

PROPOSICION DE UN SISTEMA DE EXCAVACION ARQUEOLOGICA DENTRO DE  
UNA GRAN CIUDAD: MEXICO

Jordi Gussinyer  
Universidad de Barcelona

Introducción.

A los diez años de iniciarse las obras del tren subterráneo para la ciudad de México (1967-1971), se emprenden de nuevo con el fin de ampliar los trabajos realizados en aquellas fechas. Esta segunda etapa, se inicia con nuevas rutas y prolongación de las ya existentes. Tal iniciativa gubernamental redundará en un extraordinario beneficio para los habitantes de esta enorme población que ahora se llama Ciudad de México.

Con la ejecución de los nuevos trabajos podrán obtenerse más y recientes datos para la historia y el desarrollo urbano de aquella ciudad; eje durante varios siglos del quehacer cultural mesoamericano, ciudad principal del extenso virreinato de la Nueva España durante el período colonial y actual capital de los Estados Unidos Mexicanos.

Sirva este sencillo estudio preparado durante los trabajos de salvamento arqueológico en las obras del "Metro"; por aquel entonces, como un franco agradecimiento a todas las personas que colaboraron en la realización de aquel ingente trabajo y al esfuerzo realizado por ellos, a pesar de las limitaciones de todo género, por obtener una investigación seria y digna y lograr, a través del esfuerzo realizado, una valiosa aportación al conocimiento del pasado de la ciudad de México-Tenochtitlán.

Este conciso esbozo de un sistema de arqueología de salvamento en el interior de una gran ciudad corresponde a una ponencia presentada en abril de 1970 durante el desarrollo del XXXV encuentro anual de la "Society for American Archaeology",

reunión que tuvo lugar en la ciudad de México. Al texto que sigue no se le ha querido modificar gran cosa con el fin de conservar, en su integridad, los conceptos, el enfoque, los sistemas y el pensamiento de la arqueología de rescata en México hace aproximadamente unos diez años, pero sí se han agregado muchas fotografías nuevas con la idea de mostrar de esta manera un panorama más completo de aquella descomunal obra de salvamento arqueológico realizado, como se ha indicado, por medio del esfuerzo casi desinteresado de muchas personas.

### El salvamento en arqueología: unas cuantas generalidades.

Con frecuencia, una exploración arqueológica en el interior de una gran urbe, como podría ser el caso de la ciudad de México, tiene que llevarse a cabo bajo formas, sistemas y métodos de estudio muy especiales. Por lo general no se trata de una investigación organizada o pensada al ritmo de condiciones habituales de trabajo; todo lo contrario, se desarrolla, casi siempre, al compás de ciertas necesidades de emergencia lo cual convierte a la exploración, la mayor parte de las ocasiones, en una de tantas formas de salvamento arqueológico de difícil realización por sus mismas características.

El salvamento en arqueología o la arqueología de emergencia como quiera llamársele, al fin y al cabo es la misma idea y participan de problemas muy semejantes, tiene como uno de sus objetivos principales la tarea de salvar de la destrucción organizada y hasta cierto punto legal el material y los datos culturales de una región, de una zona o de un lugar determinado, en donde por causa de nuevas construcciones consecuencia de obras de beneficio público o privado que es preciso realizar, en aquellos espacios, los están condenando a desaparecer. En términos más generales es la investigación arqueológica llevada a cabo bajo cualquier situación de emergencia.

Su imperiosa razón de existir se debe, en una gran parte, al constante incremento y expansión de la población en la mayor

parte de los países de nuestro planeta; explosión demográfica que crea toda una compleja problemática de orden económico y social. Qué hacer socio-político que los gobiernos actuales se ven forzados a resolver, en parte, a través de la construcción de grandes obras de mejoramiento y bienestar social.

El desorbitado crecimiento y adaptación a nuevos servicios de las viejas e históricas ciudades, para el caso de poblaciones compactas, la construcción de aeropuertos, de nuevos fraccionamientos urbanos o nuevos centros de población en áreas alejadas de los actuales, la construcción de presas para electricidad o regadío, etc. amenazan constantemente con destruir toda evidencia del pasado en el lugar en donde se establecen. Con el fin de evitar la desaparición de muchísimos datos y objetos de carácter arqueológico o histórico que aquellas obras provocan, no por su propia voluntad, se han organizado en un gran número de países diversos sistemas y enfoques de salvamento dentro de los organismos culturales de sus gobiernos con la firme idea de proteger aquellos bienes culturales condenados a desaparecer por las razones expuestas. Organismos que se han convertido desde hace aproximadamente más de tres décadas en parte muy importante del panorama cultural de alguno de ellos (Johnson, 1966).

En México el salvamento arqueológico se inicia, debido a la importancia de sus culturas antiguas, a finales del siglo pasado en forma hasta cierto punto esporádica. En la actualidad está organizado desde hace varios años dentro de determinadas dependencias del I.N.A.H. (Instituto Nacional de Antropología e Historia), y abarca, como es de suponer, todo el País.

La mayor parte de los trabajos realizados, hasta ahora, se han desarrollado en constante lucha contra el tiempo y a menudo con medios económicos insuficientes para realizarlos como se desearía o, mejor dicho, como sería necesario llevarlos a cabo.

Los objetivos propuestos han abarcado ya las más diversas regiones del extenso territorio nacional, siempre bajo la dirección técnica, como se ha indicado, del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Uno de los más recientes e importantes trabajos de salvamento arqueológico y, valga decir, que más polémicas han causado en esos últimos años ha sido el que se llevó a cabo durante la construcción del tren subterráneo para la ciudad de México.

