

# Intervención urbana en complejo ferrocarrilero de Aguascalientes para conservar la identidad

## Urban intervention in the railway system of Aguascalientes to preserve the identity

Recibido: 30 de mayo de 2016

Aceptado: 25 de octubre de 2016

Disponible en línea: 01 de enero de 2017

**Ana Paulina Sotomayor Mora**

*Maestra en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente por la Pontificia Universidad Católica de Chile (2014 - 2016). Licenciada en Urbanismo por la Universidad Autónoma de Aguascalientes (2006 – 2011). Correo electrónico: anapaulinasotomayor@gmail.com*

### Resumen

Los centros históricos se caracterizan por contener monumentos o sitios que evidencian y representan épocas importantes para las ciudades. Este texto contiene una aproximación a la historia ferroviaria de la ciudad de Aguascalientes, e invita a conocer la intervención urbana realizada al Complejo Ferrocarrilero, tan importante a partir del siglo XIX. Bajo la hipótesis de que la identidad de la población hacia la memoria rielera ha generado interés por conservarlos, adaptándolos para diversos usos en la actualidad, y así compartir y dar a conocer su historia, la finalidad del artículo es conocer el apego de la población y de los visitantes hacia el legado histórico y cultural de esta época. De tal forma que, para reconocer la importancia de conservar y rescatar la identidad de sitios patrimoniales se realizó revisión bibliográfica; y posteriormente, se encuestó a visitantes y a habitantes de la ciudad, con el fin de conocer su percepción hacia la conservación de los talleres y almacenes del ferrocarril, y, por tanto, su identidad hacia la época ferroviaria. El legado y la puesta en valor del sitio fue impulsado a través de la implementación de una política urbana de intervención que dio vida al complejo, convirtiéndolo en un macro espacio donde convergen actividades recreativas, deportivas y sociales.

Palabras clave: Patrimonio, identidad, complejo ferrocarrilero

### Introducción

La tradición ferroviaria de Aguascalientes data de hace más de cien años. La ciudad fue sede, desde finales del siglo XIX, de los talleres más importantes de la compañía del Ferrocarril Central, incluso a nivel internacional: los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central. Posteriormente, a principios del siglo XX, se creó la “maestranza” o

### Abstract

Historical centers are characterized by hosting historical landmarks or sites which represent important ages for some cities. This text contains an approach to the railway history of the city of Aguascalientes, as well as, invites the reader to know the urban intervention that the most important railway system had in the nineteenth century. Under the hypothesis that the population identity to the railway remembrance has provoked a great interest in preserving them, adapting them form different purposes nowadays, thus sharing their history, the purpose of the article is to know the population and visitor's identity toward the historical and cultural legacy of the railway era. The analysis was started from literature review, recognizing the importance of conserving and rescuing the identity of the heritage places; lately, there were performed some surveys to understand inhabitant's perception about the railway system. The task done years ago by the State Government allowed some railroad workshops to become into recreational, sport and social spaces through the development and reconstruction of different spaces.

Keywords: Heritage, identity, railway integration

Universidad Ferrocarrilera, donde eran capacitados los ferrocarrileros tanto de México como del resto de Latinoamérica (Barba & Acosta, 2012).

Una importante razón por la que se eligió Aguascalientes como sede fue su cómoda localización intermediaria, que permitiría el traslado de minerales, así como la unión de algunas regiones del país – Aguascalientes con San Luis Potosí, y la capital del país con la frontera norte y, por ende, con Estados Unidos de América – facilitando así, el transporte de

minerales entre diversos puntos, tanto a nivel regional, como nacional e internacional (Barba & Acosta, 2012). De tal manera, el arribo de la industria ferrocarrilera a la República Mexicana, además de indicar el inicio de una época de modernidad – la era industrial –, asumió la transformación en la economía del país, a partir del desarrollo de la minería industrial (Gómez, 2016).

El complejo ferrocarrilero fue para Aguascalientes, cuna de una de las actividades más importantes y significativas de la historia de la ciudad. Por lo tanto, contar con un valioso legado histórico ha ocasionado que, con el paso del tiempo, las estaciones de ferrocarriles se conviertan en los denominados grandes proyectos urbanos (GPU), permitiendo así, que con frecuencia sean reconocidos como espacios públicos (Carrión, 2005). Por esta razón, el mismo autor menciona (2005, p.98): “[h]ay una re-funcionalización de ciertas estructuras arquitectónicas degradadas para ponerlas a tono con la nueva modernidad”; es decir, se busca intervenir en dichos sitios patrimoniales, y así, conservar la identidad que éstos tuvieron y brindaron a la historia, y, por ende, resguardar el legado cultural o histórico. Ejemplos de ello se observan alrededor del mundo, por ejemplo: Santiago de Chile con su Estación Central (figura 1), y Yokohama, Japón con su *Red Brick Warehouse* (figura 2).

Buscar la conservación de estos espacios ha implicado intervenir aquellos inmuebles que se encuentran en abandono, con la única finalidad de fortalecer su riqueza histórica, incluyendo aquellos vestigios materiales e inmateriales, y transmitirla a las actuales y próximas generaciones. Usualmente, las restauraciones e intervenciones urbanas forman parte de políticas de desarrollo urbano y transformación, que, en primer lugar, están enfocadas en las necesidades de los habitantes, pues “[...] se interviene para conservar algo valioso, importante, significativo y útil para el hombre, para el habitante de la ciudad” (Gnemmi, 1997, p. 234).

