

Metodología

El presente trabajo, que forma parte de un proyecto de investigación más amplio, se ha desarrollado mediante la recopilación documental de fotografías que permitieron comparar el asentamiento original con el crecimiento de la población aun hasta el 2001, año en que desapareció el servicio de transporte ferroviario. Se han recopilado videos y documentales mediante los cuales se ha identificado cada uno de los establecimientos y sus funciones. Bajo la guía de jubilados y pensionados del ferrocarril,³ y de los moradores que recuerdan y narran sus experiencias, se están documentando las construcciones y actividades. El trabajo de campo está en avance, con levantamientos arquitectónicos y fotográficos del conjunto ferrocarrilero, conformado por la estación del ferrocarril, bodegas, talleres y casa de empleados. Merced a esta información, hemos realizado un análisis del sitio y rescatado su dimensionamiento y emplazamientos; por el momento, el levantamiento arquitectónico del parador está en proceso. Las fuentes escritas y documentos relacionados con la historia del ferrocarril nos acercaron al tiempo y lugar para conocer el desarrollo de la región.

Es importante entender la visión de los constructores, autoridades, así como la intervención de empresarios, extranjeros primero y, posteriormente, mexicanos; asimismo, la época histórica, el entorno geográfico, la organización obrera y la evolución que tuvo en el margen espacio-tiempo. El testimonio vivo, recuperado mediante videograbaciones, escaneo y reproducción fotográfica, de quienes habitaron en la población cumpliendo diferentes funciones ha constituido un acervo que

3 Han sido de especial relevancia la documentación del señor Miguel Ángel Ortega Mata, quien cuenta con videodocumentales elaborados por él: fotografías y documentos, que guarda y conserva, de sus años de servicio como jefe de estación, así como las imágenes de la casa Muro, antes de su intervención y del archivo fotográfico del estado.

servirá para acrecentar los bienes y valores materiales e inmateriales de los pobladores del Parián: la sola documentación ya empieza a ser un testimonio.

Por el registro fotográfico realizado por los integrantes del patronato que se dio a la tarea de intervenir el edificio se aprecia que el rescate de la casa siempre tuvo la finalidad de devolverle, primero, la estabilidad estructural que había perdido por el colapso de las cubiertas y, en segundo término, conservar de la mejor manera cada uno de sus espacios.

Marco teórico

En México la protección del patrimonio se establece con la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, que determina su protección y conservación. Determina, asimismo, la utilidad pública de la investigación, protección, conservación, restauración y recuperación de los monumentos clasificados.

Sin embargo, nuestro caso de estudio, una construcción edificada a principios del siglo XX, queda descartado de una protección oficial, por lo que en la actualidad y, al pasar de los años, cobra mayor vigencia el artículo I de la *Carta de Venecia*:

La noción de monumento histórico comprende tanto la creación arquitectónica aislada como el sitio urbano o rural que ofrece el testimonio de una civilización particular, de una fase significativa de la evolución, o de un suceso histórico. Se refiere no solamente a las grandes creaciones sino a las obras modestas que han adquirido con el tiempo un significado cultural (ICOMOS, 1964: art. I; Mangino Tazzer 1991:71).

Los esfuerzos en protección al patrimonio tienen una trayectoria. Díaz-Berrio explica: “Para nosotros, la arquitectura y

el urbanismo serán la traducción formal del marco ambiental en el contexto cultural [...] nosotros, como arquitectos, intervenimos en la conformación, conservación o alteración de ese ambiente edificado. El resultado es la cultura” (1976:51).

La importancia del hoy parador San Antonio es, precisamente, que, sin ser un edificio relevante, surge de su apropiación a una actividad útil y necesaria. Para la época de su construcción, se convirtió en un centro de atención y, al mismo tiempo, en un símbolo de trabajo, de expresión de progreso, de coincidencia y convivencia, en el que se dio una dinámica humana producto de la industrialización.