Algunas de las dificultades más sobresalientes para su realización adecuada, causa de contradicciones que surgieron al momento de su ejecución, fueron: el tiempo disponible y el personal y los medios económicos necesarios para llevar a cabo una obra de aquella magnitud.

Por el otro lado se planteaba la responsabilidad de un trabajo de mucho valor e importancia desde el punto de vista arqueológico y las consecuencias que aquellas deficiencias podrían tener sobre los resultados finales que se obtuvieran, en especial para correlacionar los datos y los objetos que se encontraran durante la construcción del tren subterráneo, con los ya existentes.

Las obras tanto del "Sistema de Transporte Colectivo" como del salvamento arqueológico se iniciaron en Junio de 1967 y no se dieron por terminadas hasta los primeros meses del año de 1971. Los trabajos abarcaron muchos kilómetros de longitud (aproximadamente 42 Kms.), atravesando en su recorrido áreas tan importantes para el pasado prehispánico de la ciudad y de la cultura mexicana, en general, como podrían ser el centro ceremonial de la antigua ciudad azteca y la traza urbana de la antigua ciudad realizada por los españoles al poco tiempo de la conquista del imperio azteca y caída de su ciudad capital México-Tenochtitlan.

Uno de los hechos más afortunados y una de las experiencias más valiosas que nos proporcionaron a todos los participantes en aquel salvamento fue una magnífica experiencia de

trabajo arqueológico realizado en el interior de una gran urbe y además, y eso es quizás lo más importante, en un sinnúmero de ocasiones los datos obtenidos y los hallazgos realizados fueron de una gran importancia para conocer en los aspectos más diversos el pasado prehispánico, colonial y del siglo XIX, hasta nuestros días de la ciudad de México.

Las obras del "Metro" afectaron una gran parte de la actual capital del País, que por medio de las tres rutas aprobadas y realizadas, a través de las cuales ya transcurre el tren subterráneo, la ciudad quedó prácticamente dividida por los cuatro puntos cardinales (ver plano nº 1). Como se ha indicado, algunas de las rutas proyectadas atraviesa zonas o áreas de la antigua México-Tenochtitlan y sus cercanías tan importantes, arqueológicamente hablando, como podrían ser, por ejemplo: el Templo Mayor de la capital azteca, Tacuba, Tlatelolco o el corazón de la antigua capital novohispana.

El trabajo estuvo organizado de tal manera que se procedió desde un principio a obtener no solamente los datos y los materiales arqueológicos de época precolombina, sino que se quiso con el mismo interés que se procedía con los materiales prehispánicos, lograr todos aquellos restos culturales que pertenecieron a la etapa novohispana en la historia de México. Período que en realidad determina la configuración actual de la capital del país. Epoca durante la cual la ciudad de México continuó siendo una de las poblaciones más importantes de las recién descubiertas Indias Occidentales. Al mismo tiempo, tampoco quisieron desecharse los materiales culturales procedentes del primer siglo de Independencia, hasta llegar, finalmente, a la enorme urbe actual que cuenta con más de diez millones de habitantes.

#### México-Tenochtitlan: la capital del mundo azteca.

Determinados grupos cazadores procedentes de la frontera noroeste de Mesoamérica que normalmente reciben el nombre de

aztecas o mexicas llegan, después de una larga y complicada peregrinación, a fundar en el Valle de México dentro de la primera mitad del siglo XIV una pequeña población en donde establecerse. El espacio elegido no era otro que un supuesto abandonado islote en el interior de la que fuera importante laguna de Texcoco; pequeño poblado que con el tiempo se convertirá en la famosa ciudad de México-Tenochtitlán.

Al fundarse la ciudad precolombina herdeba a través de Teotihuacán y de Tula posteriormente, una tradición urbana que arrancaba de los inicios de nuestra era.

Una organización social adecuada al carácter del pueblo mexica y una tecnología adaptada al lugar de su nuevo asiento, junto con el carácter bélico de aquel pueblo convierten en poco tiempo aquel pequeño núcleo de población de la recién fundada ciudad de México-Tenochtitlan en una de las ciudades más importantes, más fuertes y sobresalientes de todo el mundo prehispánico del llamado Nuevo Continente.

La transformación del pueblo y la capital mexica fue tan rápida y la ciudad era de tal magnitud a principios del siglo XVI que llegó a asombrar, al verla, a la mayor parte de los españoles recién llegados a tierra firme en aquellas Indias Occidentales. El asombro se basaba, en una gran parte, en la amplitud y extensión de la población, en la monumentalidad de sus construcciones y en la magnífica organización de sus mercados y de su distribución urbana.

Con la caída de México-Tenochtitlan el 13 de Agosto de 1521 nace sobre las ruinas de la población anterior una nueva ciudad pensada con unos criterios urbanos un tanto diferentes a los que determinaron su origen.

Capital de nuevo de un extenso país, el Virreinato de la Nueva España llega a un florecimiento comparable al de su antecesora la ciudad precolombina.

Los conquistadores a su llegada tratan de destruir la capital, la personalidad y la idiosincracia del pueblo mexicana, para lograrlo inician su obra con la destrucción del centro ceremonial de la antigua ciudad.

Encima de sus ruinas nace un nuevo concepto urbano y con él una nueva ciudad pensada en su trazo urbano dentro del más puro renacimiento europeo, aprovechando, a pesar de ello, conceptos urbanísticos de la población anterior. Aquel islote origen de la ciudad prehispánica renace de nuevo y con más fuerza en el barrio español llamado "La Traza" situado, poco más o menos, encima y alrededor del espacio que ocupara en otro tiempo el Templo Mayor de la antigua ciudad de México-Tenochtitlan.