Aparentemente, la historia sucedida en aquel complejo de inmuebles ha dejado una huella en la historia de los habitantes de Aguascalientes. El objetivo principal del presente artículo es conocer cómo algunas evidencias del pasado que se encuentran inherentes en los espacios construidos, son reconocidas por los habitantes, generándoles interés por conservar estos espacios. Dicho conocimiento, permitirá analizar por qué ha sido posible su adaptación a las costumbres y tradiciones actuales, así como reconocer si existe realmente un apego al legado histórico y cultural, brindado por la vida ferroviaria (figura 3).

La hipótesis en la que se centra la investigación

es que la conservación del complejo ferrocarrilero ha sido posible, además de por la intervención generada en éste, por la identidad y arraigo de la población hacia la época ferroviaria. Al conocer la historia y evidencias históricas albergadas en el Complejo Ferrocarrilero, los habitantes muestran mayor interés por su conservación. A lo largo del artículo, se indagará en la huella que los espacios dejaron en la historia, que han generado interés por la conservación de estos lugares, adaptándolos como diversos usos en la actualidad, con el fin de transmitir, compartir y dar a conocer la historia sucedida en ellos.

De tal manera, el artículo se estructura en tres partes. La primera presenta la reseña histórica de la época ferroviaria en Aguascalientes. Esta reseña permitirá rescatar el valor y la identidad brindados hacia la población. Durante la segunda parte, se ahonda en la definición y características del patrimonio industrial, así como su relación con la identidad, para lo que se analiza la importancia real – histórica y cultural – que, a partir de la intervención, se le ha dado al inmueble. Finalmente, se reconocerá la percepción que los habitantes y usuarios tienen con respecto a las evidencias que guarda este trascendental complejo.

## Método

El artículo permitió evaluar cómo la evidencia histórica existente en el patrimonio puede generar motivación por la conservación. Para lo cual, se detectaron aquellas evidencias percibidas por los habitantes, y, por ende, la efectividad de la intervención urbana realizada al Complejo Ferrocarrilero. A través de la búsqueda bibliográfica, se encontraron dos principales estudiosos de la época ferrocarrilera en Aguascalientes: Acosta (2010) y Barba (2013), quienes han centrado sus investigaciones en la



Figura 1. Estación Central, Santiago de Chile. Adaptado de ©Osmar Valdebenito, 2010.



Figura 2. Yokohama Red Brick Warehouse, Yokohama, Japón. Adaptado de ©halalinjapan.com, 2016.



Figura 3. Escultura al ferrocarril mexicano. Muestras las costumbres y sitios emblemáticos de aquella época. Adaptado de ©xchecox, 2014.

historia ferroviaria de Aguascalientes, su patrimonio e identidad. Así mismo, para abordar el tema del patrimonio industrial, se tomó como referencia la bibliografía de Álvarez-Areces (2008).

La investigación fue desarrollada en dos fases. La primera constó en reconocer la existencia de un legado cultural e histórico brindado por un inmueble patrimonial. Se realizó revisión bibliográfica de los autores mencionados anteriormente; además de autores como: Gnemmi (1997), Cattarini (2001) y Casanelles (2007), con el fin de elaborar un marco teórico y reconocer aquella evidencia histórica, patrimonio e identidad con que cuenta el Complejo Ferrocarrilero.

Posteriormente, se procedió a analizar si existe un verdadero arraigo hacia la historia ferrocarrilera e interés por la conservación del lugar. Este análisis fue realizado a partir de opiniones de habitantes y turistas, rescatadas a través de 140 encuestas, 100 de ellas realizadas en trabajo de campo, y 40 realizadas a habitantes de la ciudad, con el fin de conocer la percepción de quienes visitan el lugar y de quienes

habitan la ciudad, pero no necesariamente acuden al complejo.

### **Conservación de legado material e inmaterial: industrial, histórico y cultural**

Las estaciones del ferrocarril fueron emplazadas al oriente del centro histórico de la ciudad. El centro histórico de Aguascalientes alberga al pintoresco Barrio de la Estación, caracterizado por la estación de ferrocarriles, construida a partir de 1898. El terreno sobre el que se encuentra el complejo ferrocarrilero tiene una superficie de 832,580 m<sup>2</sup> (Barba & Acosta, 2012). Incluso, sus dimensiones y el espacio ocupado por el mismo -previa expansión de la ciudad- suscitaron que desde el enfoque urbano fuera reconocido como la barrera oriente al crecimiento de la ciudad (figura 4), mientras que para la sociedad significó un hito muy importante, manifestándose en los modos de vida de aquella época.

No obstante, a principios del siglo XX, la compañía Ferrocarril Central presentaba problemas

financieros, que se extendieron hacia la década de los noventa. Esta situación provocó que para el año 1907, el Ferrocarril Central se fusionara con el Ferrocarril Nacional, el Interoceánico y el Internacional Mexicano, formando parte de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) (Barba & Acosta, 2012, p.38). La no resolución de estos problemas indujo a la privatización de los FNM, y a su futuro cierre y abandono. Por lo tanto, con el fin de conservar el legado histórico y cultural, y los sitios más emblemáticos de los talleres, Gobierno del Estado rescató parte de las instalaciones a través del Fideicomiso Tres Centurias (FICOTRECE), cuya misión es “promover, administrar y desarrollar el [C]omplejo [T]res [C]enturias, trascendiendo el carácter ferrocarrilero [...]; proporcionando espacios turísticos, deportivos, culturales y sociales” (Gobierno del Estado de Aguascalientes 2010 - 2016, 2010c). El rescate de las instalaciones permitió la intervención al sitio y, restauración y reutilización de lo que eran los talleres y almacenes (Barba & Acosta, 2012) (figura 5).

