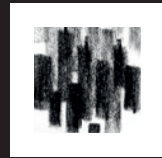


EL JARDÍN DE LA ESTACIÓN DE LA CIUDAD
DE AGUASCALIENTES: EVOLUCIÓN
DE UN ESPACIO PATRIMONIAL
Y SU IMPACTO EN LA CONFIGURACIÓN
DE LA MEMORIA COLECTIVA



Marlene Barba Rodríguez

Instituto Tecnológico de Monterrey Campus Aguascalientes

Introducción

La industria ferroviaria ha tenido por su propia función, representaciones sociales entre diferentes colectivos: obreros, pasajeros, comerciantes, entre otros. Por ejemplo, para los trabajadores de las diferentes líneas, obreros y administrativos, representó nuevos saberes y su medio de subsistencia; para los pasajeros y comerciantes, un medio rápido y seguro para trasladarse o enviar y recibir mercancías y una gran oportunidad para instalar negocios y otras industrias; y en general, el detonante del desarrollo urbano, arquitectónico, económico y social.

El Jardín de la Estación de la ciudad de Aguascalientes es un sitio que perteneció a la empresa ferrocarrilera en donde todos y cada uno de los colectivos se vieron representados, no sólo porque al ser un espacio público podían acudir y disfrutar del mismo, sino porque las bancas del este fueron patrocinadas por diferentes comerciantes, industrias asentadas en la entidad y algunos particulares, convirtiéndose así en un espacio fundamental de la identidad hidrocálida, ligada al camino de hierro y uno de los puntos de encuentro más importantes de la ciudad.

El presente escrito tiene como finalidad abordar el surgimiento y evolución que ha tenido este jardín, el vínculo con la población a partir del cierre de las

instalaciones del ferrocarril en Aguascalientes y una vez que las mismas pasaron a formar parte de los bienes del Gobierno del Estado hasta la actualidad, cuando el retiro de la reja que lo delimitaba ha representado el resurgimiento del lugar.

[...] hay que entender el patrimonio como recurso, pero también como proceso vivo, y no como algo inmovilista.

Javier Marcos¹

Evolución espacial del jardín de la estación

Antecedentes

El primer espacio ajardinado proyectado para los talleres de Aguascalientes aparece en la propuesta del complejo ferroviario del Ferrocarril Central Mexicano denominada "No.1", la cual data del 28 de enero de 1898 (figura 1), realizada por la compañía estadounidense Atchison, Topeka & Santa Fe. Si bien esta propuesta no fue la que finalmente se realizó, en la misma aparecen las diferentes zonas que comprendía el sitio: talleres, oficinas, almacenes, estación, casas para empleados y el hospital, el cual era el espacio que colindaba con el "parque", que es como se le denominó. El parque es el primer sitio de la empresa ferroviaria destinado a ser un espacio para el ocio.

1 Javier Marcos, "El patrimonio como representación colectiva. La intangibilidad de los bienes culturales", *Gazeta de Antropología*, núm. 26/1 (enero-junio 2010): s.p., Universidad de Granada, https://www.ugr.es/~pwlac/G26_19Javier_Marcos_Arevalo.html, ISSN 2340-2792.

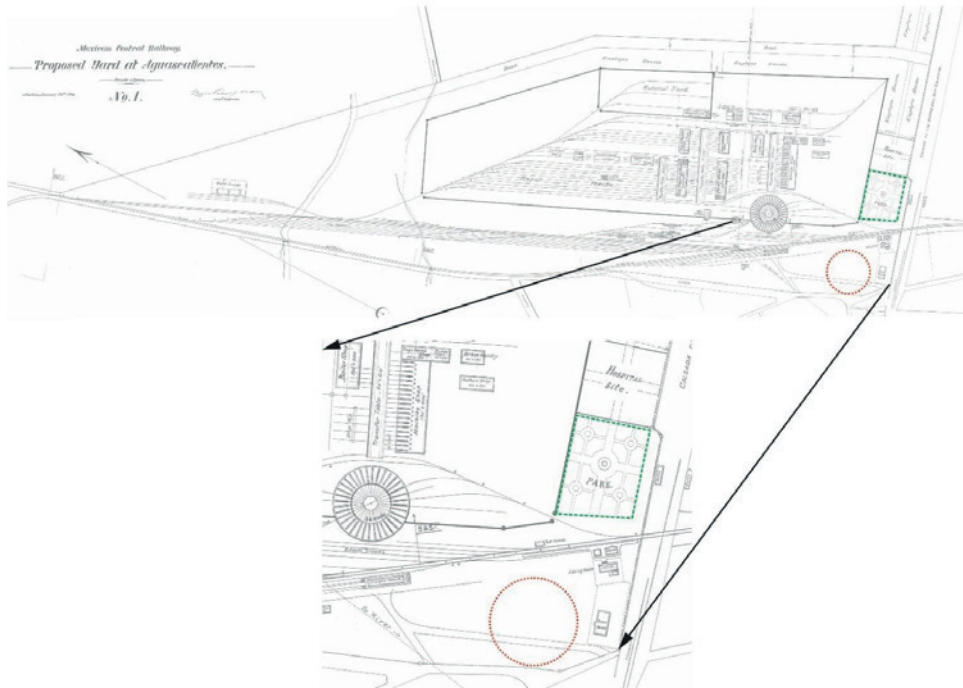


Figura 1. Propuesta de los talleres generales del Ferrocarril Central Mexicano en Aguascalientes fechado el 28 de enero de 1898, donde se muestra la zona ajardinada propuesta, denominada como "Parque"; de igual manera, se indica con un círculo el sitio donde actualmente está ubicado el Jardín de la Estación. Fuente: Elaboración propia a partir del plano del Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Patios y Líneas. Secretaría de Cultura. CNPPCF, Cedif.

El sitio que sería el Jardín de la Estación era para fines del siglo XIX (1884) un terreno sin uso, ubicado en el primer predio que tuvo la compañía en la ciudad –cuya ubicación se muestra en la figura 1 delimitado con un círculo–. La estación de pasajeros se ubica en el sitio que tuvo el primer inmueble construido para ello, al sur, colindando con la “Calzada de los baños del Ojocaliente” (que en ese momento se encontraba en obras, mismas que se inaugurarían el 16 de septiembre de 1899, fecha a partir de cual se conocería como Calzada Arellano, por permiso especial del ayuntamiento y en honor del gobernador Rafael Arellano, su promotor)² y La Alameda.

