



Figura 1. Reconstrucción de la antigua estación de ferrocarril, Cuernavaca, Morelos.  
Fotografía: Lucrecia Rubio

## La antigua estación de ferrocarril de Cuernavaca, Morelos, un patrimonio en proceso de recuperación

### Patrimonio Industrial

Lucrecia Rubio Medina  
Departamento de Síntesis Creativa

Saber de ejemplos en los que se ha realizado un proceso de gestión para la recuperación del patrimonio siempre es una noticia para celebrar. Este es el caso del proceso de restauración y reutilización de la antigua estación del ferrocarril en Cuernavaca, Morelos, que forma parte del acervo del patrimonio industrial del país.

El tema del patrimonio industrial está presente en la actualidad desde la perspectiva del estudio, restauración, reutilización y puesta en valor que han asumido un grupo de especialistas, interesados en hacer evidente la importancia de éste ante la sociedad. Investigadores de la academia, del gobierno, y de la sociedad civil se han dado a la tarea de llevar a cabo actividades especializadas, así como proyectos de rescate específico como el que nos ocupa.

La visión que en la actualidad apunta hacia lo que significa este patrimonio se enmarca en la conceptualización de que el patrimonio industrial no se determina por el conocimiento del objeto u objetos que han permanecido como testigos de un momento determinado, sino que deben de ser considerados en un contexto integral para conocer los factores que hicieron posible la evolución de la sociedad industrial: estructura social, tradiciones, condiciones de vida, medio

ambiente y conocimientos que permitieron las respuestas que evolucionaron la forma de entender el mundo. Cuando hablamos de patrimonio industrial debemos considerar la relación que existe entre el testimonio que ha permanecido y el entorno y la sociedad que dio origen a ese sistema, a esa actividad, a esa organización, que provocó una respuesta determinada como expresión de esa cultura.

En esta misma dirección, apunta un método interdisciplinario que se conoce como arqueología industrial, concepto al que Licona se refiere así:

Lo que se denomina patrimonio industrial habría que estudiarlo como evidencia del espacio social industrial, es decir como cultura y no como vestigios u objetos (dignos de ser preservados), porque el objeto de estudio de la llamada arqueología industrial no son las máquinas, las estructuras arquitectónicas, los chacuacos o los tornillos de las locomotoras, sino la dimensión cultural del espacio y práctica social industrial.<sup>1</sup>

### La antigua estación de ferrocarril

La importancia de la antigua estación del ferrocarril de la ciudad de Cuernavaca está relacionada con la evidencia de una actividad económica que tuvo origen desde la época de la Colonia, con la introducción de la siembra de la caña de azúcar en el territorio. Este hecho provocó un cambio en la estructura social y en el paisaje de la región que se caracterizaba por la siembra del maíz y frijol, sustento del indígena, al surgir en el territorio los trapiches pioneros de las grandes haciendas que caracterizaron la etapa del Porfiriato.

Un elemento importante para el desarrollo de la industria de la caña fue el clima, que

<sup>1</sup> Ernesto Licona Valencia, "Patrimonio cultural de la industria (Hacia una definición)", en Rubio Lucrecia y Gabino Ponce (eds.), *Gestión del patrimonio arquitectónico, cultural y medioambiental. Enfoques y casos prácticos*, Universidad de Alicante, España / UAM-X, México, 2013, pp. 118-119.



favoreció su producción de este producto. Con lo anterior, el estado fue reconocido en nuestro país y en el extranjero por la calidad y cantidad de su producción azucarera.

Esta vocación de producción vino acompañado de la infraestructura que se requería para mover el producto: un sistema de transporte sustentado en el ferrocarril, que fue significativo en la estructura productiva de la región.

Con relación a éste, en nuestro país existen registros sobre proyectos relacionados con su implementación desde 1837, poco después en 1830 se pusiera en servicio el primer tren de pasajeros entre Manchester y Liverpool.

Es durante el gobierno del general Porfirio Díaz (1876-1911) cuando se registra un auge en la construcción de la red ferroviaria. En esta época, el país se encontraba inmerso en una corriente de modernización acorde con los tiempos que vivía el mundo como consecuencia de la Revolución industrial, se caracterizó por importantes avances tecnológicos. En ese tiempo, se transitaba un periodo de grandes contrastes y desigualdades sociales; de hecho, la élite propugnó cambios que favorecieron sus intereses, muchas veces en sociedad con grupos de extranjeros que invirtieron en la construcción de líneas férreas a lo largo del territorio nacional.