Como es mencionado por Acosta (2010), dejar atrás el valor histórico de las antiguas construcciones ha llevado a la pérdida de identidad cultural, por lo que la recuperación de los sitios patrimoniales es una tarea necesaria para Aguascalientes. En ese sentido, la intervención realizada en el complejo ferrocarrilero sería un proyecto capaz de plasmar sus características identitarias en los visitantes.

El proyecto elegido para la intervención y posterior restauración de los extintos talleres y almacenes fue denominado Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias (COFETRECE), nombrado así debido a los tres siglos - XIX, XX Y XXI -, que, en mayor o menor medida, dieron vida a la tradición ferrocarrilera de la ciudad (Gobierno del Estado de Aguascalientes 2010 - 2016, 2010a); y que, además, representaron la identidad de lo que fue la ciudad de Aguascalientes durante más de un siglo. Dicha intervención tuvo inicio a comienzos del siglo XXI, lo cual permitió la valoración de éstos talleres y almacenes como los más importantes de México, razón por la que el Complejo Ferrocarrilero de Aguascalientes ha sido candidato ante la UNESCO para ser Patrimonio Industrial de la Humanidad.

El resguardo de los sitios patrimoniales fue precisamente ideado por UNESCO al finalizar la segunda Guerra Mundial, con el fin de transmitir a las futuras generaciones, la historia que guardan. El patrimonio, como explica Barba (2013), “es todo aquello que podemos comprender sobre los bienes que heredamos y su valor como contenedores de momentos y cambios significativos en la historia de una vida personal y/o colectiva” (p.47). El

mismo puede ser material, al tratarse de objetos tangibles – obras, esculturas, edificaciones, zonas naturales -, e inmaterial o intangible - costumbres, tradiciones, hábitos, cultura, memorias, testimonios -. Concretamente, según la clasificación de Cattarini (2001), el patrimonio material hace referencia a: 1) monumentos o estructuras arqueológicas; 2) conjuntos de construcciones, aisladas o reunidas; y 3) lugares u obras conjuntas del hombre y la naturaleza. Incluso, hoy en día se habla de pueblos o ciudades que son patrimonio de la humanidad (Choay, 2003). Todos ellos elegidos por su valor simbólico, histórico, artístico, de antigüedad o bien, de contemporaneidad (Cattarini, 2001; Riegl, 1987). Una vez que son protegidos e intervenidos, no sólo poseen dichos valores, sino que se convierten en “portadores de valores científicos, estéticos y conmemorativos, sociales y urbanos en las sociedades [...]” (Choay, 2003, p.70).

Años atrás se caracterizó de manera específica un rubro correspondiente al patrimonio cultural material: el patrimonio industrial (Casanelles, 2007). Esta nueva categorización del patrimonio surgió de la importancia de conservar los edificios o bienes materiales que representan la llegada de la era industrial, pues como es bien reconocido, la industrialización cambió la forma de vida de las sociedades, e introdujo nuevos materiales, métodos y técnicas. Se busca la conservación del patrimonio industrial con el fin de comprender lo acontecido en el sitio, reflexionarlo y transmitirlo (Casanelles, 2007). Es decir, conservar el patrimonio industrial va más allá de establecer un vínculo sociedad – historia. Se trata, incluso, de tener cierta empatía y arraigo hacia lo sucedido en el sitio que se intenta resguardar.

Barba (2013) define el patrimonio industrial como un “conjunto de bienes materiales, físicos, saberes, experiencia y vivencias compartidas, inscritas en un contexto social y cultural, generado a partir de la historia del encuentro del hombre y la industria.” (p.53). Ciertamente, este tipo de patrimonio sobrepasa lo estético, al contener en su valoración tanto bienes tangibles como intangibles, al incluir aquellas construcciones – edificios, infraestructura productiva, viviendas -, en donde la presencia del hombre jugó un rol fundamental; sin él, los bienes tangibles mencionados no tendrían contenido alguno, razón por la que las industrias y demás espacios productivos son considerados “objeto de la memoria colectiva” (Álvarez - Areces, 2008, p.6) (figura 6).

El mismo autor define tres tipos de materiales industriales (Álvarez-Areces, 2010, p.23):

Elementos aislados, los cuales son testimonio de la era que ejemplifican.

