

Rescate conjunto de patrimonio natural y cultural en tres tramos de vía fuera de uso del antiguo ferrocarril mexicano*

Dr. Jorge Ramón Gómez Pérez ³²

RESUMEN

En esta ponencia se presenta una propuesta de rescate conjunto de patrimonio natural y cultural desarrollada con base en la "Convención Sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural" establecida por la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en 1972, convención que bien puede servir de base para generar otras propuestas y acciones que contribuyan a la preservación de recursos naturales y culturales que forman parte de la herencia que nos han legado las pasadas generaciones de latinoamericanos.

Así mismo, se señala que los conceptos vinculados a las categorías de espacio y sociedad, (lugares, territorios, etc.) pueden ser útiles para un mejor manejo y conservación de patrimonio natural y cultural mediante trabajos interdisciplinarios.

Palabras clave: Patrimonio cultural y natural, espacio y territorio.

ABSTRAC

This paper presents a proposal for the joint rescue natural and cultural heritage based on the Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage established by the General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) in 1972, which may very well serve as a basis for generating other proposals and actions that can contribute to the preservation of natural and cultural resources that are a part of the legacy that we have inherited from past generations of Latin Americans. It is also noted that the concepts related to the categories of space and society, (places, territories, etc..) May be useful for better management and conservation of natural and cultural heritage through interdisciplinary work.

Keywords: Cultural and natural heritage, space and territory.

En las últimas décadas del siglo XX y en los inicios del siglo XXI, en Latinoamérica hemos vivido profundas y aceleradas transformaciones urbanas: se están viendo seriamente amenazados amplios territorios rurales que son habitados por campesinos y grupos étnicos que preservan formas de vida y costumbres ancestrales y son poseedores de una arquitectura que corresponde a las necesidades básicas y al entorno

* Recibido: Abril 11 de 2013 Aceptado: Abril 23 de 2013

32 Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Conaculta. Curatore500@yahoo.com.mx

natural, que heredaron gran riqueza cultural y natural incluyendo gran variedad de flora y fauna;

En muchos territorios tradicionalmente rurales se están produciendo fenómenos de expansión urbana que atentan contra sus cualidades naturales, históricas y culturales. Valorar cada una de esas características especiales desde su respectivo ámbito de competencia, de poco ha servido para su conservación. Día con día, en dichos escenarios avanza la deforestación, la contaminación de ríos, lagunas y barrancas, así como la transformación de suelos agrícolas y la pérdida de un patrimonio cultural tangible e intangible³³ que permitía la cohesión social y la identidad de la población de estos sitios, micro-regiones y regiones. La presencia de instancias federales, estatales y municipales, poco efecto ha tenido en la conservación de dichos territorios. (Fernández, 2009: 17)

En casos como el de México, debemos tener presente que el grave deterioro que más allá de sus efectos perniciosos sobre el patrimonio cultural y natural atenta contra la supervivencia del hombre, es un resultado de la política de industrialización y crecimiento económico que arrancó en la década de 1940 con el desarrollo de grandes obras públicas de infraestructura o de producción y con un impulso incontenible hacia el urbanismo, lo que dio como resultado que el campo se depauperó más aún y recibió todo tipo de desechos y contaminantes, mientras crecían en forma gigantesca los núcleos urbanos, como resultado de los llamados corredores industriales, entre ellos el más importante que constituye el área conurbada del estado de México y del Distrito federal. (Olive, 1999 – 2000: 256)

Recientemente se ha afirmado que considerar el territorio como patrimonio resulta una condición sine qua non para su conservación pues el cambio de escala permite entender al territorio como un sistema, es decir, como una unidad específica con características patrimoniales, donde sus diversos componentes no pueden manejarse de forma separada, sin romper su unidad de conjunto. Incluso, se ha dicho que desde el territorio se puede influir en la toma de decisiones para su desarrollo, lo que permite potencializar los recursos naturales y culturales y hace posible establecer estrategias de conservación. (Fernández, 2009: 15 – 16)

Lo antes dicho tiene antecedentes y se fundamenta en los señalamientos contenidos en la “Convención sobre la protección del patrimonio

33 Cabe aquí señalar que el concepto de Patrimonio Cultural hace referencia a las expresiones de un grupo social, consideradas dignas de ser preservadas. Dicho concepto se refiere a un conjunto de elementos tangibles e intangibles que una sociedad o un pueblo considera suyos y de los que echa mano para enfrentar sus problemas, para formular y realizar sus aspiraciones y sus proyectos, para imaginar y expresarse. Todo acto humano se realiza en el marco de un acervo cultural; así, el conjunto de elementos que integran el patrimonio cultural desempeña un papel de primera importancia: mantiene vivo al grupo social, lo hace real, actuante y posibilita que tome un lugar en la historia, en el transcurrir de los días (Bonfil, 1987: 18).

mundial, cultural y natural", emitida por La Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), en su 17ª. reunión celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972.