En este panorama se consolida el plan del gobierno para establecer una red de transporte de carga y pasajeros que pudiera conectar al territorio nacional; se consideraron dos rutas principalmente: una hacia el norte para vincularse con los Estados Unidos de Norte América; y otra trazada de costa a costa con el objetivo de establecer el enlace entre los principales puertos marítimos.

Figura 2. Incendio del 10 de septiembre de 2012 de la Antigua Estación de Ferrocarril Cuernavaca, Morelos.

Tomada de: *Patrimonio Ferrocarrilero: La estación de ferrocarril de Cuernavaca, Patrimonio en riesgo*, Sofía Riojas Paz. Estudios sobre conservación, restauración y museología, vol. II, ENCRYM. INAH.

Figura 3. Antigua estación del ferrocarril, Cuernavaca, Morelos. Fuente: goo.gl/baeL2U

En este plan estuvo presente el proyecto del ferrocarril interoceánico que uniría al puerto de Veracruz con el de Acapulco. Para el 1 de diciembre de 1897, llega el tren a Cuernavaca después de cubrir el tramo Tacubaya, Contreras y Tres Marías. El proyecto tuvo varios cambios, y varios años después (en 1987) fue cancelado el último trecho Cuernavaca-Balsas.

En el estado de Morelos también se construyó una red ferroviaria importante, que inició en 1878 con una línea de la Ciudad de México a Cuautla; ésta, dos años después, llegó a Yauatepec y a Jojutla en 1881 y luego a Puente de Ixtla, en 1894.

Los registros del arribo del ferrocarril a la ciudad de Cuernavaca muestran la importancia que para la sociedad tuvo la llegada de este servicio, que en ese momento estaba alejado de la zona urbana. Se realizaron obras y actividades en la ciudad: en primer lugar para garantizar la comunicación interna con la estación; en segundo, en congruencia con este acontecimiento, para satisfacer los requerimientos de la ciudad ante una nueva dinámica social y económica, que la comunicación con la Ciudad de México y la eventual conclusión de la vía de comunicación hasta el puerto de Acapulco, le conferiría como una situación privilegiada.

Como el servicio cumplía con su objetivo, tanto para transporte de pasajeros como para carga, la ciudad se vio beneficiada por ambas situaciones. En el caso del transporte de pasajeros, el turismo encontró en la ciudad una condición que desde su origen la caracterizó: un territorio de clima privilegiado, apetecido por visitantes desde la época prehispánica hasta nuestros tiempos. En el del servicio de carga, éste satisfizo los requerimientos que demandaron las actividades productivas del estado.

El edificio de la estación cumplía con los requerimientos del momento, así como otros si el proyecto ferroviario de conexión entre los puertos marítimos se hubiera concreta-

do. El inmueble se conforma con dos volúmenes que tienen diferentes alturas: en la planta baja se localizaba el vestíbulo, zona administrativa, bodegas, restaurant, tienda, cocina y servicios sanitarios para el público y trabajadores; en la alta, las habitaciones de un hotel.

Cuando se suspendió el servicio y los patios ya no se utilizaron, el edificio empezó un proceso de deterioro, propiciado por el abandono y el vandalismo. Al dejar de funcionar, los patios fueron invadidos por familias que vivían en condiciones insalubres y precarias; el entorno se transformó, pues la prostitución y la delincuencia encontraron su espacio. Un momento de gran impacto hacia la integridad del inmueble fue un incendio provocado por el vandalismo de personas que se querían apropiarse del espacio.

Actualmente la mancha urbana, en su proceso de expansión, ha rodeado el inmueble; el entorno es de contraste, ya que el edificio se encuentra inmerso en la zona precaria que se fue conformando con el asentamiento irregular, pero a su vez colinda con una zona importante de comercio y vivienda: a escasos metros se localiza el desarrollo comercial conocido como Plaza Bugambillas, lugar de encuentro de la sociedad morelense; y también inició la colonia Reforma, área residencial que alberga importantes edificaciones como la Casa de Gobierno del Estado.

## Rescate de un patrimonio

La gestión del patrimonio tiene diversos caminos y, por ende, resultados; no es éste el espacio para desarrollar dicho concepto, pero sí es importante señalar que en este caso, ha existido un largo historial de intentos para recuperar el espacio por parte de grupos sociales, académicos y diferentes administraciones municipales, inclusive estatales, que no pudieron llevar a buen término sus propuestas.

