



EL INAH INICIA LABORES DE SALVAMENTO ARQUEOLÓGICO EN LAS RUTAS DE TRENES DE PASAJEROS DEL CENTRO Y NORTE DE MÉXICO

- Se completaron los recorridos de superficie sobre el derecho de vía de las cuatro rutas, en breve comenzarán las excavaciones
- La obra dará oportunidad de estudiar más aspectos de la antigua ciudad de Tula y sitios de manifestaciones gráfico-rupestres en Hidalgo y Nuevo León

La Secretaría de Cultura del Gobierno de México, a través del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), inició cuatro proyectos de investigación de salvamento arqueológico que acompañan el desarrollo de la infraestructura en el derecho de vía y áreas complementarias de las nuevas rutas de trenes de pasajeros —AIFA-Pachuca, Ciudad de México-Querétaro, Querétaro-Irapuato y Saltillo-Monterrey-Nuevo Laredo—, obras a cargo de Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario (ARTF), de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

El director de Salvamento Arqueológico del INAH, Salvador Pulido Méndez, informa que cada proyecto corresponde a una de las rutas indicada por la ARTF, en las que se realizan labores en campo: "A fin de abatir costos, recurrimos a procesos de investigación tradicionales que han dado buenos resultados y, en tiempo récord, hemos completado el cien por ciento de los recorridos de superficie sobre el derecho de vía de las cuatro rutas".

Alrededor de 20 arqueólogas y arqueólogos caminaron más de 800 kilómetros de las vías en servicio para transporte de carga o adentrándose en llanuras y subiendo lomas donde aún no hay rastro de un tren, hacia el norte del país. Con apoyo de mapas y GPS, brújulas, reglas y una vista con entrenamiento en la búsqueda de huellas culturales, se detectaron vestigios arqueológicos en la superficie.

Pulido Méndez detalla que, en la ruta más corta, AIFA-Pachuca —57 kilómetros—, que se asignó a la Secretaría de la Defensa Nacional (Defensa), se registraron siete sitios arqueológicos, con diferentes concentraciones cerámica y fragmentos de lítica tallada; no se detectó arquitectura.



En la ruta Ciudad de México-Querétaro —226 kilómetros—, también a cargo de la Defensa, se registraron 141 lugares con elementos culturales; 31 de ellos son de interés arqueológico, dos de importancia: El Venado y Tula.

El primero, cerca del pueblo de Jasso, en Hidalgo, se registró con anterioridad y, hasta la década de 1980, se conservó como un asentamiento con terrazas y un área arquitectónica que parecía corresponder a complejos habitacionales, así como con pinturas rupestres.

No obstante, en el recorrido reciente se encontraron elementos arquitectónicos afectados por el paso del tiempo y alterados por la explotación agrícola, pero las representaciones rupestres se conservan, por lo que se harán observaciones a la obra a fin de que el tren no las afecte; también, se prepara un proyecto para explorarlo y determinar su cronología. Tentativamente, data de finales del periodo Clásico al Posclásico Tardío (400-1521 d.C.).

Para el caso de Tula, el arqueólogo explica que, a la zona de monumentos la atraviesa la vía del tren de carga a través de un túnel, por lo que está dividida en Tula Grande y Tula Chico; de acuerdo con el proyecto de obra, se ampliará para el tren de pasajeros.

“Tenemos 11 kilómetros por investigar y proyectamos trabajar con varias excavaciones, porque es una nueva oportunidad para conocer más aspectos de la capital de la cultura tolteca”. El resto de sitios registrados son de interés histórico, se trata de puentes, estaciones antiguas, alcantarillas y elementos de haciendas”, relata el arqueólogo.

Dentro de la ruta Querétaro-Irapuato —108 kilómetros— se registraron 28 sitios, siete de los cuales hay que excavar; en los otros 21 se definirá si se excavan o se aplica un procedimiento de supervisión y vigilancia durante la obra. “Hasta el momento, todos los sitios están registrados como concentraciones de material, pero ahí los suelos son profundos y cabe la posibilidad de que, a más de un metro de profundidad, podamos descubrir arquitectura”, adelanta Pulido Méndez.

Advierte que el trazo de los trenes está en una franja del país donde hubo acontecimientos entre el periodo Clásico y el Posclásico; por ejemplo, una sequía parece haber enviado grupos del norte hacia el centro de México, “hay que rastrear su origen, cómo llegaron y cuándo”. Otra de las cuestiones tiene que ver con el sitio Chupícuaro, que data de 600-400 a.C. a 200 d.C., importante en Guanajuato y que tuvo relación con el centro de México.



En la ruta Saltillo-Monterrey-Nuevo Laredo —de alrededor de 390 kilómetros— se tiene el recorrido completo sobre el derecho de vía. Al momento, se registraron 27 sitios, la mayoría concentraciones de materiales arqueológicos dispersos en un área dentro del derecho de vía. “Hay dos casos en los que estudiamos cómo resolver el paso del tren, porque se encontraron manifestaciones gráfico-rupestres: Cueva Ahumada y Los Fierros, en Nuevo León”, dice el especialista.

La prospección arqueológica continúa sobre las áreas complementarias para la infraestructura del tren. Son zonas diversas: pasos a desnivel, pasos de ganado, lugares de campamento donde se acumulan materiales para la obra, paraderos, patios de maniobras, etcétera, que se determinan durante el desarrollo de la obra.

“Estamos en esa dinámica, y en las siguientes semanas esperamos comenzar las excavaciones arqueológicas de los puntos con potencial arqueológico. Como quedó plasmado en las nuevas regulaciones sobre la investigación arqueológica en México, el salvamento arqueológico es una investigación, de estas cuatro investigaciones esperamos nuevos datos, novedosas propuestas académicas e interpretaciones históricas de las regiones que se abordarán.

“No se trata solo de caminar y ver si hay vestigios arqueológicos que hay que hacer a un lado para que el tren pase, sino de hacer con ellos una investigación y propuestas de carácter científico”, finaliza el arqueólogo.

---oo0oo---