La propuesta de los talleres que finalmente se llevó a cabo fue otra, la cual se definió en diciembre de 1898, sin embargo, la ubicación del parque no se modificó, como puede apreciarse en el plano del 24 de diciembre de 1903 (figura 2). Este espacio, aun cuando contaba con una reja, no estaba cerrado al público y de acuerdo con María Dolores Enciso Bonilla, enfermera del nosocomio y a María Villaseñor Teillery, hija del doctor Julio Villaseñor Norman, director del hospital, quienes fueron entrevistadas por el doctor Moisés Morales Suárez³, contaba con “margaritones, hermosos rosales, plantas de ornato así como frondosas palmeras y árboles a la entrada; un kiosko (sic), una fuente y bancas. El jardín fue muy admirado en todo Aguascalientes y estuvo a cargo de un jardinero llamado Mucio, indígena originario de Xochimilco quien vivía en el sótano y era muy querido por los ferrocarrileros...”⁴.

2 Periódico *El Republicano*, 24 de septiembre de 1899.

3 Moisés Morales, “Notas para la historia del primer hospital del ferrocarril en Aguascalientes 1895-1957”, *Ars Médica* (fascículo) en *Lux Médica*, Universidad Autónoma de Aguascalientes, año 11, núm. 4, (2008): 10.

4 Moisés Morales, “Notas para la historia del primer hospital del ferrocarril...”

El jardín se conservó hasta 1957, año en que el nosocomio cerró sus puertas y posteriormente fue demolido para cambiar de sede y siendo el terreno ocupado por las instalaciones deportivas del complejo ferrocarrilero.

El arribo del ferrocarril a Aguascalientes (1884) y su consolidación con el establecimiento de los talleres generales de la compañía en la capital del estado (1897) es un ejemplo claro del encuentro de culturas, representado de diferentes maneras: una forma novel de entender el traslado de personas y mercancías; espacios con tipologías arquitectónicas y/o materiales sin antecedente local; la conformación del gremio rielero, nuevos conocimientos y formas de trabajo.

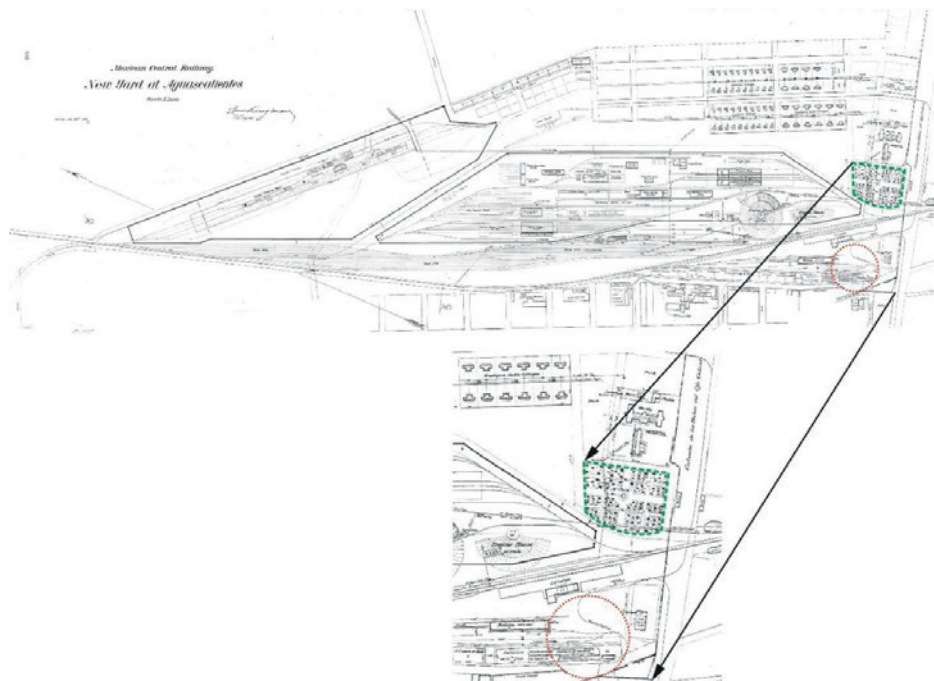


Figura 2. Plano de los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central Mexicano en Aguascalientes fechado el 24 de diciembre de 1903, mostrando la zona ajardinada ejecutada acuerdo con lo planeado. Fuente: Elaboración propia a partir del plano del Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Patios y Líneas. Secretaría de Cultura. CNPPCF, Cedif.

El aumento de extranjeros en la entidad y con ello, la convivencia con actividades sin precedentes, otras religiones –para lo cual se edificaron los espacios de culto correspondientes– (tabla 1) y en general, con transformaciones tangibles e intangibles fueron enriqueciendo el patrimonio local.

	1895	1900	1910
Población total	104,615	102,416	120,511
Población en la capital	30,872	34,982	45,198
Población dedicada a la agricultura	23,138	22,082	24,300
Población dedicada a la industria	8,800	9,700	11,200
Porcentaje fuerza de trabajo industrial sobre fuerza de trabajo	21.4	25.6	24.4
Población extranjera	202	405	571
Población católica	102,196	101,863	119,754
Población protestante	127	396	652
Población budista	2	102	2
Población sin culto	56	66	95

Tabla 1. Evolución de la población de Aguascalientes en el periodo que va de 1895 a 1910.

Fuente: Marlene Barba, 2013: 23.

El plano de los talleres de 1903 es muestra de dos elementos importantes de la convivencia generada por la diversidad cultural a la que se hace

referencia, valorada de acuerdo con Sanvicén y Molina⁵, como una oportunidad de enriquecimiento mutuo en el planteamiento intercultural.

1. La primera zona industrial, comercial y de servicios que se desarrolló en el extremo poniente de los terrenos del ferrocarril y en la calle frente a los mismos, la cual –y aun cuando algunos de los comercios y/o industrias no se llegaron a consolidar– muestra la profunda transformación urbana, arquitectónica, económica y social que sucedió: no sólo los negocios eran distintos entre sí, sino también las nacionalidades de quienes los poseían, administraban y/o representaban (estadounidenses, ingleses, alemanes, mexicanos); algunos se muestran en la tabla 2. El paisaje comenzó a inundarse de molinos, hoteles, tranvías eléctricos, una compañía de luz, entre otros.
2. Si bien la construcción de la segunda estación de pasajeros se concretó hasta 1911, en el plano aparece la propuesta de la nueva ubicación y dimensiones de la misma (que es la que tiene actualmente), la cual responde a la importancia que adquirió Aguascalientes en la compañía, no sólo al tener una ubicación estratégica en la misma, sino por ser sede de los talleres más importantes de toda la línea.