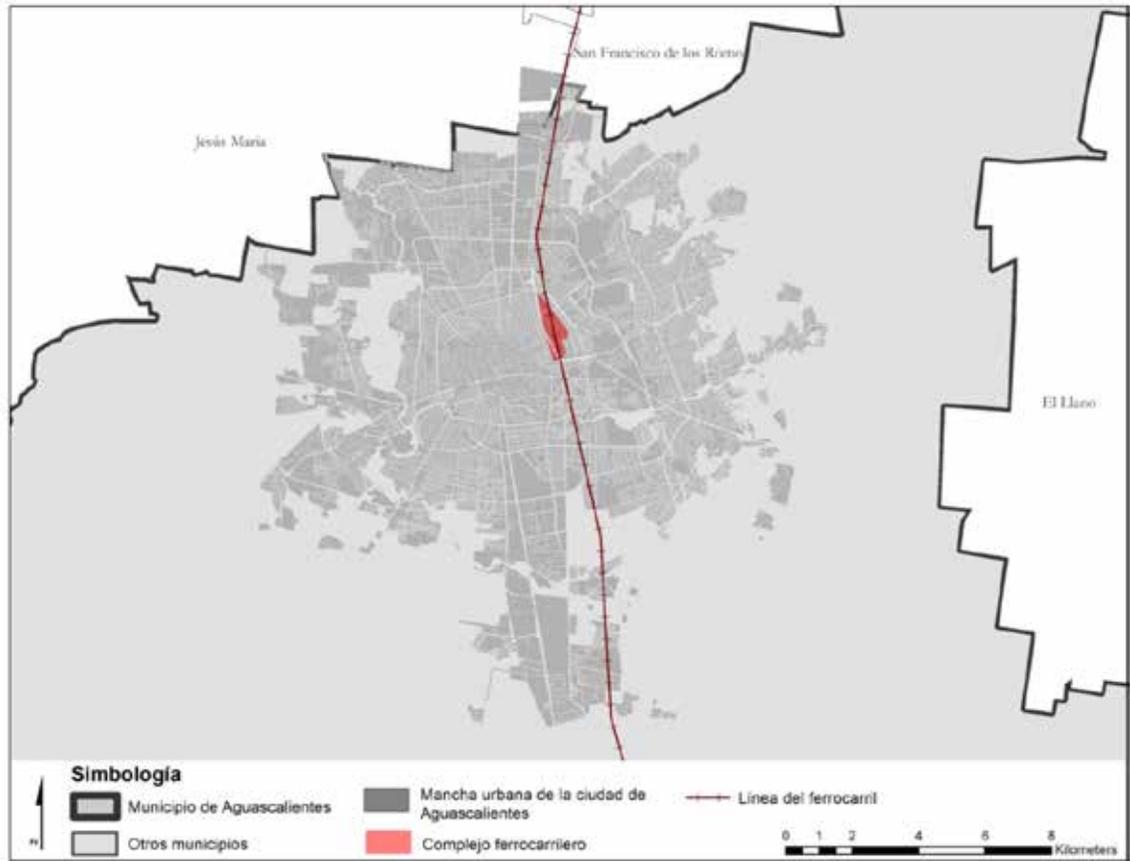


Figura 4. Localización del complejo ferroviario en Aguascalientes. Adaptado de CONABIO (2005) e Instituto Catastral de Aguascalientes (2013), por A. P. Sotomayor Mora, 2016.



Figura 5. Restauración de la Casa de Fuerza, hoy Biblioteca Pública Central. Fotografía captada el 11-09-2016, por Ana Paulina Sotomayor Mora.

Conjuntos industriales, que aún conservan sus componentes materiales y funcionales.

Paisajes industriales, en los que los componentes de producción son visibles. Además, incluye las transformaciones ocasionadas al paisaje, durante la realización de las mismas actividades de producción.

El complejo ferrocarrilero de Aguascalientes es un conjunto industrial – arquitectónico, en el que coexisten características culturales y paisajísticas, los cuales, para el Congreso sobre el Patrimonio Arquitectónico Europeo, además de contener los valores anteriormente mencionados, se añade el valor arqueológico, al considerar que la preocupación por conservar el patrimonio industrial surge del estudio de la arqueología industrial. Otra característica acorde del complejo para ser considerado un conjunto industrial es que destaca por su integración en el territorio en el que fue emplazado, y su agrupación es capaz de delimitar geográficamente (Álvarez-Areces, 2010).

La recuperación de éstos grandes espacios alrededor del mundo ha permitido su transformación a espacios públicos, que en muchos casos funcionan como sitios turísticos. En este sentido, la reutilización o recuperación de espacios de producción o industriales, y su conversión a sitios patrimoniales de interés, es considerada como una actividad dinámica y eficiente,

que permite generar interés social, evitar su deterioro y buscar el desarrollo económico (Álvarez-Areces, 2008).

Al estudiar el patrimonio industrial, un aspecto imposible de dejar de lado es la identidad. Molano (2007) indica que la identidad cultural está relacionada con la existencia de sentido de pertenencia hacia costumbres, tradiciones, valores y creencias. Al ser un rasgo que vuelve a la sociedad a través del pensamiento, del recuerdo, se trata de un concepto que se transforma al alimentarse de la influencia exterior (Cattarini, 2001; Molano, 2007). Al conformarse por las costumbres, tradiciones y actividades de algún pueblo o comunidad, la identidad está relacionada con el patrimonio inmaterial.

Pese a tratarse de un bien intangible, la memoria, el reconocer el pasado, es lo que hace posible la identidad cultural. Este pasado, como menciona Molano (2007) puede ser reconstruido: “El valorar, restaurar, proteger el patrimonio cultural es un indicador claro de la recuperación, reinención y apropiación de una identidad cultural.” (p.84). Para Gnemmi (1997), son las edificaciones las que almacenan la identidad, al estar llenos de memoria e historia, permitiendo testificar la importancia que el sitio tuvo en el pasado.

Por ende, lograr la conservación de algún sitio



Figura 6. Escultura de ferrocarrilero. Demuestra las prácticas laborales de los obreros. Adaptado de archivo propio, por A. P. Sotomayor Mora, 2016.

patrimonial, es lograr la conservación de la identidad, y de esta forma regresarla a la comunidad, mediante la intervención de aquel bien material. Así, la identidad es reforzada al conservar el sitio y recordar su historia, cultura y lo acontecido allí, características plasmadas en la mente de quienes vivieron aquella época (figura 7).

