

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

Patrimonio ferrocarrilero: la Estación del Ferrocarril de Cuernavaca Patrimonio en riesgo

Sofía Riojas Paz

Estudios sobre conservación, restauración y museología

V O L U M E N II

ISBN: 978-607-484-649-2

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

Palabras clave

Patrimonio ferrocarrilero, patrimonio industrial, vulnerabilidad, riesgo, Cuernavaca, estación ferrocarril.

Resumen

El patrimonio ferrocarrilero es el testigo material de los procesos de industrialización del país a finales del siglo XIX y principios del XX. Sin embargo, es una subcategoría patrimonial poco reconocida y con nula protección legal. La Estación del Ferrocarril de Cuernavaca y su precario estado de conservación y protección ejemplifican esta situación. La investigación propone que para realizar un proyecto efectivo en un inmueble de esa categoría es necesario tener una postura teórica desde el campo de la conservación, así como tomar en cuenta las determinaciones legales y sociales que definen al inmueble.

Introducción

La llegada del ferrocarril a las ciudades mexicanas a finales del siglo XIX implicó grandes cambios territoriales y urbanísticos, pues significaba que las poblaciones se abrían hacia el resto del país. Sin embargo, este cambio también implicó el crecimiento exponencial de las ciudades y la manera en que éstas se configuraban. El verdadero problema vino con el cese de actividades de Ferrocarriles Nacionales de México en 1997, pues tanto las vías como los inmuebles de dicha paraestatal quedaron abandonados. El día de hoy nos encontramos ante la pregunta de qué hacer con dichas propiedades. Desde el ámbito de la conservación de bienes

inmuebles destruirlas implicaría un error, ya que sería tanto como borrar una parte importantísima de nuestra historia; sin embargo, también se les debe buscar un uso práctico y sustentable, para poder preservarlas entre nosotros y las siguientes generaciones.

En México se ha dedicado mucho trabajo en términos de conservación de bienes culturales patrimoniales, pero a medida que el tiempo transcurre existen nuevas necesidades y campos de trabajo, como el patrimonio industrial y, en este caso específico, el ferrocarrilero, que no pueden seguir siendo subcategorías, sino temas principales a trabajar, bajo el entendido de que no sólo pueden permitir la protección de dicho patrimonio, sino generar soluciones integrales para problemas de revitalización urbana, conservación ecológica y turismo cultural, entre otros.

La antigua Estación del Ferrocarril de Cuernavaca, construida en 1897, representa un caso que se puede ver multiplicado a lo largo y ancho del país. Los valores históricos, tecnológicos, artísticos y culturales de ese inmueble son innegables, pero el poco interés por parte de las autoridades y la ocupación irregular de los predios circundantes —que antes constituyeron los patios de la estación— han llevado a todo el conjunto a una situación precaria de alto contraste sociocultural.

Caso de estudio: la Estación del Ferrocarril de Cuernavaca

Objetivo y metodología propuesta

Esta investigación tuvo como objetivo hacer un análisis y reflexión sobre la condición del patrimonio ferrocarrilero en

nuestro país; se toma como caso de estudio la Estación del Ferrocarril de Cuernavaca para plantear las bases de una restauración y nuevo uso para este inmueble, con base en una postura teórico-práctica integral. Para lograr este objetivo se delineó una estructura metodológica que parte de un planteamiento teórico en el que se establecieron los conceptos del patrimonio industrial ferrocarrilero: qué entendemos por tal concepto, cómo está definido en las cartas internacionales y nacionales y cuál es la normatividad aplicable. Después se hizo un análisis del caso de estudio partiendo del marco geográfico e histórico, a fin de tener tanto un contexto referencial como una descripción arquitectónica y constructiva del inmueble. Como tercer paso se hizo un análisis y planteamiento de la problemática social, legal y contextual, y además se realizó un diagnóstico técnico del inmueble en el que se determinó a partir del estado del mismo y sus puntos más vulnerables, cuáles serían las mejores maneras para intervenirlo. Como siguiente punto, también de suma importancia, se realizó una valorización del inmueble y su contexto, con miras a determinar los principales valores susceptibles de rescate. A partir de todo este análisis se definieron los conceptos clave para desarrollar una propuesta que solucionara la problemática central de manera holística e integral.