Simbólica y funcionalmente la estación de pasajeros es mucho más que un edificio, es un sitio de encuentro, de paseo y de revolución urbana. Este

5 Paquita Sanvicén y Fidel Molina, “La interculturalidad como base conformadora del propio patrimonio colectivo. Reflexiones y propuestas”, *Her y Mus* 15, volumen VI, número 11, (octubre-noviembre 2014): 23. <https://raco.cat/index.php/Hermus/article/view/313276/403404>

edificio, como indica Jorge Tartarini “como polo de atracción, desplazó el foco de interés estableciendo nuevas rutinas de recorridos, según los horarios de llegada y partida de los trenes. Un cambio lógico, si pensamos que la vida en torno al ferrocarril comenzaba y terminaba en la estación”⁶.

Nombre negocio	Propietario	Giro
Fundición de Fierro	Luis B. Lawrence	Fundición de fierro y talleres metálicos
Waters-Pierce Oil Company (bodega)	Se desconoce	Combustible
<ul style="list-style-type: none"> Compañía Productora y Abastecedora de Potencia Eléctrica, S.A. Depósito tranvías eléctricos 	John Douglas J.W. Overton José Guadalupe Ortega Ignacio A. Ortiz Luis Cornú	Tranvías y Luz Eléctrica
Compañía Molinera Douglas - “La Perla”	John Douglas (hasta 1903) A partir de 1903: John Douglas Antonio Loeffler José L. García	Molino de Harina Fábrica de Almidón y Dextrina
Hotel Americano	Se desconoce	Hospedaje
No dice	Indalecio de la Torre	Se desconoce
La Central	Se desconoce	Se desconoce

6 Jorge Tartarini, *Arquitectura Ferroviaria*, (Argentina: Ediciones Colihue S.R.L., 2005): 39.

Nombre negocio	Propietario	Giro
Compañía de Luz y Fuerza Eléctricas de Aguascalientes (<i>Aguascalientes Electric Light and Power Co.</i>)	Carlos Doerr	Generación energía eléctrica
Schöndube y Neugebauer	Francisco Neugebauer y Enrique Schöndube	Construcción, drenaje y pavimentación, entubación de agua
F.V. Lister y Compañía (Compañía Surtidora y Constructora Nacional)	F. V. Lister	Estudios de ingeniería y agua potable
Compañía Cervecera de Toluca	Carlos Meislahn	Distribución cerveza
Se desconoce	Otto Wagener (junto con Carlos Meislahn)	Abarrotes. Ropa hecha, cerveza y licores.
Se desconoce	Nicolás López e hijos	Se desconoce
A. Fisher	A. Fisher	Fábricas de cerveza y de hielo con planta de refrigeración
Se desconoce	A. Leal	Se desconoce
Se desconoce	Antonio López de Nava	Se desconoce
Se desconoce	Francisco de G. Cruz	Se desconoce
Compañía maderera y mercantil de Aguascalientes (<i>Aguascalientes Lumber and Mercantile Co.</i>)	Carlos Doerr	Compra y venta de cualquier tipo de mercancía

Tabla 2. Relación de algunos de los negocios y servicios que se instalaron en la zona industrial ubicada en el oriente de la ciudad de Aguascalientes, lindero poniente del Ferrocarril Central Mexicano en diciembre de 1903. Fuente: Marlene Barba, 2013: 21.

La construcción de la segunda estación de pasajeros no sólo representó una impronta más en la transformación del paisaje del oriente de la ciudad de Aguascalientes, sino la manifestación de un punto de origen y destino para viajeros, comerciantes y habitantes de la misma en el conjunto ferroviario. El paseo, sobre todo el dominical hacia ese sitio de la ciudad se convirtió en una tradición. En resumen, esta zona de la ciudad se convirtió en el punto de interacción y representación entre las diferentes expresiones culturales que convergieron en la misma, un nodo de interculturalidad, atendiendo la definición que de ésta tiene la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)⁷.

7 **Interculturalidad:** Se refiere a la presencia e interacción equitativa de diversas culturas y a la posibilidad de generar expresiones culturales compartidas, a través del diálogo y del respeto mutuo. Fuente: Artículo 4.8 de la Convención sobre la Protección y la Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales. <https://es.unesco.org/creativity/interculturalidad>

Un nuevo jardín



Figura 3. Vista de la estación de pasajeros antes de la construcción del jardín del mismo nombre.

Fuente: Fototeca del Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes, Fondo Miguel Aguayo Mora, 1929.

Hacia 1929, la zona que actualmente ocupa el jardín de la estación seguía siendo un espacio sin uso definido (figura 3); sin embargo, y como resultado lo antes descrito, la empresa—que para ese momento ya eran los Ferrocarriles Nacionales de México—determinó que se erigiera un espacio público (en tanto que se podía acceder al mismo libremente, porque el predio siguió siendo de la empresa) de ocio y paseo. Se plantaron árboles, se instalaron bancas de madera y se incluyó una fuente, alineada al eje central de la estación (figura 4): la obra quedó lista en 1935 y desde entonces adoptó el nombre con el que se le conoce hasta la fecha y se convirtió en uno de los lugares más visitados de Aguascalientes.



Figura 4. Vista norte-sur del jardín de la estación del ferrocarril. Fuente: Fototeca del Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes, Fondo Aguascalientes, *circa* 1935.

Primera intervención: reconfiguración de inspiración modernista

Tal como se indica en el propio mobiliario del jardín de la estación, en 1942 y por iniciativa de la Superintendencia de la División Centro de los Ferrocarriles Nacionales de México, se instalaron bancas y macetones con obras de albañilería, mismas que fueron auspiciadas por los miembros de la Cámara Nacional de Comercio, cuyo presidente era Anselmo López, el secretario era José M^a Guzmán y el gerente Manuel Morfín. El ingeniero Roberto N. Dávalos dirigió la construcción de las bancas y macetones, los cuales fueron realizados por los maestros Esteban Ulloa y José Suárez. La fábrica –o por lo menos una de las fábricas– de mosaicos de donde se obtuvo el material para el acabado del mobiliario fue “La Victoria” como se puede apreciar en la figura 6, donde puede verse anunciada en el andador.

Las bancas nuevas se terminaron con la técnica denominada *trencadís*, la cual identifica la obra del arquitecto Antoni Gaudí⁸:

En el modernismo, la arquitectura representa la síntesis de todas las artes y, gracias al uso adecuado de la ornamentación, se genera una rica combinación de formas, volúmenes, texturas y también de colores

8 Antoni Gaudí i Cornet (1852-1926), arquitecto catalán reconocido internacionalmente como uno de los máximos exponentes del modernismo. <https://www.casabatllo.es/antoni-gaudi/>

—un color que viene dado sobre todo por el uso del mosaico de cerámica y vidrio⁹.

Gaudí experimentó de manera especial con la cerámica, utilizando el “trenca” es decir, el fragmento azaroso del mosaico y no la tradicional tesela¹⁰, razón por la que la técnica se denomina precisamente, *trencadís*. Utilizó esta técnica por primera vez en el Palacio Güell¹¹.