En él o alrededor de él los comerciantes tuvieron la oportunidad de concertar contratos, ventas, compra de mercancía, intercambiar productos y generar un potencial económico, actividad por la que, con la facilidad de transportación del ferrocarril, incalculables viajeros y comerciantes coincidieron en la población que le da asiento, en la que se arraigó un nuevo hábito: la hospitalidad o recepción de visitantes.

Para acercarse al estudio del patrimonio podemos partir de las cuatro categorías establecidas por la UNESCO:

Patrimonio cultural: en el que se consideran monumentos, grupos de edificios y sitios que tienen valor histórico, estético, arqueológico, científico, etnológico o antropológico. Patrimonio natural: que se constituye por formaciones físicas, biológicas y geológicas excepcionales, habitantes de especies animales y vegetales amenazadas y zonas que tengan valor científico, de conservación o estético. Patrimonio mixto: se refiere a la combinación cultural y natural. Y patrimonio intangible: en el que se considera a las tradiciones orales, idiomas, eventos festivos, ritos y creencias, así como la música, canciones y artes escénicas (Torres Zárate, 2012:11).

El 18 de noviembre de 2006, en la ciudad de Monterrey, durante el XXVI Symposium Internacional de Conservación del Patrimonio Monumental, organizado por ICOMOS Mexicano, A. C., quedaron claros la importancia, la diversidad y los valores del patrimonio industrial. Los géneros de la arquitectura industrial de los siglos XIX y XX pusieron de manifiesto la influencia que tiene una actividad productiva en el desarrollo económico, social y cultural de una población, una región o una nación. El vínculo con las poblaciones, barrios o colonias fue el engranaje que conformó la identidad comunitaria, basada en las formas de ser, significados, valores y relaciones entre los trabajadores —la clase obrera— y, en contraparte, los directivos e inversionistas, es decir, por un lado, la estructura de gobierno y, por el otro, las empresas.

El concepto de *patrimonio cultural* se ha transformado en parte por la diversidad de sus expresiones y es en este proceso donde surge el concepto de *los bienes de la arquitectura industrial*; Samuel Malpica señala:

La distribución de la maquinaria depende en la industria de la estructuración del proceso de trabajo, la estructura arquitectónica industrial debe supeditarse a estas necesidades técnicas y a la estructura del proceso de trabajo; esto es, debe tener en cuenta el manejo y transporte de los materiales durante el proceso de trabajo (2007:40).

Lo que viene transformar los conceptos en la distribución del espacio arquitectónico al solucionar las necesidades técnicas, la industrialización determina la altura de los edificios, inclinación de los techos, el uso de los materiales, el espacio necesario para las máquinas, etc., de la nueva arquitectura industrial.

Francisco Vidargas añade:

El vínculo más fuerte que une a nuestra sociedad con sus raíces es el conocimiento de la historia a través del patrimonio cultural, tangible o intangible, y su preservación, conservación y restauración es fundamental para que esta retroalimentación se lleve a cabo. Este importante vínculo es la conexión directa con nuestro pasado mediato e inmediato y, además, la base sobre la cual planear el futuro. El patrimonio al cual me refiero forma parte de nuestro modo de vida, y como tal debemos valorarlo otorgándole una especial relevancia (Vidargas, 1997:73).

En este sentido, retomar lo tangible del pasado recreando ambientes de antaño, pretendiendo una burbuja histórica donde atrapar lo intangible que ya se fue, es un reto para la puesta en marcha del patrimonio ferrocarrilero en esta zona de Oaxaca.

Los parianeros presentes, organizados y cohesionados en una sociedad civil interesada en recuperar su patrimonio han logrado, con actividades de recuperación de bienes muebles históricos, devolver al edificio, dentro de un entorno cultural e histórico, su uso, habitabilidad y, sobre todo, elementos recuperados de una parte de la historia, vestigios que ameritan su conservación, como muebles, fotografías, espacios arquitectónicos, etc. Todo ese conjunto de la inserción de un periodo constructivo y de la actividad industrializadora del siglo XIX en una población como el Parián son atractivos que ameritan que las nuevas generaciones los conozcan para la valoración de otras formas de vida.

