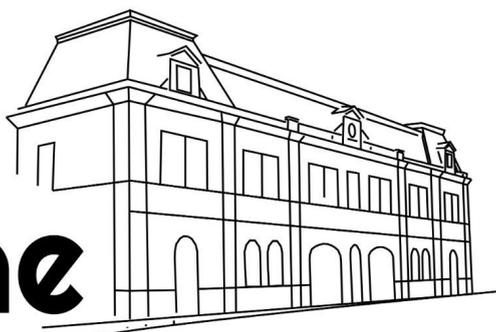


Arche



Revista Discente de Arqueologia
Universidade Federal de Rio Grande

USO SOCIAL DEL PATRIMONIO Y ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL: EL CASO DEL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO DE TEZIUTLÁN, PUEBLA MÉXICO

Julio Cesar Alfonso Ruiz¹

RESUMEN

A lo largo de las últimas décadas la arqueología y sus alcances de estudio se han visto modificados al ampliar sus investigaciones a los diversos legados edificados para el desarrollo de las diversas industrias que han formado espacios de desarrollo para las sociedades humanas en diversas comunidades y giros de manufactura. En esta directriz epistémica también las definiciones del patrimonio cultural y sus marcos legales se han ampliado a manera de buscar la preservación de diversos lugares de memoria colectiva creados a partir de la industrialización. Las últimas tres décadas del siglo XX fueron un punto clave para el desarrollo de las epistemes a priori del estudio de los patrimonios industriales mediante el uso de las técnicas de la arqueología, lo anterior permitió conocer de manera ordenada el papel del progreso de la llamada modernidad. Aunado a lo anterior se integraron a los programas internacionales de protección de acervos culturales al ser integrados en cartas culturales de la UNESCO y el TICCIH (Comité internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial). El presente artículo aborda el caso de la restauración del patrimonio ferroviario ubicado en la estación del ramal Oriental- Teziutlán en la sierra nororiental del estado de Puebla, el cual dio servicio durante 93 años y los procesos de su rescate con la finalidad de ser reapropiado por sus legítimos herederos la sociedad. Al mismo tiempo se abordan los movimientos sociales que permearon en los procesos de rehabilitación y manejo con fines sociales.

Palabras clave: Patrimonio industrial, arqueología, marcos legislativos, restauración, derecho cultural.

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años se han presentado diversos postulados legislativos y académicos para la preservación de los bienes industriales de cada estado nación considerando a la ciudadanía como un pilar para su ejecución, siendo uno de los pioneros la Unión de repúblicas soviéticas socialistas la cual desde fines de los años 20 mostraba el interés en la interpretación y uso social de los bienes culturales. Por lo anterior la arqueología soviética desde la promulgación de sus primeras leyes contemplaba el trabajo multidisciplinar como uno de sus principales ejes de investigación, así como la difusión de sus resultados a toda la comunidad donde esta se desarrolló.

¹ Arqueólogo graduado pela Universidad Veracruzana, México.

Lo cual da ejemplo que:

“Cada época tiene su propio concepto de patrimonio cultural (pc), que parte de unas premisas que le son propias, así cada momento y contexto histórico define los bienes que es necesario conservar. Y el cambio de momento y contexto histórico concreto hacen cambiar también el concepto de pc, pues este concepto es una noción construida socialmente; son los profesionales en la cultura en cada momento, los que formulan el ámbito y los límites del término” (Carbonell, 2016:3).

En este contexto el caso de la restauración del equipo rodante de la antigua estación del ferrocarril interoceánico mexicano, en su ramal Oriental-Teziutlán ubicado en el Estado de Puebla, se aborda desde los postulados teóricos de la arqueología soviética de los años 30 la cual se interesó en la interpretación social de sus investigaciones. Si bien es un factor interesante el vínculo social planteado por esta corriente arqueológica que además realizaba estudios de la condición humana mediante el materialismo histórico no estando exenta a ser criticada como marxista.

