



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS  
SUPERIORES EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

---

---

**AL OTRO LADO DE LAS VÍAS**

ESPACIO, PATRIMONIO Y SOCIEDAD EN LA CONSTRUCCIÓN  
SOCIAL DEL ESPACIO FERROCARRILERO  
EN AGUASCALIENTES Y OAXACA

**T E S I S**

QUE PARA OPTAR AL GRADO DE  
DOCTORA EN ANTROPOLOGÍA

**P R E S E N T A**

**ERÉNDIRA ANDREA CAMPOS GARCÍA ROJAS**

DIRECTORA DE TESIS: DRA. MARGARITA ESTRADA IGUINIZ

**MEXICO, D. F. 31 AGOSTO DE 2009**

## **Agradecimientos**

Esta tesis no hubiera sido posible sin la colaboración, apoyo y comprensión de distintas instancias y personas. Agradezco especialmente al Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS), por lo que su programa de Doctorado en Antropología Social me ha otorgado y las personas maravillosas con quienes me ha vinculado. Asimismo, agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología la beca de manutención a la que me ha hecho acreedora, pues sin ella mis estudios de posgrado y esta investigación no hubiesen sido posibles.

El acompañamiento de la Dra. Margarita Estrada Iguiniz un agradecimiento profundo y cariñoso, pues ha sido invaluable no sólo en términos del desarrollo de la investigación desde sus inicios, sino también en todas las enseñanzas de vida que me ha obsequiado en este tramo del trayecto.

También debo un agradecimiento especial a todas las personas e instituciones que en mi andar por las vías de este viaje me acompañaron, ayudaron y cobijaron. Así agradezco al Instituto Cultural de Aguascalientes, a la Secretaría de Turismo del Estado de Aguascalientes, al Fideicomiso del Complejo Tres Centurias, al personal de la Plaza de las Tres Centurias en Aguascalientes, al Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes y a la Asociación Amigos del Ferrocarril de Aguascalientes, además de otros representantes de organismos e instancias de este estado que apoyaron mi investigación de diversas maneras. También agradezco a la Casa de la Cultura Oaxaqueña, a la Regiduría de Cultura de Oaxaca, a la Coordinadora de Difusión Turística del Municipio de Oaxaca y a los diversos representantes de organismos civiles y gubernamentales que colaboraron con mi

trabajo en esa ciudad. También quisiera agradecer al personal y directivos del Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur y a la Asociación de Amigos del Ferrocarril Mexicano del Sur.

Muchas gracias también a los habitantes de las colonias alrededor de las estaciones de Aguascalientes y Oaxaca, que me abrieron las puertas a sus vidas y de sus corazones. También un agradecimiento a los ex ferrocarrileros de las dos ciudades que me compartieron sus recuerdos, sus nostalgias, sus dolores y sus experiencias.

Mis agradecimientos también van dirigidos a todos aquellos miembros de instancias como el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en Puebla, el personal del Instituto Nacional de Antropología e Historia en sus representaciones en Oaxaca y Aguascalientes, la oficina de la UNESCO en México, el ICOMOS y el TICCIH-México.

De manera especial quiero agradecer sinceramente a las siguientes personas: Sofía, Carlos Alberto, Enrique, Ricardito Vega, José Luis García, Miriam, Irlanda, Liliana, Alberto, Santantonio, Lalo, Yadira, Hugo, Anita, Yumi, Pedrito, Marcos, Oxama, Sr. Carreón, Viviana, Sandra, Terven, Claudio, Rubén, Annapaola, Ricardo Reyes, Jorge, Lulú, Susy, Andrea, Fernando Salmerón y Guadalupe. De todos ellos ahora tengo un equipaje cargado de sus recuerdos, momentos, saberes, cariños, risas y paisajes. ¡Gracias por acompañarme en este viaje!

No podría dejar de agradecer a los más cercanos. Los que me han acompañado desde los primeros pasos, acompañándome en mis primeros viajes, y ahora sosteniéndome en todo momento de este largo ir y venir por la vida. Muchas gracias Mamá, Cuauh, Lys, Yoali

Axa, Luisfer, Tía Rosalba, Tía Marivís y a Chiquis. Gracias también a Mau, que me acompaña ahora también en el más maravilloso viaje al centro de mis deseos y sentimientos más profundos.

Muchas gracias a todos, por ser parte siempre del recorrido, como rieles que ayudan a no perder la dirección ni el sentido.

Gracias papá, pues sé que estás siempre conmigo.

## Índice

### Agradecimientos

<b>Presentación: Sobre un viaje en tren.....</b>	<b>i</b>
<b>Glosario de siglas.....</b>	<b>x</b>
<b>Introducción: De cómo andar por las vías del tren.....</b>	<b>1</b>

### *Primera Parte: Ciudades, espacios y personas*

<b>Capítulo I El espacio y su construcción social.....</b>	<b>32</b>
--	-----------

- i. Conceptualización del espacio
- ii. Elementos que influyen en la construcción social: apropiación, recursos materiales y simbólicos

<b>Capítulo II Al otro lado de las vías: Oaxaca de Juárez y su espacio ferrocarrilero.....</b>	<b>49</b>
--	-----------

- i. Ayer y hoy en el espacio ferrocarrilero de Oaxaca de Juárez  
*El transcurrir de los días en el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur.*
- ii. Una mirada panorámica

<b>Capítulo III Al otro lado de la cerca: La ciudad de Aguascalientes y su espacio ferrocarrilero.....</b>	<b>72</b>
--	-----------

- i. Ayer y hoy en el espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes
- ii. Una mirada panorámica

### *Segunda Parte: Las tres lógicas de aprovechamiento de espacios patrimoniales ferroviarios*

<b>Capítulo IV Lógica Conservacionista: significación, memoria e identidad.....</b>	<b>108</b>
---	------------

- i. El patrimonio histórico-cultural Definiciones en tránsito  
*La dimensión industrial y ferroviaria del patrimonio mexicano*
- ii. Los espacios ferrocarrileros como recursos patrimoniales  
*Oaxaca de Juárez: La localidad en el centro y la periferia*  
*Aguascalientes: La unicidad de la localidad en juego*

<b>Capítulo V Lógica Turística: comercialización, espectacularización y consumo.....</b>	<b>174</b>
i. El turismo en el mapa y el mapa del turismo: Análisis del turismo como fenómeno social contemporáneo	
ii. Los espacios ferrocarrileros como recursos turísticos	
<i>Oaxaca: El Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur</i>	
<i>Aguascalientes: El Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias</i>	

<b>Capítulo VI Lógica de Uso Comunitario: experiencias, percepciones y proyecciones a futuro.....</b>	<b>223</b>
Espacio y cotidianidad en los sitios ferrocarrileros de Oaxaca de Juárez y la ciudad de Aguascalientes.....	224
i. Las experiencias: Lo vivido en el pasado y en el presente.....	226
<i>Convivencia y conveniencia en el espacio rehabilitado. El espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez</i>	
<i>Apropiación, conflicto y consenso. El espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes</i>	
ii. Las percepciones: Construcción de discursos.....	260
<i>Olvidos y prioridades. El espacio y la cultura ferrocarrileros en la percepción oaxaqueña</i>	
<i>Orgullo y prejuicio. El espacio y la cultura ferrocarrileros en la percepción aguascalentense</i>	
iii. Las proyecciones a futuro: Imaginarios y usos sociales.....	282
<i>Cambio y permanencia. Posibilidades de aprovechamiento del espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez</i>	
<i>Tradición y progreso: posibilidades de aprovechamiento del espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes</i>	

<b>Conclusiones. Las dos caras de la moneda: recapitulación comparativa.....</b>	<b>298</b>
--	------------

## **Bibliografía**

## **Anexo**

## **Presentación: Sobre un viaje en tren**

Viajar implica traslados, de ida y vuelta, no sólo en el espacio sino también a través de distintos tiempos. Al paso del recorrido se transita por lugares, personas, momentos y memoria. La antropología es también una forma de viajar y, por consecuencia, esta investigación ha sido un periplo de múltiples dimensiones.

Imbricada con la mirada antropológica que observa, describe y analiza los fenómenos sociales, hay un paisaje de vida y de subjetividad de quien investiga. Así, en aras de poder dibujarme también a mí misma en la labor de investigación que he llevado a cabo (todo lo que ha implicado a nivel personal), he decidido iniciar este documento ofreciéndole al lector una mirada a los sucesos que le dan sentido a este viaje. Con esto tengo la esperanza de que la aportación académica que se materializa en este documento cobre una dimensión adicional: la de ser el producto de una experiencia cargada de subjetividad.

Los ferrocarriles y sus espacios parecen haberse desdibujado del horizonte cotidiano en nuestro país, pero continúan vigentes de muchas maneras. Mi vinculación con los trenes se remonta a la infancia de mi padre, plagada de historias en torno a sus recuerdos como hijo de un ferrocarrilero y a la vida cotidiana en las inmediaciones de la estación de la ciudad de Aguascalientes. Por ello, esta investigación también ha sido un viaje hacia la memoria, hacia las generaciones detrás de mí que viajaron también por valles y planicies.

Comenzaré por decir que el itinerario de este viaje fue accidentado, moviéndose constantemente entre pasado materializado en el espacio, presente resignificado y futuros adoloridos por pérdidas irremediables.

Mi viaje estaba planeado para iniciar el recorrido en dirección a la ciudad de Oaxaca de Juárez, puesto que ahí había un terreno amplio y nuevo para mí que debía ser conocido antes de volver a Aguascalientes, que ya formaba parte de mi historia personal y de una investigación previa sobre el espacio ferrocarrilero en esa ciudad. Sin embargo, la vida me puso en el camino una de las muchas dificultades que me acompañarían a lo largo de todo el recorrido.

Meses antes de mi partida, mi padre fue diagnosticado con cáncer y días antes del inicio de mi viaje fue hospitalizado de urgencia. La situación fue difícil y delicada. Yo tenía un boleto para emprender el viaje y tenía un período de tiempo definido para finalizarlo, pero al mismo tiempo sentía la enorme necesidad de estar junto a mi padre en situaciones críticas de salud.

Manteniendo por principio un margen de flexibilidad, resolví guardar mi boleto y esperar al siguiente tren con dirección a Oaxaca, confiando en que habría un mejor tiempo para emprender el viaje. Así modifiqué el itinerario y empecé por la etapa que había planeado para el final de la investigación, que consistió en revisar los archivos y bibliotecas de instancias y organismos supralocales vinculadas con la gestión de patrimonial en el Distrito Federal y en ciudades cercanas.

Todas las mañanas a lo largo de los primeros cuatro meses de mi investigación me dirigía al Centro Histórico de la Ciudad de México y me adentraba por horas en el inmenso acervo del Centro de Documentación Internacional SEP-UNESCO, ubicado en la calle de Donceles. El objetivo de esta primera etapa fue el de ahondar en la bibliografía y documentos que pudieran

familiarizarme con la naturaleza de las instancias y organismos supralocales vinculados a la gestión de espacios patrimoniales en general y de tipo industrial ferroviario específicamente.

Durante mis visitas a la calle de Donceles, siempre me surgían interrogantes y reflexiones sobre los centros históricos, sobre lo que valoramos como antiguo y sobre la forma de hacer ciudad entre edificios, calles y lugares que son considerados patrimonio. Me hice muchas preguntas sobre la apropiación de los espacios públicos y sobre la amplia diversidad de actores sociales que conviven en sitios comunes. Me detuve a mirar las posibilidades de reutilización de muchos edificios, a contemplar las contradicciones y la complejidad de lo urbano. Y todo esto, aunque parecía en cierto sentido ajeno al objetivo de mi viaje, en el fondo contribuyó en gran medida para aguzar mi mirada, para sensibilizar más mi percepción ante fenómenos y procesos similares a los que yo buscaría desentrañar en mi próximo recorrido en tren.

Mientras mi padre se encontraba librando arduas batallas contra el cáncer, también hice viajes cortos a ciudades cercanas al Distrito Federal para visitar otros archivos, tales como el del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en Puebla y el pequeño acervo documental del Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial (CMCPI) ubicado en el Museo de Minería de la ciudad de Pachuca, Hidalgo.

Ahora, mientras escribo este documento, sé que empezar por el final fue de gran utilidad, principalmente porque muchos de los planteamientos que yo había esbozado acerca de las tendencias supralocales de gestión patrimonial se afinaron y precisaron. Esto resultó de especial importancia antes de iniciar el viaje, porque así mi mirada también se volvió más aguda para

comprender la presencia e impacto de este tipo de instancias supralocales en las ciudades a visitar.