### Evidencias en la intervención para la conservación del Complejo Ferrocarrilero

Reconociendo la historia ferroviaria de Aguascalientes, puede comprenderse que, pese a ser creado hace más de un siglo se haya buscado su aprovechamiento hoy en día, a través de la intervención realizada al Complejo Ferrocarrilero. Al ser así, se extrajeron de Barba (2013) cuatro características que permiten que lugares como el estudiado, llenos de historia e historias, sean valiosos patrimonialmente, respetados y valorados en la actualidad:

**a. Valor artístico o estético**, debido al estilo arquitectónico, mismo que le atribuye el **valor representativo**, al ser un estilo perteneciente a una determinada época.

**b. Valor histórico e inmaterial**, pues los elementos que lo conformaron, forman parte de una memoria colectiva, lo que implica el legado histórico y cultural.

**c. Valor tecnológico**, debido a que representa el inicio de la era industrial, y significó avances tecnológicos, influenciando en los aspectos económicos y sociales de la ciudad.

**d. Valor por su posibilidad de uso *post-auge***, es decir, asignarle un nuevo uso para su conservación, considerando que su ubicación es accesible a la población, al encontrarse en el centro histórico de la ciudad.

Para comprender la elección de dichos valores, es pertinente conocer la conformación del complejo, así como las intervenciones y rescates al mismo, que permitieron reconocer aquellas huellas o evidencias del pasado, que fueron sustanciales en la época ferroviaria. Al renovar estos sitios, como menciona Álvarez-Areces (2008, p.12), se deben considerar cuatro aspectos: que se conserven los elementos estructurales, los sistemas constructivos, el espacio industrial y la imagen global del sitio. En las siguientes fotografías (figuras 8-13) se puede observar la infraestructura rescatada, así como una breve descripción de la fotografía, con base en Barba (2013):

No sólo se han renovado espacios, también se han construido y desarrollado espacios que permitan lograr la integración social, cumpliendo con el único requisito impuesto para reincorporar los terrenos del



Figura 7. Tren con movimiento a base de vapor. “La Hidrocálida”: indica el fin de la era ferroviaria. Adaptado de archivo propio, por A. P. Sotomayor Mora, 2016.

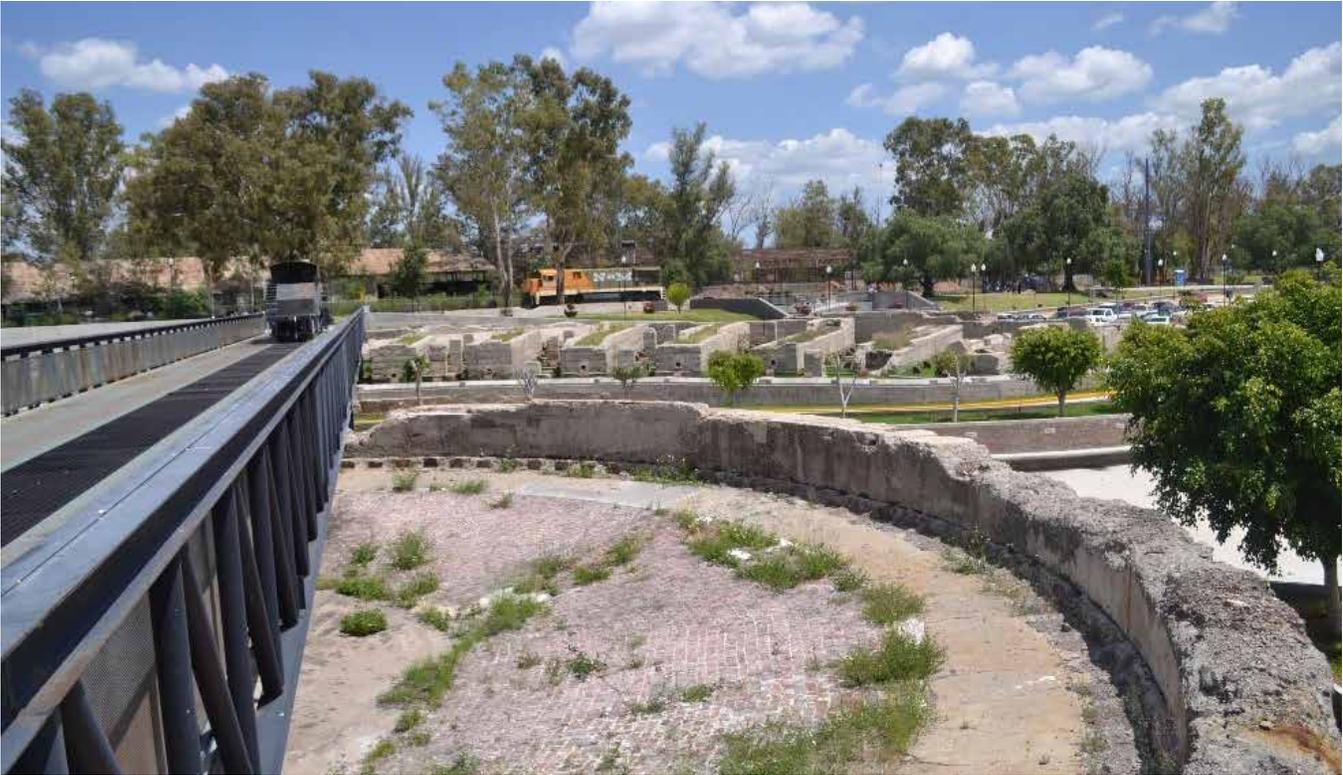


Figura 8. Restauración de la Casa Redonda. Forma parte del estacionamiento del Salón de Locomotoras. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.



Figura 9. A la izquierda: restauración del Antigua Taller de Locomotoras. Su arquitectura se consideraba sobresaliente. A la derecha: Escultura de rielero: demuestra las formas laborales durante la época ferroviaria. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.