En la opinión de Gutiérrez (2007:23), el proceso para validar los monumentos, conjuntos y centros históricos ha sido lento y laborioso, por lo que los bienes del patrimonio “cultural” como expresión de hechos testimoniales de grupos sociales, como trabajadores, zonas de actividad industrial, temas de

vivienda o equipamiento industrial, no se valoran en el caso de su gestión.

Respecto del Parián, son sus habitantes, dignos descendientes de la actividad y el desarrollo que se dio sobre los rieles, quienes han iniciado un nuevo episodio en la historia: conservar y valorar el patrimonio de un sistema de vida originado por el ferrocarril es el vínculo que les da coexistencia. Son un grupo social resultante de una generación de obreros, comerciantes, ferrocarrileros, es decir, de una forma de vida que transformó el país y, en el Parián, caracterizó a una sociedad con rasgos específicos que hoy nos estamos dando a la tarea de resguardar.

De este modo, quienes lo poblaron conforman diferentes agrupaciones que, organizadas, presiden el “Comité de festejos de la fiesta patronal”, el patronato “Pro reconstrucción de la casa Muro” y, en últimas fechas, “Soy Parián”; las motivaciones son diferentes, pero convergen en la ayuda mutua cuyo fin es mejorar la población, así como incentivar su vida diaria.

Contenido

Reseña histórica

El estado de Oaxaca tiene una composición orográfica que Bradomin (1972:29) describe así:

La idea más exacta que podríamos dar sobre la configuración orográfica del territorio oaxaqueño, es la misma que se le ocurrió a Hernán Cortés para dar a conocer al emperador Carlos V el carácter esencialmente montañoso del país conquistado, comparándolo con una hoja de papel estrujado y vuelto a extender a medias, siendo tan acentuado el carácter del tremendo hacinamiento de montañas y el extenso eslabo-

namiento de serranías que atraviesan por todo el territorio.

En parte de este sistema montañoso se trazó en 1891 la ruta del Ferrocarril Mexicano del Sur, que unió las ciudades de Puebla y Oaxaca, estableciéndose una confluencia o cruce de caminos en una pequeña llanura, el sitio donde la compañía y los trabajadores instalaron un campamento, el que hoy conocemos como la estación de Parián, Oaxaca.

Y al llegar los trabajadores a la confluencia de caminos, y hacer su campamento, los pueblos circunvecinos, hacen presencia ofertando sus productos comestibles, y otros enseres propios de la región; así como, posteriormente al iniciarse la operación de los trenes, se concentra gran cantidad de leña, que sirvió de combustible a las locomotoras de vapor de aquella época (Ortega Mata, 2011).

Los espacios comerciales dedicados a esta actividad son conocidos como *tianguis* o *mercados*. Al iniciarse el mercadeo y concurrir un sistema de intercambio de mercancías, se originó un nuevo asentamiento, derivado de la necesidad de los trabajadores y la ocasión para la gente de la región de vender e intercambiar productos; a este paraje se lo denominó *Parián*.

En este caso, solo se necesitó un lugar en el cruce de caminos donde la euforia y las noticias del beneficio que se divulgaban en la época impulsaran a inversionistas a encontrar oportunidades al paso del ferrocarril, lo que propició el asentamiento y crecimiento de la población. Tal función de mercado y el comercio fueron los detonantes para la formación de un centro urbano.