Debemos tomar en cuenta que las definiciones de la UNESCO enunciadas en dicha convención, no consideran el importante patrimonio intangible (hábitos, costumbres, tradiciones y diversas formas de ser y hacer), reducen la noción de patrimonio cultural a los bienes tangibles producidos por el hombre. Los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia; los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia; los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidas las zonas arqueológicas que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.

No obstante, en esa convención se define o precisa lo que debe considerarse patrimonio natural: los monumentos naturales constituidos por formaciones físicas y biológicas o por grupos de esas formaciones que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, las formaciones geológicas y fisiográficas y las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies, animal y vegetal, amenazadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, de la conservación o de la belleza natural,

Cada uno de los Estados Partes en la convención reconoce que la obligación de identificar, proteger, conservar, rehabilitar y transmitir a las generaciones futuras el patrimonio cultural y natural situado en su territorio, le incumbe primordialmente. Procurará actuar con ese objeto por su propio esfuerzo y hasta el máximo de los recursos de que disponga, y llegado el caso, mediante la asistencia y la cooperación internacionales de que se pueda beneficiar, sobre todo en los aspectos financiero, artístico, científico y técnico. (UNESCO, 1972: 2-3)

Todo ello nos habla de la necesidad de conjugar los esfuerzos de diversos tipos de científicos, para esos fines, o sea, que en este terreno hay un campo muy fértil para el trabajo interdisciplinario.

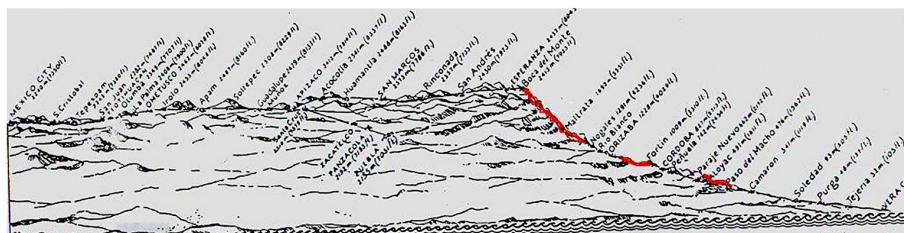
A, manera de ejemplo, a continuación se presenta una propuesta de rescate conjunto de patrimonio natural y cultural, susceptible de ser aplicada en tres tramos de vía fuera de uso que pertenecieron a la línea

construyeran tres vía adicionales, con trazo más funcional, dejándolos fuera de uso.

FERROCARRIL MEXICANO
Tres tramos de vía actualmente fuera de uso de la antigua línea troncal México – Veracruz

TRAMOS	LONGITUD
1.- Boca del Monte, Pue. (Km. 251) a El Encinar, Ver. (Km. 281.8)	30.8 km.
2.- Sumidero, Ver. (Km. 303.8) a Fortín, Ver. (Km. 309.9)	6.1 km.
3.- Potrero, Ver. (Km. 334.3) a Paso del Macho, Ver. (Km. 347.7)	13.4 km.

Ferrocarril Mexicano, 1931:14-16.



Perfil que muestra la localización de tres tramos fuera de uso en la Línea troncal México – Veracruz del Ferrocarril Mexicano. (Garma, 1985:117)

Sin duda, estos son tres de los más bellos tramos de vía férrea en México y deben ser preservados por su riqueza natural y su gran valor histórico. Se encuentran en estos sitios, bellísimos paisajes y estructuras ferroviarias que aún conservan un aspecto muy similar al que tenían a fines del siglo xix.

Estos paisajes son referente privilegiado y símbolo de la identidad regional y nacional. Son casos en que la cultura ha encarnado en el paisaje; Son lugares donde la relación entre cultura y territorio se estrechan, que se han constituido como geo-símbolos. Como lugares de memoria, portadores de múltiples significados, muchos de los cuales aun no han sido definidos de manera detallada. (Giménez, 2003)

1. El tramo de vía **Boca del Monte - Encinar**³⁵ se localiza en las cumbres de Maltrata, Ahí se preservan las estaciones Boca del Monte, Alta Luz, Maltrata y Balastreira, el Puente de Wimmer, siete antiguos túneles y otras obras arquitectónicas y de ingeniería del siglo xix. Las estaciones Galera, Garganta y Bota, se han identificado como lugares que por su amplitud, podrían resultar susceptibles de algún tipo específico de reutilización.