En poco tiempo al igual que la ciudad anterior la novohispana se convierte por su trazado urbano y por la calidad de sus construcciones, en una de las poblaciones más bellas y más sobresalientes del mundo colonial de Hispanoamérica. La Independencia, finalmente, hereda los dos conceptos urbanos y culturales de las dos ciudades y de las dos culturas, los funde y los transforma en la población y el país contemporáneos.

Una ciudad con más de seiscientos años de vida no es quizás una población muy vieja, pero sí tiene, como ocurre con el caso de la de México, mucho que contarnos.

Esta fue, en realidad, la rigurosa tarea que trataba de imponerse el salvamento arqueológico. Obtener de las entrañas mismas de la ciudad de México-Tenochtitlan de la manera más científica y ordenada posible dentro de las características propias de aquella obra, aprovechando la construcción subterránea, la mayor cantidad de material y de datos culturales posible. Elementos que de otra manera hubiera sido prácticamente imposible de obtener en la abundancia con que se hizo. Para conseguirlo tuvieron que elaborarse toda una serie de métodos especiales de investigación y tener muy en cuenta unos cuantos conceptos básicos sobre los modos y sistemas de trabajo en las excavaciones, para que de esta manera y en forma

práctica, rápida y eficaz se consiguiera un eficiente sistema de arqueología de salvamento dentro de una gran ciudad, para nuestro caso la de México.

### Métodos de trabajo: premisas básicas.

Era necesario en el salvamento que se iba a realizar que los sistemas de trabajo propios del "Sistema de Transporte Colectivo" y los de investigación arqueológica se desarrollaran en forma simultánea. Mejor dicho, los métodos empleados para llevar a cabo el rescate arqueológico en las obras del "Metro" debían estar, y en realidad estuvieron, condicionados durante todo el tiempo que duraron los trabajos, por los procedimientos y por la organización de las obras que elaboraron los especialistas que debían de construir el tren subterráneo.

Desde el inicio de las labores de salvamento aquella fue una de las condiciones básicas que debían de tomarse en cuenta con el fin de obtener la organización necesaria y el buen funcionamiento de la investigación que se iba a iniciar. Pero sobretodo condicionaba nuestras perspectivas de estudio y enfocaba nuestros esfuerzos hacia una problemática muy definida: encontrar el sistema más adecuado de obtención de datos y objetos arqueológicos sin entorpecer de manera alguna el ritmo de las obras y los calendarios de trabajo que se habían propuesto las diferentes compañías que trabajaban en la construcción de los túneles y las estaciones del futuro tren subterráneo.

Sin embargo, no debiera de ocurrir en esos casos tal rigidez, sobretodo cuando se afectan áreas importantes del pasado cultural de un país. No parece lógica la existencia de unos condicionamientos tan absolutos y rígidos para la obtención de los datos y los objetos arqueológicos en trabajos de salvamento.

Si bien es cierto que las obras de beneficio común son muy importantes para el desarrollo y bienestar de una comuni-



dad y deben de gozar de preeminencia en cualquier proyecto de mejoramiento social, ocurre a menudo que preservar unos restos de arquitectura, obtener unos datos importantes o excavar, por ejemplo, sin demasiadas premuras algún vestigio sobresaliente del pasado arqueológico o histórico del País es también, hasta cierto punto, una obra de beneficio público si se analiza con cuidado; obra que con toda certeza debe de tomarse en cuenta.

Como consecuencia de lo anterior, al emprender cualquier trabajo de salvamento arqueológico deben de analizarse las circunstancias, los proyectos y las intenciones que en el campo de la cultura prevalecen, en aquel momento, en el ambiente general del país o entre las autoridades relacionadas directamente con las obras que se van a realizar en base al tema de ese estudio. Con ello obtendremos la clave y con toda seguridad la solución de muchas dificultades que podrán sobrevenir posteriormente, o bien lograremos la manera de resolver con facilidad los problemas que puedan surgir durante el transcurso de los trabajos.

Otra premisa que debió de tenerse en cuenta y que se impuso desde el inicio de los trabajos como serio obstáculo para una adecuada realización, a causa de la enorme magnitud de la obra, fue la de conocer, con exactitud, los medios económicos de los que se podía disponer en un momento dado con el fin de definir áreas de exploración y elaborar los sistemas más adecuados de estudio, puesto que los calendarios de trabajo para una exploración arqueológica son difíciles de realizarse con alguna precisión a causa de la misma índole de las labores que se propone llevar a cabo el investigador. De cualquier manera era necesario conocer los medios económicos de los cuales podía disponerse junto con los calendarios de obra de las compañías constructoras, con el fin de programar, en lo posible, el trabajo de "campo" y de investigación con la idea de poder organizar como se debe las labores de salvamento, y poder llevarlo a buen término.

La gran extensión de las rutas del tren subterráneo, casi 42 Kms. de longitud, la rapidez con que debían llevarse a cabo los trabajos por razón, entre otras, al desquiciamiento que provocaban en el tránsito urbano, y al hecho de comenzarse las excavaciones en diferentes puntos al mismo tiempo junto todo ello con la existencia de turnos de trabajo diurnos y nocturnos, complicaba extraordinariamente el control y eficacia de nuestra tarea. A consecuencia de lo anterior se originaban verdaderas exploraciones arqueológicas que se desarrollaban al mismo tiempo y eran, a su vez, completamente independientes unas de otras. A pesar de ello, existía la necesidad de controlar todas las zonas de excavación, cosa que con los medios disponibles no se podía lograr.