Ubicación

El Parián se localiza en el municipio de San Jerónimo Sosola, del estado de Oaxaca, México. Para acceder al lugar, siguiendo por la autopista México-Cuacnopalan, se puede entrar por la desviación a San Jerónimo Sosola, o bien por Asunción Nochixtlán; también por medio de la carretera federal, en dirección a hacia Santiago Huaucilla. Después del entronque con la autopista o la federal, el camino es de terracería. Al transitarlo, se comprende la importancia que tuvo el ferrocarril, ya que era la entrada directa para el Parián y otras poblaciones, que ahora tienen dificultades de comunicación. La travesía es interesante porque se observan las variantes del paisaje conforme se adentra a la Mixteca, con sus cadenas montañosas y la vegetación, donde predomina la palma, el color de la tierra.⁴

El centro de población

Las características del pequeño valle donde está asentado el Parián no tiene mayor dirección de desarrollo; más allá de lo largo de la vía y del río De Vueltas, no hay oportunidad de ensanchamiento, porque se levantan las laderas de los cerros. Los habitantes fueron construyendo sus viviendas, comercios, servicios y todo espacio que les representara un desarrollo comercial. Hubo tiendas, fábricas, hornos de cal, corrales para el ganado, baño de vapor y un afamado centro de esparcimiento.

Las diversas construcciones reflejan la actividad y función de cada habitante. El Parián, si bien se valió de las característi-

⁴ El 12 de mayo de 1995, el presidente Ernesto Zedillo expidió la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, con la que se sentaron las bases para la privatización de los ferrocarriles mexicanos. A partir del mes de mayo del 2001 se suspendió definitivamente toda actividad ferroviaria por parte de la compañía "Ferrobus", con lo que 16 pueblos de las regiones de la mixteca y la cañada oaxaqueñas quedaron completamente aislados.

cas del terreno y sus limitantes para asentarse, tuvo un crecimiento ligado a los intereses de empresarios y de la compañía del Ferrocarril Mexicano del Sur.

Cada edificación muestra la función para la que fue construida: la escuela, las tiendas, las viviendas, la mezcalería, la curtiduría, la fábrica de gaseosas, el hotel, los comedores —restaurantes, fondas—, la galera de la minera, que propiciaba el levantamiento efímero de grandes montículos de mineral en espera de ser embarcados hasta la Unión Americana.

La convivencia entre empresarios y trabajadores de la empresa que alentaron el ferrocarril y los diferentes grupos de comerciantes y usuarios, así como el mercadeo de diferentes productos de las regiones cercanas a esta estación, en la que los embarcaban, determinaron la época de auge de esta población.

Con el tiempo, los intereses cambiaron, y la vida del país también. Durante los años que duró el servicio de pasajeros y transporte de carga, la estación tuvo gran movimiento, como lo consignan los edificios que se mantienen y formaban parte del conjunto ferrocarrilero y también los relatos e historias que dan fe de la gran cantidad de personas que recorrieron a pie, en mula, a caballo o, posteriormente en automóvil, las calles del Parián. Los domingos, cuando se acomodaba el tianguis sobre la calle que en línea recta le daba acceso, se comercializaban: la palma, verduras, frutas de la región, tepache, barbacoa, tamales, el famoso pan de pulque, que se cocinaba en la población, y muchísimos productos que satisfacían las necesidades de sus habitantes y vecinos.

En la actualidad solo hay cinco moradores: el sacristán del templo católico, un matrimonio y dos mujeres adultas, en medio de un grupo de viviendas cerradas, expuestas, por falta de mantenimiento, al deterioro natural. Los pobladores se fueron y los familiares, aparte de la visita anual, de vez en cuando regresan para cuidar o tratar de mantener sus propiedades, aunque el inexorable paso del tiempo acentúa la destrucción (Figura 1).



Figura 1. La actividad comercial durante los años de servicio del ferrocarril. Entre las vías, la multitud en un día de mercadeo. El conjunto de edificios alineados corresponden al laboratorio químico de la mina “Totocundo”, enseguida una vivienda y, al fondo, lo que funcionaba como consultorio. Se aprecian dos furgones esperando a ser cargados con manganeso, material de exportación. Para 1942 la indumentaria muestra la diversidad de la gente que llegaba al “Parián”. Archivo: fondo Ortega.