El hecho de que se optara por esta técnica para la elaboración de las bancas (de las cuales se realizaron cinco modelos diferentes) hace notar la influencia que el arquitecto catalán tenía en el país, sobre la cual el arquitecto Carlos Flores Marini¹² comentó lo siguiente, a propósito de una entrevista que le realizaron en 2005 con motivo de la exposición “Gaudí, artista de siempre”, exhibida en el Antiguo Colegio de San Ildefonso:

9 *World Monuments Fund* y Museo Nacional de Cerámica y Artes Suntuarias. *Gaudí y trencadís*. Dossier de prensa (2020): s. p. <https://www.culturaydeporte.gob.es/mnceramica/dam/jcr:d4d970bb-1486-47d5-b7ee-6acf6af4c846/dossier-de-prensa-gaudi-trencadis.pdf>

10 Tesela: cada una de las partes con que se forma un mosaico. Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española, <https://dle.rae.es/tesela>

11 *World Monuments Fund* y Museo de Maricel. *Gaudí y trencadís*. (2021). <https://museusdesitges.cat/es/exposiciones/gaudi-trencadis>

12 Arquitecto, investigador, académico y escritor mexicano (1937-2015). Estudió Arquitectura en la Universidad Nacional Autónoma de México, se especializó en Restauración por la Universidad de Roma. Miembro emérito de la Academia Nacional de Arquitectura, miembro de la Academia Mexicana de Arquitectura, del Sistema Nacional de Creadores y del Seminario de Estudio y Conservación del Patrimonio Cultural del Instituto de Investigaciones Estéticas IIE (UNAM). <http://www.elem.mx/autor/datos/109444>

A partir de 1939, el arquitecto Enrique de la Mora y Palomar, reproduce arquitecturas que tienen cierta similitud con la arquitectura de Gaudí, como en la iglesia de La Purísima de Monterrey, donde diseña arcos parabólicos, muy similares a los catenáricos de Gaudí, lo que la convierte en la primera iglesia moderna mexicana. También se muestra la obra de los arquitectos Fernando López Carmona, Félix Candela, entre otros¹³.

Las bancas construidas en este periodo no son solamente un elemento de servicio o un bien decorativo: la gestión del superintendente de la compañía ferrocarrilera local para que los miembros de la Cámara Nacional de Comercio patrocinaran la construcción de las mismas, deja patente la importancia que el camino de hierro tuvo para que éstas llegaran o se desarrollaran en la entidad, el vínculo con la empresa y por supuesto, el poder contar con publicidad en una de las zonas más relevantes de la ciudad.

El patrocinio, en palabras de Sahnoun y Doury es “un instrumento publicitario que hace posible ligar directamente a una marca o una empresa a un acontecimiento atractivo para un público concreto”¹⁴. Sin embargo, para que éste sea eficaz debe responder a necesidades específicas y su integración a la estrategia publicitaria en conjunto debe ser armoniosa¹⁵.

13 Universia.MX, *Gaudí, el genio de la construcción en San Ildefonso* (8 de abril del 2010). <https://www.universia.net/mx/actualidad/orientacion-academica/gaudi-genio-construccion-san-ildefonso-100872.html>

14 Nathalie Sahnoun y Pierre Doury, *Cómo buscar un sponsor* (Madrid: Maeva Ediciones, 1990): 16.

15 Manuel Palencia-Lefler, “Donación, mecenazgo y patrocinio como técnicas de relaciones públicas al servicio de la responsabilidad social corporativa”, *Análisi* 35 (2007): 162.

Se considera que la publicidad de las bancas del jardín de la estación sí se integraron de manera armoniosa al diseño de las mismas, porque el anuncio publicitario atrae la atención lo suficiente sin destacar por encima del conjunto adaptándose al concepto de éste, sin dejar de lado que dada su ubicación, las marcas y productos llegaban tanto a visitantes –que disfrutaban del jardín como turistas o bien mientras esperaban que llegara el tren que los llevaría a su destino–, como a la población de la ciudad en general.

Se construyeron un total de dos macetones y 61 bancas con 5 modelos diferentes, cuyas diferencias radicarón en el costo del mobiliario y, por ende, del patrocinio, de ahí que haya piezas que sólo anuncien un solo producto, marca o comerciante y que también haya bancas que compartan dos anunciantes (tablas 3-7). También se hicieron macetones (tabla 8).

El patrimonio es “un valor de presente que habla de la construcción convivencial y ciudadana de grupos humanos complejos y heterogéneos, que se desplazan de unos lugares a otros, llevando sus propios legados culturales, sociales e identitarios”¹⁶.

16 Paquita Sanvicén y Fidel Molina, “La interculturalidad...”

Tipología 1 – Bancas sencillas



Westrup	Manuel del Villar e hijos
Las Fábricas de Francia	El perico – Casa Ramos
Francisco Lee Toy	Vicente Rocha S. en C.
Chicles Canel's	Albino Salas e hijos
Ing. Gustavo Talamantes	Camisas (no se distingue la marca), Monterrey, N. L.
Amador Roma	Pep
APA Acetileno-Oxiceno-Soldaduras	Rexal – Levadura en polvo
Tenería El Diamante	Loreto y Peña Pobre – Distribuidor Luévano y Ortega
Pérez y La Fuente	Inocencia Herrera Matamoros
El río La Plata – Telésforo Cierra (sic)	Colonia Francesa
J. Castillo Ramos	Mueblería Pasillas
Jabonera del Centro, S. A.	*Dice Kontra, pero se lee que decía Pep

Tabla 3. Relación de bancas sencillas del jardín de la estación de Aguascalientes, así como la empresa, comercio, colectivo y/o persona que se anunciaron en las mismas. Fuente: elaboración propia, 2022.

Tipología 2 – Bancas dobles sin farol



La industrial – Anselmo López	Galletas Macarrón Pasta para sopa PASA
Cervecería de Chihuahua, S.A., Cruz Blanca	Harinera de Aguascalientes
Fábrica de hielo San Felipe	Vidrio plano, S. A., Monterrey, Nuevo León
Farmacia “Nacional” – Macías y Pons	Cervecería Cuauhtémoc
Farmacia Regina	Cerveza XX Orizaba
Sánchez y Marín, Guadalajara, Jal. Jabones Lirio y café Distribuidores Casa Alonso, S.A.	Troqueles y Esmaltes, S.A. TRES, S. A., Monterrey, N. L. Distribuidores Casa de Vidrio, S. A.
Distribuidor Antonio Oviedo – Faros Cumbres Panadería El Porvenir	Fundición de Hierro y Taller mecánico Vicente R. Ortiz

Tabla 4. Relación de bancas dobles del jardín de la estación de Aguascalientes, así como la empresa, comercio, colectivo y/o persona que se anunciaron en las mismas. Fuente: elaboración propia, 2022.