Es por lo anterior la elección de esta corriente para analizar el objetivo del proyecto de restauración anteriormente señalado tomando en cuenta que *“la arqueología soviética es una de las pioneras en la promulgación de leyes de protección del patrimonio arqueológico”* (Rolland, 2009:82). Por ello se hace una conjunción con la arqueología industrial la cual puede definirse como la ciencia encargada de estudiar los vestigios materiales de origen fabril muestra de la actividad del ser humano en un contexto determinado, tomando en cuenta que desde su aparición en el último tercio del siglo XX ha permitido dotar del estatus de patrimonio a los testigos de la evolución industrial de nuestra especie tomando en cuenta que:

Los bienes patrimoniales son una fuente de conocimiento que contribuye a la comprensión del mundo en que vivimos y, por consiguiente, conservan un sentido documental necesario para instruir a las generaciones futuras sobre su origen y desarrollo. (Vásquez ,2010, pág. 28).

2. MARCO GEOGRÁFICO Y CASO ANALIZADO

La ciudad de Teziutlán, se encuentra ubicada en la región sierra nororiental del Estado de Puebla, y en los límites con el Estado de Veracruz, cuyo ecosistema se encuentra dominado por bosques del tipo mesófilo de montaña, y una orografía accidentada al encontrarse en una zona serrana la cual data de mediados del periodo terciario aproximadamente 32 millones de años. La ocupación humana en dicha comarca presenta una cronología desde el periodo formativo mesoamericano (2500 a.C-200 a.C) teniendo ocupaciones subsecuentes vinculadas a las culturas Teotihuacana (250 a.c-600 d.C.), y Mexica (1200 d.C- 1521 d.C) de la cual era tributaria.

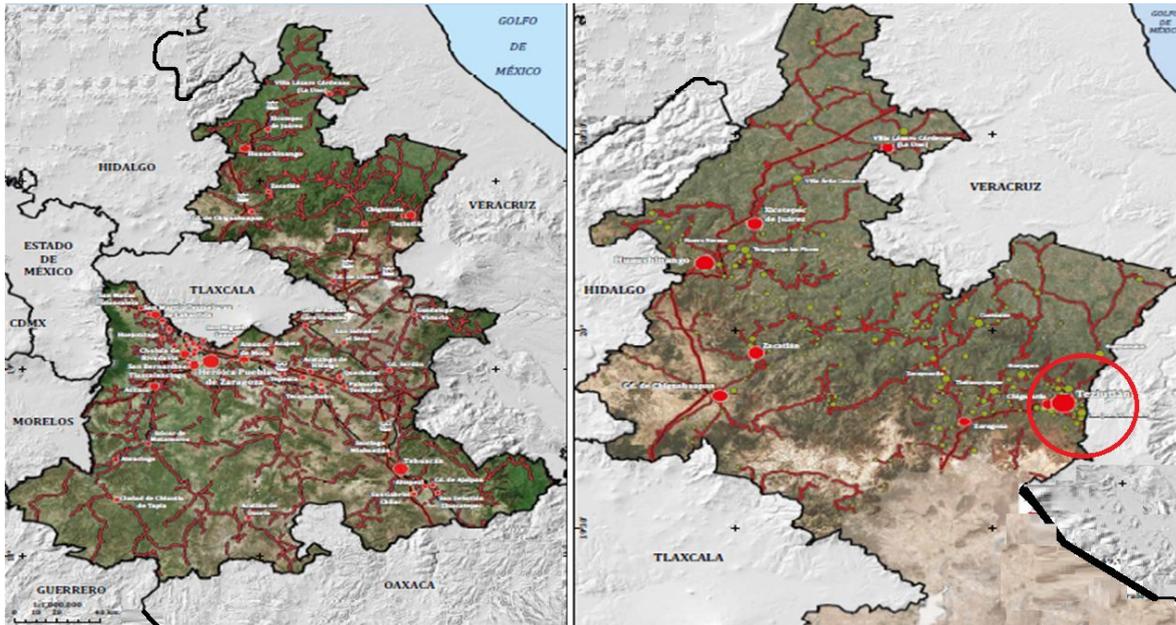


Fig. 1 Localización del Estado de Puebla y la región Sierra nororiental en círculo rojo Teziutlán (Fuente: INEGI Red Nacional de Caminos, 2015, INEGI, Sistema para la consulta de información censal (SCINCE), 2010, Edición, Alfonso Ruiz, Julio Cesar).