Conceptos de 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 em-

bargo, es muy común que, contrario a lo que se recomienda en el artículo sexto de la Carta de Venecia.¹ 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 2003 mediante la Carta de Nizhny Tagil de Patrimonio Industrial, promovida por el Comité Internacional para la Conservación de Patrimonio Industrial (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, TIC-CIH). 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”. En esta definición se entienden los valores históricos como evidencia de las actividades que han tenido, y tienen, consecuencias al interior de las dinámicas económicas, sociales y culturales que conforman la historia que hoy en día conocemos y vivimos en nuestras ciudades y países; se enfatiza 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 como parte 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 se producía en el edificio o el sitio podía ser parte de todo un

¹ La conservación de un monumento implica la de un marco a su escala. Cuando el marco tradicional subsiste, éste será conservado, y toda construcción nueva, toda destrucción y cualquier arreglo que pudiera alterar las relaciones entre los volúmenes y los colores, será desechada (UNESCO, 1964).

modelo. Y es justo esta correspondencia, con toda una nueva tecnología de producción, lo que la hace importante y valiosa. Asimismo, la obra puede contar con un valor estético considerable, ya sea por su calidad arquitectónica, su diseño o su planificación, aun cuando no es necesario que contenga ese valor. Por lo demás, existen también valores intrínsecos que pueden estar relacionados 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 2006 la Carta de Monterrey sobre Conservación del Patrimonio Industrial, con el objetivo reforzar los valores, objetivos y espíritu de la Carta de Nizhny Tagil, pero adaptados al periodo correspondiente a la Revolución Industrial en nuestro país y a los tipos de industria que se han desarrollado en México a lo largo de la historia. De la misma manera, es importante reconocer que esa Carta marca una pauta importante en el reconocimiento de los procesos de industrialización en el país, ya que si bien los trabajos anteriores sobre patrimonio industrial provienen de naciones europeas con perfiles históricos, económicos y sociales determinados, 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 esos bienes culturales. Una de las principales preocupaciones expuestas en la Carta de Monterrey es la falta de legislación en México para proteger precisamente esta categoría patrimonial. Más allá de establecer los valores a reconocer, de definir los conceptos o de proponer medidas de mantenimiento y conservación, la Carta recalca la importancia de reconocer en el ámbito legal el patrimonio industrial, en especial en la Ley Federal de Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas (1972).

Antecedentes históricos

La idea principal en cuanto al emplazamiento del ferrocarril en el estado de Morelos era la creación del Ferrocarril Interoceánico, y 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 otorga 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 para comunicar la ciudad de México con Cuernavaca, Puente de Ixtla y 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 entre Buenavista y Balsas, con un total de 292 km (Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, 1958: 22). En el trazo del ferrocarril hasta el puerto de Acapulco hubo varias 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 la Sierra 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, incluso dentro del estado, adquirió un papel principal como parte del desarrollo económico de Morelos, convirtiéndose en el centro económico-político y admi-

nistrativo de la región, haciendo uso beneficiario de su cercanía con la capital del país y de la existencia de vías de comunicación.

Para el emplazamiento de la estación del ferrocarril, la empresa Ferrocarril México-Cuernavaca y Pacífico mandó técnicos para inspeccionar el terreno y evaluar si se disponía de las condiciones propicias para el emplazamiento de la estación y el tendido de las vías. Como resultado de ese trabajo por parte de la empresa Ferrocarril México-Cuernavaca y Pacífico, se decidió emplazar la estación a 1.5 km del centro de la ciudad capital del estado, 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 de la República, Porfirio Díaz, y el gobernador del estado, Manuel Alarcón; además se introdujeron diversas mejoras públicas: dos escuelas primarias, la restauración y ornamentación del Palacio de Cortés, el kiosco y bancas de fierro en el Jardín Juárez, así como la pavimentación y embanquetado de diversas zonas 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 en 1910 trajo consigo grandes cambios dentro de la estructura socioeconómica de Morelos: el desgastado modelo hacendario se colapsa ante la insurrección zapatista, que reclamaba el reparto justo de tierras y la expropiación de latifundios y bienes hacendarios. En 1911 las fuerzas zapatistas toman el control de la ciudad de Cuautla y se desplazan 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 hacen 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 operaciones definitivamente Ferrocarriles Nacionales de México en 1999. El 4 de junio de 2001 se publicó en el *Diario Oficial* de la Federación 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 dicha 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, 2011).