Tipología 3 – Banca doble con farol lateral



Acero Monterrey – Cerro del Mercado, S. A.

Tabla 5. Banca doble con luminaria a un costado del jardín de la estación de Aguascalientes, así como la empresa, comercio, colectivo y/o persona que se anunciaron en las mismas. Fuente: elaboración propia, 2022.

Tipología 4 – Bancas dobles con farol central



Sombrerería Dávila	Compañía Industrial de Zacatecas
Calzado pieles United	Mezclilla orilla de oro - Compañía textil de Guadalajara
Cementos Mexicanos, S.A. - Cemento Monterrey Portland Cemento Hidalgo Portland	Manuel Ortíz e Hijos "El puerto de Guaymas" Telésforo Guerra "Salón Cuauhtémoc"
Fundición de Fierro – James N. Lawrence	Compañía de cigarros "El águila"
Techo eterno Eureka – Asbesto cemento	Alfonso Sahagún – Carta Blanca y Aguas de Lourdes
La Nacional – Compañía de seguros sobre la vida	Vidriera Monterrey Cristalera, S.A. – Fabricantes de artículos de vidrio
Gran sombrerería Tardan	Fábrica de ladrillos industriales y refractarios, S.A.
El Mundo, S.A. – Compañía de seguros	Colonia China de Aguascalientes
Colonia Española	

Tabla 6. Relación de bancas dobles con farol, empresa, comercio, colectivo y /o persona que se anunciaron en las mismas. Fuente: elaboración propia, 2022

Tipología 5 – Banca curva con farol



Lotería Nacional

Productos de Maíz, S. A.

Banco Mercantil del Bajío, S. A.

Compañía General Anglomexicana de seguros, S.A.

Tabla 7. Bancas curvas con luminaria a un costado del jardín de la estación de Aguascalientes, así como la empresa, comercio, colectivo y /o persona que se anunciaron en las mismas. Fuente: elaboración propia, 2022.

Macetones



Macarrones y pastas alimenticias Acero Monterrey

Tabla 8. Macetones del jardín de la estación de Aguascalientes, así como la empresa, comercio, colectivo y /o persona que se anunciaron en las mismas. Fuente: elaboración propia, 2022.

No se sabe hasta dónde los comerciantes estaban conscientes de lo anterior y no sólo del aspecto publicitario cuando decidieron auspiciar la construcción de las bancas –sobre todo aquellos negocios que habían surgido en otras entidades–; sin embargo, el hecho de que las colonias china, francesa y española participaran en el proyecto sí tiene que ver con el vínculo que forjaron con Aguascalientes y la necesidad de hacer tangible su presencia y legado en la comunidad. El censo de 1940 permite ver la presencia que los extranjeros

de las nacionalidades antes señaladas seguían teniendo en la entidad y cuántos de los inmigrantes habían adoptado la nacionalidad mexicana (tablas 9 y 10), en total, hacia ese año había en la entidad 216 estadounidenses, 99 españoles, 12 franceses y 14 chinos.

6º Censo de población 1940
Población por nacionalidad y sexo - Aguascalientes

Nacionalidad	Total	Hombres	Mujeres
Mexicana	161534	78496	83038
Estados Unidos	58	27	31
España	38	27	11
Francia	10	9	1
China	6	6	0

Tabla 9. Población inmigrante en Aguascalientes, 1940. Fuente: elaboración propia a partir del Sexto Censo de Población, 1940. Aguascalientes y Baja California, pp. 22-23. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825411763/702825411763_1.pdf

6° Censo de población 1940
Población extranjera que adquirió la nacionalidad mexicana,
por sexo - Aguascalientes

Nacionalidad	Total	Hombres	Mujeres
Estados Unidos	158	65	93
España	61	37	24
Francia	2	1	1
China	8	8	0

Tabla 10. Población inmigrante en Aguascalientes que adquirió la nacionalidad mexicana, 1940.

Fuente: elaboración propia a partir del Sexto Censo de Población, 1940. Aguascalientes y Baja California, pp. 24. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825411763/702825411763_1.pdf

Más allá de la intervención que hubiera podido tener el Jardín de la Estación y los fines perseguidos de la misma, era importante ver el uso que del mismo hizo la población en general; es decir, si el espacio siguió siendo parte de su vida cotidiana y con ello, de la producción social del mismo, como planteó Lefebvre (1974)¹⁷.

El jardín siguió formando parte de la rutina de los ciudadanos en cuanto a que su función y destino como área de recreación continuó (esto no cambió con la transición tecnológica del vapor al diésel y con la modernización de los talleres a mediados de los años sesenta del siglo pasado), tanto así que fue uno de

¹⁷ Henri Lefebvre, *La production de l'espace*, (París: Éditions Anthropos, 1974).

los puntos donde la gente acudía a fotografiarse, tal y como se muestra con las siguientes imágenes, provenientes de los archivos de dos familias ferroviarias.

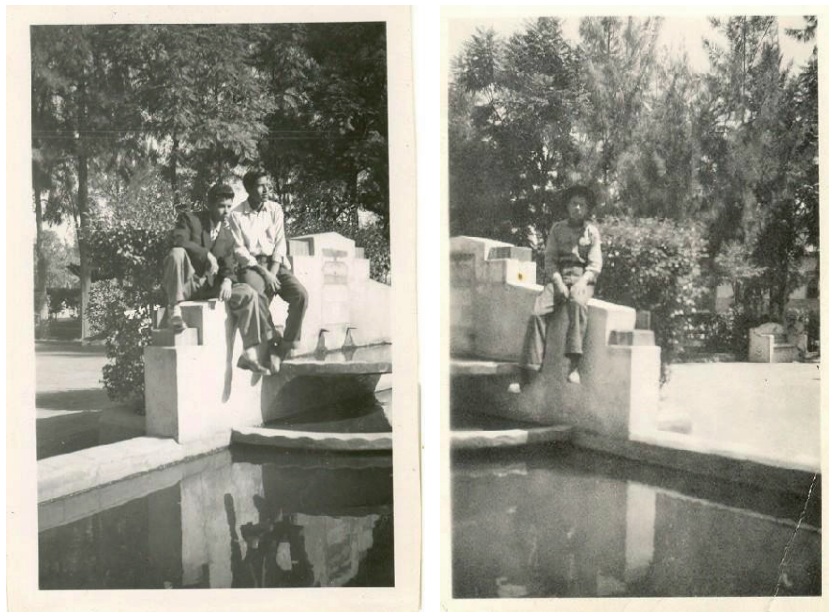


Figura 5. Fotografías en la fuente del jardín de la estación. Fuente: Centro de Estudios del Patrimonio Ferrocarrilero (CEPAF) del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes. Fondo Manuel Reyes Martínez, *circa* 1945.