Para el periodo virreinal la ciudad inicia aparecer en documentos de la corona española tras su fundación el 15 de marzo 1552, con el devenir de las décadas, esta ciudad destaca por la producción agrícola y ganadera logrando un destacable crecimiento económico. Su posición como cabecera regional, la hicieron objeto de invasiones que aquejaron a México en el siglo XIX con los países de Francia y Estados Unidos de Norteamérica.

Durante el siglo XIX el desarrollo económico de la ciudad se ve impulsado con la edificación de la estación del ferrocarril interoceánico la cual data del año de 1895 esta época es protagonizada por el General Porfirio Díaz, presidente en turno del Estado mexicano y periodo donde se obtiene por primera vez un crecimiento económico y un excedente lo cual permite la creación de diversos proyectos de comunicación para el país. En esta directriz se decide la ampliación de la red ferroviaria con la finalidad de generar un progreso en las diversas regiones mexicanas y aprovechar la variedad de materias primas propias de cada una de ellas.

Diversos escritores como Lorenzo Pérez Castro en su libro titulado *fomento de las vías de comunicación*, publicada en el año 1918 señala una visión tripartita por parte del gobierno de Porfirio Díaz para la construcción de las vías férreas ordenándolos por planes A, B, C. Estando contemplada la sierra nororiental poblana en la lista de proyectos de la prioridad C asignándole al caso de estudio el número 21, siendo con ello uno de los últimos cinco trazos en construirse durante la segunda década del Siglo XX.

En el sentido histórico la construcción de este ramal inicia tras la visita de Tostme y Dienmer ingenieros del general Díaz al entonces presidente de Teziutlán Miguel Hidalgo Hinojar. Esta visita traía una carta donde se informaba los inicios del proyecto del Ramal San Marcos Tecolutla nombre original del ramal el cual se modificó porque nunca fue culminado por motivos del conflicto bélico llamado Revolución Mexicana.

La elección de la sierra nororiental para ser dotada de una vía férrea se debe a dos hechos importantes uno de ellos la producción minera de la Teziutlán Cooper Company y la participación de serranos y serranas en la defensa de la patria el 5 de mayo de 1862 en contra del ejército francés. La construcción duro cinco años y su inauguración se dio un sábado 5 de mayo de 1905 a las 10:35 de la mañana con la asistencia de 6000 personas eufóricas por ver el arribo de la maquina F.C.I 16 la cual sería una de las pioneras en consolidar este medio de transporte en la región serrano costeña.



Fig. 2. Locomotora F.C.I 21 esperada en estación de Teziutlán (Fuente Colección Estados de la República - Fototeca Nacional- mediateca INAH).

Las muestras de agradecimiento de los diversos municipios de la región no se hicieron esperar y se hicieron llegar vía telegramas como los siguientes.

Teziutlán, 5 de mayo de 1900.- Señor General Porfirio Díaz. Presidente de la Republica. - México
Hoy que la patria celebra uno de sus más gloriosos hechos de armas, el pueblo teziuteco felicita a Ud. Por un nuevo triunfo del progresó: la llegada de la primera locomotora a esta población.
En representación de la junta popular, Ramón de la Torre
Palacio nacional 7 de mayo de 1900. Recibido en Teziutlán a las 4 H. 24m. pm
En representación de la junta popular, Ramón de la Torre (Mote, 2018:19).

Desde sus primeros días de funcionamiento se inició a ver el cambio en la dinámica de afluencia económica, los servicios se fueron mejorando para recibir a los a diversos inversionistas y comerciantes interesados en realizar negocios en la región al mismo tiempo la arquitectura sufrió transformaciones arribando las influencias neoclásicas, art deco y rococó dichos estilos se fusionaron al estilo barroco y virreinal. En tanto fue un gran apoyo para la cultura en la ciudad la cual contaba con un teatro de ópera en función hasta la

actualidad, al permitir mayor movilidad de las orquestas y obras europeas e instrumentos tomando en consideración que en esa época:

Después de la capital poblana, Teziutlán era la ciudad con mayor número de pianos, casi todos europeos, marcas como Rosenkranz, Steinway, Ronich y Bechtain engalanaban las casas teziutecas, donde periódicamente se organizaban tertulias. Pero igualmente en la entonces villa de Tétela de Ocampo o Tétela del oro, se podían encontrar pianos en las principales casas del pueblo, (Rocafuerte, 2010:2).