Registro y diagnóstico

Primer registro: febrero 2012

En febrero de 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 fábricas y de deterioro en que se encontraba 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 entonces se desarrollaba en la ciudad, sino a la estética de las estaciones de ferrocarril inglesas de finales del siglo XIX. 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 fue destinada para hotel. Los muros son de tabique rojo extruido, recubiertos con piedra ígnea al exterior; los entrepisos se habían solucionado mediante un sistema de viguería de madera, mientras las cubiertas y aleros fueron realizados con base en armaduras de madera con lámina acanalada de zinc.

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



Figura 1. Fachada principal.



Figura 2. Fachada de andenes.

Sin embargo, el agente de deterioro más importante era el antrópico: la falta de interés para darle un uso al inmueble, conllevó a la subutilización y lo hizo foco del vandalismo. Actualmente el entorno urbano en el que está inscrito el inmueble es un cuadro de contrastes socioculturales. Por una parte, los patios de la estación 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 por tales factores que la estación, y la contada arquitectura contextual de la época que aún prevalece, han quedado como una isla entre todas las realidades de nuestros días.

Sin embargo, por ser la más inmediata, la colonia de los Patios de la Estación es la que tiene mayor impacto sobre el conjunto y el inmueble. Al no contar con los servicios

básicos, la colonia no tiene desagüe de aguas pluviales, lo cual propicia la inundación del conjunto y de la colonia; la colonia tampoco dispone del servicio de electricidad, ni con calles pavimentadas. El servicio de recolección de desechos sólidos pasa una vez por semana y sólo por una de las calles, justo la que se ubica frente a la fachada de los andenes. La gente de la colonia tira la basura sobre esa vialidad, propiciando un ambiente poco higiénico, pues en esa misma calle se observan varios automóviles abandonados, entre ellos un camión recolector de basura.



Figura 3. Vista de fachada de los andenes 2011.



Figura 4. Vista del tanque de agua.

Los fuertes contrastes socioculturales que vive la zona, la carencia de servicios urbanos, y la poca atención que el Ayuntamiento de la ciudad ha tenido hacia la población de esta zona, ha creado en la misma un núcleo urbano donde no existen ni leyes ni normas, pero en la que tampoco se dan las oportunidades. El vandalismo al que se enfrenta la estación del ferrocarril es muestra clara de la situación, ya que son justamente los agentes antrópicos quienes afectan de manera continua al monumento. En consecuencia, me parece importante resaltar que tales deterioros no se detendrán mientras no se logre resolver o mediar la situación social en que se halla inscrita la estación.

Segundo registro: septiembre 2012

Para septiembre de 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 habían dejado al inmueble completamente vulnerable y el deterioro se aceleró.

Entonces sucedió lo inevitable: la madrugada del 10 de septiembre un incendio azotó el cuerpo de dos niveles, destruyendo todo lo que era de madera.



Figura 5. Incendio del 10 de septiembre, 2012.



Figura 6. Vista de la fachada principal, 11 de septiembre de 2012.

La problemática social y los dilemas de conservación

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, tanto para el inmueble como para el conjunto ferrocarrilero en que se encuentra.

El problema de la condición legal del inmueble y de los predios circundantes de los antiguos patios de la estación, ocupados de manera irregular por cerca de 1 080 familias, es lo que ha ocasionado el lamentable estado de conservación actual. Cualquier acción con miras a 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. Asimismo, es de suma importancia el involucrar a la sociedad civil, tanto a los habitantes de la zona como al conjunto de ciudadanos interesados.

Dadas las condiciones señaladas, ante la idea de realizar un proyecto de intervención —no sólo en el inmueble, sino en el conjunto constructivo— surgen ciertos dilemas que es importante considerar 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, con el propósito de llegar a soluciones integrales que garanticen la salvaguarda del patrimonio.

Como parte de esos dilemas o preguntas cabe plantear, en primer lugar, quién sería el mejor custodio para el inmueble y por qué medios legales se podría establecer una mayor y mejor protección. Es muy posible que la respuesta no provenga de una sola instancia, sino del esfuerzo conjunto de varias de ellas. Es muy importante definir esta parte base del proyecto desde un inicio, pues ello definirá la línea de intervención y de conservación del patrimonio.