Figura 6. Fotografías en la fuente del jardín de la estación. Fuente: CEPAF del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes. Fondo Manuel Reyes Martínez, *circa* 1945.

Fin de labores en los talleres: Plaza Tres Centurias

El 16 de enero de 1995 el entonces presidente Ernesto Zedillo promovió la reforma al párrafo cuarto del artículo 28 constitucional, con el fin de remover los transportes ferroviarios y las comunicaciones vía satélite de áreas estratégicas a prioritarias y así poder privatizarlos integralmente, aunque el Estado siguiera manteniendo la rectoría del rubro. Lo anterior, después de haber anunciado un plan de austeridad de gasto gubernamental y un programa de privatizaciones de entidades paraestatales derivado de la crisis económica que se suscitó en diciembre de 1994¹⁸. Entre las razones mencionadas por el ejecutivo para promover la reforma estaba que “la escasez de recursos públicos imposibilita al Estado a realizar las inversiones inaplazables que requiere la modernización de los ferrocarriles mexicanos, a fin de hacer de esta actividad un instrumento de promoción de desarrollo”¹⁹. El precepto fue derogado el 27 de febrero y la declaratoria se llevó a cabo el 2 de marzo de ese año.

Derivado de lo anterior y después del proceso correspondiente para concesionar el sistema ferroviario en varias líneas, hacia 1998 quedaban algunos asuntos remanentes de la empresa, entre los que se encontraban los talleres de Aguascalientes, los cuales se intentaron licitar sin éxito²⁰. El comple-

18 José Luis Silva Méndez, “La liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, 1992-2003” (tesis doctoral, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa), 27.

19 Heriberto López Ortiz, “Ferrocarriles Mexicanos: del monopolio de Estado al oligopolio privado y extranjero”, en *La Reforma del Estado en blanco y negro. Agenda para la reforma del Estado*, coordinado por Ricardo Álvarez Arredondo, (México: Centro de Producción Editorial), 490-491.

20 Salvador Hernández, José Antonio Arroyo y Guillermo Torres, *Evolución reciente de algunos indicadores operativos y de eficiencia del ferrocarril mexicano*, (México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes e Instituto Mexicano del Transporte, 2007), 490-491.

jo ferroviario cerró sus puertas el 31 de marzo de 1999²¹. El 11 de abril de 1999, el gobernador Felipe González aprovechó la visita del presidente Zedillo para solicitarle que se suspendiera el segundo proceso de licitación de los talleres del ferrocarril locales para buscar la declaratoria de patrimonio histórico²². Las gestiones resultaron exitosas y el 28 de abril de 2000 con el presidente Ernesto Zedillo como testigo se firmaron los convenios entre Ferrocarriles Nacionales de México y el Gobierno del Estado de Aguascalientes, en los que la empresa donaba una parte, y el gobierno compraba otra para reincorporarlas al patrimonio estatal, con la única condición de que estos terrenos no se vendieran y que su uso fuera para actividades deportivas, sociales y culturales²³.

El 4 de noviembre del año 2000, día en que se firmaron las escrituras de los terrenos del ferrocarril por la donación y venta de los mismos, el gobernador anunció la creación de un Consejo Consultivo, conformado por asociaciones, organismos del Estado y autoridades de los tres niveles de gobierno para determinar el mejor uso para los terrenos. Se nombró a un equipo responsable para la elaboración del Plan Maestro pero previo a esto, se determinó la primera propuesta de uso del sitio mediante varias reuniones de trabajo con dependencias gubernamentales, organismos colegiados de arquitectos y urbanistas, siguiendo los lineamientos del Programa de Desarrollo Municipal 2000-2002. Sumado a las reuniones antes citadas, se realizaron consultas a grupos focales, a dependencias, al sector deportivo y a los ciudadanos, analizándose las diferentes alternativas de las cuales surgieron las diferentes etapas del Plan Maestro²⁴.

21 Morales en *El Sol del Centro*, sección A (24 de marzo de 1999), 1.

22 *El Sol del Centro*, sección A (11 de septiembre de 1999), 3.

23 *El Sol del Centro*, sección A (29 abril 2000), 1,4.

24 Gobierno del Estado de Aguascalientes, *Los talleres del ferrocarril. Ecos de un pasado, acciones de un presente, proyecciones de un futuro*, (noviembre del 2004), 121-124.

La primera etapa de intervención del complejo ferroviario se llevó a cabo en la zona “pública” de los mismos, es decir, en las instalaciones al sur poniente del complejo, donde se encuentran la estación de pasajeros, el almacén de carga, el edificio exprés, la locomotora de vapor y el jardín de la estación. El proyecto, denominado como Plaza Tres Centurias, integró en una sola área peatonal los siguientes espacios (figura 7):

1. Plaza cívica (asta bandera monumental)
2. El Jardín de la Estación
3. Plaza del Silbato (con maqueta interactiva de la Casa Redonda)
4. Plaza de los manantiales (fuentes que hacen reminiscencia a los manantiales del Ojocaliente)
5. Museo del Ferrocarril (Almacén de Carga y Estación de Pasajeros)
6. Centro gastronómico

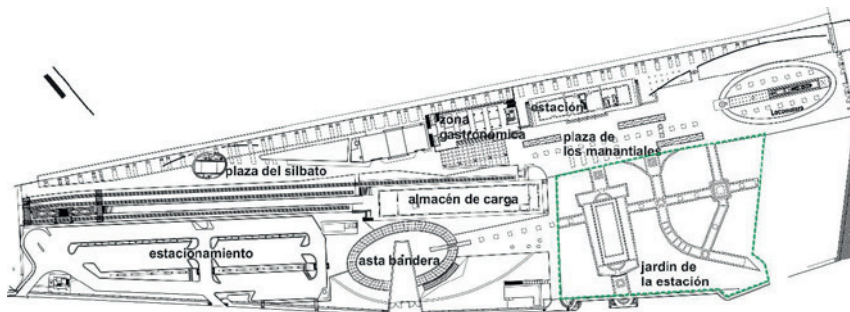


Figura 7. Espacios que conforman la Plaza Tres Centurias. Fuente: Elaboración propia a partir del plano proporcionado por el Fideicomiso Complejo Tres Centurias, 2022.

Al igual que sucedió con la mayoría de las instalaciones ferroviarias locales, previo al cierre de éstas, el jardín ya presentaba algunos daños tanto en los andadores como en las bancas y macetones, por lo que las acciones se centraron en restaurarlos y en el cambio de pavimentos. La otrora tranquila fuente se convirtió en la sede de las “fuentes danzarinas”, para lo cual se instalaron equipos hidráulicos especiales, sonido e iluminación, para que el movimiento del agua se pudiera sincronizar con la música. La plaza fue inaugurada el 4 de marzo del 2003, por el entonces presidente Vicente Fox Quesada.