Una vez superado el momento crítico que mi padre atravesaba, decidí que era tiempo de emprender el aplazado viaje a Oaxaca. Con mi equipaje a cuestas abordé el tren, viajé con el corazón partido por dejar atrás una situación familiar delicada pero entusiasmada por poder iniciar mi aventura. El paisaje hacia la ciudad de Oaxaca es sinuoso, se me presentaba totalmente nuevo, absolutamente diferente a la planicie tan familiar que en mi viaje anterior me conducía a Aguascalientes. Las curvas y el verdor de la sierra pronosticaban un viaje lleno de vericuetos y de angustias, pero también la posibilidad de refrescarme con un destino por descubrir.

La primera vez que crucé el vestíbulo hacia la oficina del Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur tuve la impresión de que era un espacio vacío: vacío de personas, vacío de actividades y vacío de significaciones. Lo que mis ojos encontraban era un paraje un tanto desolado al otro lado de las vías y un cierto abandono en una pequeña sala de exhibición de fierros que intentaba ser un museo. Pero al tiempo comprendí que es un espacio que por las tardes se llena de vida cuando niños y niñas acuden a talleres artísticos de distintos tipos. Me sorprendí y comprendí entonces que el “museo” es en realidad un pretexto y que el espacio se ha construido socialmente como un centro cultural.

La ciudad de Oaxaca atravesaba entonces por uno de los momentos más críticos de su historia reciente, sacudida por el movimiento magisterial que pugnaba por la caída del gobernador Ulises Ruíz Ortiz. Cada uno de los muros de la ciudad gritaba consignas, las calles ardían por las noches con fogatas y barricadas que mantenían a la ciudad sitiada y la vida

cotidiana se convulsionaba ante una lucha que enfrentaba, dividía y laceraba a la sociedad oaxaqueña. Eran condiciones adversas, o al menos eso parecía. Mis temores se fundaban, más que en la inseguridad difundida por los medios de comunicación, en la posibilidad de que el ambiente no fuera propicio para entablar los lazos de confianza y comunicación que yo buscaba. Sin embargo, estos vínculos se gestaron rápidamente y fui acogida con gusto y con infinito entusiasmo por parte del personal del Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur, quienes además me procuraron y me cuidaron en mi condición de viajera solitaria.

Fue una época difícil, un ejercicio duro y complicado. El ambiente en la ciudad era amenazante y la situación familiar en casa era angustiosa. Sin embargo, logré ser y estar en ese espacio, vivirlo de cerca y desentrañar algunos de sus secretos y de su magia. En momentos posteriores del recorrido, detallaré mucho más los efectos del conflicto político-social sobre el espacio ferrocarrilero específicamente. También hablaré de las diversas reflexiones que obtuve con respecto a la ocupación de los espacios públicos como núcleos de la lucha social, así como la manipulación de los bienes patrimoniales como símbolos de la identidad local en medio de la lucha de poderes que se vivía día a día.

Gradualmente, el conflicto fue cediendo. La madeja no se desenredó, pero al menos las tensiones se distendieron. No podría decir muy bien si esto sucedió porque el conflicto fue aplacado desde fuera, por la intervención de la PFP, o si en gran parte el movimiento agonizaba cansado de resistir. Tampoco es lugar aquí para saberlo o para discutirlo, pero sí es este el momento de decir que esto posibilitó entonces que yo pudiera acercarme a informantes clave que a causa del conflicto antes me eran inaccesibles. Antes de que el ambiente se sosegara un poco, mis incursiones en Oaxaca se circunscribían a pasar los días en el Museo del Ferrocarril

Mexicano del Sur, conociéndolo, conversando con vecinos, usuarios y personal del espacio, viviéndolo y participando en sus actividades.

Yo me mantenía en constante comunicación con mi familia. La voz entrecortada de mi padre al otro lado del teléfono siempre me decía que él estaba bien, que me estaba esperando y que estaba contento de saber que yo estaba haciendo este viaje. En varias ocasiones tuve que volver de urgencia a la Ciudad de México, atravesando la sierra en un eterno malestar de angustia prolongada, pero siempre logré llegar a ver a mi padre sonreírme y salir de la crisis. En todas esas ocasiones, todos logramos sobrevivir y seguir el viaje.

Después de seis meses de estancia en Oaxaca, en los que ya había logrado obtener la mayoría de los datos de campo que correspondían a esa etapa del viaje, supe que era momento de subir de nuevo al tren y andar hacia la siguiente estación. Y entonces me dirigí al norte.

El viaje fue impactante. El paisaje, tan familiar en todo sentido, ahora me sorprendía con la perspectiva de lo que se está redescubriendo. Sus líneas rectas, la aridez de sus planicies y la claridad del cielo eran como un presagio de que ahora el camino entre el principio y el fin del viaje se acortaba. Era el fin de una estancia en un punto del recorrido y el principio de un nuevo tramo en el trayecto.

Para poder entender lo que significaba estar ahora en Aguascalientes es necesario recurrir a las primeras impresiones. Por ello empezaré por decir que la primera vez que visité la Plaza de las Tres Centurias en esta ciudad, tuve la impresión de que ahí había un componente de nostalgia que se reflejaba en el espacio. Esto fue en 2005, cuando inicié mi viaje por los recuerdos del ferrocarril. Dos años más tarde volvía a atravesar la reja, pero esta vez con la familiaridad de quien regresa a reconocer un espacio ya aprehendido. Además de que mis ojos buscaban

reconocer al espacio, a los objetos y a los afectos ahí contenidos, mis ojos estaban impregnados del sur. Al tiempo comprendí que la realidad al otro lado de las vías del Ferrocarril Mexicano del Sur en la ciudad de Oaxaca y el panorama al otro lado de la cerca de la Plaza de las Tres Centurias en Aguascalientes eran a la vez radicalmente distintos y sorprendentemente similares. Ambos son el centro o la periferia de algo, dependiendo desde donde se les mire.

En Aguascalientes no encontré una ciudad sobresaltada y herida por conflictos sociales como en Oaxaca, sino un lugar conocido y familiar, el lugar de mis orígenes y de mis ancestros, la ciudad natal de mi padre. En ello es donde residía el doble reto a afrontar en esta nueva estación del viaje. Por un lado, reconocer lo conocido era complicado, pues el presente etnográfico que yo había registrado en mi diario de viaje en el 2005 se había transformado sutil pero sustancialmente. Los procesos, las personas, las cosas, habían cambiado. Mi labor estaba en percibir y conocer este espacio ahora con los ojos renovados.

El otro reto, el más demandante, era el de vivir esta ciudad sabiendo que mi padre quizás no podría volver a recorrerla conmigo. Descubrí que había lugares y recuerdos que me dolían tanto que era mejor evitarlos. Y entonces me entregué a ser cobijada de nuevo por mis viejos afectos y por los nuevos personajes que se cruzaban en mi camino, quienes hicieron todo lo que estuvo en sus manos por sosegar mis angustias y por presentarme de nuevo el espacio que había dejado dos años atrás.

La estancia en Aguascalientes transcurrió sin complicaciones propias a la investigación, pero mi padre se fue apagando gradualmente. Mientras yo registraba, describía, reconocía y dialogaba con el espacio y sus personas, mi padre moría lentamente. Un domingo por la tarde me transporté a la ciudad de México, dejando atrás y en pausa un viaje que aún no concluía. Era

25 de abril, el día de San Marcos en que la Feria tradicional de Aguascalientes llegaba a su punto más álgido, cuando mi familia y yo cremábamos los restos de mi padre. Él cumplió su promesa de esperarme y recibirme con una sonrisa. Yo cumplí regresando un mes más tarde, con un dolor indecible clavado en el corazón, a concluir el viaje. Ahora mi padre regresaba conmigo a ver a través de mis ojos su ciudad natal y yo pude volver a los lugares que antes tanto me dolían. Finalicé mi estancia allá convencida de que el viaje había valido la pena, con una maleta llena de experiencias, conocimientos y hallazgos enriquecidos y dispuesta a comunicar ahora lo que había aprendido.

Con todo y a pesar del dolor, logré llevar a buen término la investigación de campo. Conseguí vivir los dos espacios estudiados, para así entablar vínculos estrechos con las personas cercanas a ellos y establecer relaciones con los representantes de las instancias de cultura y turismo vinculadas a estos sitios en cada una de las dos localidades. A lo largo de esta etapa obtuve los datos de campo que sustentan esta investigación y que, además, le añaden la riqueza de haber experimentado la vida en estos espacios, de haberme vinculado con las personas que les dan vida y de haber conocido de cerca las dinámicas y procesos que se gestan en torno a ellos.

Regresé entonces a la Ciudad de México a reconstruir esta historia de viaje y, de paso, a reconstruirme yo misma tras la pérdida. Pero a ello va aparejado un inmenso aprendizaje, no sólo en lo que respecta a la investigación, sino también a las lecciones de vida y muerte que aún hoy me impulsan a seguir el viaje.

Podría pensarse que bajar del tren significa finalizar el viaje. También podría pensarse que lo que ahora sigue es simplemente narrar lo sucedido a lo largo del recorrido. La realidad es que

el viaje continúa ahora que estoy en casa, frente a mi equipaje y mis experiencias, buscando la mejor manera de comunicar los resultados del viaje. Se trata ahora de desempacar, de ordenar todo lo que he traído conmigo, de analizarlo y entenderlo, de integrarlo con reflexiones y planteamientos teóricos. Se trata de trascender el nivel de la anécdota para convertir el viaje en un aporte de conocimiento significativo a la antropología y otras disciplinas sociales que tengan por interés detenerse a repensar al espacio.

Los registros de mi viaje son muchos, contienen muchos detalles y muchas reflexiones, muchos datos de diversos tipos y obtenidos de distintas fuentes. Esto hace la labor complicada, mas en ello también reside la riqueza de esta comunicación pues me da la posibilidad de ofrecer a mis lectores un panorama amplio y variado de mi viaje, con todas sus texturas, sus limitaciones y las perspectivas de otras vías e itinerarios para emprender posteriormente otros viajes.

Es posible que las precisiones que he hecho hasta este momento sean mucho más comprensibles una vez que el lector se adentre en este texto y pueda constatar el fascinante dinamismo de los procesos sociales que aquí analizo. Si logro cumplir este objetivo, entonces el lector también sabrá que la aventura de un viaje no es sólo el moverse de un sitio a otro en el espacio y en el tiempo, sino que también involucra otros itinerarios: los de la reflexión, el análisis y la comunicación de aquello que se ha comprendido a través de una investigación.

Buen viaje.

## Glosario de siglas

- AAF.- Asociación Amigos del Ferrocarril, Aguascalientes
- AAFMS.- Asociación Amigos del Ferrocarril Mexicano del Sur, Oaxaca
- AMEMUFE.- Asociación Mexicana de Museos Ferroviarios
- CCO.- Casa de La Cultura Oaxaqueña
- CCYTEA.- Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Aguascalientes
- CEPAF.- Centro de Estudios del Patrimonio Ferrocarrilero, Aguascalientes
- CMCPI.- Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial
- CONACULTA.- Consejo Nacional para la Cultura y las Artes
- FICOTRECE.- Fideicomiso del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias, Aguascalientes
- FNM.-Ferrocarriles Nacionales de México
- ICA.- Instituto Cultural de Aguascalientes
- ICOMOS (por sus siglas en inglés).- Comité Internacional de Monumentos y Sitios
- INAH.- Instituto Nacional de Antropología e Historia
- INBA.- Instituto Nacional de Bellas Artes
- MFA.- Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes
- MNFM.- Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Puebla
- SECTURE.- Secretaría de Turismo del Estado, Aguascalientes
- SNTFRM (Representación Jubilados).- Sindicato Nacional de Trabajadores Ferroviarios de la República Mexicana
- SOP.- Secretaría de Obras Públicas, Aguascalientes
- TICCIH (por sus siglas en inglés).- Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial
- UNESCO (por sus siglas en inglés).- Consejo de las Naciones Unidas para la Ciencia, la Educación y la Cultura

## Introducción

### De cómo andar por las vías del tren

*“Dado que toda comparación implica detectar similitudes y diferencias, ¿qué criterios podrían establecerse para decir qué elementos son similares y cuáles son diferentes, si la existencia de similitudes se basa en definiciones excluyentes y las diferencias son interminables?”  
(Imanuel Wallerstein, 2004, p. 30-31)*

Esta investigación ha sido un viaje, cuya travesía me ha permitido un acercamiento al proceso de construcción social de los espacios ferrocarrileros en las ciudades de Oaxaca y Aguascalientes, como sitios *museificados* que forman parte del acervo de patrimonio industrial en México. Podría decirse que desde el primer momento en que me acerqué al ferrocarril y sus espacios, inicié un recorrido a través de múltiples paisajes, experiencias e interrogantes que se ha esbozado a partir del desarrollo de una investigación que busca dar seguimiento a rutas e itinerarios teórico-metodológicos que me permitieran transitar por las vías, los cruceros y las estaciones de ferrocarril.

El propósito del viaje ha sido, por tanto, conocer el proceso de construcción social de cada uno de los dos espacios, tomando en cuenta las dinámicas *internas* y los vínculos que se pueden trazar de dicho proceso hacia *afuera*, para poder entonces argumentar que la transformación dinámica de espacios socialmente significativos se gestan tensiones y articulaciones constantes entre lo global y lo local.