La casa Muro

Frente a la estación del ferrocarril se levanta, sobria, regia, fuerte, la que fuera en otro tiempo la casa Muro. Esta se localiza hacia el sur de la población, al extremo opuesto del camino que actualmente la comunica. Si seguimos los parámetros de la época en que funcionaba el ferrocarril, la dirección de la ruta férrea se consideraba de norte a sur, por lo que, en dirección a Oaxaca, se localiza hacia este último punto, a la salida de la dirección de la vía; al sur, asimismo, de lo que era el tianguis, por lo que su ubicación no era lejana del área de carga y descarga de las bodegas del ferrocarril.

En su origen, la casa era la vivienda del propietario y bodega, con distribución de aposentos para el personal de servicio y los viajeros comerciantes que visitaban la negociación. Las diversas actividades de intercambio propias del tianguis llevaron a su dueño a crear un espacio donde se ofreciera hospedaje a los viajeros comerciantes y se facilitaran las actividades de compra y venta. La visión del señor Graciano Muro para comercializar el trigo de la región —ahí llegaba parte del producido en la zona de Nochixtlán— lo condujo a instalar también un molino. Aunque falleció en 1941, la casa funcionó aun hasta 1959 como negocio, año en que concluyó sus actividades. Con el cese del servicio del ferrocarril, casi 40 años después, el pueblo, por su parte, fue abandonado gradualmente.

La época de su construcción data de 1920. Edificada con cimientos de piedra, se emplazó cercana a un cerro, para lo cual se desplantaron muros de contención, de adobe y ladrillo; donde se necesitaba soportar el empuje de la montaña, se elaboraron de piedra. Las cubiertas inclinadas se realizaron con vigas de madera y duelas, que soportaban teja; en las cubiertas planas, terrados. Los aplanados de cal, ya fuera en el color original de este material o entintados de amarillo y rojo mineral, recubrían los muros para protegerlos. Puertas y ventanas de madera son testimonio de la habilidad de carpinteros que solucionaban accesos y protecciones. Están presentes algunas ventilaciones para propiciar la circulación del aire y mantener confortables las habitaciones.

Parador turístico San Antonio

El parador San Antonio invita a considerar el sitio como una opción para revitalizar un espacio como alternativa cultural mediante la adecuación de un hotel con características de antaño y la funcionalidad actual que recree el pasado con los

servicios del presente, brinde a los visitantes la posibilidad de una experiencia de contacto con la historia del sitio y con la naturaleza, y preserve para las generaciones futuras el patrimonio ferroviario y los testimonios de la vida en los rieles.



Figura 2. Vista general del Parador turístico, después de su intervención y rescate. Se pueden observar los diferentes niveles de construcción que desde su origen aprovecharon el terraplén del cerro, porque no existía terreno plano para construir. El espacio que se aprecia al frente es el derecho de vía, de frente a la estación del ferrocarril

En el 2007, el heredero de don Graciano donó el edificio para beneficio de la población, con lo que se formó el patronato al que nos hemos referido, “Pro reconstrucción de la casa Muro”, constituido por un presidente vitalicio, el señor Carlos Graciano Muro Castillo; el presidente efectivo, Gerardo Gómez Tort; un secretario técnico, Miguel Ángel Ortega Mata; el

tesorero, Daniel Hernández Cruz, y dos vocales, Moisés Trujillo (†) y Armando Ayala Reyes.

La importancia de la festividad religiosa que se llevaba a cabo para honrar a san Antonio de Padua inspiró el nombre del edificio en su nueva función. Durante esta fiesta arriban los antiguos habitantes en automóviles, camionetas y camiones; se establecen ahí por el lapso de una semana, o durante más tiempo, para organizar desde los preparativos hasta la planeación de la siguiente celebración.