Figura 10. Restauración de la Estación de Ferrocarriles. Testimonio material del modo de vida de aquella época, de aquellos visitantes que acudían a la plaza. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.



Figura 11. Escultura de viajero, ubicada en la Estación de Ferrocarriles. Demuestra el modo de vida. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.



Figura 12. Museo Ferrocarrilero. Su finalidad es comunicar los aspectos sociales, económicos y políticos de la era ferroviaria. Adaptado de ©Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2010b.



Figura 13. Biblioteca Pública Central. Edificio importante, debido a su arquitectura y a que en éste se encontraba el silbato que daba aviso del inicio y fin de la jornada laboral. Aún conserva el letrero "Casa de Fuerza". Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.

complejo al Patrimonio Estatal: que el uso de suelo sea exclusivo de actividades sociales, culturales, recreativas y deportivas. Al respecto, el primer proyecto realizado fue la construcción del Centro de Rehabilitación Infantil Teletón (CRIT), en el año 2002. Posteriormente, se desarrolló el Parque Tres Centurias, el Centro de Convenciones y el Deportivo Ferrocarrilero (Barba, 2013).

El desarrollo de dichos espacios no sólo funcionó como integrador social, sino que también logró la integración del lugar a la traza urbana. No obstante, esta tarea aún no ha finalizado, pues una nueva etapa a la intervención del complejo fue llevada a cabo recientemente. En meses anteriores el Macro Espacio para la Cultura y las Artes (MECA) fue abierto al público. Esta última intervención ha sido considerada como una de las intervenciones de espacio urbano más grandes del país, al rescatar parte de la infraestructura ferroviaria y, por ende, al patrimonio histórico-arquitectónico de esta era industrial.

El MECA está conformado por: la Universidad de las Artes (figura 14), la escuela de Danza (figura 15), el Museo – Espacio (figura 16), el Taller Nacional de Gráficos, el Foro Trece, nuevo centro de convenciones; y la Sala de Conciertos, sede de la Orquesta Sinfónica de Aguascalientes (OSA) (Instituto Cultural de Aguascalientes, 2015).

Si bien ha sido intervenida gran parte de lo que era el complejo ferrocarrilero de aquella época, los espacios que no han sido restaurados han sido abiertos al público, permitiendo que los transeúntes y visitantes conozcan los vestigios de algunos talleres. Estos vestigios, aún intactos, se encuentran a la par del MECA, por lo que las personas que recorren dichos espacios, tienen la oportunidad de conocer las viejas estructuras de los talleres y almacenes del ferrocarril, y de esta manera hacerse una idea más clara de cómo eran anteriormente y porqué las restauraciones actuales tienen tal estilo arquitectónico (figuras 17 y 18).

### Reconocimiento de una identidad *post-auge industrial*

Al momento de realizar una intervención urbana y restaurar algún sitio patrimonial, los actores principales son los usuarios o la población que conoce su historia y, por lo mismo, es consciente de la valoración de dicho espacio (Díaz-Berrio, 1986). Gutman (2001, p.101) menciona que “[p]ara poder cuidar, es necesario primero valorar, para valorar es necesario primero conocer”. La restauración de espacios industriales se inició por diversas causas, una de ellas fue para renovar las identidades urbanas, al ser el patrimonio industrial y cultural “testimonio de lo cotidiano y seña identitaria” (Álvarez Areces, 2008, p.16).



Figura 14. Universidad de las Artes. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.



Figura 15. Escuela de Danza. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.



Figura 16. Museo-Espacio. Resguardaba los talleres de carpintería y mecánica. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.



Figura 17. Taller Nacional de Gráficos. Construido en honor al importante grabador aguascalentense: José Guadalupe Posada. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.



Figura 18. Vestigio de taller en el Antiguo Complejo Ferrocarrilero, ubicado en el MECA. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.

Con el fin de reconocer si la sociedad tiene identidad hacia la era ferrocarrilera, y para conocer su percepción acerca de la intervención urbana ejecutada, se realizaron 140 encuestas. Éstas constaron de tres preguntas, enfocadas en saber: 1) la frecuencia de visita al COFETRECE, 2) las razones por las que es visitado, y, 3) la percepción del encuestado acerca del aprovechamiento del lugar. Las encuestas arrojaron respuestas que pueden ser catalogadas en tres rubros:

El 36.43% de los encuestados asiste al COFETRECE sin conocer la historia, pero al conocerla sienten emoción por lo sucedido allí, mostrando agrado por la conservación que se le ha dado a un lugar tan importante para el desarrollo del estado.

El 26.43% hace referencia a la población que asiste conociendo la historia, e incluso muestran arraigo, memoria e identidad hacia la época ferroviaria, y les gustaría que su conservación continúe; incluso, hubo visitantes que comentaron haber sentido nostalgia, ya que revivieron recuerdos al “viajar en el tiempo”.

El 37.14% corresponde a quienes reconocen el COFETRECE como un espacio público, recreativo y social, el cual es visitado para disfrutar en familia, o asistir a algún evento social o cultural; es decir, este último rubro reconoce al Complejo como un parque temático con instalaciones agradables, pero no se siente identificado con la historia precedida.

Con respecto a la frecuencia de visita, el 84.21% de los encuestados, visita el COFETRECE con periodicidad anual; incluso, hubo quienes respondieron que no han ido o no acostumbran ir si no se trata de eventos específicos como bodas, exposiciones o graduaciones; es decir, la principal razón por la que visitan el lugar es por eventos sociales o culturales. El 10.53% de los encuestados asiste por lo menos una vez al mes, relacionándose esta respuesta con aquellas personas que asisten a practicar algún deporte. Únicamente, el 5.26% visita el Complejo Ferrocarrilero una vez por semana, y su razón es, de igual manera, practicar algún deporte.