Para comprender los antecedentes de este problema de investigación es necesario precisar que el planteamiento central de este trabajo surgió de un primer viaje de investigación en el que incurrí en la construcción social del espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes en

2005. Como fruto de aquel trabajo obtuve un conocimiento profundo de ese espacio, de los procesos sociales que subyacen a su apropiación, significación y proceso de *patrimonialización* que, a través de relaciones de conflicto y consenso entre los diversos actores sociales involucrados en él, influían en el rumbo que va tomando su construcción social al paso del tiempo.

En mi experiencia, de los viajes surge la necesidad de seguir andando y la curiosidad por conocer otros lugares. Así, volver a subir al tren a partir de la reelaboración de mi primer acercamiento a los espacios ferrocarrileros significó la posibilidad de conocer otras estaciones y ver el paisaje que las rodea desde otra perspectiva. De esta manera, el lector encontrará que el presente recorrido surgió de en una serie de cuestionamientos en torno a lo que sucede en otros espacios de naturaleza similar al que conocí tan de cerca en la ciudad de Aguascalientes en 2005. La investigación también responde a una curiosidad por comprender las tensiones que surgen entre distintas lógicas de aprovechamiento de espacios patrimoniales, las cuales me parecían estar asociadas estrechamente a los espacios patrimoniales de tipo industrial que yo tan sólo había comenzado a vislumbrar en mi viaje de investigación anterior.

Como ya se ha esbozado, el eje que conduce el recorrido por estaciones, vías y talleres es el del análisis del espacio como un elemento fundamental en la comprensión de las dinámicas sociales de una localidad. Esto tiene como cimiento la premisa básica de que el espacio no es únicamente una entidad estática y constituida por rasgos materiales o por edificaciones y que tampoco es un simple contenedor de objetos, eventos o personas. Así, lo que se presenta en este recorrido es un análisis de los espacios ferrocarrileros en las dos ciudades mencionadas, lo que

también ha implicado el estudio de las relaciones sociales que los estructuran y que les dan sentido, es decir que los construyen o producen.

El interés por estudiar la construcción social del espacio radica en que ésta se puede caracterizar como un proceso dinámico, principalmente porque está enmarcado en condiciones temporales específicas, en las concepciones diferenciadas que se tienen del espacio en una sociedad y en un momento histórico dados, y porque está siempre en relación con los sujetos que interactúan en y en torno a él (Campos García Rojas, 2005). De tal manera el propósito central de la investigación es analizar, desde una mirada antropológica, los procesos y elementos a través de los cuáles las localidades de Oaxaca de Juárez y la Ciudad de Aguascalientes reutilizan sus sitios ferrocarrileros para dar cabida a nuevas formas de aprovechamiento, de significación y de apropiación por parte de distintos sectores de la sociedad que los detenta.

En la actualidad, muchos de los sitios ferroviarios en nuestro país se encuentran en un proceso de rehabilitación y reutilización como museos o centros culturales. Dicho proceso implica también que se les empiece a considerar como parte del patrimonio industrial y que se les atribuya cierta carga significativa vinculada a la historia e identidad de la localidad en la que se ubican. Tal es el caso de los espacios ferrocarrileros en las ciudades de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez, que en su reutilización reflejan no sólo aspectos distintos del proceso de apropiación por parte de la localidad, sino también una amplia diversidad de factores que intervienen en su construcción social. Algunos de esos aspectos son, por ejemplo, el hecho de que en su rehabilitación intervengan intereses políticos diversos, limitaciones en los recursos disponibles para su operación y la gama de posibilidades en que se proyecta su utilización de

acuerdo con el contexto local y los paradigmas existentes de conservación de sitios patrimoniales.

Podría pensarse que al cesar la actividad ferrocarrilera debería referirme a estos espacios de acuerdo con su vocación actual: museos, centros recreativos o culturales. Sin embargo he elegido seguir refiriéndome a ellos como sitios ferrocarrileros, principalmente porque su musealización y patrimonialización ha tenido lugar bajo un discurso construido en torno a la rememoración de este medio de transporte y de las actividades asociadas a él. Este discurso ha sido el articulador inicial de las primeras acciones que condujeron a la rehabilitación de estos espacios, después del abandono en el que se encontraron en años posteriores al cierre de la empresa paraestatal ferroviaria. Como veremos, dicho discurso en ocasiones se diluye al paso del tiempo, en otras se exagera, se manipula o se convierte en un pretexto para mantener activos los sitios ferrocarrileros en las dos ciudades estudiadas. También encontraremos que los dos espacios siguen siendo reconocidos bajo el criterio de *lo ferroviario* en las dos ciudades y que aún se les identifica en mayor medida con su uso original (estaciones, vías, talleres), que con el giro de su vocación actual. Por tanto, y en congruencia con lo que estos sitios **todavía** evocan y representan (aunque la posibilidad de que esto cambie al paso del tiempo es grande), me seguiré refiriendo a ellos como *espacios ferrocarrileros* o *ferroviarios* a lo largo de este análisis.

Los principales factores en los que se centra el análisis se ubican en tres rubros. El primero de ellos se refiere a las reconfiguraciones de las esferas de lo público y lo privado en el aprovechamiento de los espacios ferrocarrileros de las dos ciudades. El segundo responde a la naturaleza de aquellas tendencias que emanan del contexto más amplio que las localidades en sí mismas, específicamente las dinámicas del turismo y los lineamientos de conservación y gestión

patrimonial de instancias como el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA), Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), Consejo de las Naciones Unidas para la Ciencia, la Educación y la Cultura (UNESCO, por sus siglas en inglés) y el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH, por sus siglas en inglés), entre otras. La cuestión central es ver estas tendencias como factores que influyen de maneras diversas y visibles en la construcción social de este tipo de espacios. Finalmente, el tercero de los factores fundamentales para el análisis es aquél que aborda los usos comunitarios del sitio. Esto involucra las acciones, percepciones e imaginarios en torno a los espacios ferrocarrileros por parte de quienes los viven cotidianamente, así como de quienes están involucrados en la toma de decisiones sobre ellos desde instancias y organismos de carácter local.

Así, veremos que de este abordaje se desprende un estudio a través del cual es posible comprender cuáles son las relaciones entre aquellos bienes<sup>1</sup> y espacios que una sociedad elige como parte de su patrimonio local, para significarlo y aprovecharlo. Todos los elementos mencionados, aunados a las características del contexto local tanto de la ciudad de Aguascalientes como en la de Oaxaca de Juárez y a sus articulaciones con tendencias nacionales e internacionales de gestión patrimonial<sup>2</sup>, ejemplifican dos maneras de construcción social de espacios socialmente significativos. Simultáneamente, el análisis de esta sinergia de factores refuerza la importancia del estudio como parte de una discusión teórica en torno a la

---

<sup>1</sup> Tangibles e intangibles

<sup>2</sup> Estas tendencias están directamente vinculadas a instituciones públicas de cultura, turismo y desarrollo social, así como a organizaciones de distinta índole que buscan la conservación, difusión y promoción cultural en los niveles local, nacional e internacional. En el ámbito de lo local me refiero a secretarías, institutos, asociaciones, fideicomisos, etc.; mientras que en el nivel nacional e internacional me refiero a instancias como las ya mencionadas en párrafos anteriores.

importancia del espacio en el análisis social y muestra cómo esto constituye un núcleo de especial interés para una mejor comprensión de lo local en el contexto contemporáneo de globalización. En este sentido el estudio también conduce a una reflexión en torno a la bidireccionalidad de la relación entre las dinámicas globales y su concreción en el ámbito de lo local. Con esto se pretendió indagar cómo estos dos procesos se afectan entre sí, generando distintas formas de articulación que influyen en la construcción de espacios socialmente significativos, que en este caso aborda sitios ferrocarrileros pero que podría aplicarse a otro tipo de espacios concebidos como espacios producidos por la interacción social.

Como se ha explicado hasta este momento, para la realización de este viaje de investigación fue especialmente importante tomar como punto de partida una perspectiva de análisis en la que se pudiera abordar la complejidad de elementos y relaciones sociales que convergen en el proceso de construcción social de los espacios ferroviarios.

Como pude constatar en mi primer viaje en tren, las estaciones suelen ser sitios en los que se entrecruzan caminos, personas, mercancías, historias y sucesos. Sin embargo, los espacios ferroviarios no son sólo las estaciones, concebidas como sitios de paso y de presencias fugaces asociadas al viaje. Por el contrario, a ellas estuvieron siempre asociadas otras edificaciones como talleres, almacenes, oficinas de correos y telégrafos, viviendas, barrios, bodegas y mercados. En la época en que los ferrocarriles aún funcionaban como medio de transporte en nuestro país, a la par de los viajeros, en estos espacios también convivían personas que permanecía en el espacio, viendo pasar a la gente y al tren, laborando ahí de manera fija, vendiendo distintas mercancías, personas que residían en los alrededores y vivían estos lugares como nódulos de su cotidianidad. Por esto concibo a los espacios ferrocarrileros como *lugares* de significación y como

amplios conjuntos urbanos que albergaban, propiciaban y perpetuaban relaciones sociales de naturaleza específica al sitio.

En la actualidad la mayoría de los espacios ferrocarrileros, al ser reutilizados y reincorporados a la vida social de las localidades, siguen albergando varios tipos de relaciones entre distintos actores sociales que interactúan entre sí y con el espacio:

- Residentes y empleados en el espacio, que sostienen relaciones más asociadas a la cotidianidad
- Visitantes y usuarios del espacio, cuyas relaciones entre sí y con el espacio podrían considerarse pasajeras
- Funcionarios y representantes de actores colectivos, quienes toman decisiones sobre estos espacios desde diversas instancias de manera indirecta.

De ahí que uno de mis principales intereses haya sido el de prestar especial atención a la compleja red de sucesos que ahí tienen lugar y especialmente de aquellos que parecen contraponerse entre sí.

Siguiendo esa idea de complejidad, el objetivo fue emprender un viaje a través del cual se diera un acercamiento a las tensiones y articulaciones entre procesos, personas, experiencias y percepciones que a primera vista se presentaban como mutuamente excluyentes. Como punto de partida, mi viaje tenía también añadido un cuestionamiento sobre las implicaciones derivadas de que la cultura y los espacios ferrocarrileros se constituyeran como formas patrimoniales en gestación. Dichas implicaciones recorren una gama de aspectos que va desde lo más concreto como las prácticas de actores sociales específicos en el espacio, hasta lo más abstracto que se relaciona con las percepciones del espacio como testimonio del pasado industrial y como depositario de significados propios a la localidad. Lo más importante ha sido,

en realidad, que estas implicaciones pueden ser documentadas en distintos niveles de análisis, no sólo desde lo más concreto hasta lo más abstracto, sino también en relación a distintas áreas y sectores de la vida social de cada una de las dos localidades estudiadas.

Otro de los aspectos que impulsaron este periplo hacia los espacios ferrocarrileros fue la del cambio y la permanencia, dos nociones que subyacen a la reutilización de sitios que no hace mucho todavía funcionaban como centros ferroviarios y que en la actualidad son resignificados desde distintos sectores de la sociedad local. En el acercamiento al concepto de patrimonio y a los sitios ferrocarrileros como testimonios de un tiempo pasado cobra sentido su valoración como bienes patrimoniales, pero en su reutilización siempre surgen entre las personas ideas y sentimientos contrapuestos con respecto a su fidelidad con lo que fueron anteriormente y en relación a lo que reflejan de la época en que la actividad ferrocarrilera estaba en auge. Por ello, el itinerario de viaje se esbozó como un recorrido por las estaciones para explorar más a fondo estas tensiones, lo que se me presentaba como un aspecto de suma importancia para poder comprender las valoraciones de estos espacios en el marco del patrimonio industrial y las proyecciones a futuro que se les atribuye desde distintos puntos de vista.

La riqueza de este recorrido, así planteado, se encuentra en la posibilidad de mirar estos espacios y los procesos que suceden en y en torno a ellos desde una óptica amplia, que diera voz a todos aquellos actores que se ven involucrados en ellos y que permitiera una visión procesual de su apropiación. En función de esto establecí los criterios para seleccionar las estaciones de Oaxaca de Juárez y de la ciudad de Aguascalientes para compararlas. Bajar del tren en estos dos puntos significó hacer una comparación entre espacios ferrocarrileros que, si bien tienen características generales similares, están insertos en contextos e historias locales radicalmente

distintos. La selección de los dos espacios a estudiar, el Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias en Aguascalientes y el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur en la ciudad de Oaxaca de Juárez, respondió entonces a que ambos sitios han sido rehabilitados y reactivados como formas de patrimonio industrial, pero en dos localidades cuya tradición ferrocarrilera es diametralmente distinta. Esto finalmente me permitiría contemplar un mismo paisaje desde dos lugares distintos.

