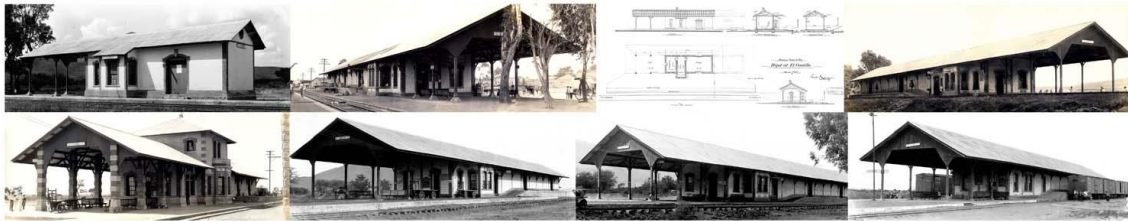


El problema de la conservación del patrimonio ferroviario en Jalisco

Mónica Solórzano Gil



El problema de la conservación es un asunto que atañe a la sociedad en general, no solo a un grupo de especialistas o personas interesadas en el patrimonio. El compromiso de preservar el patrimonio del tipo que sea, cultural o industrial, como se distingue en términos de la ley,¹ “es una responsabilidad que debe ser compartida por diversos actores sociales, entre los que se encuentran las instancias gubernamentales, legislativas, académicas de investigación y docencia, las instancias técnicas de producción y de ejercicio profesional y, por último, las instancias ciudadanas de usuarios o beneficiarios en general, de este patrimonio”.²

La finalidad última de la conservación no es únicamente la preservación de los elementos arquitectónicos por sí mismos y la rehabilitación y nuevo uso del patrimonio, sino cumplir una función social al mismo tiempo que se conserva el valor simbólico y significativo de la arquitectura del pasado en el contexto en el que

se encuentra en la actualidad. "El patrimonio cultural debe jugar un papel definido en la productividad económica de una comunidad, generando recursos (o beneficios) que permitan el desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, ofreciendo fuentes de empleo y proveyendo al mismo tiempo lo necesario para el mantenimiento y acrecentamiento de esos recursos patrimoniales de carácter cultural".³

El patrimonio y las acciones que se realicen para su conservación deberán contribuir a mejorar la calidad de vida de las comunidades en las cuales existe, propiciando la re-apropiación del mismo y por lo tanto ayudando a reforzar el sentido de identidad local. Mediante esto, "la sociedad se identifica por su cultura, y la prueba objetiva de su individualidad es precisamente su patrimonio cultural. Protegerlo es cuidar los testimonios de su identidad".⁴

A las distintas definiciones que conocemos de patrimonio cultural se añade una categoría relativamente nueva que es la de "patrimonio industrial", el cual "se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa la energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, la vivienda, el culto religioso o la educación".⁵

El patrimonio industrial está formado por distintos tipos de inmuebles o edificios, "maquinarias, talleres, molinos, fábricas, minas, sitios para procesar, refinar, almacenes, depósitos, lugares de generación y transmisión de energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, la vivienda, el culto religioso o la educación".⁶ En esta categoría se incluye el patrimonio ferroviario, específicamente se tratará de aquel con que contamos en Jalisco.

Instrumentos jurídicos de protección al patrimonio.

La competencia en la conservación del patrimonio se basa en las diversas leyes en materia de conservación y protección del patrimonio cultural que existen en nuestro país, correspondiendo a los tres niveles de gobierno, Federal, Estatal y Municipal. Cada una de estas instancias tiene atribuciones en la conservación del patrimonio definido en la legislación en materia.

La preservación de monumentos ferroviarios en México era una actividad centralizada por el gobierno federal a través del ahora extinto Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), con la anuencia por falta de directriz al respecto de las instituciones como el INAH a través de la Ley Federal de Monumentos y la Ley Orgánica del INAH de 1938 y la ley de Bienes Nacionales de 1992.⁷ Estas instituciones son quienes son teóricamente encargadas de la salvaguarda de este patrimonio. Paralelo a lo anterior, a partir de

1993, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) se dedica a la identificación y rescate del patrimonio cultural de FNM con criterios elaborados por el propio museo y en sus inicios sin un fundamento legal para estas funciones en el marco de la administración pública.⁸ Esto aplica directamente al caso específico de la Estación de Santa Ana, que forma parte de la línea I, que va de Irapuato a Manzanillo.

