



MÁS DE 6,000 MONUMENTOS ARQUEOLÓGICOS SE CONSERVAN *IN SITU* EN EL RECORRIDO DEL TREN MAYA

- En 25 casos, el INAH justificó y promovió la desviación del trazo original para preservar diversos conjuntos arquitectónicos y edificios aislados
- Algunos de ellos, que fueron objeto de restauración preventiva, pueden admirarse en las cercanías de las estaciones Bacalar, Kohunlich e Xpujil

A fin de contribuir al debate actual sobre las intervenciones arqueológicas en el sureste mexicano, así como a la discusión amplia sobre el futuro de la gestión patrimonial contemporánea, el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) organizó la mesa académica “La reubicación de patrimonio arqueológico en México. Los casos de Quintana Roo y Campeche”, de cuyas reflexiones se fortalecerán los marcos normativos que orientan en la materia.

Al abrir el foro, efectuado en el Museo Nacional de Antropología, el director general del INAH, Omar Vázquez Herrera, expuso que, desde su creación, hace 86 años, la institución ha acompañado a los grandes proyectos de infraestructura impulsados por el Gobierno de México; no obstante, en el siglo XXI, no existe un referente que haya tenido una prospección de 1,500 kilómetros, como fue la construcción del Tren Maya, en la pasada administración federal.

“El estudio de estos casos nutrirá la disciplina y la discusión pública. Recordemos que la práctica arqueológica en nuestro país ha estado, desde sus orígenes, permeada de diferencias de carácter científico y metódico entre sus miembros y, en algunos casos, por el desencuentro ideológico, político y también gremial.

“La recolocación de vestigios para su protección se presenta como una oportunidad para refinar los protocolos de salvamento arqueológico, que habrán de darse con la participación de todos sus miembros, desde una mirada reflexiva y juiciosa, en el marco de los estándares institucionales e internacionales”, expresó el antropólogo.



Al dar un panorama de la cuestión, el secretario técnico del INAH, José Luis Perea González, enfatizó que el significado del patrimonio arqueológico depende de su contexto, de ahí que la teoría de la conservación defiende el principio de conservación *in situ*.

Sin embargo, dijo, la realidad contemporánea demuestra que este principio presenta desafíos: la expansión de ciudades, la construcción de infraestructura y de telecomunicaciones, los cambios en el uso del suelo y la explotación de recursos naturales, que generan situaciones donde la permanencia de los vestigios en su lugar de origen resulta difícil y, en ocasiones, imposible.

El salvamento arqueológico Tren Maya se basó en una metodología integral, apoyada en el uso de tecnologías, para desarrollar de manera precisa la identificación, diagnóstico, registro, excavación, análisis de datos y materiales. Entre los resultados: 66,662 monumentos arqueológicos y 883 entierros registrados, 1,987 piezas restauradas, 170,553 hectáreas LiDAR procesadas y 23 reportes de trabajo arqueológico.

Se estudiaron alternativas que permitieran la prevalencia de los mismos, mediante recubrimientos, puentes, muros de protección, enmallados y consolidación preventiva. Con ello, más de 6,000 monumentos permanecen en el derecho de vía del tren.

Sin embargo, las características de seguridad de la obra no permitieron la conservación *in situ* de 56 edificios de mampostería. “Lo que requirió una compleja evaluación por parte del Consejo de Arqueología, apegada a la normatividad y bajo un principio básico: la conservación del patrimonio arqueológico.

“Por tanto, espacios como los parques de memoria Balam Tun y K’awiil no se diseñaron como espacios turísticos o de comercialización del patrimonio. Por el contrario, se utilizó la coyuntura disyuntiva de que su conservación podría crear espacios educativos y de resguardo de estos bienes, los cuales mantienen su valor patrimonial y refuerzan su significado cultural”.

Actuación en apego a la conservación



El coordinador del salvamento arqueológico, Manuel Pérez Rivas, anotó que, resultado de un análisis cuidadoso, el proyecto justificó ante el Fondo Nacional de Fomento al Turismo y la Secretaría de la Defensa Nacional (Defensa) la desviación del trayecto de la obra ferroviaria en 25 casos, a fin de preservar diversos conjuntos arquitectónicos y monumentos aislados hallados en el trazo original.

En el tramo 1 (Palenque, en Chiapas, a Escárcega, en Campeche) surgieron cuatro variantes con respecto al trazo planteado en 2020; en tanto, en el tramo 2 (que va de esta última a Calkiní) hubo ocho; en Quintana Roo, en los tramos 5 y 7 se registraron cinco (Cancún–Tulum) y ocho (Chetumal–Escárcega), respectivamente.

Los coordinadores de cada tramo, arqueólogos, restauradores y arquitectos, todos ellos especialistas en conservación de bienes inmuebles, evaluaron, analizaron y propusieron las estrategias más adecuadas para preservar las construcciones.

Los argumentos no fueron solo la defensa del patrimonio edificado, se plantearon modificaciones a favor de la protección ambiental, como fue el caso de la Cueva de los Murciélagos, en la Reserva de la Biosfera de Balam Kú, en Campeche, que quedaría próxima a la línea del tren; así como en respeto a la cohesión social, como la salvaguardia de un cementerio localizado junto a la vía reutilizada en el tramo 2.

Al igual que en otras obras de infraestructura que supervisa el INAH, se dictaminó y brindó una categoría de protección a los monumentos. Con tecnología de teledetección y la verificación en campo se determinaron aquellos recomendados para preservación *in situ* (tipo 3), y los que no deben ser alterados por su relevancia científica y patrimonial, dadas sus características y elementos arqueológicos (tipo 4).

Como parte de una estrategia integral, algunas edificaciones mayas fueron objeto de conservación preventiva y quedaron expuestas en lugares cercanos a la vía. A modo de ventana arqueológica, es posible admirar una de ellas en las cercanías de la estación Bacalar y otros cinco edificios en el camino a la estación Kohunlich.

Un par de edificios más, uno con decoración estilo Río Bec, se encuentra próximo a la estación Xpujil. Asimismo, para una decena de estructuras que integran un conjunto arquitectónico cerca de Becán, en el frente 4 del tramo 7, se construyó un viaducto para su conservación, enlistó el investigador.



Retos para la preservación

A diferencia de dichos ejemplos, aproximadamente 56 monumentos, ubicados en el centro del derecho de vía, fueron excavados, desmontados, trasladados y restituidos en lugares destinados a preservar su valor cultural, en virtud de que el equipo ingenieril de la Defensa manifestó que, técnicamente y por seguridad de la vía, era imposible conservarlos *in situ*.

La decisión de mover o no un edificio no es sencilla, finalizó Pérez Rivas al subrayar que se hicieron análisis técnicos y levantamientos topográficos detallados, requiriéndose opiniones colegiadas. Se entregó la información al Consejo de Arqueología del INAH, y algunos de sus integrantes realizaron visitas de inspección.

---oo0oo---