³⁵ El tramo completo fuera de uso va desde cerca de un kilómetro antes de la estación Los Reyes (km. 238) hasta la estación Encinar, no obstante únicamente se han explorado y se pueden describir las construcciones con valor histórico cultural localizadas entre la estación Boca del Monte y la estación Encinar. Para más datos sobre este sitio véase (Gómez, 2008)

Las cumbres de Maltrata ofrecen, por todas partes, bellísimos panoramas y hoy, el transitar desde la estación Boca del Monte hasta la estación Encinar siguiendo el terraplén de la antigua vía férrea, permite al visitante gozar de un paisaje singular y gran cantidad de monumentos ferroviarios construidos durante los siglos XIX y XX.

Cabe señalar que actualmente en este tramo de vía, la empresa ferroviaria Ferrosur, está realizando estudios de factibilidad buscando restablecer el tránsito de trenes, ante el incremento de tráfico ferroviario en las cumbres de Maltrata.



Puente de Wimmer, Casimiro Castro, cromolitografía, 1877

2. El antiguo tramo de vía **Sumidero – Fortín** está formalmente propuesto para su reutilización como Vía Verde. Ese es un sitio ferroviario sobre el que, entre los especialistas dedicados a la preservación de patrimonio histórico - cultural ferrocarrilero, hay consenso en cuanto a la importancia de su preservación y reutilización. En este tramo de seis kilómetros se han identificado, entre otras obras menores, doce notables construcciones ferroviarias: el antiguo puente de Metlac, siete túneles, la estación Sumidero, un edificio de casas-habitación para trabajadores de la sección de vía, la casa del guarda-puente y una base de tanque de agua.

La barranca de Metlac, ubicada en los límites del Parque nacional Cañón de Río Blanco –establecido por decreto presidencial del 22 de febrero de 1938-, y límite natural entre la costa del golfo de México y la Altiplanicie Mexicana, se ha identificado como patrimonio natural de gran importancia que debe ser preservado.

Por la riqueza de su flora y fauna silvestres, y por los materiales geológicos que ahí se encuentran, el lugar puede considerarse un resumen de la riqueza natural de nuestro país: predomina la selva baja caducifolia y ofrece climas fríos, templados y tropicales. Según estudios referidos a su biodiversidad, existen 257 especies de aves -52 en categoría de riesgo y ocho endémicas de México, es decir, que solo se encuentran en nuestro país-; entre las especies de mamíferos están: armadillo, cacomixtle, tlacuache, zorrillo y venado de cola blanca; entre su flora: el palo mulato o chaca, el pochote y el guayacán.



Puente de Metlac, Casimiro Castro, cromolitografía, 1877

3.- En el tramo de vía **Potrero - Paso del Macho**, se preservan las estaciones Potrero, Atoyac, San Alejo y Paso del Macho así como los puentes Atoyac, Chiquihuite, San Alejo y Paso del Macho; dos túneles y otras construcciones ferroviarias.

El pequeño tramo comprendido entre el puente de Atoyac y el de San Alejo, tiene una serie no interrumpida de paisajes diversos y si se pone uno a escoger entre este sitio, la barranca de Metlac y las cumbres de Maltrata, no se sabría que preferir.

A un kilómetro de la estación Atoyac se pasa el túnel número 2 de trazo recto y 97.60 m. de largo. Entre este y el túnel número 1 de trazo en curva y 48.35 metros de largo existen unas grutas que pasan a cierta distancia por debajo de la vía, notables por sus estalactitas y estalagmitas. Ambos túneles fueron construidos en 1870. El túnel número 1 se caracteriza por tener una lumbrera en su parte superior.

Al salir del túnel número 2 se contempla en la barranca una bonita caída de agua. (Castillo, [1923]: 77-80) (Cubas, 1981: 24-25).. Esta cascada, ícono del municipio Atoyac, está formada por la corriente del río del mismo nombre, tiene aproximadamente 8 metros de altura y esta rodeada de selva media baja, vegetación característica del lugar.