En la actualidad, hay condiciones políticas y económicas para llevar a cabo el proceso de

restauración, aunque desconocemos las circunstancias que lo permitieron. Existe, sin embargo, una situación que pone en riesgo la preservación y valoración de este patrimonio, y que se relaciona con el tema de la gestión. Por el momento se trabaja en la obra de restauración, tal y como se puede constatar en el sitio. De acuerdo con los medios de comunicación, los trabajos se están realizando de manera mancomunada entre la Dirección del Centro para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero y la Secretaría de Obras Públicas del Estado.

Al respecto, no se ha hecho del dominio público qué uso va a tener el inmueble, no obstante, se menciona desde un centro cultural y una escuela de música hasta la posibilidad de albergar un hotel. Por mi parte, he tratado de comunicarme con la directora del Centro para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, pero hasta el momento no he recibido ninguna respuesta; independientemente, he consultado a personas relacionadas con el tema, el resultado ha sido incierto.

La información proporcionada a la comunidad se resume a un cartel en el que sólo se menciona la inversión y el dato de que 100 mil habitantes serán beneficiados, dato muy cuestionable dado que no se sabe la utilidad que tendrá el espacio.

Como dije en un principio es alentador saber que se está recuperando nuestro patrimonio, sin embargo, en este caso no se consideró un aspecto primordial: la participación ciudadana. Esta situación se identifica porque no ha permeado en la comunidad la importancia que tiene vivir el espacio que formó parte de la historia de la ciudad.

Cualquier proyecto relacionado con el patrimonio que no considere la participación de la sociedad, será ajeno a ella. El proceso de reconocimiento y valoración del patrimonio es primordial, pues una sociedad que no participa, difícilmente reconocerá su valor y, por consiguiente, el interés por su preser-

vación. Hago votos porque la sociedad, al hacer uso del espacio, pueda tener la motivación suficiente para valorar la herencia de sus antepasados. □

## Referencias bibliográficas

- González-Varas, I., *Conservación de bienes culturales. Teoría, historia, principios y normas*, 4ª ed., Manuales Arte y Cátedra, Madrid, España, 2005.
- LiconValencia Ernesto, "Patrimonio cultural de la industria (Hacia una definición)", en Rubio Lucrecia y Gabino Ponce (eds.), *Gestión del patrimonio arquitectónico, cultural y medioambiental. Enfoques y casos prácticos*, Universidad de Alicante, España / UAM-X, México, 2013.
- Rubio, L. y G. Ponce (edit.), *Gestión del patrimonio arquitectónico, cultural y medio ambiental. Enfoques y casos práctico*, Universidad Autónoma Metropolitana, México, Universidad de Alicante, España, 2013.
- Troitiño, M., *Gestión del turismo cultural*, Colección Humanidades, Universidad de Castilla la Mancha, Castilla, 2016.
- [http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/BienesCulturales/N7/11-Nuevo\\_concepto.pdf](http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/BienesCulturales/N7/11-Nuevo_concepto.pdf) (Consultada: 2 /julio/2016).
- <http://fr.slideshare.net/DianaCSM/metodologia-para-la-recuperacin-y-puesta-en-valor-del-patrimonio-industrial-arquitectnico>
- [www.ecro.edu.mx/pdf/pdf\\_memorias/sofia\\_riojas.pdf](http://www.ecro.edu.mx/pdf/pdf_memorias/sofia_riojas.pdf) (Consultada: 2/mayo/2017).
- [www.oem.com.mx/elsoldecuernavaca/notas/n3098379.htm](http://www.oem.com.mx/elsoldecuernavaca/notas/n3098379.htm) (Consultada: 2/mayo/2017).
- [sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table\\_id=89](http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=89) (Consultada: 2/mayo/2017).
- [www.diariodemorelos.com/Blogs/TeodoroLavínLeón](http://www.diariodemorelos.com/Blogs/TeodoroLavínLeón) (Consultada: 2/mayo/2017).
- <http://www.estaciontorreon.galeon.com/productos627821.html> (Consultada: 2/mayo/2017).
- <http://www.ub.edu/rhi/es/patrimonio-industrial/81-patrimonio-industrial.html> (Consultada: 2/mayo/2017).