A nivel federal, la legislación que rige la protección del patrimonio nacional es la "Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas y su reglamento",⁹ la cual constituye actualmente el principal documento normativo vigente en materia de protección del patrimonio cultural. Esta ley está compuesta por seis capítulos donde se definen las obligaciones de los propietarios, poseedores o destinatarios de los bienes inmuebles y muebles que tengan carácter arqueológico, artístico e histórico; admite la participación de organizaciones civiles y determina la competencia federal para la aplicación de la ley. Asimismo, en el artículo 44, define al Instituto Nacional de Antropología e Historia¹⁰ como competente en materia de monumentos y zonas de monumentos arqueológicos e históricos. Para los monumentos y zonas de monumentos artísticos, la competencia es para el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura.¹¹ Sobre la competencia de las instituciones antes mencionadas sobre la conservación del patrimonio ferroviario, es importante destacar lo que se plantea en los artículos 33 y 36 de la ley federal.

Por determinación de esta Ley son monumentos históricos: “los inmuebles construidos en los siglos XVI al XIX, destinados a templos y sus anexos; arzobispados, obispados y casas curales; seminarios, conventos o cualesquiera otros dedicados a la administración, divulgación, enseñanza o práctica de un culto religioso; así como a la educación y a la enseñanza, a fines asistenciales o benéficos; al servicio y ornato públicos y al uso de las autoridades civiles y militares. Los muebles que se encuentren o se hayan encontrado en dichos inmuebles y las obras civiles relevantes de carácter privado realizadas de los siglos XVI al XIX inclusive”.¹²

Apegados a lo dispuesto en el artículo anterior, los ferrocarriles constituyen una infraestructura creada a inicios del siglo XIX, que se desarrolló en el país a partir de ese momento hasta entrado el siglo XX y que servía para el servicio público y eventualmente para el uso de las autoridades civiles y militares, como se consigna en numerosas investigaciones y relatos históricos. Partiendo de lo anterior, los ferrocarriles incluyendo su infraestructura (vías, puentes, instalaciones y edificios varios) pueden considerarse “monumentos históricos por determinación de ley”. Es así que todos los edificios de estaciones y bodegas pertenecientes a FNM y construidos hasta 1900 están considerados monumentos históricos así como el equipo rodante y el mobiliario que les pertenece. La incongruencia con la realidad del patrimonio cultural y este

precepto ocasiona que queden sin protección ejemplos importantes de este patrimonio producido en la primera mitad del siglo XX. ¹³

Un ejemplo en México de acciones favorables en materia de protección del patrimonio ferroviario es el caso de dos estaciones ferroviarias que actualmente cuentan con declaratoria de monumento histórico, la primera la Estación Cuautla, en Morelos, declarada monumento histórico el 30 de diciembre de 1943 y la Estación de Querétaro, Querétaro, declarada monumento histórico el 17 de marzo de 1986.¹⁴ Además, se encuentra en estudio actualmente por parte del INAH, la declaratoria para la estación de ferrocarril de Aguascalientes.¹⁵

Existen en México grandes conjuntos ferroviarios como el de Aguascalientes, que se conservan en buen estado y que aun tienen buena parte de sus elementos componentes: casas redondas, patios, talleres, edificaciones para empleados, casa para jefe de estación, estación, bodegas y demás infraestructura; tal y como lo establece el artículo 41 de la Ley Federal, deben considerarse zona de monumentos históricos, mismos que son descritos como “el área que comprende varios monumentos históricos relacionados con un suceso nacional o la que se encuentre vinculada a hechos pretéritos de relevancia para el país”.¹⁶

La importancia de conservar los inmuebles ferroviarios se fundamenta en el hecho de que éstos han ayudado a conformar el carácter cultural de cada comunidad y a crear los puntos de

referencia en el medio ambiente que contribuyen a la formación del sentido de lugar y de identidad.¹⁷ No solo en México, sino en muchos otros países, el ferrocarril y su infraestructura están ya empezando a conformar importantes sujetos de conservación.¹⁸

Para las edificaciones posteriores al siglo XIX, en donde se pueden insertar la gran mayoría de las estaciones ferroviarias, hay que destacar lo que establece la ley federal, que indica que son monumentos artísticos: "los bienes muebles e inmuebles que revistan valor estético relevante. Para determinar el valor estético relevante de algún bien se atenderá a cualquiera de las siguientes características: representatividad, inserción en determinada corriente estilística, grado de innovación, materiales y técnicas utilizadas y otras análogas".¹⁹ Considerando lo anterior, la infraestructura ferroviaria en la que se incluyen las estaciones, puentes y demás edificios que fueron construidos en el periodo posterior al siglo XIX, poseen, la gran mayoría de los casos, este "valor estético relevante", al ser edificios en donde para su construcción se aplicaron nuevas tipologías arquitectónicas y patrones arquitectónicos que anteriormente no existían en nuestro país, sin mencionar los materiales y sistemas constructivos locales empleados para este fin.