Casimiro Castro, Túnel No. 2 y salto del Atoyac, cromolitografía, 1877

Aquí existen varios senderos que conducen al viaducto - túnel Pensil³⁶, al río, la carretera, la cascada y otros puntos del lugar.

En el trayecto hacia el puente y cerro del Chiquihuite se pueden encontrar una amplia variedad de vegetación.

En estos tres tramos de vía que fueron sacados del servicio ferroviario, localizados entre las estaciones Boca del Monte y Paso del Macho, hay 16 túneles, con un total de 973 metros de largo. Estos túneles son una manifestación de la similitud topográfica existente entre estos tres sitios de arqueología ferroviaria.

36 El viaducto-túnel Pensil, que forma parte del paisaje observable por quien transita por el antiguo tramo de vía que aquí se describe, es una moderna obra ferroviaria que se localiza en el nuevo tramo de vía construido para sustituir el antiguo. Tiene 135 metros de longitud, un trazo en curva y ancho suficiente para doble vía; la estructura posee ocho soportes sobre los cuales descansa la superestructura. Esta gran obra fue reconocida a nivel internacional con el premio Brunel como primer lugar del concurso de diseño 1986 en la categoría de puentes y estructuras de viaductos, otorgado por el gobierno de Dinamarca a la hoy desaparecida empresa paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México (Reyes, 2000: 174.)

Propuesta técnica para establecer Vías Verdes en tres tramos de vía fuera de uso de la antigua ruta México – Veracruz del Ferrocarril Mexicano

Para lograr la preservación del patrimonio cultural y natural de los tres tramos de vías en desuso arriba descritos, se hace necesario definir con precisión las tareas que han de realizarse a corto, mediano y largo plazo y tomar en cuenta que la consolidación y desarrollo de un proyecto de beneficio colectivo solo podrá lograrse mediante la participación de diferentes sectores de la sociedad civil y de las instancias municipales, estatales y federales de gobierno.

Se deberá desarrollar un plan para evitar la destrucción de la flora, la fauna, la riqueza geológica y los monumentos ferroviarios locales. Muchos de estos últimos son, por ley, monumentos históricos de la nación y otros, en cuanto que patrimonio industrial del siglo xx, pueden ser declarados monumentos históricos a nivel estatal o municipal. Y los tramos de vía fuera de uso localizados en las cumbres de Maltrata y en la Barranca de Metlac, están dentro de un área declarada parque nacional.

A continuación se proponen lineamientos generales para constituir el mencionado plan.

Objetivos generales

- Frenar y revertir los procesos de deterioro que actualmente se observan en estos tres sitios de arqueología industrial, para preservar sus características físicas, ecológicas y arquitectónicas.
- Realizar en estos sitios labores de investigación, referidos a su riqueza biológica y su valor histórico-cultural para aprovecharlos y revalorarlos como espacios educativos y recreativos.
- Garantizar la continuidad de los procesos vitales de flora y fauna y buscar que la sociedad en su conjunto, perciba y reciba, a mediano y largo plazo, los beneficios que estos espacios pueden generar.

Metas

- Estudiar los planes gubernamentales de desarrollo urbano y regional, buscando incluir en ellos esta propuesta de rescate y reutilización de patrimonio natural y cultural.
- Procurar que las autoridades municipales de Esperanza, Aquila, Maltrata, Ciudad Mendoza, Sumidero, Fortín de las Flores, Atoyac y Paso del Macho, en reuniones de cabildo declaren Zonas de Monumentos Municipales las partes de los tramos de vía en desuso ya descritos, que se localizan en su territorio.
- Impulsar el reconocimiento de estos sitios como patrimonio natural y cultural, a nivel estatal, nacional y como patrimonio de la humanidad.