Con el fin de poder llevar a buen término este enorme trabajo, eran necesarios suficientes arqueólogos para los trabajos de "campo", una gran cantidad de ayudantes destinados exclusivamente al cuidado y vigilancia de los trabajos arqueológicos, además de un gran número de peones puestos expresamente para completar el control de las exploraciones de los túneles y sus anexos y de las arqueológicas propiamente dichas. Además, era preciso contar con especialistas en conservación de determinados materiales culturales que en un momento dado podían aparecer y cuyo tratamiento podía ser de cierta delicadeza, etc. Finalmente, para el trabajo de gabinete hubiera sido necesario otro equipo que colaborara íntimamente con los arqueólogos que trabajaban en las grandes trincheras que provocaba la construcción de los túneles del tren subterráneo.

Al entrar en contacto con las compañías constructoras encargadas de realizar la obra era absolutamente necesario partir de la idea, como era natural pensarlo, que los trabajos que se iban a llevar a cabo eran en realidad lo primordial en el proyecto y que provocar cualquier retraso en su desarrollo y realización podría causar graves problemas a los presupuestos, programas y calendarios de obra. Pero es lógico también pensar que aprovechando la construcción de tan importante pro-

yecto se podrían llevar a cabo toda una serie de estudios arqueológicos que de otra manera hubiera sido prácticamente imposible realizarlos y obtener la investigación y resultados que se esperaban alcanzar a través de una investigación de esta índole.

Partiendo de una base tan importante como es la idea que se acaba de expresar, elemento primordial a tomar en cuenta, es como fue desarrollándose toda la sistemática de investigación arqueológica durante los trabajos realizados por el Sistema de Transporte colectivo, para la ciudad de México. Se procuró en definitiva sacar el material y los datos arqueológicos con la mayor rapidez posible, procurando no perder ningún detalle que pudiera ser de alguna utilidad durante el análisis de los materiales puesto que de perderlo en realidad sería imposible regresar al lugar de origen, con la idea de obtener de nuevo el dato olvidado u otro de índole semejante.

Así pues, rapidez para obtener los datos y exactitud, amplios conocimientos en el trabajo de campo para tomar los datos precisos relacionados con los objetos, fueron las premisas básicas que se imponía el salvamento arqueológico en las obras del "Metro", en cuanto se refiere a trabajo de "campo", con el fin de no estorbar en las labores de los ingenieros y, al mismo tiempo, interrumpir al mínimo el ritmo de trabajo que se habían impuesto el gobierno del Distrito Federal y las compañías encargadas de realizar los trabajos.

La exploración arqueológica de "campo" propiamente dicha estuvo condicionada, como se ha apuntado con anterioridad, por las técnicas de excavación que empleaban las diversas compañías constructoras en los diferentes tramos que se repartían según las condiciones del subsuelo y la especialidad de cada compañía, con el fin de realizar la obra y llevar a buen término los calendarios preestablecidos de trabajo.

De igual manera que los métodos de ingeniería, los sistemas de "exploración arqueológica" que usaba el salvamento,

en aquella ocasión, variaban según las rutas y los tramos a causa de la diferente constitución y condiciones que presentaba el subsuelo superficial, las necesidades urbanas de tráfico y comunicación de áreas en la zona en la cual se trabajaba y, sobretodo, a la presencia abundante o a la casi ausencia de restos arqueológicos en las calles y zonas por donde recorrían las rutas del "Metro". Todo lo anterior condicionaba los sistemas y las técnicas de exploración empleados por el salvamento y, como consecuencia, la manera de enfocar los trabajos de obtención de datos y de restos culturales.

A pesar de lo expuesto y de los esfuerzos realizados, nunca se logró que la investigación arqueológica pudiera llevarse a cabo de la manera que hubiera sido necesario, ni siquiera a grandes rasgos.

Una vez conocidas con carácter definitivo el número de rutas y el recorrido de cada una de ellas y, antes de comen-zarse las obras propiamente dichas o sea, antes de iniciarse las excavaciones para el colado de los muros "milano" con el fin, posteriormente, de vaciar el hueco del tunel por el cual transcurriría el tren subterráneo, se procedió a estudiar, buscando en los trabajos arqueológicos realizados hasta aquellas fechas, en las fuentes de los primeros años inmediatos a la conquista hispana y, por medio del estudio de planos del período novohispano los lugares que podrían ser más importantes desde el punto de vista histórico y arqueológico. La obtención de estos datos permititía al salvamento, desde un tiempo antes de iniciarse los primeros trabajos de excavación de cualquier índole, conocer las zonas, los sitios e incluso los probables restos de edificios en donde, con cierta posibilidad de acierto, se encontraría mayor cantidad de material y de datos arqueológicos. Al mismo tiempo, se estudiaron los lugares que por su supuesta importancia necesitaban definirse los datos que de ellos se habían podido obtener hasta ese momento, con el fin de definir de una vez y para siempre su verdadera situación e importancia real. Se trató a su vez de buscar información arqueológica de las áreas que careciendo de

datos se suponía fueron importantes en el pasado tanto precolombino como colonial de la ciudad de México. Se procuró de nuevo, a través de estos trabajos, conocer los límites reales del islote origen de la ciudad prehispánica capital del mundo azteca y, finalmente, se trató de localizar restos arqueológicos de los lugares sobre tierra firme íntimamente relacionados con el desarrollo de la gran ciudad precolombina en sus diferentes etapas de crecimiento (ver mapa nº 2).

Métodos de trabajo: sistema empleado para la localización de los restos culturales.