Con lo anteriormente expuesto lleva a generar la pregunta del porque debe ser considerado como un bien de interés patrimonial y de carácter histórico y esto parte de considerar que como especie “no solo portamos una historia, sino también ambientes y territorios, lugares y paisajes, en ellos vamos dejando huella de nuestra existencia” (Watsuji, 2006: 24), por tal motivo, los escenarios industriales dan muestra del trabajo de la sociedad y de la naturaleza, dando por resultado un sentido de apropiación por quienes conviven en ellos, para formar parte de su memoria individual y colectiva.

Los casos de memoria creados en esta estación son bastante amplios incluso algunos se encuentran registrados en las pinturas ubicadas en el Instituto Nacional de Bellas artes autoría de Ramón Cano Manilla quien retrato algunos pasajes de la vida cotidiana de esta estación y en los caminos de terracería para llegar a ella. En el sentido arquitectónico el edificio “en su fachada presenta arcos adintelados y de medio punto en los pórticos los cuales se encuentran forrados en cantera rosa, así como un diseño rectangular de la nave” (Alfonso 2016:80), en tanto en el patio de maniobras se observa un tanque de agua manufacturado en material basáltico de la región y con acero, este conjunto es protegidos por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) con la clave:2117400010002.



Fig. 3 Vida cotidiana del Ferrocarril (Cano Manilla, Ramón (1989),” *En Teziutlán Pue. compramos boletos para San Marcos y seguimos hasta la estación Rinconada*” en *Prisiones de Valle Nacional, Bello capítulo de mi vida*, Ciudad Victoria, Gobierno del estado de Tamaulipas, Pp.66.

Aunado a lo anterior se considera como patrimonio histórico a la estación del Interoceánico por ser el escenario de las cruentas batallas entre los ejércitos maderistas y porfiristas en la revolución mexicana, siendo el cuartel de ambas fuerzas militares por ser el

medio de comunicación entre el puerto de Nautla Veracruz y el valle de Puebla. En tanto para la segunda guerra mundial fue campo de entrenamiento para los soldados del servicio militar nacional y la legión de guerrilleros mexicanos además del transporte de los aeroplanos EPT-1 fabricados en la ciudad.

Tras el final de las operaciones del ferrocarril en el año 1993 cuando se inicia a discontinuar y dismantelar el sistema ferroviario de la nación, la sociedad teziuteca se organizó para impedir que las maquinas General Motors modelo GA-8 y los coches de pasajeros salieran de la ciudad. Después de una manifestación de varios días el gobierno del Estado de Puebla y Ferrocarriles Nacionales de México dejaron la maquinaria en el patio de maniobras donde con el paso del tiempo sufrieron afectaciones y deterioros.

Después 17 años de un descuido por parte de las autoridades y un uso muy poco controlado por la sociedad, la maquinaria fue sujeta a robos de los materiales metálicos para ser vendidos por kilo a recicladoras de metales incendios, dismantelamiento de los coches de pasajeros para utilizar la madera como combustible. Por lo anterior se hacía eminente la necesidad de realizar un proyecto integral para la restauración del equipo rodante para evitar mayor deterioro por lo cual en el año 2007 se restauraron las locomotoras y el coche de correo expres, quedando a los pocos meses nuevamente sin un monitoreo ni mantenimiento, siete años después de este primer intento se dio una segunda etapa para el rescate de este legado de la historia de la ciudad y región encabezado por la administración municipal 2014-2018.

Los métodos fueron en primera instancia polémicos incluso llegando a la confrontación entre sociedad y gobierno, pero después de la integración de las instituciones especializadas en el manejo y rescate del patrimonio ferroviario e organismos como el Instituto Nacional de Antropología e Historia por el carácter histórico del edificio la situación cambio. En este contexto surgieron protestas por grupos ciudadanos y algunos ex trabajadores ferrocarrileros, quienes pedían que las maquinas no salieran del patio de maniobras de la estación por temor a que fueran dañados en el nuevo sitio donde se reubicaron, bajo el argumento de la importancia histórica de este medio de transporte en la historia de la ciudad, apelando a que la estación es un bien inmueble.



Fig.4 Manifestación para pedir la permanencia del ferrocarril, Fotografía, Rojas, Alberto, 2017 recuperada el 5 de septiembre de 2020 disponible en <http://www.diarioenfoque.com/news/notes.aspx?id=969>.