- Transferir la propiedad de los diferentes tramos de vía retirados del servicio ferroviario, a las autoridades municipales o estatales.
- Restaurar y reutilizar las edificaciones ferroviarias de cada sitio, para ofrecer servicios a visitantes; como ejemplo se puede pensar en convertir las estaciones y las casas para trabajadores de la sección de vía de Boca del Monte, Alta Luz, Sumidero y Fortín en espacios para la realización de eventos culturales o en lugares de hospedaje para visitantes. Así mismo, establecer museos de sitio para cada tramo de vía en re-uso
- Mejorar las condiciones de los caminos, de manera que sea posible el tránsito de personas con diferentes objetivos, capacidades físicas o medios de movilidad (turistas, corredores, ciclistas, niños, adultos mayores e interesados en la observación del medio natural o de los monumentos ferroviarios).
- Construir miradores del paisaje y observatorios de la flora, de la fauna y de las formaciones geológicas, lugares de descanso, así como barandales en lugares peligrosos.
- Establecer un sistema de señalización y de cédulas informativas que contengan datos sobre el patrimonio natural y cultural del sitio.
- Desarrollar proyectos de arqueología industrial, los cuales deberán avanzar por etapas, partiendo de actividades de investigación documental y de registro superficial de restos materiales de antiguas estructuras ferroviarias y desarrollando actividades de limpieza, liberación, excavación, consolidación, conservación y mantenimiento. Así mismo registrar y acopiar bienes muebles del ámbito ferrocarrilero que se encuentran abandonados a lo largo del tramo de vía férrea, con el fin de enriquecer el acervo de los museos de sitio propuestos.
- Ofrecer un servicio de renta de bicicletas y caballos, de venta de comida tradicional, artesanías, hospedaje y otros.

(CNCA, CNPPCF/MNFM, 2004)

Conclusiones

Los conceptos vinculados a las categorías de espacio y sociedad, (lugares, territorios etc.) pueden ser útiles para un mejor manejo y conservación de patrimonio natural y cultural mediante trabajos interdisciplinarios.

Las propuestas contenidas en la “Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural” establecidas por la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en su 17a, reunión celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972, han servido de ejemplo para generar nuevas propuestas y acciones que contribuyan a la preservación conjunta de recursos naturales y culturales que forman parte de la herencia que nos han legado las pasadas generaciones de latinoamericanos.

Bibliografía

Baz, Gustavo y Gallo, Eduardo L. *Historia del Ferrocarril Mexicano*, México, Ed. Innovación S.A., 1977. (Edición facsimilar de la primigenia de 1874.)

Bonfil Batalla, Guillermo. "Nuestro patrimonio cultural: un laberinto de significados" en *Revista Mexicana de Estudios Antropológicos*, Tomo XLV-XLVI, pp. 15 - 39, México, Sociedad Mexicana de Antropología 1999-2000.

Castillo, F. 1873 – 1923. *De México a Veracruz por la línea más pintoresca de América. Guía histórico descriptiva. Con 80 ilustraciones*, México, [1923].

Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. *Plan de rescate, aprovechamiento y preservación del antiguo trazo ferroviario de la barranca de Metlac*, México, 2004

Ferrocarril Mexicano. *Horario No. 25*, México, 1931.

Fernández de Lara, Carmina. "El territorio como patrimonio, condición sine qua non para su conservación" en *Reyes Mendiola, Rosalía Liboria et. al. (Coord) Perspectivas del Patrimonio Natural Edificado, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*, México, 2009.

García Cubas, Antonio, *Álbum del Ferrocarril Mexicano. Colección de vistas pintadas del natural por Casimiro Castro y ejecutadas en cromo-litografía por A. Sigogne, C. Castro, etc., con una descripción del camino y de las regiones que recorre.* México, Ed. Innovación, 1981.

Garma Franco, Francisco. *Railroads in México, an illustrated history*, Vol. I, Denver, Sundance Books, 1985.

Giménez, Gilberto. Comunicación verbal durante el Primer Foro de Culturas Regionales - Regiones Culturales, Museo de la Ciudad, Querétaro, Qro, del 27 al 29 de marzo de 2003.

Gómez Pérez, Jorge Ramón. Castro Barranco, Judith. Ruiz Jarquín, José Antonio. "La zona de monumentos ferroviarios de las cumbres de Maltrata, una propuesta de Vía Verde" en *Tercer Seminario Iberoamericano de Vías Verdes 2008. Patrimonio Cultural Ferroviario. Desarrollo Sustentable, Memorias*, Guadalajara, Jalisco, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero – Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, CNCA, 10 al 13 de junio, 2008.

Olivé, Julio César y Cottom, Bolfy. "Patrimonio cultural e interdisciplina" en *Revista Mexicana de Estudios Antropológicos*, Tomo XLV – XLVI, México, Sociedad Mexicana de Antropología, 1999 – 2000.

Reyes Retana Lorenzo. "Evolución de la ruta ferroviaria El Mexicano" en: *Memorias del IV Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*. México, Museo Nacional de los Ferrocarriles mexicanos, CONACULTA, 2000.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta*

diciembre de 1894, México, Imp. y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.

Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). *“Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural”*, 17a, reunión celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972.