Esta ley federal en el artículo 33 también establece la importancia de la "significación en el contexto urbano" por parte de los monumentos. En este aspecto, es innegable que las estaciones de ferrocarril poseen esta significación por distintos aspectos además

de que representaban un icono en cada localidad en la que se encontraban, pues conformaban importantes nodos de actividad, puntos de encuentro e hitos de referencia fundamental en cada una de las localidades en todo el país. Son un nodo, pero al mismo tiempo son un lugar; un punto específico en la ciudad con una concentración de infraestructura pero además con una colección muy diversa de edificios y espacios abiertos. De acuerdo a lo anterior, la significación de las estaciones en los contextos en donde se asentaban, las inserta dentro de lo dispuesto en dicho artículo de la ley federal y por lo tanto como importantes sujetos de conservación.

Así como el caso de las Zonas de Monumentos Históricos, el conjunto de edificaciones construidas después del siglo XIX, la legislación federal define que se considera Zona de monumentos artísticos, al "área que comprende varios monumentos artísticos asociados entre sí, con espacios abiertos o elementos topográficos, cuyo conjunto revista valor estético en forma relevante".²⁰ Dentro de esta categoría se pueden clasificar gran parte de las estaciones ferroviarias que existen en nuestro país.

Con todo lo anterior, se hace evidente la urgente necesidad de renovar y actualizar el marco legislativo federal en materia de protección, cuidado, estudio y valoración del patrimonio cultural, con el objetivo de actualizar sus concepciones, reglamentos y disposiciones más generales, para lograr una protección más

efectiva de esos testimonios que representan parte de nuestro patrimonio y que no se valora como tal.

Reutilización y rehabilitación del patrimonio



Estación de ferrocarril de Santa Ana en 1929²¹



La estación en la actualidad.

La reutilización y la rehabilitación se presentan como acciones convenientes para conservar los bienes patrimoniales, ya que consisten, el primero en reutilizar los inmuebles, cuando es posible, con su uso original o en su defecto, adaptar las viejas estructuras y edificaciones a nuevas necesidades del momento actual, siempre con especial respeto por los vestigios del pasado y la autenticidad²² de los inmuebles, para con esto lograr su conservación. Mediante la rehabilitación, se logra recuperar la habitabilidad de estos edificios, entendiendo por habitabilidad la capacidad de los inmuebles para ofrecer una buena calidad de vida a través de la conservación sus espacios y estructura. Esta habitabilidad del patrimonio en la mayoría de los casos se ve afectada por las alteraciones o los deterioros que sufre por diversas circunstancias, y que dificultan su aprovechamiento o utilización de la forma más adecuada y por consecuencia ponen en riesgo su conservación.

Para recuperar la habitabilidad del patrimonio, "la rehabilitación de un edificio requiere que se origine un proyecto de intervención, en donde queden reflejados todos los trabajos de reparación, conservación, restauración y nuevas instalaciones, así como las obras necesarias para la adecuación correcta a las normativas vigentes".²³ Sin embargo hay que tener claro que en todos los casos, la rehabilitación no garantiza la conservación de los "inmuebles por parte de sus habitantes",²⁴ se requiere precisamente que se conviertan en satisfactores de las necesidades actuales de los nuevos usuarios de este patrimonio. Es decir, que cumplan un objetivo y sean nuevamente útiles a la sociedad que los detenta, para de este modo, poder asegurar la reapropiación de la identidad de los inmuebles y por ende, su conservación.

Para que una obra de rehabilitación sea exitosa, se debe considerar previamente el nuevo uso que tendrá el inmueble a intervenir, para ello es necesario encontrar **nuevos usos adaptativos** a las características físicas de los inmuebles o contextos intervenidos; entendiendo esto como la adaptación de los mismos para "crear una nueva utilización diferente a la original, acorde con su potencial y respetando su esencia, entendiendo esencia como la naturaleza del espacio".²⁵

En México un ejemplo de inmuebles que en la mayoría de los casos no es posible reutilizarlos con el fin para el que fueron creados son

las estaciones ferroviarias y su infraestructura en la mayoría de las líneas existentes en el país.²⁶ En México hace más de una década, el sistema de transporte de pasajeros por tren ha sido cancelado y actualmente no hay pronósticos de ser restituido a un corto o mediano plazo, por lo que la reutilización de estos edificios se vislumbra casi imposible; en estos casos se requiere un nuevo uso adaptativo para rehabilitar y conservar el patrimonio ferroviario.