La segunda disyuntiva que presenta el caso de la Estación del Ferrocarril de Cuernavaca es la de definir su uso y destino. En ese sentido es importante retomar el punto anterior: determinar quién será el responsable del proyecto y cuál enfoque se dará al mismo. Me parece que 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 un error evidente, pues la misma comunidad puede ayudar a garantizar la conservación del patrimonio. Es un punto esencial como parte de la reflexión, porque un entendimiento sesgado de la problemática puede llevar a proyectos poco sustentables.

Y como último, e inevitable, dilema a plantear tenemos 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 de los valores que se quiera evocar. Pero justo en este punto los profesionistas dedicados a la conservación y restauración debemos hacer acto de

presencia para emplear bases teóricas y prácticas tendientes a pugnar por un proyecto completo, que evite los falsos históricos y brinde solución técnica y funcional al espacio. Es en la parte práctica donde pueden sentarse precedentes para intervenciones futuras en casos que compartan características y problemas similares, y aspirar a que en algún futuro no muy lejano exista un reconocimiento dentro del marco normativo mexicano referente a la conservación del patrimonio cultural ferrocarrilero.

Conclusiones

El problema principal del patrimonio cultural ferrocarrilero se deriva, ante todo, de la situación legal en que se encuentra ese patrimonio a raíz del cese de actividades de la paraestatal. Esa situación ha llevado a los conjuntos y sus inmuebles a un estado que pone en riesgo su permanencia; por tanto, la conservación de esos inmuebles se relaciona con su indudable importancia como representantes materiales de un importante eslabón en la historia de nuestro país: la industrialización, el progreso, el transporte, la transformación del paisaje y de las ciudades mismas. Su reconocimiento y valorización podrían permitir una mejor comprensión las ciudades actuales, además de realizar proyectos fundamentados en la comprensión del entorno y de sus condicionantes sociales y culturales.

“Conservar” no significa mantener congelado en el tiempo al inmueble y su conjunto, sino la oportunidad de rescatar los principales valores y comunicarlos de manera clara a la población mediante un proyecto en el que estén incluidas las personas que habitan ese entorno. Para ello resulta fundamental no sólo entender de manera integral del contexto del inmueble cultural, sino poder enunciar dos preguntas esenciales: ¿para qué conservar? y ¿para quién conservar? Únicamente así podría

encaminarse el proyecto hacia un uso que no sólo permita enaltecer los valores encontrados, sino también fomentar la salvaguarda del bien patrimonial.

Con respecto a las estaciones de ferrocarril, y en el caso específico de Cuernavaca, Morelos, resulta crucial reconocer que la interacción con la sociedad ha sido siempre una constante, desde la vocación original del inmueble y su conjunto hasta la penosa situación actual, que involucra predios ocupados de manera irregular y altos índices de marginación y violencia entre la comunidad ahí asentada. Para la conservación del inmueble, y lo que aún queda del patio de maniobras, es importante destacar la necesidad de que este proyecto de restauración tenga un uso social en beneficio de la comunidad. Reconocer a la estación y su contexto inmediato como hitos históricos, urbanos y arquitectónicos puede darle a ese patrimonio un segundo momento en su historia, además de significar una nueva etapa de la configuración social de esa parte de la ciudad.

El patrimonio cultural ferrocarrilero está listo para continuar siendo estudiado, valorizado, restaurado y aplicado para nuevos proyectos de revitalización urbana y territorial. Es una categoría patrimonial de gran relevancia y que merece ser protegida en materia legislativa tanto como las otras. Mirar y preservar el pasado puede ayudar a construir un mejor presente y futuro.

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, Facultad de Filosofía y Letras-UNAM.

Carta de Monterrey (2006) , Icomos/TICCIH, México.

Carta de Nazhny Tagil (2003), Icomos/TICCIH, Moscú.

Carta Internacional de Venecia (1964), 2° Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia, Icomos.

Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas (1972), INAH, México.

Plan Municipal de Desarrollo (2009-2012), Ayuntamiento de Cuernavaca, Cuernavaca.

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, Facultad de Arquitectura-UNAM.