La movilización ganó adeptos entre la ciudadanía que de alguna manera ha convivido con el tren, ya sea como lugar de ocio o recreación, llevándolos a participar de diferentes formas algunos, mostrando su apoyo mediante firmas recaudadas por el grupo denominado amigos del ferrocarril. Inclusive algunos empresarios se sumaron, financiando pequeñas investigaciones para imprimir folletos con la historia de la línea férrea los cuales se distribuyeron entre la población civil para que estuviera informada sobre el legado del que eran herederos.

Si bien la sociedad teziuteca no era homogénea en su opinión con respecto al destino del ferrocarril si coincidían en que se debían recuperar y procurar su cuidado para el disfrute de las generaciones futuras y el turismo, aunado de asegurar su acceso de manera gratuita. El intercambio de argumentos entre la sociedad civil y el sector gubernamental durante cinco meses permitiendo observar que “el derecho al patrimonio cultural significa la prerrogativa que tienen las personas y las comunidades (por ello es un derecho humano y social) de que sus bienes culturales sean protegidos, respetando su identidad y valor testimonial” (Becerril ,2016, pág.19).



Fig. 5. Interior de uno de los vagones de pasajeros antes y después de la restauración Alfonso 2017.

3. APLICACIÓN DE LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL

La aplicación de las técnicas desarrolladas por la arqueología a lo largo del tiempo ha permitido a esta ciencia incorporarse a estudios multidisciplinarios y ampliar los alcances de las investigaciones de los restos materiales de la humanidad y en el caso de la restauración de las máquinas del ferrocarril interoceánico de Teziutlán fueron utilizadas de la siguiente manera. En primera instancia como cualquier pesquisa arqueológica se recurrió a la investigación documental la cual se inició a presentar desde las confrontaciones entre la sociedad civil y las autoridades para elegir la forma de realizar la restauración de los bienes patrimoniales.

Posteriormente se utilizó la prospección antes del movimiento de los vagones para identificar partes físicas desprendidas del equipo rodante y evitar en la medida posible la incorporación de elementos ajenos o interpretaciones de las partes faltantes. Y subsiguientemente se recurrió a una serie de micro excavaciones siguiendo el principio de la estratigrafía para identificar las capas de pintura y los tonos de color de las mismas además del tipo de madera, para cumplir con todos los requerimientos establecidos por INAH.

4. IMPACTO SOCIAL DE LA RESTAURACIÓN

Después de cinco meses se concluyó la restauración y la inauguración se celebró en el marco de la feria patronal de la ciudad, aprovechado las vacaciones de verano y la expectativa de la sociedad civil para ver el resultado del polémico proyecto para ello concurren autoridades municipales y público en general. La aceptación fue casi inmediata y la gente volvió a reapropiarse de las maquinas al estar más visibles por su nueva ubicación en una calle con afluencia, además de tener un sentido estético más bello para ser retratado a comparación de lo que acontecía en el patio de maniobras donde se encontraba abandonado y sin vigilancia siendo utilizado por indigentes para el consumo de diversas sustancias, por ello tras el movimiento se hizo posible su visita a cualquier hora del día de una forma segura, además de contar con un canon de belleza aceptado por el sector turístico y social.



Fig. 6 Estado de conservación de los vagones del ferrocarril en el patio de maniobras de su estación, Alfonso 2017.

Lo anterior demuestra que uno de los factores de apreciación de los bienes patrimoniales está vinculado con el estatus de belleza y la conservación del mismo, aunado de la seguridad para su visita, siendo lo anterior uno de los factores principales en la nueva reapropiación para el caso del Ferrocarril Interoceánico de Teziutlán fue. Algo semejante a acontecido en otras latitudes del país e inclusive con la estación de este tren la cual al ser reacondicionada volvió a ser visitada de forma consecutiva por la ciudadanía, al ser agradable a la vista, por el realce de sus detalles arquitectónicos.