La apertura de la Plaza Tres Centurias significó el resurgimiento de la cultura ferroviaria en la entidad. El jardín, además de área de descanso se convirtió en un espectáculo: se estableció un horario para las fuentes danzarinas y la población se volcó a visitar y disfrutar el sitio.

Se coincide con lo que establece Eréndira Campos en cuanto a que la plaza se volvió también un “sitio espectacularizado (sic) para el turismo” y si bien no “expropiado” como ella lo indica, sí algo alejado “de las personas que en su vida cotidiana le dieron sentido y significado”²⁵. Lo anterior porque, por ejemplo, salvo lo que los propios elementos del jardín narran *per se*, no hay referencia o dato alguno que indique al visitante la historia de este espacio, a menos que se acompañe de algún guía.

Un planteamiento intercultural valora la diversidad cultural como una oportunidad de enriquecimiento mutuo, sin dejar de tener una mirada crítica

25 Eréndira Andrea Campos García Rojas, “Al otro lado de las vías. Espacio, patrimonio y sociedad en la construcción social del espacio ferrocarrilero en Aguascalientes y Oaxaca” (tesis doctoral, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2009): 106.

de lo que se puede mejorar²⁶; es por eso que se hace mención a la necesidad de reconexión con el antecedente ferroviario y su impacto en la entidad en el jardín de la Estación –y con ello el porqué de los nombres y anuncios en las bancas, entre otras cosas–, porque en la medida en que las nuevas generaciones se acerquen a los espacios patrimoniales, puedan conocer la historia de los mismos y por qué son considerados como tal, podrán reflexionar, vincularse y apropiarse de los mismos, dándoles continuidad. Una figura importante en la presencia ferroviaria en el jardín ha sido la asociación civil “Amigos del Ferrocarril”, quienes apoyados por el Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes y el Fideicomiso Complejo Tres Centurias instalaron en el sitio “El rincón de los hombres ilustres y héroes ferrocarrileros”, donde hay elementos tales como bustos, placas, entre otros, de personajes que forman parte de la historia del camino de hierro tanto a nivel local, como nacional y hacen eventos de homenaje cada año.

Otro elemento a tomar en cuenta en esta intervención es la reja que se instaló en la plaza, con el objeto de salvaguardarla de algún acto vandálico, dada la inversión que se había llevado a cabo. Este elemento, si bien estuvo justificado dadas las condiciones de seguridad que se vivían en la época, impuso una barrera en un espacio que siempre estuvo abierto para el público, el cual además tenía que pagar una cuota de acceso (excepto para los ex trabajadores ferrocarrileros, para quienes siempre fue gratuito). Conforme pasó el tiempo y la algarabía de la inauguración de la plaza, la gente se fue alejando del sitio: era más fácil encontrar a un grupo de rieleros jubilados platicando en la banca

26 Paquita Sanvicén y Fidel Molina, “La interculturalidad como base conformadora del propio patrimonio colectivo. Reflexiones y propuestas”, *Her y Mus* 15, volumen VI, número 11, (octubre-noviembre 2014): 23. <https://raco.cat/index.php/Hermus/article/view/313276/403404>

que se ubicó afuera del acceso sur de la plaza, que al interior de la misma. También se contempló instalar una reja en el área del deportivo y los talleres que afortunadamente no se llevó a cabo, porque hubiera significado continuar los límites entre las áreas del Complejo que de origen ya tuvieron dos divisiones, una física (la reja del Deportivo y la barda de los talleres) y una de movilidad (la vía férrea y posteriormente, la Avenida Manuel Gómez Morín).

Adiós a la reja

Con la actualización del Plan Maestro llevada a cabo en 2017 por la Coordinación Estatal de Planeación y Proyectos del Gobierno del Estado²⁷, se planteó el retiro de la reja de la Plaza Tres Centurias en el rubro del documento que se planteó como “Rescate de espacio público”, con la finalidad de reintegrar este espacio con la ciudad, ya que aun cuando para ese momento ya no se cobraba la entrada, la afluencia de los primeros tiempos estaba lejos de ser la misma. En un inicio y previendo que pudiera realizarse alguna acción vandálica en los edificios del sitio se planteó el retiro de este elemento, pero sólo en la plaza de los manantiales, el jardín de la estación y en la plaza cívica, dejando cerrados el resto de los espacios.

Fue hasta febrero de 2020 que se inició el retiro de la reja de la plaza en la parte sur de la misma. Hubo voces a favor y en contra, ya que por un lado se

²⁷ Gobierno del Estado de Aguascalientes y Coordinación Estatal de Planeación y Proyectos, *Plan Maestro COFETRECE. Y su conexión de movilidad con Ciudad Deportiva.* (2017), sin página.

consideraba a esta acción como el rescate histórico del Complejo Tres Centurias y por otro, dejar a este espacio propenso a ser dañado.

El retiro de la reja sin duda dejó vulnerable a los bienes muebles e inmuebles de la plaza; sin embargo, hasta el momento no ha habido acciones importantes que los hayan dañado, lo cual es muestra de un proceso de apropiación y de reapropiación del lugar. Esta acción coincidió con la llegada al país del virus SARS-Cov-2, cuya infección en las personas inició en China en diciembre de 2019 y las restricciones que trajo consigo. Es importante mencionar este hecho porque les ha dado a las representaciones sociales en cualquier ámbito otra dimensión.

Como menciona Lucina Jiménez, la pandemia “puso en tensión la noción y el uso del espacio público como lugar de encuentro, como plaza pública donde se dirime lo político, el derecho a la ciudad, donde se debate lo urbano y se teje la vida cultural y el sentido de pertenencia”²⁸. Además de lo anterior, se considera que también representó una oportunidad para revalorar el espacio público y en general, aquellos elementos tangibles e intangibles que conforman el patrimonio cultural.

El Jardín de la Estación ha tenido un repunte en los visitantes que recibe: quien suscribe estas palabras labora en una oficina ubicada en la estación de pasajeros y es testigo que desde las primeras horas de la mañana la Plaza Tres Centurias —y con ello el jardín— se ven personas haciendo ejercicio, paseando a sus mascotas, leyendo o usando su teléfono móvil en las bancas y paseando, situación que se repite a lo largo del día. Los fines de semana la ru-

28 Lucina Jiménez, “Ya no somos lo mismo: espacio público y pandemia”, *Este País* (9 de agosto de 2021), <https://estepais.com/cultura/aire-libre-para-la-cultura/ya-no-somos-lo-mismo-espacio-publico-y-pandemia/>

tina la afluencia crece considerablemente: desde el 2017 el tianguis alternativo “Sendero Natural” se instala los domingos en el jardín, donde sus miembros ofrecen sus productos y se genera un punto de atracción más para los visitantes. De igual manera –y desde hace algunos años– desde el viernes se ven grupos de personas tomándose fotografías para diferentes eventos tales como bodas, bautizos, entre otros. Es justo este momento cuando la difusión de los valores del patrimonio cultural debiera darse, para sumarla a la dinámica de revalorización que está teniendo el lugar.