Es costumbre que cada edificio del núcleo poblacional que reúna las características para alojamiento reciba a la familia y sus invitados. Aunque en esas fechas el parador ha resultado insuficiente para tal cantidad de visitantes, en el transcurso del año ofrece una estancia cómoda, segura y placentera (Figura 2).

La intervención

El hotel San Antonio, parador turístico, es un ejemplo de lo que produce la acción organizada de un grupo de personas que se entusiasman con la idea de recuperar un recinto, en este caso, un edificio que fue puntal para el desarrollo comercial del Paríán, una construcción que durante los años de esplendor de la población fue emblema de progreso, trabajo y ardua labor comercial.

El edificio, luego de haber estado abandonado, en un estado de conservación de ruina, se sometió a una transformación que recuperó sus valores arquitectónicos e históricos.

Mugayar Kühl (2007:146) puntualiza que una intervención implica modificaciones, que deben ser mínimas y, aunque entrañen cambios, estos no deben cancelar los hechos históricos y estéticos de interés para sobrescribir una “nueva historia” en ese espacio, por muchas mejoras que aporte.

La intervención fue una labor ardua, realizada con capital privado y la intervención del patronato, que en conjunto tomaron decisiones tanto para recaudar fondos como para tramitar la documentación de la donación, buscar la aportación económica mediante rifas, paseos guiados, desayunos. De esta manera, y con el desprendimiento y voluntad de uno de los asociados, empezaron los trabajos. Se contrataron maestros albañiles de la ciudad de Oaxaca, en su mayoría conocedores del sistema constructivo de la región, que proporcionaron habilidad, destreza y conocimiento en el manejo de los materiales y buena calidad de mano de obra. Hasta la fecha no hay planos de la intervención, lo cual no es difícil de creer, porque se llevaba a cabo conforme se generaban los recursos, aunque también de acuerdo con las necesidades que surgían, en tanto se liberaba paulatinamente al edificio de sus principales deterioros. A decir de los interventores, y por las fotografías, muestra gráfica del proceso, el mayor reto fue la restitución de las cubiertas.

Los deterioros que se detectan en estos registros son: pérdida de cubiertas, desprendimientos de aplanados, deslave de cabezales de muros, invasión de flora y fauna nociva, destrucción humana —por el hurto de puertas y ventanas e invasión de graffiti—, acumulación de basura. Este grupo de ciudadanos valoró las características de materiales y sistemas de construcción, el dominio del espacio arquitectónico y el paisaje natural, aprovechó los materiales de la zona y, sobre todo, resaltó las cualidades originales del edificio (Figura 3).

La intervención conservó las cualidades del sistema constructivo. Ante las condiciones de los muros, se consolidaron en su parte superior mediante la sustitución de las piezas que estaban disgregadas o que se habían desplazado. Se restituyeron los aplanados y, para su mejor mantenimiento, se aplicó pintura de cal en color blanco. Ante la ausencia de las cubiertas, la estabilidad del edificio estaba en riesgo, por lo que se evaluó la importancia de proteger, enrasar y asegurar la rigidez de los



Figura 3. El entrepiso y la cubierta que corresponden a la torre, al igual que en todo el edificio, estaban colapsadas. Cedieron al paso del tiempo y las estructuras de cubiertas se perdieron, ocasionando los demás deterioros: deslave de cabezales de muros, pérdida de aplanados, crecimiento de flora, invasión de fauna nociva. El abandono es evidente.

planos verticales tanto en muros de piedra como de adobe y ladrillo para que al momento de colocar la cubierta la estructura volviera a trabajar en su sistema de transmisión de carga.

La restitución de cubiertas se realizó en su totalidad, por economía, con lámina galvanizada y estructura tubular —material que no se aprecia desde el exterior, pues se detallaron los remates de cejas de ladrillo—, cuidando que los remates de los muros, enrasados con ladrillo, se protegieran.