En un momento dado me planteé la posibilidad de emprender el estudio de dos espacios ferrocarrileros de carácter similar, como por ejemplo el de la ciudad de Aguascalientes y el de la ciudad de Matías Romero en Oaxaca, en donde estuvo ubicado un taller de gran relevancia (en términos espaciales y de actividad ferroviaria) para la región sur y sureste de nuestro país. No obstante, consideré que esto no enriquecería en mucho el paisaje que ya había recorrido con anterioridad. Si hubiera seguido ese camino, la comparación quizás no me hubiera permitido constatar el hecho de que cada localidad, vinculada de manera distinta con la actividad ferrocarrilera, construye sus espacios patrimoniales a partir de la experiencia local y de la articulación de ésta con las ya mencionadas tendencias de conservación patrimonial más amplias que la localidad misma.

### *Algunas consideraciones metodológicas para un viaje comparativo*

El viaje hacia el análisis comparativo de estos dos espacios se convirtió en un verdadero reto, tanto para su aplicabilidad como para el diseño de una metodología pertinente. Para andar este camino partí del supuesto de que en el espacio, y a través de él, es posible “leer” los procesos sociales que inciden en su construcción continua. Los espacios físicos se tornan sociales en la medida que son un reflejo de la sociedad y que, simultáneamente, inciden en la vida social

de una comunidad. Esto es aplicable, en realidad, a cualquier espacio pero se puede comprender de manera peculiar en aquellos sitios que son considerados como formas patrimoniales, dado que en ellos convergen valoraciones del pasado, recursos materiales y simbólicos en el presente y posibilidades de explotación futura.

Para poder acercarme a estos espacios, retomé algunos aspectos del método utilizado por Kathrin Wildner (2006) en su trabajo comparativo sobre el espacio de Santa Fe en la Ciudad de México y Hafén City en Hamburgo. La aportación del estudio de esta autora a mi trabajo se ubica especialmente en su abordaje metodológico, en el que se vuelve posible un análisis que involucra dos espacios ubicados en contextos radicalmente disímiles y que, pese a sus diferencias, pueden comprenderse desde una mirada comparativa. Así, veremos que el proceso que sigue su análisis encuentra sus bases en el abordaje etnográfico y, a través de él, propone la descripción de elementos físicos, visuales y textuales en los espacios estudiados, interrelacionada de manera estrecha con una interpretación del contexto político, económico y sociocultural en el que se inscriben estos espacios de localidades tan alejadas entre sí. A su vez, se busca analizar los discursos producidos por las instituciones y los medios de comunicación en torno a estos lugares. (Wildner, 2006:206)

Con base en esto me propuse dibujar una especie de “mapa” que me permitiera moverme al interior de los dos espacios ferrocarrileros y, al mismo tiempo, transitar de uno a otro sin perder el rumbo de la comparación. En este mapa se plasman varios elementos:

- La dimensión física de los espacios
- Las dimensión relacional de las prácticas de los sujetos en el espacio y
- La dimensión perceptual de los sujetos en torno al espacio.

Estos elementos se ubican en tres ámbitos del mapa que he dibujado:

- La comunidad inmediata a los espacios ferrocarrileros
- Las instancias locales de cultura y turismo
- Las instancias y organismos supralocales de cultura y turismo

Todos estos elementos del mapa están íntimamente interrelacionados y coexisten de manera simultánea, afectándose entre sí de manera constante. Para mayor claridad, explicaré a continuación con mayor precisión lo que cada uno de estos elementos implica.

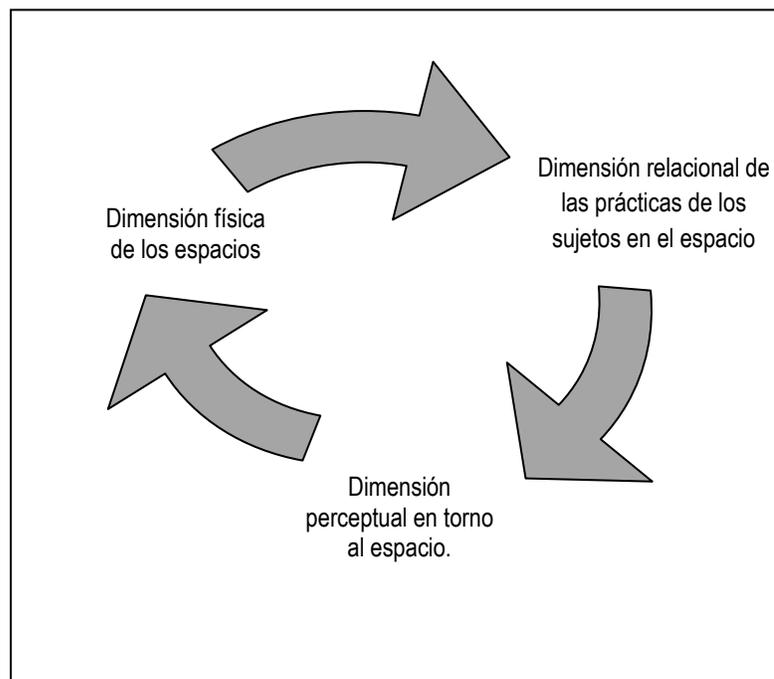
Recurriendo nuevamente a la analogía del viaje, podemos decir que lo primero que un viajero es capaz de observar es aquello que está de manera concreta frente a sus ojos: edificios, objetos, personas. Esto constituye la primera de las tres dimensiones a las que me he referido, es decir una dimensión “física” que aborda las características de los espacios estudiados, de los bienes que se les asocian y de los actores sociales involucrados en ellos.

Lo siguiente que se puede encontrar en el mapa es lo que un viajero distingue una vez que permanece en un lugar el suficiente tiempo para saber lo que ahí sucede. Esto es la segunda dimensión del mapa, que corresponde a las prácticas de los sujetos en el espacio, es decir a las acciones e inacciones que se desarrollan en y en torno a los dos espacios a partir de las relaciones de los distintos actores sociales.

Finalmente, el viajero que indaga lo suficiente sobre lo que las personas de un lugar piensan, sienten y necesitan se encontrará con la tercera dimensión del mapa. Esta es aquella que se refiere al ámbito de lo perceptual, es decir a las significaciones y valoraciones de dichos espacios por parte de los sujetos y las instancias vinculados a ellos.

Estas tres dimensiones están en íntima correlación, puesto que en realidad son indisociables. Esto significa que las he definido de manera separada únicamente para trazar las líneas que me permiten moverme entre ellas, es decir con fines analíticos y metodológicos.

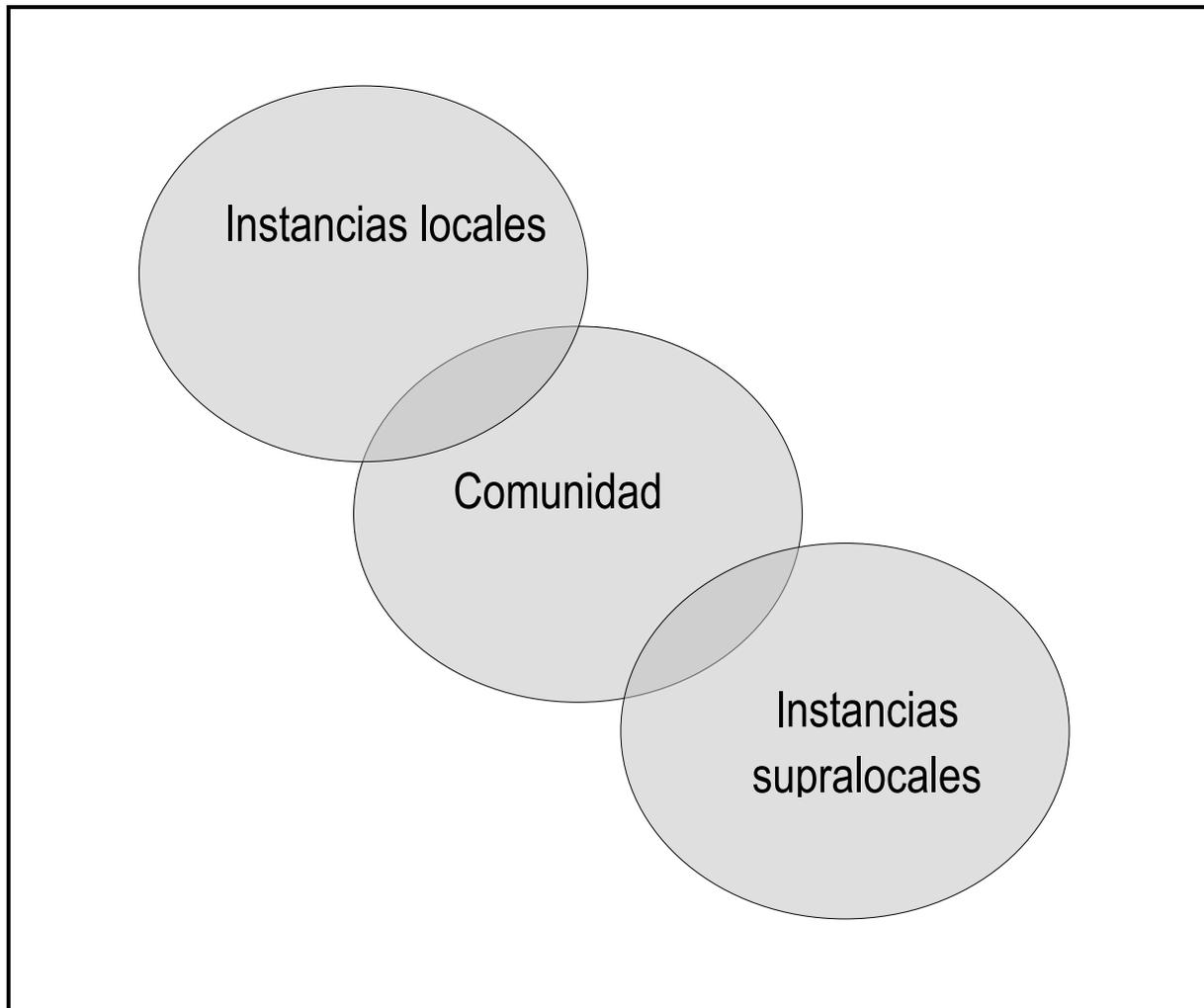
**Esquema 1. Dimensiones del mapa tridimensional de los espacios ferroviarios**



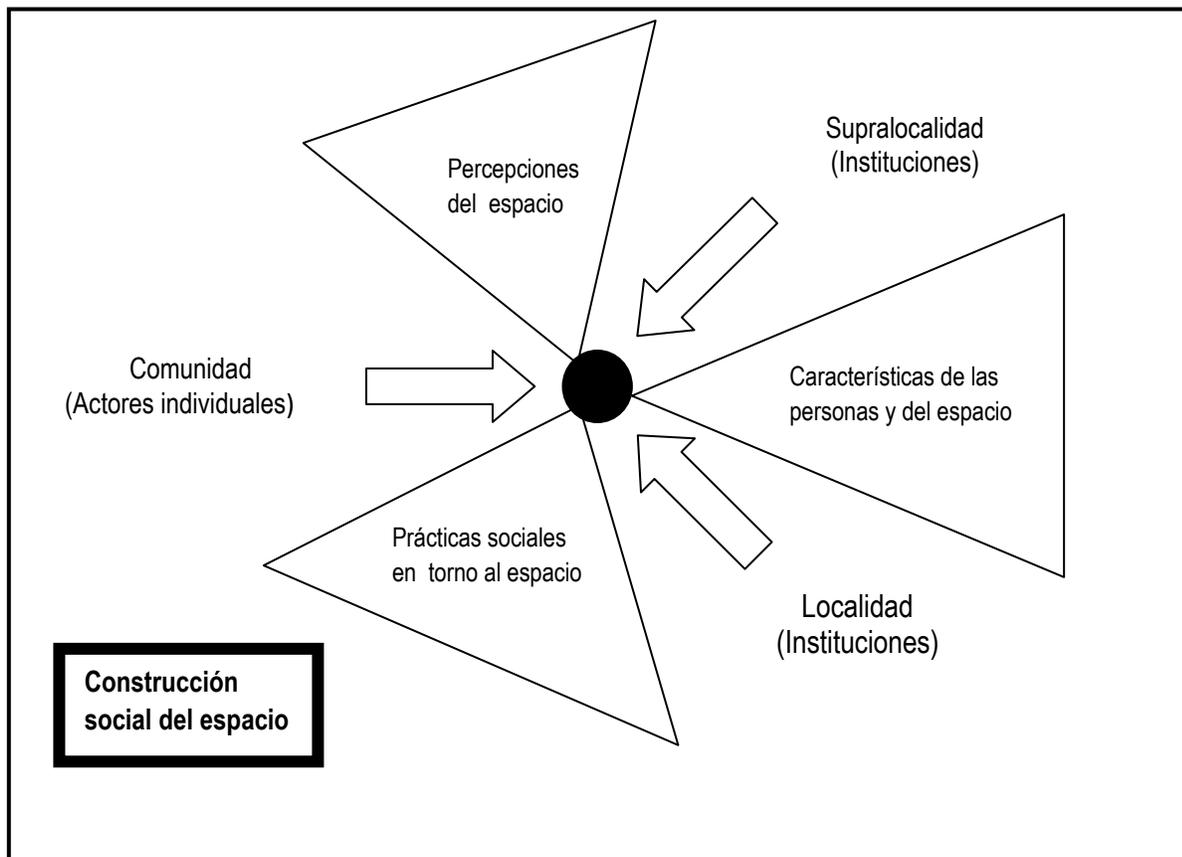
Como ya se ha mencionado, las dimensiones del mapa que he descrito **coexisten** en tres ámbitos que se superponen. Esto significa que el viajero puede, como hemos visto, conocer las características físicas de los espacios, lo que ahí sucede y lo que las personas perciben de ellos de la manera en que se explica a continuación.