Se tenía en mente la gran cantidad de material cultural que sería posible obtener a causa de la importancia arqueológica e histórica de la ciudad; además era bien conocido que el tren subterráneo cruzaría, por medio de las tres rutas programadas, puntos verdaderamente importantes desde el punto de vista arqueológico e histórico. Unido lo anterior al conocimiento de que las diferentes compañías constructoras iban a trabajar en varios frentes al mismo tiempo en los casi 42 Kms. de rutas, se pensó, desde un principio, en la necesidad de una rápida y escueta, pero exacta, forma de nomenclatura para que de esta manera el salvamento se desarrollara con la mayor fluidez posible a la hora de anotar y recoger los datos y los materiales arqueológicos rescatados.

Con el fin de obtener una nomenclatura acorde a nuestras necesidades nos basamos para ello o, mejor dicho tratamos de adaptarnos, hasta donde era posible, en los métodos de cuantificación de obra empleados por las diferentes compañías constructoras de los túneles y de las estaciones.

Ellas, basándose en el sistema de rutas del "Metro" las subdividieron en tramos que se repartían y trabajaban por su propia cuenta. El salvamento decidió adoptar para la nomenclatura de los hallazgos y datos arqueológicos un sistema seme-

jante. Así pues, la primera sigla de localización se ajustaba a cada una de las áreas de excavación de las tres rutas señaladas por el Sistema de Transporte Colectivo (ver plano nº 1), diferenciando cada una de ellas para nuestro trabajo de nomenclatura con un número romano precedido de las siglas S.T.C. (Sistema de Transporte Colectivo), por ejemplo: S.T.C.-II, significaba salvamento arqueológico en obras del "Metro" en Ruta II (ver plano nº 2). De manera semejante, se dividieron las rutas en partes que en algunas ocasiones coincidían con los tramos en los que trabajaban las compañías constructoras, pero que para nuestro trabajo significaban básicamente una fracción de ruta que iba de una calle importante desde el punto de vista histórico o urbano a otra de índole semejante y era expresado, dentro de nuestra nomenclatura, con una letra mayúscula; por ejemplo tramo B. A continuación, cada tramo se subdividía en cuadras o calles que llevaban para su identificación un número arábigo, por ejemplo: B-4 (tramo B, calle 4) (ver plano nº 2).

Lo anterior funcionaba con cierta claridad y regularidad cuando se trataba de hallazgos dentro del núcleo de la excavación que a la larga se convertiría en el túnel del tren subterráneo. Sin embargo, se llevaron a cabo además de las excavaciones del núcleo principal una serie de trabajos complementarios como podían ser, por ejemplo: trincheras para nuevos drenajes que afectaban las rutas, nuevas trincheras para teléfonos, cambios en las de la Compañía de Luz y Fuerza o durante la construcción de las estaciones propiamente dichas, entre otros casos. En estas ocasiones, se le añadía a la nomenclatura expuesta con anterioridad el número de "cuadras" o calles por la que se desplazaba la excavación subsidiaria, de acuerdo con los puntos cardinales a los que se adaptaban "a grosso modo" las rutas del tren subterráneo (ver plano nº 2), tomando para ello el eje del futuro túnel del "Metro", como punto de referencia, así vemos por ejemplo: B-4, W-3 (tres calles al oeste del núcleo principal, en el tramo B calle 4) (ver plano nº 2). De esta manera, los tuestos de escombros que se recogían en grandes cantidades y que serían muy útiles para tra-

bajos posteriores, además de las piezas enteras o semi enteras rescatadas, se tenía de todo ello su exacta localización. Cuando se trataba de ofrendas, entierros, elementos (un dato o un objeto importante que no está directamente relacionado con una ofrenda o entierro) o arquitectura se le agregaban al plano que se realizaba para tal fin los datos de la nomenclatura mencionada además de un pequeño croquis de localización con la profundidad a la que aparecía el elemento arqueológico que se estaba trabajando.

Por medio de la nomenclatura expuesta en la forma que acaba de mencionarse, los tiestos de escombros (los tiestos obtenidos al vaciarse el núcleo que formaría el túnel -ver plano nº 1-) que fue la parte del material arqueológico más abundante quedaban perfectamente fijos en el "espacio". Con el fin de lograrlo en el "tiempo" se estuvieron elaborando a lo largo de las rutas del tren subterráneo al mismo tiempo que se iban desarrollando las obras, una serie de pozos estratigráficos buscando espacios apropiados para ello; jardines públicos o privados, plazas, terrenos baldíos u otros lugares en donde fuera posible y adecuado hacerlos. Estos pozos estratigráficos se llevaban a cabo con la intención de fijar en el "tiempo", al menos a grandes rasgos, los innumerables tiestos que constantemente salían de escombros. Todavía, con el fin de asegurar mejor, en el sentido arqueológico de la palabra, el material de escombros que constantemente se obtenía y poder tener de esta forma su temporalidad de la manera más clara posible, se realizaban siempre que ello era posible alzados y cortes en las paredes de las excavaciones que se estaban abriendo al vaciar el núcleo entre los muros guías alzados con el fin de delimitar el túnel y, además, siempre que las obras lo permitían se tomaban muestras de tierras de las diferentes capas que componían el corte y todos los tiestos que se iban obteniendo por capas naturales cuando se trabajaba en niveles cerámicos.