Este tipo de patrimonio, incluyendo las estaciones ferroviarias tienen un "potencial muy grande ya que, por su versatilidad de diseño y localización, muchas estaciones podrían incorporarse en programas de desarrollo urbano y de restauración más agresivos. Las estaciones de ferrocarril tienen un importante potencial para reciclarse en usos, tanto de transporte como de viviendas, espacios públicos y para el turismo cultural".²⁷

Pero además de la realización de proyectos de conservación que incluyen reutilización y rehabilitación del patrimonio "la finalidad última de la preservación del patrimonio cultural, no es la conservación de los objetos por los objetos mismos, sino por lo que ellos significan dentro de un determinado contexto socio-cultural y por la manera en que con ellos se contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades en las cuales está inserto dicho patrimonio".²⁸ Por lo tanto el fin último de la conservación es garantizar el beneficio social de las comunidades que poseen dichos inmuebles y que son quienes

deberán verse beneficiados con las intervenciones que se realicen sobre el patrimonio cultural y natural que poseen.

Existen diversos casos exitosos de recuperación y conservación del patrimonio ferroviario, un caso particular es la antigua estación de ferrocarril de Chapala, hoy convertida en Centro Cultural Jesús González Gallo. Otro ejemplo de este tipo de recuperación del patrimonio ferroviario y su adecuación a nuevo uso es el Proyecto de Vía verde del Mariachi,²⁹ el cual se ha desarrollado en el ITESO en el marco de los Proyectos de Aplicación Profesional desde 2010.

La Vía Verde del Mariachi parte de la idea de recuperar la memoria de la ruta antigua del Ferrocarril a Chamela, cuya construcción comenzó en 1917. Este ferrocarril partiría de Acatlán de Juárez en la estación Santa Ana, pasaría por Autlán y terminaría en el puerto de Chamela. El proyecto se construye de manera parcial en un tramo de 31 km., en el cual, corren los ferrocarriles por un lapso de 10 años aproximadamente hasta que entre 1928 y 1929 se levanta la vía para vender los rieles como fierro viejo. La ruta en cuestión, aun existe a manera de caminos y veredas que atraviesan algunas parcelas de 4 ejidos de la región, en la que se involucra a tres municipios: Acatlán de Juárez, Villa Corona y Cocula, todos en Jalisco.

El nombre "Vía verde del Mariachi", pretende mostrar la esencia de la región, ya que uno de los puntos de origen-destino de la vía verde es Cocula, Jalisco. Esta ciudad fue declarada el 6 de

septiembre de 2009 como "*Cuna Mundial del Mariachi*". En Noviembre de 2011, el Mariachi fue inscrito en la lista representativa de Patrimonio inmaterial de la Humanidad, por la UNESCO, con el nombre de: "Mariachi, música de cuerdas, canto y trompeta". Este trabajo pretende retomar la idea de la *vía verde* como en otros países, promoviendo el desarrollo turístico y económico de las regiones que intervienen en estas zonas por donde existen rutas y patrimonio ferroviario, retomando vías de comunicación antiguas y generalmente en desuso y rehabilitando y adecuando dicha vía de comunicación, haciéndola útil y equipándola con la infraestructura necesaria para su reutilización.

La Vía Verde del Mariachi involucra el desarrollo de diversos proyectos puntuales como de Ingenierías, urbanos, arquitectónicos, ambientales, de mercado y legales, todos ellos encaminados a la recuperación y adecuación a nuevo uso del patrimonio ferroviario obsoleto y abandonado.

Los proyectos de vías verdes y recuperación del patrimonio ferroviario en desuso tienen un efecto positivo en la calidad de vida de los habitantes de la zona, ya que se crean áreas de territorio neutral donde la gente de distintas localidades y diferentes clases sociales convive como un igual. Este tipo de convivencia que se da en parques y espacios públicos crea un ambiente mucho más sano en la zona, invita a los habitantes a hacer deporte ayuda a que los jóvenes inviertan su tiempo en actividades positivas.

Notas

¹ Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas y su reglamento (En adelante LFMZAAH). Publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha del 6 de mayo de 1972.