El primero de estos ámbitos es el de la comunidad más inmediata a los espacios ferroviarios de las dos ciudades, es decir quienes los vivieron en el pasado y quienes los viven de manera cotidiana en el presente: trabajadores del sitio, vecinos, usuarios y ex ferroviarios. El siguiente es el que incluye a las instancias locales de cultura, conservación patrimonial y turismo que se vinculan con estos dos espacios; mientras que el tercero involucra a las instancias y organismos supralocales en los mismos rubros.

**Esquema 2. Ámbitos presentes en el mapa tridimensional de los espacios ferroviarios**



Cuando el viajero observa este mapa encontrará que su principal particularidad es que, al ser multifacético, en él se representan todos los elementos involucrados en la construcción social de los espacios ferroviarios. Esta representación permite, entonces, un análisis de los procesos de construcción social del espacio desde una perspectiva multifactorial, compleja y en diversos niveles de abstracción



Esquema 3. Mapa tridimensional de los espacios ferroviarios.

Así el viajero puede no sólo conocer el espacio que visita, sino comprenderlo de manera profunda, recorriendo todos sus recovecos, registrándolo desde distintos ángulos, conversando con todos aquellos que ahí conviven y escuchando sus distintas formas de ver un mismo paisaje. Todo esto hace referencia, finalmente, a comprender relaciones sociales entre actores sociales que interactúan desde distintos posicionamientos. Así, la institucionalidad, la informalidad, las posibilidades de toma de decisiones y la vinculación más o menos directa con el espacio afectan de distintas formas la experiencia del espacio, así como las articulaciones y tensiones entre los distintos ámbitos de un mismo mapa.

También es posible para el viajero “leer” este mapa desde distintos posicionamientos, con lo que podrá ver la ubicación de los espacios ferrocarrileros de la ciudad de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez con respecto a otros espacios y otros procesos. En algunas ocasiones y con respecto a ciertos aspectos, los espacios ferrocarrileros de estas dos ciudades se encontrarán en una posición céntrica, mientras que en otras se encontrarán en la periferia del mapa. Esta idea se explorará más en momentos posteriores del viaje, pues además de ser una característica del mapa metodológico de este trabajo, también ha funcionado como el principio organizativo fundamental para la redacción de los resultados de esta investigación.

Una vez elaborado el mapa de los dos espacios a estudiar, pude entonces comenzar a trazar los ejes que le darían dirección al viaje, es decir los preceptos metodológicos fundamentales para la conducción de la investigación. Así me propuse acercarme a los dos espacios por dos vías, una que me permitiera vislumbrar al espacio desde la perspectiva panóptica y desde la perspectiva local; y otra que me permitiera analizarlos comparativamente a través de la coexistencia de tres lógicas de aprovechamiento presentes en ambos sitios.

Iniciaré detallando la primera de estas dos vías de aproximación y sus implicaciones para esta investigación. Al respecto, Hoffman y Salmerón (1997) indican que el espacio puede ser observado desde fuera (o desde arriba), así como desde la perspectiva de los sujetos, es decir desde dentro (o desde abajo). Por un lado, la observación panóptica implica una visión general y objetivada del espacio, mientras que la observación desde dentro involucra directamente a los sujetos y la enunciación de sus propias experiencias, percepciones e imaginarios en torno a un mismo espacio.

Los autores indican que buscar una dialéctica entre la visión panóptica (general, desde arriba) y una visión local (específica, desde abajo) enriquece la observación del espacio. Para efectos de este viaje, esta precisión me permitió no sólo enriquecer mi análisis de los espacios ferrocarrileros, sino que también posibilitó una comprensión más cabal de la interacción entre distintos actores sociales en diferentes niveles de análisis y desde varios posicionamientos. Ha sido importante, por lo tanto, establecer los presupuestos que guían la delimitación del espacio, principalmente para que ésta no careciera de fundamentos, así como para no segmentarlo arbitrariamente y para que los parámetros de observación y análisis fueran lo más amplios posible. Así, la intención de explicitar los criterios para la delimitación del espacio responde al interés central de no pasar por alto las interconexiones y complejidades que en él se desarrollan.

Antes de iniciar el viaje, delimité los *espacios ferrocarrileros* partiendo primero de la vinculación de las edificaciones y extensiones territoriales con la actividad ferroviaria. Posteriormente, y ya entrada en el recorrido, logré identificar otros sub-espacios al interior de esta caracterización general inicial. El primero de ellos es lo que he llamado el área central y que corresponde a las estaciones, los almacenes y los talleres en los predios ferrocarrileros de las dos

ciudades. En ambas localidades, el perímetro de esta área está delineado de manera más o menos clara por una reja que circunscribe las edificaciones principales. En virtud de las amplias diferencias entre los dos espacios, establecí de manera general esta área central como el sitio en donde se concentra la mayor parte de la historia, de las acciones y de las significaciones ferrocarrileras. De esto resulta que los dos espacios no son comparables en sus dimensiones y características físicas, sino en su calidad de *lugares* ferroviarios a los que aún hoy se les identifica como tales.

El siguiente sub-espacio que distinguí es el que se refiere a las inmediaciones del área central definida anteriormente. El perímetro de esta zona no está delimitado formalmente y sus linderos se han establecido a partir de lo que los sujetos involucrados en ella identifican como *la zona* o *los barrios ferrocarrileros*. En el caso de Aguascalientes, este sub-espacio circundante corresponde al Barrio de la Estación, la Colonia Ferronales y la Colonia del Trabajo, principalmente. Para el caso de Oaxaca, este sub-espacio está constituido, de acuerdo con los habitantes de la zona y en virtud de la proximidad espacial, por el Barrio del Ex Marquesado, la Colonia Vicente Suárez, la Colonia Francisco Márquez y la Colonia Unión.

Como vemos, para ambas ciudades la zona circundante de los espacios ferrocarrileros es de tipo residencial. También podemos constatar que existen razones históricas para que estos barrios y colonias sean considerados como parte del espacio ferrocarrilero, puesto que en su mayoría su origen está directamente vinculado a la instalación de la empresa ferrocarrilera en cada una de las dos ciudades. Estas zonas residenciales albergaron a la mayoría de los trabajadores rieleros y mantuvieron estrechos vínculos con la estación, los patios y los talleres, además de que la proximidad espacial es evidente. Vale quizás precisar, en aras del propósito

comparativo de este viaje, que las dimensiones del espacio ferrocarrilero en la ciudad de Oaxaca de Juárez no son tan extensas y que la actividad ferrocarrilera que concentraba era menor, por lo que el área de proximidad del sitio ferroviario en esta ciudad es también más reducida.

Como se ha mencionado anteriormente, al momento de definir las vías de aproximación a estos dos espacios ferrocarrileros, resultaba de particular relevancia tener muy en claro que la comparación de los dos espacios no estaría cifrada en su extensión territorial ni en las edificaciones por sí mismas, sino en la medida en que ambos concentran formas similares de interacción social específicas al sitio, a la localidad y a su conformación en el tiempo como espacios socialmente significativos. Esta idea se ilustra muy claramente con las propuestas de Robert D. Sack en torno a la territorialidad específica y al análisis espacial:

*“(...) el énfasis en la distancia ha conducido a una lógica geográfica basada en las propiedades de medición del espacio. Pero los análisis territoriales no han considerado seriamente la posibilidad de que la lógica geográfica pueda ampliarse por medio de una lógica aún más compleja inherente al uso territorial del espacio. La lógica de las actividades que se desarrollan en un territorio específico es más compleja que la lógica de la distancia porque la territorialidad específica está entrelazada con las relaciones sociales.” (Sack, 1991:2002-203)*

El siguiente precepto metodológico para conducir la investigación concierne a las lógicas de aprovechamiento de estos espacios que he identificado: la de conservación esencialista, la de comercialización turística y la de uso comunitario. Este aspecto funciona como la perspectiva epistemológica fundamental desde donde observar los espacios ferrocarrileros de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez y desde donde comparar su disimilitud. Simultáneamente, este precepto sirve para analizar el proceso de construcción social que éstos siguen. La cuestión es que en ambos espacios, y probablemente también en otros sitios patrimoniales, **coexisten** formas distintas de valoración y perspectivas de uso de los edificios, bienes y aspectos culturales

asociados a la actividad ferrocarrilera. Es en esta coexistencia en donde se generan articulaciones y tensiones entre estas tres distintas formas de valoración y en donde **sucede** el proceso de construcción social de los dos espacios.

Para poder comprender estas distintas valoraciones, las he agrupado de la siguiente manera en acciones y percepciones que en conjunto conforman cada una de las lógicas de aprovechamiento presentes en los espacios ferrocarrileros en las dos localidades:

Lógica	Acciones y percepciones
Conservación esencialista	Intereses de conservación testimonial a través de acciones y discursos dirigidos a usos exclusivamente culturales del sitio y sus bienes. Tiende a <i>sacralizar</i> y <i>fijar</i> la memoria colectiva asociada al sitio.
Comercialización turística	Interés por fomentar el espacio como un producto turístico, redituable y con potencialidades comerciales. Tiende a la <i>estetización</i> y a la <i>espectacularización</i> de los espacios.
Uso comunitario	Cifrado en la práctica cotidiana del espacio por parte de quienes se vinculan de manera directa con él en sus actividades diarias. Tiene un componente afectivo importante definido por la experiencia del espacio.

Partiendo de la tabla anterior, podemos ahora proceder a una explicación más elaborada de cada una de estas lógicas. Así, veremos que al emprender un viaje hacia sitios y lugares que ocupan un lugar en la memoria colectiva de una localidad, como las estaciones ferroviarias, es frecuente encontrar una vertiente que tiene especial interés en conservar los vestigios del pasado. Esta es la primera de las tres lógicas que he referido, y se caracteriza por cifrar sus acciones y discursos en la conservación de tipo esencialista, atribuyéndoles a los espacios

ferrocarrileros y los bienes asociados a ellos cargas significativas que buscan rescatarlos del deterioro, restaurarlos y reactivarlos principalmente como centros culturales o museos. En esta lógica predomina una conceptualización del patrimonio ferrocarrilero como un ámbito digno de conservación *testimonial*, es decir, que sostiene la importancia del patrimonio como una reminiscencia del pasado, a través de la cual se establecen líneas de continuidad con el presente y se otorga sentido al futuro. Bajo esta lógica, el pasado se convierte en algo estático y puro que no debe ser alterado con elementos modernizantes y, sobre todo, comerciales. El patrimonio es, por tanto, sacralizado en una visión museográfica<sup>3</sup> que apela a un pasado romantizado y que privilegia los aspectos materiales del patrimonio, es decir edificios y objetos, por encima de los sujetos y los procesos sociales que les otorgan sentido en el pasado y en el presente (Campos García Rojas, 2005: 100).

Pero en ese viaje a los mismos lugares de rememoración significativos para una localidad, el viajero puede encontrar también una vertiente de acción y pensamiento que tiene especial interés en que los turistas acudan a ese sitio en particular. Esto es la segunda de las tres lógicas y corresponde a un interés de conservación del patrimonio, en este caso ferrocarrilero, pero en aras de su principal aprovechamiento como un recurso económico, es decir en términos turísticos y, por tanto, comerciales. Desde esta perspectiva, los actores sociales interesados en el aprovechamiento turístico explotan un discurso que rescata la importancia de este tipo de patrimonio como parte de la tradición e identidad de las localidades, mitificándola y estetizándola en mayor o menor medida, pero siempre en aras de sus posibilidades como un producto que forme parte de los atractivos que la localidad puede ofertar al turismo nacional

---

<sup>3</sup> En este contexto, se considera como museográfica una visión descriptiva de exhibición estática y distante de los sujetos.

y/o extranjero. El aspecto principal del pasado ferrocarrilero que esta lógica enfatiza es el valor y unicidad arquitectónica de las edificaciones ferroviarias, sus potencialidades como espacios para ubicar distintos nichos de mercado turístico y al ferrocarril como un símbolo romantizado de viaje, de progreso y de modernidad (Campos García Rojas, 2005: 101).