El acceso se realiza por la calle principal de la población, por una escalinata de mampostería, la cual también conduce al templo católico. A partir del primero de los niveles originales de esta, un espacio abierto donde hay un patio, se distribuyó la habitación número uno, habilitada con un baño completo, la cual colinda con los lavaderos y la cocina original. Esta es am-

plía y, aunque se le adecuaron servicios de gas y agua, conserva el mueble para el anafre y el estanque para la recolección de agua y lavado de trastes. En su distribución original, la habitación era el área de servicio, que aún conserva el espacio de unos baños gemelos, hoy ya cancelados (Figura 4).



Figura 4. Los muros se mantenían en pie, con la pérdida de aplanados mostraban los materiales con que fueron edificados. Las dimensiones espaciales se mantuvieron sin modificación, y aunque se adecuó la cocina, la hornilla original se conservó como testimonio de las actividades en esta área de la vivienda. Obsérvese la calidad de construcción y el sistema constructivo; los muros de carga desplantados con piedra, se continuaban con gruesos adobes para rematarse con tabique y terminar el muro donde se colocaba la cubierta con madera y teja.

Contiguo a la cocina está la suite número dos, con servicio de tres camas, dos *king size* y una matrimonial, la cual se une a una tercera recámara; entre ambas media una sala de estar con un baño general: originalmente, eran las habitaciones de la familia, ahora son espacios planeados para el descanso y la convivencia de los huéspedes.

A través del patio y con unos escalones de por medio se llega al hoy salón de fiestas, que cuenta con un pequeño foro, una barra de cantina, área de diversión, televisor, pantalla de video, equipo de música y mesas para disfrutar bebidas. El tiempo transcurre entre los juegos de ajedrez o de mesa de los que participan sus visitantes. Este salón es un amplio espacio, de 30 m x 20 m, que conserva la estructura metálica original de la bodega, en la cual solo se restituyó la cubierta con lámina y se le dio mantenimiento a la estructura durante la intervención. Así, donde se almacenaban granos y semillas, ahora se disfruta de un amplio salón de reuniones; en resumen, es un sitio en medio de un asentamiento que nos muestra la actividad de otros tiempos, y el ir y venir de comerciantes.

Al acceder por el foro, hay una comunicación hacia otro grupo de habitaciones, en primer lugar, la número cuatro; para la número cinco y el sanitario para estas dos habitaciones, en un segundo nivel, se sigue por las escaleras. Más arriba, por este mismo acceso, se llega a otra área, donde está la cisterna y, enseguida, a la habitación número seis, adecuada en la base de la torre del edificio, que originalmente albergaba a los agentes viajeros que visitaban la casa Muro. En la rehabilitación se optó por ocupar solo la parte inferior de la torre, porque el entepiso original del segundo nivel era de madera y ya no se construyó.

El tercer nivel, en ascenso sobre la ladera, se amplía a un espacio donde predominan los contrafuertes que contienen el empuje del cerro. El material es agradable a la vista por su color, que se muestra en forma aparente y porque esta piedra

—se la conoce como *del calabazo*— es componente de varias construcciones de la zona.⁵ Gran parte del edificio se construyó con este material. Subiendo otro tramo de escaleras se alcanza el último nivel, donde se diseñó una alberca y la bodega de herramientas, que son de nueva construcción y en el que se distribuyó un área ajardinada con mesas de concreto y sombrillas que, además de que cuenta con un espacio para criadero de gallinas y conejos, se reforestó con limonares y naranjos para el consumo del hotel. Desde este último nivel se puede acceder al estacionamiento, que se adecuó en colindancia con la zona del antiguo curato y desde donde se tiene acceso por una calle lateral al templo.