Finalmente, para evaluar el aprovechamiento y pertinencia de la intervención urbana, la mayoría de los encuestados - 52.38% - opinó que el lugar ha sido bien aprovechado, pero no ha logrado impactar como se esperaba. Entre sus razones destacan la falta de difusión de los espacios a los que la población puede asistir, así como las actividades que podrían realizar. El 28.57% indicó que no ha sido bien aprovechado, ya que no ha generado interés en la población para asistir con frecuencia; es decir, les parece interesante

conocer el lugar y realizar una visita, pero no reconocen los hechos históricos. El 19.05% consideró que si ha sido bien aprovechado, ya que ha invitado a conocer la historia de la ciudad, generando arraigo e identidad hacia los visitantes. De hecho, un aspecto que algunos encuestados celebraron fue la ventaja de que un sitio tan emblemático no se haya convertido en un centro comercial, pues los usos de suelo actuales han sido una mejor forma de aprovechar el antiguo complejo ferrocarrilero, honrando la historia y la memoria.

Probablemente, la percepción de la población cambie al momento que aquellos contrastes entre lo antiguo – la historia y su arquitectura -, y lo nuevo – las nuevas construcciones y restauraciones que aún conservan las principales características arquitectónicas de la época, sean apreciados por la misma población como vestigios de una época ferrocarrilera, ícono y acontecimiento de incidencia para el desarrollo de Aguascalientes, donde convergen tanto legado histórico y cultural, como aspectos tangibles e intangibles que le dieron vida al lugar (figura 19 y 20).

## Conclusiones

El detrimento del patrimonio que se ha hecho presente en la ciudad de Aguascalientes, resalta la importancia de realizar prácticas de intervención, restauración y conservación de antiguas construcciones que guardan un significativo legado histórico, cultural y artístico. La intervención urbana realizada a los antiguos talleres de locomotoras, permitió la creación del denominado Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias. Podría hablarse de una política urbana acertada, al rescatar parte importante de la historia de la ciudad de Aguascalientes, relacionada con la llegada del ferrocarril a México, y con los avances de una era que marcó el inicio de cómo el mundo es conocido ahora: la era industrial. Además, la intervención realizada cumple con una importante característica de la restauración: ser capaz de transmitir lo que el sitio fue en su momento de auge (Álvarez-Areces, 2008)

Las respuestas arrojadas en las encuestas contienen resultados sorprendentes. Un resultado que podría ser tomado como ventaja, es que la mayoría de los encuestados asiste al complejo con el fin de conocer la historia, y además sienten nostalgia y empatía una vez que visitaron el lugar. Este resultado indica que la intervención realizada ha sido útil, pues hay visitantes estatales o foráneos que asisten con el fin de conocer lo acontecido durante la época ferroviaria. No obstante, aún es alto el número de visitantes que asiste al complejo únicamente con fines de esparcimiento.



Figura 19. Taller Nacional de Gráficos. Construido en honor al importante grabador aguascalentense: José Guadalupe Posada. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.



Figura 20. Vestigio de taller en el Antiguo Complejo Ferrocarrilero. Fotografía captada el 11-09-2016, autor Ana Paulina Sotomayor Mora.

Por lo tanto, la investigación permitió profundizar en la hipótesis inicial. Por un lado, se rechaza la creencia que indica que la conservación del complejo ferrocarrilero ha sido posible por la identidad y arraigo de la población hacia la época ferroviaria; es decir, algunos encuestados reconocen la existencia de una huella, sin embargo, se cuestionan el porqué de su importancia, por lo que no hay una identidad o algún lazo hacia el sitio.

Por otro lado, es posible confirmar que quienes conocen la historia y las evidencias históricas son los mismos que muestran mayor interés por su conservación, incluso hay quienes tienen arraigo e identidad a la era ferroviaria y a las características que la misma conlleva. Algunos visitantes que tienen identidad, relacionan este sentimiento con la melancolía que los invade al ver los antiguos trenes y talleres, reviviendo así la tradición industrial. En este caso se cumple lo mencionado por Gutman (2001), es necesario conocer para valorar.

En ese sentido la falta de conocimiento, y, por tanto, de valoración es consecuencia de la falta de difusión de los espacios con los que cuenta el sitio y de la importancia que tuvo esta época para el estado, pues las encuestas realizadas ratifican que hay quienes desconocen la dimensión actual del Complejo. Pese al poco conocimiento de la población ante las razones que invitaron a la conservación de este sitio y las razones que lo generaron, es importante que estas políticas de intervención continúen repitiéndose y replicándose, ya que la restauración de estos espacios industriales, suele llevar consigo un enfoque turístico, vinculándose con el impulso al desarrollo económico, lo que aumenta el interés por que sean aprovechados frente “a la pérdida de sentido del lugar” (Álvarez-Areces, 2008, p.15).

La integración social y territorial, así como las características e instalaciones que lo conforman, han convertido el Complejo Ferrocarrilero en espacio público, al funcionar como punto de encuentro de la sociedad (Borja, 2003 en Carrión, 2005). Por consiguiente, la política de desarrollo urbano y transformación realizada benefició la imagen urbana de aquella sección oriente del centro de la ciudad; incluso, su intervención hace referencia a un GPU, a través del cual se ha buscado el acercamiento de la población y de turistas, hacia una historia que fue importante para los habitantes y obreros rieleros, quienes fueron la pieza principal durante el auge industrial.