Finalmente, el viajero podrá ver en ese mismo espacio que visita una tercera vertiente, que es la última de las tres lógicas y tiene que ver con aquellas acciones y percepciones de quienes viven el espacio de manera cotidiana. Con vivir el espacio me refiero a todos aquellos usos cotidianos que los sujetos hacen del sitio: trabajar en él como personal de los museos o de turismo, visitarlo como paseo escolar o como salida de fin de semana, asistir a las actividades que ahí se realizan, pasar tiempo en él rememorando el silbido de las locomotoras, cruzarlo para tomar el autobús en la avenida, sacar agua de las tomas ubicadas en el sitio y hasta residir en el predio ferrocarrilero como en el caso oaxaqueño. Esta lógica de aprovechamiento comunitario es mucho menos homogénea que las dos anteriores, pero es la que refleja de manera más concreta las experiencias de los sujetos en el espacio, relacionadas hasta cierto punto con los discursos de conservación patrimonial y con los de comercialización turística, pero con un carácter de afectividad y de cercanía que inscribe al espacio en sus vidas cotidianas, más allá de la nostalgia y del atractivo turístico del sitio.

El viajero atento, el que mantiene la mirada aguda, podrá notar que la coexistencia de estas tres lógicas en un mismo espacio revela la complejidad del proceso de construcción social de los sitios estudiados. Dicha complejidad estriba no tanto en las características de los elementos presentes en cada uno de los dos espacios, sino en las formas y naturaleza de las conexiones entre ellos. Estas conexiones e interacciones entre las tres lógicas de

aprovechamiento del espacio, aparentemente excluyentes entre sí, son las que permiten el análisis comparativo de estos dos sitios. Derivada de la coexistencia de las tres lógicas y de las formas en que éstas se articulan o se tensionan, la construcción social de los espacios ferrocarrileros en Aguascalientes y Oaxaca de Juárez tomará rumbo.

Es importante resaltar que cada una de estas lógicas responde a intereses y realidades concretas de distintos sectores sociales, que resultan igualmente válidas si atendemos al hecho de que todas ellas son emanadas del contexto y de las necesidades de la localidad. Con esto quiero enfatizar el hecho de que uno de los principios básicos de mi investigación es el no juzgar el proceder ni la intención de ninguna de ellas. Posteriormente, en la relatoría de mi viaje y de la comprensión que obtuve a través de él, el lector podrá percatarse que las valoraciones que se presentan a lo largo de este trabajo son aquellas que los actores sociales expresaron. Hay una tendencia a satanizar a la lógica turístico-comercial en el ámbito de la conservación patrimonial, así como también se hace presente una desvalorización de las posibilidades de la conservación histórico-cultural de ser redituable y autosustentable. Entre ambas posturas, es posible vislumbrar las opiniones de vecinos, trabajadores, usuarios y ex ferrocarrileros, quienes desean la conservación y la valoración de estos sitios con casi cualquier fin, pero a la par se expresa un temor a que sus espacios les sean expropiados y desvirtuados por las intervenciones del turismo o de la cultura refinada de la localidad.

### *Sobre los instrumentos y la recolección de datos*

A partir del mapa tridimensional que he descrito, fue posible diseñar aquellos instrumentos, técnicas y herramientas para la recolección de los datos de campo que le dan sustento a esta investigación.

De tal manera, el abordaje etnográfico fue la principal fuente de información. Esto me permitió una comprensión de estos dos espacios en sí mismos y de las implicaciones de las transformaciones globales que de manera directa e indirecta los impactan. A su vez, este ejercicio posibilitó el registro de las diversas posibilidades de apropiación de espacios significativos en el ámbito de lo local, asociado a la contextualización de las prácticas cotidianas en procesos más amplios a la localidad misma.

Lo imprescindible para emprender este viaje fue, por tanto, contar con los instrumentos de un etnógrafo que observa, participa y describe. La intención de esto fue la de poder conocer y reconocer los espacios ferroviarios a estudiar y así familiarizarme de manera profunda con ellos. Esto también tuvo como objetivo el de identificar a los actores sociales que se involucran en esos espacios, así como poder describirlos de la manera más completa posible. Esto, a la vez, me permitiría saber cómo se relacionan esos actores sociales entre sí y con el sitio mismo, especialmente en el caso oaxaqueño donde el terreno me era menos conocido.

Como viajera, y también como etnógrafa, considero que nunca es suficiente con sólo recopilar imágenes o descripciones congeladas de lo que se encuentra en el viaje, porque las personas, las cosas y las circunstancias siempre están en movimiento. Por eso puse especial

énfasis en entablar diálogos con los sujetos, para escuchar testimonios, para profundizar en entrevistas y para nombrar los procesos sociales que se viven en los espacios estudiados.

Por la naturaleza misma del mapa que he presentado, mi interacción con las personas se dio de distintas formas. Así, el trabajo etnográfico a lo largo del viaje favoreció variadas formas de relación con las personas que le dan vida a estos espacios. Por un lado, fue necesario establecer relaciones basadas en la confianza que se fueron construyendo gradualmente en el transcurrir cotidiano de los días, ya fuera en largas charlas con los ex ferrocarrileros que frecuentan el lugar, en las casas de algunos vecinos, en los ratos de espera de niños y niñas al finalizar los talleres vespertinos mientras sus padres acudían a buscarlos, así como en las caminatas de los vecinos hacia el centro o hacia las avenidas cercanas, entre otras.

Las relaciones con los diversos actores sociales se fueron construyendo también a través de varios eventos extraordinarios que sucedían en los espacios, como inauguraciones, festivales y funciones de música o teatro. En algunas ocasiones mi participación en la operación de cada uno de los dos museos estudiados se dio de manera más activa que en otras, pero en términos generales el poder participar pegando carteles de difusión de algún evento en el centro, montando cédulas de una exposición temporal, opinando en los colores más adecuados para alguna mampara, cocinando palomitas para vender en alguna función de cine o contestando el teléfono cuando la secretaria había salido a “lonchar”, me permitieron un conocimiento profundo de lo que sucede en esos espacios.

En algunas otras ocasiones mi involucramiento con las personas estaba más marcado por distancias institucionales, como es el caso de los funcionarios entrevistados quienes por lo general accedían a tener una plática conmigo después de agendar una cita y me recibían en sus

oficinas, en algún café o en el interior de las oficinas de los museos cuando coincidía su visita con mi presencia en el lugar.

Es interesante anotar que en muchas ocasiones, la relación cotidiana e informal con las personas que viven y usan el espacio derivó en entrevistas formales que enriquecieron aquello que ya se había explorado en múltiples conversaciones informales. También cabe anotar que las entrevistas formales con algunos funcionarios o representantes de instancias locales derivaron en relaciones que se “informalizaron” al paso del tiempo. Con muchos de estos funcionarios, especialmente en el caso de Aguascalientes, se dieron encuentros casuales en eventos en otros espacios de la misma ciudad y gradualmente se posibilitó una convivencia más flexible e informal que la de una entrevista en sus oficinas.

El tipo de entrevistas que se realizaron buscaron ahondar en los principales temas de interés para la investigación, es decir lo concerniente al uso del espacio, a sus transformaciones, a las formas en que se le percibe y se le proyecta a futuro, lo que evoca y lo que se puede imaginar en torno a él. También se realizaron preguntas que tendían a conducir al informante hacia respuestas que pudieran connotar la incorporación en sus percepciones e imaginarios de los discursos construidos en torno a la conservación patrimonial y a la turistificación del sitio. En ese sentido, este tipo de interrogantes inducen una respuesta específica buscando ubicar los empalmes entre lo que las personas de suyo hacen y dicen del espacio y aquello que ha sido transmitido desde otros paradigmas discursivos.

Todo esto me serviría, finalmente, para darles voz a las personas involucradas con los espacios ferrocarrileros de las dos ciudades y así conocer sus discursos, sus percepciones, experiencias e imaginarios en torno a estos sitios en los que convergen distintas valoraciones.

Además de estas herramientas básicas del abordaje etnográfico, busqué complementar la información con ejercicios alternos como los *mapas mentales*. Con esto, la intención fue que los sujetos dibujaran un croquis en el que incluyeran el espacio del ferrocarril y el centro de su ciudad, enumerando los sitios que les parecen más significativos para el turismo, para la localidad y para ellos mismos. Esto en realidad estaba considerado como una forma experimental de acercarme a las representaciones mentales del espacio ferrocarrilero que tienen las personas de la localidad, sus maneras de situarlo según su vinculación afectiva con el lugar y de relacionarlo con otros sitios de la misma ciudad. En momentos posteriores del recorrido, explicaré con mucho más detalle en qué consiste esta herramienta, cómo fue aplicada en la investigación y cuáles fueron los resultados obtenidos.

La curiosidad del viajero, según mi experiencia, no se agota tampoco con saber lo que sucede en un sitio en el momento de la visita. Por ello también busqué poner en práctica otras herramientas para reconstruir la historia de los dos espacios estudiados, desde sus orígenes hasta los procesos de rehabilitación que los han llevado a lo que son en la actualidad. Esto se llevó a cabo a través de la revisión de notas de prensa referentes a los espacios y a la cultura ferrocarrilera en las localidades; así como a través de múltiples visitas a acervos y bibliotecas en las dos ciudades y del rastreo de documentos relevantes a los dos espacios tales como planos, proyectos, programas, decretos y fichas de catalogación, etc. Con esto logré un conocimiento de estos dos espacios no sólo en el presente, sino en su movilidad en el tiempo, adentrándome así en sus transformaciones al paso de los años y comprendiendo de mejor manera los procesos que los van construyendo socialmente en el presente.

Como ya se ha explicitado, el proceso de investigación implicó un conocimiento a profundidad de cada uno de los dos espacios. Así, para el caso de la ciudad de Oaxaca de Juárez el trabajo de campo consistió en una estancia de seis meses para adentrarme en el espacio ferrocarrilero. Este tiempo tuvo ciertas complicaciones, dadas las agitadas condiciones políticas y sociales derivadas del movimiento magisterial ocurrido en ese estado en 2006-2007. No obstante, me fue posible desentrañar el lugar que ocupa el espacio ferrocarrilero oaxaqueño en una ciudad con un vasto y ancestral acervo patrimonial, así como con una afluencia turística nacional e internacional de gran relevancia. También logré incursionar en las percepciones, experiencias e imaginarios de quienes se vinculan al espacio a través de la convivencia diaria. Es pertinente también explicitar que, en medio del clima de caos, me fue también posible vislumbrar los efectos del convulsionado contexto sociopolítico de la entidad en lo que respecta al espacio mismo del ferrocarril, a la disputa social por otros espacios públicos y a la manipulación por parte de las distintas facciones del movimiento sobre bienes patrimoniales que le son significativos a la localidad.

Una vez concluido el trabajo de campo en Oaxaca, realicé un nuevo acercamiento de campo en Aguascalientes, especialmente con la mirada puesta en completar aquellos elementos del planteamiento de esta investigación que no habían sido abordados en mi estancia previa en esa ciudad. Este regreso a Aguascalientes también involucró retos y dificultades vinculados al complicado proceso de “re-mirar” un espacio ya conocido, pero que en el lapso de dos años se había transformado y consolidado. El primer proceso consistió entonces en un reconocimiento del sitio y de las personas. Posteriormente, la investigación se centró en conocer de manera más profunda las posturas de los actores colectivos involucrados con el espacio ferrocarrilero, la

política cultural y turística en Aguascalientes, así como sus vínculos con las tendencias supralocales de gestión patrimonial.

Al final de la investigación de campo fue preciso llevar a cabo un procesamiento pausado y minucioso de la información recopilada en ambos casos para comprenderlos, primero en su totalidad, y para poder producir el análisis comparativo posterior.

Con la intención de que la complejidad del problema de investigación planteado sea inteligible para el lector, la redacción de este trabajo se ha organizado siguiendo un criterio temático. La intención es que a lo largo del documento se pueda transitar de manera fluida entre descripciones etnográficas, discusiones conceptuales que permiten el análisis y los hallazgos que se irán cristalizando y recapitulando hacia el apartado final.

El trabajo está estructurado, entonces, en tres partes. En la primera parte (capítulos I, II y III) se aborda el principal eje teórico de la investigación, es decir la conceptualización del espacio y de su construcción social, así como la descripción de los espacios ferrocarrileros en ambas ciudades. Esto da paso a que el lector se familiarice con los espacios en cuestión a partir de la descripción detallada de cada uno de ellos. En dicha descripción se aborda el contexto local en el que están insertos los dos sitios, así como la reconstrucción de su historia como espacios ferrocarrileros y en su función contemporánea como centros turístico-culturales, y las características de sus edificaciones y de las relaciones sociales que en ellos se desarrollan.