Cumplida esta primera etapa que en cierta manera podría llamarse de campo puesto que se llevaba a cabo por medio de un sistema arqueológico de esta índole directamente en las obras;

representaba para el salvamento arqueológico, quizás la etapa más ardua y la más pesada. Venía inmediatamente o, mejor dicho, se desarrollaba al mismo tiempo una segunda fase del trabajo arqueológico que comenzaba cuando el material y los datos culturales que salían de las excavaciones del túnel del Metro y obras anexas llegaba a las oficinas del salvamento arqueológico. Sin pérdida de tiempo, se repartía a las dependencias que eran necesarias, como por ejemplo: a Paleobotánica se mandaban todos los restos vegetales de los que se quería una identificación precisa, en Paleozoología se recibían los restos óseos con el fin de analizarlos y obtener datos concretos de ellos, Restauración del Patrimonio Cultural se ocupaba, fuera en el campo o en gabinete, de las piezas u objetos que mostraban un interés especial o que presentaban indudables muestras de destrucción tales como: pintura, materiales orgánicos o de otra índole que requerían un tratamiento especial ya fuera por su contextura o delicadeza; tales como la madera o los metales que en la mayoría de las ocasiones requerían un trato muy especial o un cuidado específico. A Geología y a Química se enviaban los restos inorgánicos de los que se solicitaba un particular conocimiento.

Los tuestos procedentes del escombros en la construcción de los túneles que no merecían un tratamiento especial eran cuidadosamente lavados y marcados uno por uno en la forma que se ha señalado anteriormente. Cuando se trataba de piezas enteras o semienteras o pedacería que conformaba un elemento y no requerían de un cuidado especial, se les abría un registro con tarjeta, fotografía, medidas, lugar de origen y descripción detallada. Cuando se trataba de entierros, ofrendas o simples elementos, se contaba para acelerar el trabajo con unas hojas especiales que aligeraban la tarea del arqueólogo durante su trabajo de "campo". Estas hojas impresas con los datos precisos que en ellas se apuntaba eran guardadas en carpetas especiales. Lo mismo se hacía con los reportes de las diferentes dependencias a las que se consultaba, como por ejemplo: Paleozoología, Geología, Química, etc.



Los arqueólogos encargados de las diferentes áreas de excavación entregaban semanalmente unas hojas de diario en las que debían relatar sus impresiones de la zona, del lugar o incluso, cuando era necesario, de los restos arqueológicos que les tocaba trabajar, completando de esta manera toda una serie fría y hasta cierto punto rígida de nomenclaturas que exigía el especial y rápido sistema de trabajo de "campo"; sistema que funcionaba con cierta exactitud y cumplía con su función, excesivamente escueta y quizás demasiado mecánica de localización del material arqueológico.

Todos los datos y el material que llegaba constantemente de las diferentes partes durante la construcción del tren subterráneo, se intentaba clasificar y organizar, al menos el que no era de escombros, se clasificaba y ordenaba en la oficina que tenía el salvamento arqueológico a su disposición. Se buscaba la forma más adecuada de hacerlo de tal manera que cualquier especialista o interesado pudiera manejar los datos o el material con cierta facilidad. Con esa idea, quien quisiera estudiar algún tema de interés o algunos materiales específicos o determinada área por la que pasaba el "Metro" de la antigua ciudad de México-Tenochtitlan hubiera podido hacerlo sin demasiada dificultad, al mismo tiempo manejar una gran parte del material y de los datos sin haber tenido necesidad de trabajar con anterioridad en el salvamento arqueológico para poder comprender o descifrar, si era necesario, las nomenclaturas empleadas, localizar los datos o los objetos arqueológicos rescatados.

Finalmente, si bien es cierto que los restos de culturas pasadas amenazadas de destrucción pueden y deben ser salvados por medio de un sistema de arqueología de emergencia, el salvamento no debe de terminar en la etapa de campo, ordenación del material y de los datos obtenidos, debe de incluir dentro de los programas de estudio, aunque esto no debería ni siquiera de mencionarse, todo el proceso posterior de clasificación de los datos obtenidos y sobretodo lo que es más importante, la publicación de los resultados de las investigaciones que deben de realizarse en esos casos, sin lo cual el salvamento resultaría completamente infructuoso (ver organigrama).

## BIBLIOGRAFIA

Lee, R.F.  
1961

"Symposium on Salvage Archaeology", 1955.  
Washington.

Johnson, Frederick.  
1966

"Archaeology in an Emergency", Science, vol.  
152. nº 3729. Washington.

## MAPAS Y PLANOS

1. Trayecto de las tres líneas del "Sistema de Transporte Colectivo", "Metro" para la ciudad de México, mostrando el recorrido y su incidencia en las áreas más importantes de la antigua ciudad precolombina y colonial.
2. Ejemplo de nomenclatura para los hallazgos arqueológicos realizados por el Salvamento del Patrimonio Cultural del I.N.A.H. (Instituto Nacional de Antropología e Historia).
3. Organigrama explicativo del desarrollo de los trabajos de salvamento arqueológico durante las obras de construcción del "Metro" para la ciudad de México.