²Chico Ponce de León Pablo, La responsabilidad social en la preservación del patrimonio cultural, El Claustro, Cuadernos de Arquitectura de Yucatán, p. 38

³ Ídem., p. 36

⁴ Chanfón Olmos, Carlos, Fundamentos teóricos de la restauración, no. 10, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1996, p. 115.

⁵ Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial, Comité Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) Julio, 2003

⁶ Ídem.

⁷ Castillo de Curry, María Eugenia, Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México: Las estaciones como zonas de conservación., En: Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial, El patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana, México, 2002, p. 418

⁸ Ídem. p. 422

⁹ LFMZAAH. op. cit.

¹⁰ En adelante: INAH.

¹¹ En adelante: INBA

¹²LFMZAAH, op. cit., artículo 36, inciso I

¹³ Castillo de Curry, op. cit., p. 421

¹⁴El patrimonio ferroviario Mexicano, CONACULTA, INAH, México, Junio de 2006. p.7 (material fotocopiado)

¹⁵ Ídem.

¹⁶ LFMZAAH, op. cit., artículo 41.

¹⁷Castillo de Curry, op. cit., p. 426

¹⁸ Coulls, Anthony, Railways as World Heritage Sites, ICOMOS, Lee, 1999.

¹⁹ LFMZAAH, op. cit., artículo 33.

²⁰ LFMZAAH, op. cit., artículo 40

²¹ CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara. Estación Santa Ana, (Tramo de Guadalajara a Manzanillo cerca de Ciudad Guzmán. Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina.)

²² La comprensión de la autenticidad juega un papel fundamental en todos los estudios científicos del patrimonio cultural, en la planificación de la conservación y la restauración. Carta de Nara sobre la noción de autenticidad en la conservación del patrimonio cultural. UNESCO-ICOMOS, Nara, Japón, 1994.

²³ Coscollano Rodríguez, José, Restauración y rehabilitación de edificios, Thomson Paraninfo, España, 2003, p. 213

²⁴ Rosas Mantecón, Ana, La dificultad de conservar, en García Canclini, Néstor, (coordinador). Cultura y comunicación en la ciudad de México, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, México D.F., 1998. 387 pág. 189

²⁵ Inzunza Solano, Elsa L y Alfredo A. Varela Torres (1995) Propuesta de conservación para el Real Obraje de Durango, Tesis para obtener el grado de Maestro, Universidad de Guanajuato, Facultad de Arquitectura, Guanajuato.

²⁶ Cfr. Capítulo 3.

²⁷ Castillo de Curry, op. cit., p. 426

²⁸ Chico Ponce de León, op. cit., p. 40

²⁹ Consultar el sitio www.viaverdemariachi.weebly.com

Bibliografía

Carta de Nara sobre la noción de autenticidad en la conservación del patrimonio cultural. UNESCO-ICOMOS, Nara, Japón, 1994.

Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. Comité Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) Julio, 2003

CASTILLO De Curry, María Eugenia. "Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México: Las *estaciones* como zonas de conservación", en: *Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial, El patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana*. México, 2002, p. 418

CHICO Ponce de León Pablo. *La responsabilidad social en la preservación del patrimonio cultural*, El Claustro, Cuadernos de Arquitectura de Yucatán, p. 38

CHANFÓN Olmos, Carlos. *Fundamentos teóricos de la restauración*, no. 10, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1996, p. 115

COSCOLLANO Rodríguez, José. *Restauración y rehabilitación de edificios*. Thomson Paraninfo, España, 2003, p. 213

COULLS, Anthony. *Railways as World Heritage Sites*, ICOMOS, Lee, 1999

El patrimonio ferroviario Mexicano. CONACULTA, INAH, México, Junio de 2006. p.7 (material fotocopiado)

GARCÍA Canclini, Néstor (coordinador). *Cultura y comunicación en la ciudad de México*, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, México D.F., 1998. 387

INZUNZA Solano, Elsa L. y Alfredo A. Varela Torres. *Propuesta de conservación para el Real Obraje de Durango*. Tesis para obtener el grado de Maestro, Universidad de Guanajuato, Facultad de Arquitectura, Guanajuato, 1995

Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas y su reglamento (En adelante LFMZAAH). Publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha del 6 de mayo de 1972

SOLÓRZANO Gil, Mónica. "Rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril en Jalisco. Reutilización del patrimonio en desuso". *Tesis de Doctorado en Arquitectura. UNAM, 2009*