La relación de este patrimonio industrial con sus legítimos herederos se vio reforzada con la rehabilitación hecha en el año 2017, muestra tangible de ello es la afluencia para convivir con este legado, la cual registraba cerca de 5,000 visitas al mes además de ser aprovechados para realizar lecturas, fotografías, videos educativos aunado de cuidarlo y mantenerlos en buen estado. Lo cual demuestra la importancia de la vinculación con la comunidad para una valoración de las restauraciones y así preservar para futuras generaciones esta herencia patrimonial que es un derecho de todas y todos.



Figura 6. Locomotora y coches de pasajeros restaurados y reubicados para el disfrute ciudadano Fotografía Estudillo 2017.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Las acciones ciudadanas en el ejercicio de su derecho al patrimonio cultural en pro de la salvaguarda de los bienes que dan identidad a su comunidad por los aportes de estos a lo largo del tiempo como el caso de las máquinas de estación del antiguo ferrocarril interoceánico, son dignas de reconocer. Por mostrar la capacidad de organización civil y exponer como las políticas culturales vigentes para la protección de los bienes patrimoniales industriales son nulas y los institutos encargados por velar por la herencia cultural en el caso de México han sido rebasados por los desarrollos urbanos actuales.

Aunado de demostrar que es posible coadyuvar ciudadanía y autoridades para salvaguardar los espacios de memoria histórica colectiva recurriendo a la inclusión, de esta manera se logran generar vínculos de valoración y con ello una gran cantidad de vigías del patrimonio. En tanto se muestra la necesidad de romper los paradigmas de investigación para el paso de la arqueología y apostar a los acervos industriales y la transformación generados por estos en las comunidades, tanto en el sentido paisajístico como en la construcción de una nueva identidad a raíz del desarrollo de la industria ferroviaria, además de poner en tela de juicio los marcos legales vigentes demostrando la necesidad de ser reformados para incluir a nuevos patrimonios.

De esta manera el patrimonio se vuelve de uso social y no solo del académico familiarizado con la función e importancia de los acervos materiales de la evolución humana, al mismo tiempo de que se debe procurar la generación de materiales en la lengua materna de las comunidades, pues estas también tienen derecho a disfrutar de su herencia cultural. En tanto deben ser difundidos y monitoreados de manera constante.

BIBLIOGRAFIA

ALFONSO RUIZ, Julio Cesar. 2016. "El Patrimonio cultura: el caso de los bienes arqueológicos e históricos de la Sierra Nororiental del Estado de Puebla" *Fac. de Antropología, U.V., Xalapa, Ver. México*. Pp. 1-90

BECERRILM, Miro José Ernesto. 2012. "Patrimonio cultural, derechos humanos y desarrollo: coincidencias, ambigüedades y desencuentros". *Intervención Revista Internacional de Conservación, Restauración y Museología*. Año 3. Núm. 6. Pág. 6-7. Instituto Nacional de Antropología, México D.F.

DE LA LLAVE GIL, Luis Francisco. 2008. *La arquitectura de las estaciones del primer ferrocarril en México*. Tesis doctorales. Univ. Politécnica de Madrid. Dep. Ideación Gráfica Arquitectónica, Madrid España. Pp.1-22.

ESPINOSA, Miguel. 1953. "Apología ferrocarrilera en términos de la planeación vial cordinada" ponencia ante el *VIII Congreso Panamericano de Ferrocarriles* (ed. En mimeógrafo).

MOTTE, Ruiz Jose. 2018. "El ferrocarril en Teziutlán" H. *Ayuntamiento de Teziutlán 2014-2018*, Teziutlán, Puebla México. Pp. 1-80

ROCAFUERTE, Valera Francisco. 2010. "Teziutlán a través de su música" en *Música inédita de la época de la revolución mexicana*. INBA México. Pp. 1-18

ROLLAND, Calvo Jorge. 2009. "Hitos principales del estudio arqueológico de las estepas en la edad del bronce" en *Las estepas centroeuroasiáticas durante la edad del bronce: esbozo de problemas teóricos y metodológicos*. Tesis de doctorado, Universidad complutense de Madrid, Facultad de geografía e historia, Madrid, España. Pp.81-90.

VÁSQUEZ ZÁRATE, Sergio; MEDINA, Henri Noel Bernard; LADRÓN DE GUEVARA, Sara. 2010. *La morada de nuestros ancestros, Alternativas para la conservación integral del paisaje humanizado de Veracruz*. Consejo Veracruzano de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico México: Pp. 7-60