La segunda parte del documento (capítulos IV, V y VI) aborda las tres lógicas de aprovechamiento de los espacios patrimoniales ferroviarios, de manera general primero y luego de manera particular al Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur en Oaxaca y al Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias en Aguascalientes. En los capítulos que conforman esta sección,

se desarrollan discusiones teóricas referentes al patrimonio histórico-cultural, a las implicaciones del turismo como fenómeno social y a los usos comunitarios del espacio.

Finalmente, la última parte de este trabajo presenta una conclusión comparativa en la que se recapitula sobre el análisis de las diversas reconfiguraciones, tensiones y articulaciones que se gestan en la construcción social de los espacios ferrocarrileros de las dos localidades. En un primer momento se abordan las articulaciones entre el ámbito de lo local y las tendencias supralocales de aprovechamiento patrimonial, mientras que en un segundo momento se desarrolla el análisis de las transformaciones que se presentan en las esferas de lo público y lo privado en lo que compete al patrimonio ferroviario. Por último, todo esto se condensa en las conclusiones generales a las que ha conducido este viaje de investigación.

## *Primera Parte*

### *Ciudades, espacios y personas*

¿Por qué estudiar el espacio y su construcción social? El espacio es una de las principales categorías que estructuran la vida social. En él suceden la vida cotidiana, las relaciones sociales y en él se puede entrever el reflejo de las complejidades de una localidad en relación con aspectos importantes de su historia, de su desarrollo económico, político y social. A través de una mirada profunda y analítica en torno al espacio es posible también ilustrar cómo los espacios son significados, experimentados e imaginados, no sólo en el contexto local, sino en el mapa más amplio de instituciones, discursos y prácticas que trascienden a la localidad misma.

Esta es la base sobre la cual descansa lo que se expone en esta sección. En un primer momento, el viajero podrá abordar junto conmigo la conceptualización del espacio que estructura esta investigación, lo que lo proveerá de elementos teóricos fundamentales para dar sentido al análisis posterior en torno a la construcción social de los espacios ferrocarrileros de Oaxaca de Juárez y la ciudad de Aguascalientes. A lo largo de dicho recorrido, expongo una delimitación del concepto a partir de diversas perspectivas que lo han abordado y una discusión del mismo en tres de sus distintas dimensiones: espacialidad, lugar y territorio. Con ello propongo que el concepto amplio de *espacio* logra integrar las diferentes facetas y dimensiones a las que aluden aquellas otras formulaciones teóricas sobre este mismo aspecto de la realidad social.

Esta discusión teórica se articula, entonces, a partir de un abordaje que retoma distintas perspectivas teóricas y disciplinares que se han ido conformando al paso del tiempo.

Los capítulos subsiguientes de esta primera parte se pueden entender como un retrato de los dos espacios estudiados. La intención es establecer un primer plano en el que los edificios, las personas y los sucesos ubicados en estos espacios ferroviarios cobren vida. Al describir detalladamente los sitios ferrocarrileros de Oaxaca de Juárez y Aguascalientes he buscado retratar la complejidad en la que se interrelacionan la vida cotidiana actual de los dos espacios, no sólo con su historia y la memoria asociada a ellos, sino también con las dinámicas intrínsecas a sus conexiones con instituciones locales y supralocales de turismo, gestión patrimonial y de política cultural.

De esta manera, el capítulo II lleva al lector por un recorrido a través de lo que sucede a uno y otro lado de las vías en el espacio ferrocarrilero de Oaxaca de Juárez, tanto en momentos previos a la reutilización del mismo como museo, como en la actualidad. La intención es que el lector pueda entonces transitar del espacio mismo a su carácter como un sitio central y periférico al relacionarse con otros espacios, con diversos actores sociales y con el contexto supralocal del mismo.

A continuación, el capítulo III elabora un recorrido similar para el caso del espacio ferrocarrilero en Aguascalientes, tomando como punto de referencia la cerca que enmarca al espacio y lo convierte en un sitio público cerrado. También en este capítulo se busca que el lector transite del espacio, sus personas y sus actividades hacia la posición que ocupa este sitio en relación a la localidad y al contexto más amplio en el que está inserto.

## Capítulo I

### El espacio y su construcción social

Como he mencionado en la introducción a este apartado, el espacio es una categoría que no podemos dissociar de la actividad humana y que está íntimamente vinculada con el tiempo. Con este argumento como punto de partida, en este capítulo pretendo elaborar una discusión teórica sobre el papel que han desempeñado las categorías fundamentales de espacio y tiempo en la vida social, bajo la consideración de que la percepción de dichas categorías se ha transformado sustancialmente en la época contemporánea. Identificar y teorizar sobre dichas transformaciones resulta útil para poder establecer y analizar los vínculos que sostienen el espacio y el tiempo con las dimensiones más tangibles de los procesos económicos, políticos y culturales de una sociedad (Harvey, 1992:201).

Veremos, pues, que las diferentes concepciones del tiempo y del espacio varían de acuerdo con las construcciones sociales, históricas y culturales en las que están enmarcadas. El argumento de base de esta discusión, retomando a Harvey (1992), reside en la caracterización de las nociones de tiempo y espacio como experiencias que se transforman o como procesos en movilidad constante. Aunado a esto encontraremos que las concepciones de espacio y tiempo también varían según la perspectiva de distintos actores sociales.

La intención es que a partir de la discusión en torno al espacio como principal eje teórico de esta investigación, sea posible analizar no sólo la manera en que el tiempo y el espacio ferrocarrileros están siendo contruidos en el presente, sino también cómo se les ha construido en el pasado y cómo los diferentes actores sociales entablan relaciones de conflicto, de

negociación o de apropiación de discursos emanados de distintas instituciones locales, nacionales o internacionales para injerir en su construcción actual.

El argumento de Harvey sobre el espacio como entidad dinámica resulta fundamental para empezar a dilucidar la complejidad de la realidad social que vivimos en la época contemporánea, en la que las transformaciones del espacio suceden en un tiempo tan acelerado que carecemos ya de las herramientas de percepción necesarias para seguirlas. Sin embargo, el espacio persiste como uno de los elementos centrales para la regulación de la vida social y contiene en sí prácticas humanas esenciales para su construcción (Harvey, 1992:201-204), de lo que se desprende la discusión que se presenta a continuación.

### **i. Conceptualización del espacio**

El concepto de espacio ha sido abordado desde muchas y muy diversas perspectivas teóricas, así como desde diferentes disciplinas y momentos históricos. De tal manera, el tratamiento del espacio ha permeado desde la filosofía hasta la política, pasando por la antropología y la sociología.

Considerando que dicho tratamiento ha sido amplio, empezaré por elaborar una breve descripción de las principales tendencias que ha seguido la discusión del espacio en el análisis social, lo que conducirá a los aspectos teóricos relevantes para este trabajo. Así, podemos partir de la geografía como una de las principales disciplinas que ha efectuado análisis del espacio. En su desarrollo, durante la primera mitad del siglo XX y con base en las concepciones de la economía neoclásica, la vertiente económica de la geografía privilegió el análisis espacial para entender la lógica de la distribución de las actividades económicas en el territorio. En la recapitulación de este tema propuesta por Blanca Ramírez (2003), encontramos que dicha

vertiente generó una visión estática, unidimensional y neutra del espacio, principalmente al recurrir a la representación de la realidad económica y geográfica en modelos que limitaban el conocimiento real de los procesos espaciales (Ramírez, 2003:78-80).

Actualmente nos encontramos con un debate renovado sobre el análisis del espacio, que involucra tanto a la geografía humana como a la sociología y a la antropología. Esto significa que el espacio no es el objeto de estudio de una sola disciplina y que existe un interés creciente por incorporar la dimensión espacial al análisis de otros procesos sociales y culturales, además de los económicos.

Aunque dicho debate es amplio y complejo, cabe aquí puntualizar *grosso modo* que en las diversas perspectivas generales que abordan el espacio es posible ubicar, a pesar de sus diferencias, consideraciones similares o que reflejan aspectos comunes. La principal de ellas corresponde al tratamiento del espacio como una forma dinámica y en constante transformación. Esto es posible, en primera instancia, en la medida que el espacio es concebido en conjunción al tiempo, es decir no como un binomio de dos dimensiones contrapuestas o simplemente complementarias, sino como una concepción espacio-temporal articulada. Igualmente importante para la conceptualización del espacio como un aspecto dinámico y en transformación constante debemos considerar que las relaciones sociales conforman uno de sus principales componentes. Por tanto, éstas también le confieren al espacio un carácter procesual y de constante movilidad. Al respecto Ramírez comenta:

*“La movilidad del espacio, y no sólo del tiempo, es un elemento fundamental para entender y materializar relaciones que son cambiantes y en donde la identidad y la cultura, además de la economía y la política, pueden considerarse también elementos dinámicos y mutantes”* (Ramírez, 2003: 121).

A partir de esta forma de concebir al espacio como algo dinámico, vuelve a adquirir relevancia la interconexión entre espacio y sociedad, ya sea en términos de estructuración, de transformación, de imaginarios y significados culturales o de proyecciones urbanistas y de desarrollo. Estas interconexiones son enfatizadas por procesos contemporáneos de suma importancia, como el surgimiento de nuevas estructuras espaciales producidas por la transnacionalización de la producción, por las nuevas distribuciones en la división del trabajo y por la presencia de nuevas tecnologías que transforman la organización espacio-temporal del día a día, entre otras. (Derek y Urry, 1985:3)

Además de estos aspectos de las transformaciones contemporáneas, podemos también considerar el impacto cultural de la globalización en los espacios locales. Algunos autores, como Kathrin Wildner (2006), han abordado los efectos de lo global en los espacios locales urbanos. Esta autora, en un estudio sobre las similitudes entre el Proyecto Santa Fe en Ciudad de México y Hafen City en Hamburgo, muestra cómo una comparación entre estos dos sitios en contextos diferentes puede conducir a una reflexión sobre el papel que desempeñan los imaginarios globales en la construcción de espacios urbanos locales (Wildner, 2006:199-200).

Para poder realizar este estudio, la autora parte de que las transformaciones propias de la época contemporánea de globalización impactan a las culturas locales. Sin embargo, estas influencias de tendencias globales no son adoptadas de manera mecánica, sino que son gradualmente adecuadas y resignificadas en el contexto de la localidad. Todo esto, finalmente, se manifiesta en la vida cotidiana practicada, vivida y reflejada en los espacios urbanos locales. Al respecto, Wildner indica que *“El espacio local se debe interpretar como un lugar de disputa cotidiana entre las tendencias globales y el microcosmos que representan múltiples y complejas situaciones sociales”* (2006:201).

Algunas de las manifestaciones en los espacios urbanos de esta interacción dinámica entre lo global y lo local se pueden encontrar, pues, en las transformaciones del consumo cultural, así como en las nuevas formas de interacción social y en el ámbito material de la arquitectura urbana (Ibídem). A esto añadiré, de manera más específica, que también es posible advertir algunos de los efectos de lo global en los espacios patrimoniales locales. Esto se puede advertir en las reformulaciones que van adquiriendo las valoraciones del pasado y la memoria colectiva, así como en la manera en que las políticas culturales y turísticas se concretizan en el ámbito local. Como ejemplo de ello podemos considerar el proceso a través del cual las dinámicas globales van transformando los espacios representativos de un modelo de industrialización característico del siglo XX en formas patrimoniales. A lo largo de este proceso las localidades van adoptando, adaptando y resignificando esos espacios, que albergaron dinámicas sociales concretas, a nuevos usos y formas de experimentarlos.

El argumento desarrollado anteriormente, a su vez, imprime nuevas connotaciones a las esferas de lo público y lo privado en la sociedad urbana contemporánea. Con relación a las transformaciones que experimentan estas dos esferas hago referencia, por un lado, al tránsito de los espacios en sí mismos de una a otra. Por ejemplo el ser privatizados a través de una reja o de otras fronteras intangibles como establecer el espacio como un sitio *museificado* que cambia su connotación informal de “plaza pública”. Por otro lado, me refiero a las formas en que estos espacios (y la cultura, significados y recursos asociados a ellos) son gestionados, como por ejemplo el que se cobre la entrada o que intervenga en su rehabilitación, operación y/o conservación inversión privada. Refiriéndonos de nuevo a Wildner: *“Los edificios, las calles, el uso de los espacios públicos y el diseño urbano reflejan esas estructuras culturales de la sociedad. Al mismo tiempo, tales experiencias culturales están inscritas en el entorno urbano y en los espacios públicos.”* (Wildner, 2006:201)

Uno de los aspectos que me parece fundamental rescatar del trabajo de Wildner es, precisamente, la relevancia que la autora le confiere al abordaje etnográfico como una práctica que permite amplias y profundas posibilidades analíticas para la comprensión de lo urbano localizado y de su interacción con las tendencias globales. A partir de la mirada etnográfica es posible, por tanto, un acercamiento que da cuenta de las transformaciones en los espacios locales de manera que podamos comprender más cabalmente algunos de los significados de la globalización en la vida cotidiana, así como sus manifestaciones concretas en lugares específicos. Finalmente, esta consideración contribuye a sostener los vínculos entre distintas perspectivas en la investigación social para poder realizar un análisis integral del espacio y de lo que éste puede aportar para el estudio de la sociedad.