## FOTOGRAFIAS

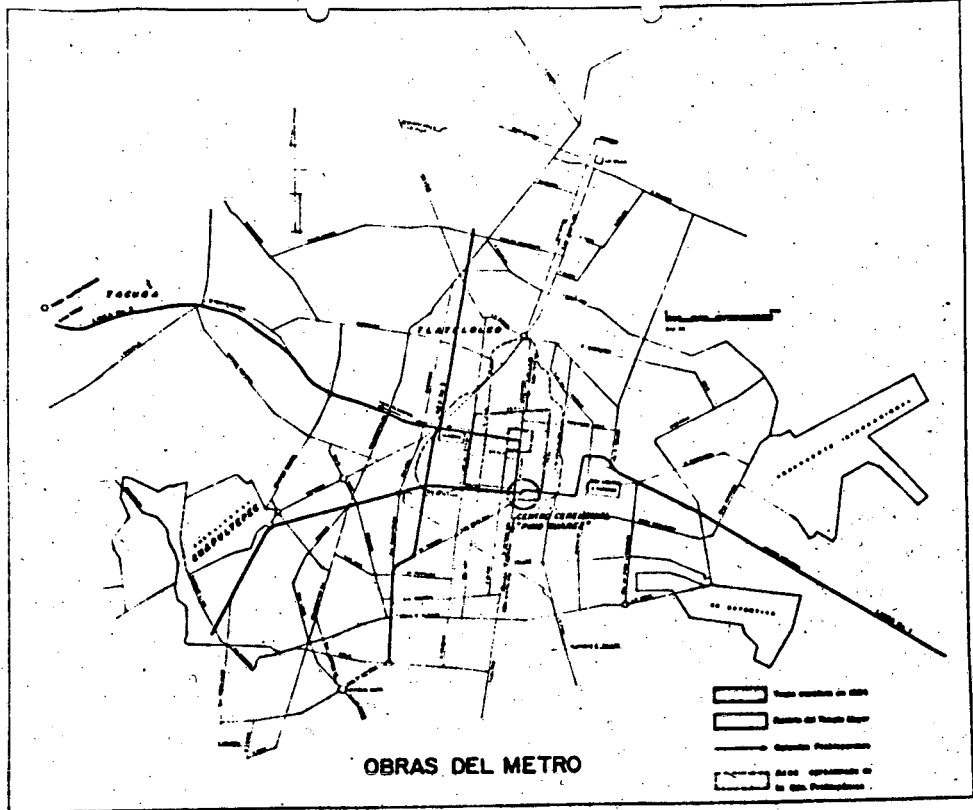
1. Desde una de las torres de la catedral metropolitana puede observarse el inicio de los trabajos de la "Estación Zócalo" del tren subterráneo; área de una gran importancia desde el punto de vista arqueológico. Como marco de fondo el Palacio Nacional. En primer término la excavación especial realizada con el fin de encontrar la famosa "Piedra Pintada".
2. Fueron localizadas a menudo en diversas partes de la ciudad antigua grandes, largas y profundas estacadas destinadas a pilotes de cimentación o colocadas en única y compacta hilera con la idea de formar parte de elementos de contención. De entre éstas últimas destacaron por su regularidad y la perfección de su construcción las que se

localizaron en el extremo sur del supuesto islote origen de la ciudad precolombina, actual barrio de Tlaxcoaque (calles de Río de la Loza, san Antonio Abad y José M<sup>a</sup>. Izázaga).

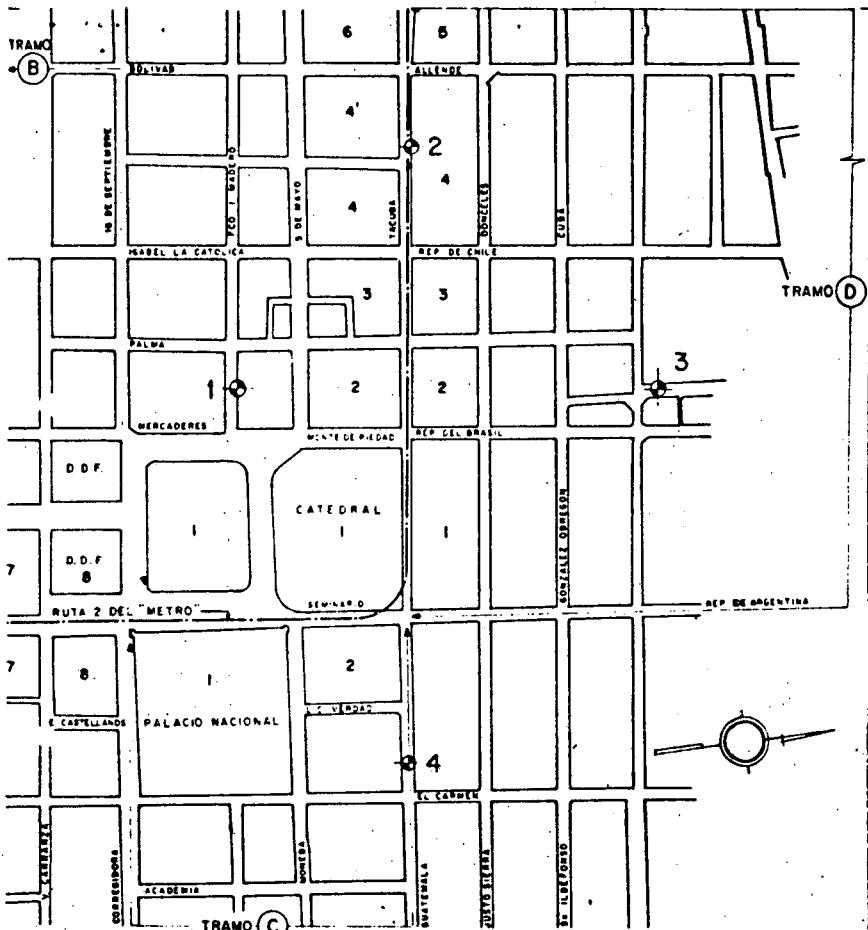
3. La mala calidad del subsuelo del centro de la ciudad de México se hacía patente por todas partes a través de los restos arquitectónicos mexicas localizados. En ellos abundaban las superposiciones, las adaptaciones, los arreglos y los remiendos consecuencia de hundimientos naturales provocados por la falta de estabilidad de las capas superiores del subsuelo. Además, podía observarse con bastante exactitud el tamaño de la mayor parte de los edificios protegidos por su propio escombros de las partes superiores al ser ordenado el enderrocamiento por las autoridades españolas después de la caída de México-Tenochtitlan.
4. Existía una lucha continua entre el presente, el futuro y el pasado en las obras de construcción del "Metro" para la ciudad; Junto a ello había que trabajar en el rescate bajo condiciones extremadamente difíciles, en todos los órdenes, para poder realizar los trabajos de salvamento arqueológico. En la foto, una vista de la construcción de la "Estación Pino Suárez"; claramente indican las varillas la dirección de las obras. De suerte, el adoratorio circular extremo superior de un conjunto de siete superposiciones, sobrevive en el patio de la mencionada estación como único elemento arquitectónico de un importante centro ceremonial localizado en esta parte de la ciudad mexicana.
5. En esta lucha entre el presente y el pasado en el salvamento arqueológico del tren subterráneo perdía, por supuesto, siempre el pasado. Lo poco que habían dejado en pie los españoles después de su conquista de la ciudad tenía que ser ahora destruido hasta en sus propios cimientos por los descendientes de aquellos que lo construyeron, con el fin de dar paso a la construcción del túnel o de una estación del "Metro". Es seguramente parte del precio un poco inmoderado, que exige nuestra civilización contemporánea para alcanzar su pleno desarrollo.
6. Las condiciones para llevar a término el trabajo de salvamento arqueológico eran, en la mayor parte de las ocasiones, muy difíciles no solamente a causa de la continua competencia de las excavadoras "almejas", perforadoras, programas de trabajo, etc., sino que se agregaba a estas y otras circunstancias las pésimas condiciones del subsuelo superficial pantanoso y extremadamente lodoso consecuencia de trabajar, por razones obvias, casi siempre a niveles freáticos. En la foto puede apreciarse una ofrenda encontrada en las excavaciones realizadas en el "Zócalo", con cerámica típicamente mexicana. Ofrendas de esta índole fueron muy frecuentes.