En línea con lo anterior, pese a que no ha logrado impactar como se esperaría que lo hiciera, la puesta en valor del patrimonio industrial, mediante su

intervención, ha rescatado gran parte del patrimonio tanto material como inmaterial – costumbres, tradiciones y modos de vida –, construyendo espacios propensos a actividades culturales, recreativas y deportivas, en los que se exponen fragmentos de aquella historia.

## Referencias

- Acosta Collazo, A. (Septiembre - Diciembre de 2010). Réquiem por un Centro Histórico: El patrimonio en ciernes en Aguascalientes. *Investigación y Ciencia*, 18(50), 16-23.
- Álvarez-Areces, M. Á. (2008). Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea. *APUNTES*, 21(1), 6-25.
- Álvarez-Areces, M. Á. (2010). Patrimonio Industrial, Paisaje y Desarrollo Territorial. *AREAS. Revista Internacional de Ciencias Sociales*(29), 21-29.
- Barba Rodríguez, M. (2013). *Evolución tipológico - arquitectónica de los talleres del ferrocarril de Aguascalientes. Aproximaciones al espacio a partir de la memoria obrera*. Aguascalientes, Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes [UAA].
- Barba Rodríguez, M., & Acosta Collazo, A. (2012). Los Talleres General de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central en Aguascalientes: un recorrido por su historia. *Labor & Engenho*, VI(3), 20-40.
- Carrión, F. (agosto de 2005). El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. *Eure*, XXXI(93), 89-100.
- Casanelles I Rahóla, E. (2007). Nuevo concepto de Patrimonio Industrial: evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional. (P. d. Director mNACTEC, Ed.) *Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*(7), 56-70.
- Cattarini, E. (2001). Memoria e identidad frente a la globalización. En F. Carrión (Ed.), *Centros*

*Históricos en América Latina y el Caribe* (págs. 317 - 327). Quito.

Choay, F. (2003). Alegoría del patrimonio. *Arquitectura viva*(33), 68-76. Recuperado el 20 de septiembre de 2016, de <https://cuatrocuadernos.files.wordpress.com/2015/10/i-07-alegorc3a-da-del-patrimonio.pdf>

Díaz-Berrio Fernández, S. (1986). *Protección del patrimonio cultural urbano*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Gnemmi, H. (1997). *Puntos de vista sobre la conservación del patrimonio arquitectónico y urbano*. Córdoba: Ediciones Eudecor.

Gobierno del Estado de Aguascalientes 2010 - 2016. (2010a). *¡Viva Aguascalientes!* Recuperado el 17 de Abril de 2016, de Barrio de La Estación: [http://www.aguascalientes.gob.mx/vivaags/UI/frm\\_Datos.aspx?IA=178](http://www.aguascalientes.gob.mx/vivaags/UI/frm_Datos.aspx?IA=178)

Gobierno del Estado de Aguascalientes 2010 - 2016. (2010c). *Portal de Gobierno del Estado de Aguascalientes*. Recuperado el 25 de abril de 2016, de Fideicomiso Complejo Tres Centurias: <http://www.aguascalientes.gob.mx/FI-COTRECE/>

Gómez Serrano, J. (agosto de 2016). Aspectos importantes en la historia del ferrocarril en Aguascalientes. (A. P. Sotomayor Mora, Entrevistador)

Gutman, M. (2001). Del monumento aislado a la multidimensionalidad. En F. Carrión (Ed.), *Centros Históricos de América Latina y el Caribe* (págs. 95-105). Ecuador.

Instituto Cultural de Aguascalientes. (07 de septiembre de 2015). Macro Espacio para la Cultura y las Artes. (I. Difusión, Ed.) Aguascalientes, Aguascalientes, México. Recuperado el 08 de septiembre de 2016, de <https://www.youtube.com/watch?v=jW77Svl2Zdk>

Molano L., O. L. (mayo de 2007). Identidad cultural un concepto que evoluciona. *Revista Opera*(7), 69-84. Recuperado el 10 de sep-

tiembre de 2016, de <http://www.redalyc.org/pdf/675/67500705.pdf>

Riegl, A. (1987). *El culto moderno a los monumentos*. (A. Pérez López, Trad.) Madrid, España: Visor.

## Referencias de figuras

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad [CONABIO]. (2005). Catálogo de metadatos geográficos. [Figura]. Recuperado el 20 de junio de 2015, de Portal de Geoinformación: <http://www.conabio.gob.mx/informacion/gis/>

Halal In Japan. (2014). Yokohama Red Brick Warehouse. [Fotografía]. Recuperado el 30 de agosto de 2016, de: <http://www.halalinjapan.com/yokohama-red-brick-warehouse.html>

Instituto Catastral del Estado de Aguascalientes. (2013). Lotes de la ciudad de Aguascalientes. [Figura]. Aguascalientes, Aguascalientes, México.

Portal de Info7. (30 de agosto de 2013). Antigua Casa Redonda. [Fotografía]. Recuperado el 05 de mayo de 2016, de Azteca Noreste: <http://www.info7.mx/a/noticia/421238>

xcechox. (04 de enero de 2014). [Fotografía]. Recuperado el 25 de mayo de 2016, de <https://www.flickr.com/photos/75046947@N07/albums/72157639543766474>

Valdebenito, O. (02 de octubre de 2010). Estación Central de Santiago. [Fotografía]. Recuperado el 20 de noviembre de 2016, de: <https://www.flickr.com/photos/91194187@N00/5784635259>