Conclusión

La defensa del patrimonio no la decide una institución, sino la sociedad civil, con base en el valor que le otorga a su propia historia: es este el que impulsa su conservación. El patrimonio industrial derivado del ferrocarril se encuentra presente en la memoria colectiva de una población, el Parián, enraizada en sus bienes tangibles e intangibles. El proceso para resguardar las experiencias en torno de la vida del ferrocarril amerita grandes esfuerzos, y es mediante el trabajo de los grupos organizados, grandes o pequeños, como se pueden salvaguardar, reinterpretando, viviendo y preservando el espíritu de un poblado donde pasó el tren. Los habitantes del Parián son depositarios de su pasado, custodios de la evolución de un pueblo con características especiales, habitantes que periódicamente regresan a él por razón de que existe un vínculo de unión y de identidad. Acostumbrados a partir y volver, ante la inminencia de nuevas

formas de vida, y de largas temporadas de ausencia, hoy se encuentran organizados para continuar con sus tradiciones y costumbres, y también, es cierto, son los únicos encargados de impedir su destrucción y olvido.

La organización y la unión llevan a conservar su cultura, y sucesivamente, a desarrollar proyectos de intervención — como en el caso del parador San Antonio— que, una vez que establezcan vínculos con otras actividades, a su vez promoverán y conservarán su patrimonio, e impulsarán detonantes económicos que atraigan a las nuevas generaciones para que participen del sentido de identidad que se formuló con el surgimiento de una actividad diferente de la que, en su época, marcó la vida de los habitantes del Parián. El tren puede o no volver, pero el apego a las tradiciones y costumbres sigue vigente, y resurge en el paisaje entre rieles con un nuevo sentido de convivencia social que revitaliza cada edificio del conjunto poblacional. Para conservar las características de la población, pues, importa que las vías perduren, que los edificios se mantengan en pie y que sus moradores continúen celebrando sus fiestas tradicionales y reuniones familiares. En cada puerta de la población está presente la esperanza de recibir a sus ocupantes, para nutrirse del bullicio que surge, entre nostalgia y alegría, de la vida.

⁵ La piedra de calabazo se encuentra en un yacimiento cercano: es un material fuerte, de tonalidades ocre a café; se extraía en fragmentos o en sillares, y se utilizó para construcciones de la zona.

Bibliografía

Bradomín, José María

1980 *Monografía del estado de Oaxaca*, México: Imprenta Arana.

Díaz-Berrio Fernández, Salvador

1976 *Conservación de monumentos y zonas monumentales*, México: SEP.

DOF

1995 *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, México: Diario Oficial de la Federación.

Gutiérrez, Ramón

2007 “Aportes para la recuperación del patrimonio industrial en Sudamérica”, en Cecilia Gutiérrez Arreola (comp), *La revolución Industrial y su Patrimonio*. 12º. Coloquio del Seminario de Estudio y Conservación del Patrimonio Cultural, México: UNAM-IIE.

ICOMOS

1964 *Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y sitios. Carta de Venecia 1964*, II Congreso de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia.

Mangino Tazzer, Alejandro

1991 *La restauración arquitectónica: retrospectiva histórica en México*, México: Trillas.

Mugayar Kühl, Beatriz

2007 2007 “La preservación del patrimonio ferroviario en Sao Paulo, Brasil. Problemas de criterios”, en Cecilia Gutiérrez Arreola (comp.), *La revolución Industrial y su Patrimonio*. 12º. Coloquio del Seminario de Estudio y Conservación del Patrimonio Cultural, México: UNAM-IIE.

Malpica, Samuel

2007 “La revolución industrial y su patrimonio”, 12º. Coloquio del Seminario de Estudio y Conservación del Patrimonio Cultural, México: UNAM-IIE.

Torres Zárate, Gerardo (coord.)

2012 *Cuatro casa, Vivienda vernácula*, México: Plaza y Valdés.

Vidargas, Francisco, et al.

1997 *Conclusiones del 3er Coloquio Seminario de estudio del Patrimonio Artístico*, en Virargas Francisco (comp.), México: UNAM-IIE.

Artículos

Notas de apuntes históricos del señor Miguel Ángel Ortega Mata [inédito], Oaxaca, Oax., 26 de septiembre de 2011.