7. La dificultad para realizar los trabajos de rescate, la dureza de las labores emprendidas, la prisa y la no menos importante convivencia con dos formas de pensar diametralmente opuestas -la de los ingenieros proyectistas y constructores de la obra y la de los investigadores arqueólogos- se veía compensada, con frecuencia, por medio de los magníficos hallazgos y la gran abundancia de datos obtenidos sobre el pasado de la antigua capital mexicana. Ejemplo de ello podría ser el caso de esta magnífica pieza de la escultura precolombina representando a Ejeatli-Ozomatli una advocación de Quetzalcoatl como dios del viento personificado en un mono con un extraordinario movimiento y una gran perfección técnica; todo ello impregnado de una profunda simbología religiosa. Su hallazgo ocurrió colocado como ofrenda en un adoratorio circular en el centro ceremonial ocupado, en la actualidad, por las dependencias de la estación Pino Suárez.
8. En el interior de un pequeño adoratorio cuadrangular se localizó una sencilla caja de lajas de piedra que contenía y protegía en su interior esta hermosa escultura de clara manufactura azteca, frente a ella una sencilla ofrenda de vasijas. Este conjunto formaba parte de una importante ofrenda mucho más compleja. La pieza labrada en piedra de una gran calidad escultórica conservaba a la hora de su hallazgo toda la frescura y la delicadeza de su policromía preservada íntegra.
9. Para dar un ejemplo de la magnitud de las obras, solamente las vasijas rescatadas durante el salvamento arqueológico del tren subterráneo se contaron por miles algunas de ellas piezas verdaderamente únicas y, los tiestos se recogieron por toneladas. A pesar de estas ingentes cantidades todo el material se ordenó y clasificó de acuerdo con las normas descritas en el trabajo, con el fin de poder situar hasta el más pequeño tiesto recogido en su exacta localización. En la foto hermosa pieza policroma de tradición mixteco-puebla con relieves en sus cuatro lados representando a una deidad descendente.
10. Figurilla en barro cocido reproduciendo una figura de Quetzalcoatl en su advocación de dios del viento. Figurillas como la anterior y de otras muchas deidades aparecieron a centenares en los trabajos de salvamento arqueológico, reflejando sin lugar a dudas formas de intensa religiosidad popular hacia los dioses más sobresalientes de la religión azteca, normalmente fueron realizadas en molde con el fin de ser vistas de frente, se completaban casi siempre con una capa de pintura blanca que las cubría por entero; en algunas ocasiones toques de diferentes colores hacían resaltar partes consideradas importantes de la figura.

11. Junto a las obras más sofisticadas del arte escultórico y cerámico del pueblo mexicana pudieron salvarse una gran cantidad de piezas de un magnífico y enraizado arte popular, tendencia que todavía puede observarse viva, en la actualidad, entre todos los pueblos de Mesoamérica. Verdaderamente está llena de una candorosa belleza popular esa escena de la perra amamantando a sus cachorros. El hallazgo de esta y de otras muy diversas formas de arte popular fue frecuente en cualquier parte en donde se realizaban las excavaciones.
  
12. Finalmente, el pueblo mesoamericano vencido sufría en la propia carne las consecuencias irreparables de la derrota. Alcanzó a contemplar con intensa amargura e impotencia, durante la primera mitad del siglo XVI, la desaparición de toda una auténtica civilización elaborada por ellos a través de miles de años. En la foto, se muestra un entierro encontrado en el atrio de la iglesia de san Pablo perteneciente a un indígena con deformación craneana -seguramente un personaje importante- sepultado con los grilletes todavía puestos, de los que no se le permitió librarse ni siquiera después de su muerte.



**OBRAS DEL METRO**



E J E M P L O S

- |         |        |         |         |
|---------|--------|---------|---------|
| 1       | 2      | 3       | 4       |
| STC-II  | STC-II | STC-II  | STC-II  |
| D-2,S-2 | D-4,N  | D-2,N-4 | C-2,E-2 |

EJEMPLOS DE NOMENCLATURA PARA LOS HALLAZGOS