Reflexión final

“Las manifestaciones vivas, representaciones significativas de la tradición, continuamente están reproduciéndose en un proceso inacabado de transmisión”²⁹.

El jardín de la estación ha sido sobre todo un sitio de interacción: conjuntó a la empresa ferroviaria y los obreros de ésta en un solo espacio junto a los industriales, comerciantes y comunidades extranjeras, además de visitantes y la población en general. La tradición del paseo en el andén y la visita al jardín representan la parte inmaterial de su carga y valor patrimonial mientras que las bancas, macetones, bustos, placas y estelas son el recordatorio material de los mismos. A estos elementos se suman las nuevas actividades y vínculos que las nuevas generaciones están haciendo y harán del este espacio, pero

29 Javier Marcos, “El patrimonio como representación colectiva. La intangibilidad de los bienes culturales”, *Gazeta de Antropología*, no. 26/1 (enero-junio 2010): s.p., Universidad de Granada, https://www.ugr.es/~pwlac/G26_19Javier_Marcos_Arevalo.html, ISSN 2340-2792.

para que ese proceso se siga reproduciendo, transmitiendo y enriqueciendo, es necesario aprovechar el momento actual de revaloración del espacio público para socializar dichos valores, de tal suerte que éstos se mantengan vivos, pero desde una construcción y apropiación contemporáneas.

Fuentes consultadas

- Eréndira Andrea Campos García Rojas, "Al otro lado de las vías. Espacio, patrimonio y sociedad en la construcción social del espacio ferrocarrilero en Aguascalientes y Oaxaca" (Tesis doctoral, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2009).
- Gobierno del Estado de Aguascalientes, *Los talleres del ferrocarril. Ecos de un pasado, acciones de un presente, proyecciones de un futuro*, (noviembre de 2004).
- Gobierno del Estado de Aguascalientes y Coordinación Estatal de Planeación y Proyectos, *Plan Maestro COFETRECE. Y su conexión de movilidad con Ciudad Deportiva*. (2017).
- Henri Lefebvre, *La production de l'espace*, (París: Éditions Anthropos, 1974).
- Heriberto López Ortiz, "Ferrocarriles Mexicanos: del monopolio de Estado al oligopolio privado y extranjero", en *La Reforma del Estado en blanco y negro. Agenda para la reforma del Estado*, coordinado por Ricardo Álvarez Arredondo, (México: Centro de Producción Editorial).
- Hernández García, Salvador; Arroyo Osorno, José Antonio y Torres Vargas, Guillermo (2009). *Evolución reciente de algunos indicadores operativos y de eficiencia del ferrocarril mexicano*. Publicación Técnica No. 331. Mé-

- xico: Secretaría de Comunicaciones y Transportes e Instituto Mexicano del Transporte.
- Jaime M. Álvarez Garibay, "Desarrollo institucional del sistema ferroviario mexicano", en *Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*. Número 28 (1998): 25-48.
- Javier Marcos, "El patrimonio como representación colectiva. La intangibilidad de los bienes culturales", *Gazeta de Antropología*, núm. 26/1 (enero-junio 2010), Universidad de Granada, https://www.ugr.es/~pwlac/G26_19Javier_Marcos_Arevalo.html, ISSN 2340-2792.
- Jorge Tartarini, *Arquitectura Ferroviaria*, (Argentina: Ediciones Colihue S.R.L., 2005).
- José Luis Silva Méndez, "La liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, 1992-2003" (Tesis doctoral, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa).
- Lucina Jiménez, "Ya no somos lo mismo: espacio público y pandemia", *Este País* (9 de agosto de 2021), <https://estepais.com/cultura/aire-libre-para-la-cultura/ya-no-somos-lo-mismo-espacio-publico-y-pandemia/>
- Marlene Barba Rodríguez, "Evolución tipológico-arquitectónica de los talleres del ferrocarril de Aguascalientes: aproximaciones al espacio a partir de la memoria obrera" (Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2013).
- Manuel Palencia-Lefer, "Donación, mecenazgo y patrocinio como técnicas de relaciones públicas al servicio de la responsabilidad social corporativa", *Anàlisi* 35 (2007):162.
- Moisés Morales, "Notas para la historia del primer hospital del ferrocarril en Aguascalientes 1895-1957", *Ars Médica* (fascículo) en *Lux Médica*, Universidad Autónoma de Aguascalientes, año 11, núm. 4, (2008).

Nathalie Sahnoun y Pierre Doury, *Cómo buscar un sponsor* (Madrid: Maeva Ediciones, 1990).

Paquita Sanvicén y Fidel Molina, "La interculturalidad como base conformadora del propio patrimonio colectivo. Reflexiones y propuestas", *Her y Mus* 15, volumen VI, núm. 11, (octubre-noviembre 2014): 23.

<https://raco.cat/index.php/Hermus/article/view/313276/403404>

Salvador Hernández, José Antonio Arroyo y Guillermo Torres, *Evolución reciente de algunos indicadores operativos y de eficiencia del ferrocarril mexicano*, (México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes e Instituto Mexicano del Transporte, 2007), 490-491.

Sexto Censo de Población, 1940. Aguascalientes - Baja California. Territorios norte y sur. (México: Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Segunda edición, 1948).

https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825411763/702825411763_1.pdf

World Monuments Fund y Museo Nacional de Cerámica y Artes Suntuarias. *Gaudí y trencadís*. Dossier de prensa (2020). <https://www.culturaydeporte.gob.es/mnceramica/dam/jcr:d4d970bb-1486-47d5-b7ee-6acf6af4c846/dossier-de-prensa-gaudi-trencadis.pdf>

World Monuments Fund y Museo de Maricel. *Gaudí y trencadís*. (2021). <https://museusdesitges.cat/es/exposiciones/gaudi-trencadis>

Periódico *El Republicano*, 24 de septiembre de 1899

Periódico *El Sol del Centro*, sección A (24 de marzo de 1999).

Periódico *El Sol del Centro*, sección A (11 de septiembre de 1999).

Periódico *El Sol del Centro*, sección A (29 abril 2000).

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.
Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF). Secretaría de Cultura.

Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes (AHEA).

Centro de Estudios del Patrimonio Ferrocarrilero (CEPAF) del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes. Instituto Cultural de Aguascalientes.