Continuando con la recapitulación de las convergencias entre las diferentes formas de concebir y tratar el espacio encontramos su conceptualización con un carácter multidimensional. Con esto se quiere decir que el espacio es tanto una conjunción de diversidades como una articulación de diferencias económicas, políticas y culturales que se redefine constantemente a través de los procesos y relaciones sociales que en él se desarrollan. (Ramírez, 2003:122)

En el marco de esta multidimensionalidad, podemos ubicar la perspectiva más reciente de la geografía humana que conceptualiza al espacio en dos vertientes: la absoluta y la relativa. En la primera perspectiva el espacio es abordado como un recipiente vacío que se define principalmente por su morfología. En la segunda, el espacio cobra existencia únicamente a través de las relaciones establecidas entre los elementos que lo constituyen (Sayer, 1985:51-52).

Para fines de esta investigación recurriré al debate entre estas dos perspectivas únicamente para argumentar la importancia de los objetos y los componentes materiales del espacio en su interconexión con los elementos sociales y simbólicos que contribuyen a

construirlo. Con esto quiero enfatizar que en mi análisis de la construcción social del espacio cobra similar importancia lo material y lo simbólico, sin privilegiar a uno por encima del otro. Para el caso de análisis del espacio ferroviario en la ciudad de Aguascalientes y en Oaxaca de Juárez, podemos advertir cómo a partir de la interconexión de estos elementos, tales como edificios, objetos, significados y valoraciones, se construyen discursos referentes al espacio para transmitir mensajes sobre el patrimonio, la identidad, la memoria y las posibilidades turísticas de un sitio. Lo que, finalmente, permite un acercamiento a las *prácticas espaciales*, apropiaciones, conflictos y consensos que van construyendo al espacio socialmente bajo lógicas particulares en tensión y articulación.

Con el objetivo de ser clara en esta discusión conceptual, cabe explicitar que por *prácticas espaciales* entiendo la relación que hay entre el comportamiento social y el uso material o simbólico del espacio. Al respecto, Sack advierte:

*“Geográficamente, tanto las actividades naturales como las humanas o culturales son llamadas ‘espaciales’ para señalar que ocurren en un espacio determinado y que adquieren por lo mismo características propias de lugar, forma y tendencia. El análisis espacial es la rama de la geografía que se ocupa de la interrelación entre la actividad que se opera en un espacio determinado y sus propiedades espaciales. En la geografía humana, esto incluye no solamente las características de lugar, forma y tendencia sino cómo estas son concebidas y descritas desde diferentes perspectivas sociales e intelectuales” (Sack, 1991:201)*

En la medida que en esta investigación he buscado explorar la constante relación entre el espacio físico o material y lo social (en términos de interacciones, prácticas, discursos, imaginarios y significados), cabe establecer algunas consideraciones en torno a lo que también se ha denominado “espacialidad” y “lugar”. Retomo para esto a Lindón, Hiernaux y Aguilar (2006), quienes entienden la espacialidad como un aspecto definido principalmente por la subjetividad de quienes conciben y viven un espacio en particular. Así conceptualizado, el análisis de la espacialidad tiene como fundamento la experiencia, lo que imprime en el espacio

significados y valores que le son atribuidos por los sujetos. Finalmente, un espacio no es sólo percibido sino concebido-vivido y por tanto puede ser considerado como *lugar*, pues se vincula con prácticas del hacer cotidiano y con un sentido del mismo que es socialmente construido (Lindón, Hiernaux, Aguilar, 2006:11-12).

El lugar es, pues, un espacio en el que se concentran sentidos y significados surgidos de la experiencia subjetiva al paso del tiempo. Por tanto, de acuerdo con estos autores el concepto *lugar* no debería ser considerado como sinónimo de la concepción del espacio físico o material. En esta argumentación, los lugares son espacios delimitados de manera precisa y se distinguen por ser espacios conocidos y familiares, a través de lo cual otorgan certezas y seguridades a los sujetos que los experimentan. No obstante, dichos límites pueden extenderse junto con su contenido simbólico y se pueden ampliar a través de redes y relaciones de sentido (Lindón, Hiernaux, Aguilar, 2006: 13).

Considerar así al lugar, con límites y fronteras variables, que son definidos por la subjetividad de quienes lo experimentan, permite un análisis más adecuado en torno al espacio dadas las condiciones que los procesos de globalización imprimen a la sociedad contemporánea. Con esto hago especial referencia a las perspectivas que han cuestionado la noción de *lugar*, connotando como un rasgo distintivo de la sociedad posmoderna una condición generalizada de desarraigo, atopía y desterritorialización (Escobar, 2000).

Si bien es innegable que los procesos de globalización contemporánea acarrearán, en palabras de Harvey (1992), una aceleración del tiempo y una compresión del espacio, así como una condición de efimeralidad y una intensificación de la movilidad de capital, personas e información; también es necesario reconsiderar el hecho de que la dinámica global no implica necesariamente una imposibilidad de creación de significados, sentidos, prácticas y experiencias en torno al espacio local o al *lugar*. Al respecto, Escobar apunta:

*“(...) el lugar – como la experiencia de una localidad específica con algún grado de enraizamiento, linderos y conexión con la vida diaria, aunque su identidad sea construida y nunca fija- continúa siendo importante en la vida de la mayoría de las personas, quizás para todas.” (Escobar, 2000:113)*

Siguiendo esta discusión considero imprescindible una mirada a la conceptualización de los *no lugares* de Marc Augé (1998). De acuerdo con este autor, los *no lugares* se definen como espacios urbanos de paso y tránsito, en los que los flujos de peatones, vehículos e información posibilitan encuentros caracterizados por el anonimato relativo de sujetos que asumen identidades provisionales y que entablan relaciones contractuales. En estos espacios del *anonimato*, la interacción social está condicionada por códigos normativos, informativos y prescriptivos y, por tanto, la significación y el valor otorgados al sitio son percibidos como *nulos*.

Si bien la conceptualización de los *no lugares* ha sido ampliamente utilizada para la descripción y análisis de los espacios urbanos contemporáneos, considero necesario hacer algunas precisiones sobre la perspectiva desde la cual planteo abordar los espacios ferrocarrileros como aspectos del entramado urbano en el que se encuentran insertos. Siguiendo nuevamente a Wildner, lo urbano puede ser entendido también como un entramado de lugares que posibilita el estudio de las formas de localización que adquieren los procesos sociales en espacios de esta naturaleza. En este sentido, lo urbano se puede analizar como una base de experiencias colectivas y acciones sociales concretas que refleja, si bien de manera peculiar y distinta a la de épocas anteriores, un proceso dinámico de atribución de significados al espacio a través de la interacción social. (Wildner, 2006:200).

Así, el espacio urbano es también un espacio practicado, vivido y apropiado, a pesar de que estos procesos se gesten y se manifiesten de distintas maneras en los fragmentos de una misma urbe, más allá de su permanencia en el tiempo o del carácter distintivo que la interacción social

pueda adoptar en los sitios de tránsito y encuentro individualizado (Wildner, 2006:215). Así, vemos que en todo espacio urbano habrá interacción social, es decir que en todo sitio de una ciudad habrá siempre actores sociales que le atribuyan valores y significados, ya sean directos o indirectos, y habrá subjetividades que se entrecruzan en su apropiación a través de prácticas locales, aunque éstas se desarrollen en el ámbito de la representación o de los imaginarios contruidos alrededor de dichos espacios:

*“(...) por su uso los espacios están transformados en lugares con función, historia e identidad. Así, los lugares urbanos son lugares heterogéneos, las definiciones y las percepciones se sobreponen simultáneamente. Es decir, la diferencia de un lugar o de un no-lugar se basa en las diferentes maneras de apropiación, de dar sentido a los espacios y de identificarse con éste.” (Wildner, 2006: 211)*

Partiendo de la premisa de que los lugares son espacios que han sido significados y valorados desde la subjetividad de quienes los experimentan en la vida cotidiana, podemos, por ende, entender al *lugar* como una dimensión fundamental del concepto de *espacio* que define la principal perspectiva teórica de esta investigación. Por tanto, *lugar* y *espacio* son indisociables, específicamente en lo que toca a la relación dinámica entre la construcción de significados, las prácticas espaciales de una localidad y la configuración de discursos e imaginarios en torno a un espacio dado.

Desde la perspectiva que he ido construyendo a lo largo de este texto, encontraremos que el concepto de espacio se perfila como una categoría integral y abarcadora. De tal manera, es posible considerar que este concepto también involucre a la dimensión *territorial*.

Las discusiones, investigaciones y formulaciones en torno al concepto de *territorio* han sido amplias y complejas, por lo que para fines de una delimitación puntual de esta dimensión del espacio me referiré a las argumentaciones de Gilberto Giménez (1996). Desde la perspectiva de este autor encontramos también una mirada crítica a las tendencias posmodernas que

vislumbran el debilitamiento del vínculo territorial en las sociedades contemporáneas. En este sentido, el autor busca definir el concepto de *territorio* para así recuperar, desde lo teórico y lo empírico, su vigencia y utilidad para la comprensión de la vida sociocultural en la actualidad.

Como punto de partida, el territorio se refiere a una extensión terrestre habitada por uno o varios grupos humanos y que se puede delimitar en la escala de lo local, regional, nacional o supranacional (Giménez, 1996:10). Al igual que el concepto de espacio, el territorio no debe ser concebido como un escenario neutro de la vida social. Por el contrario, éste es constantemente intervenido y transformado por la acción humana y a su vez es resultado de una *fabricación* social, en tanto que es apropiado subjetivamente y contiene una carga simbólica densa. Partiendo de los términos expuestos por este autor, es posible vislumbrar que el concepto *territorio* otorga especial énfasis a la pertenencia sociocultural y a aspectos de identidad colectiva, generados a través de valoraciones instrumentales (aspectos medioambientales, políticos, económicos, etc.) y culturales que son comunes a un grupo social (Giménez, 1996:12).

Si bien el territorio alude a "*un espacio de inscripción de la cultura*", el autor conduce nuestra atención a que esto no está intrínsecamente circunscrito a un espacio determinado y delimitado. De la misma manera, el territorio no tiene un carácter totalizante y no es un referente unívoco y unidimensional de la pertenencia e identidad sociocultural de una localidad (Giménez, 1996: 12- 15, 24). En este sentido, encontramos nuevamente que esta formulación teórica encuentra muchos puntos de convergencia con los conceptos de *lugar* y, en un panorama más amplio, de la categoría *espacio* que estructura el análisis aquí propuesto. Por consiguiente, he elegido al *espacio* como un concepto integral que involucra distintas dimensiones de un mismo fenómeno y que resulta central para poder abordar las distintas facetas de la construcción social de los espacios ferrocarrileros en la ciudad de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez.

A partir de este panorama general de conceptualizaciones, me es posible articular de manera concreta la perspectiva desde la que el espacio es abordado en esta investigación, es decir como *“integrante e integrador de los hechos sociales, a la vez que sustento, participante y resultado de la construcción de sociedades”* (Hoffman y Salmerón, 1997:17). Desde esta óptica, vemos que el espacio es más que un contenedor o soporte material de los procesos sociales y por el contrario se constituye como un elemento dinámico que estructura a las sociedades y que, al mismo tiempo, es producido de maneras diversas por ellas en distintos momentos históricos. A esto añadiré que el espacio también es susceptible de apropiación, tanto material como simbólica, por parte de quienes lo habitan, lo usan y lo transforman. Dicha apropiación es un aspecto fundamental en el proceso de construcción social del espacio, lo que se elaborará de manera más detallada en el siguiente apartado.

En suma, defino al espacio como algo socialmente construido y partícipe de los procesos sociales, principalmente en términos de la subjetividad de quienes lo experimentan y de la negociación cotidiana entre diferentes actores que lo redefinen en sus relaciones sociales. El espacio también es reconfigurado por aspectos materiales y por la utilización que de ellos se hace, su distribución, su configuración y su significación. Con esto considero que, aunque el espacio sea construido socialmente, no es reductible ni a los objetos que lo constituyen ni a las relaciones sociales que en él se gestan. En palabras de Massey: *“El espacio es una construcción social, sí. Pero las relaciones son también construidas en el espacio, y eso hace la diferencia.”* (Massey, 1985:12)<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Traducción libre del original en inglés que, para mayor precisión, versa así: “Space is a social construct –yes. But social relations are also constructed over space, and that makes a difference” (Massey, 1985:12)

## **ii. Elementos que influyen en la construcción social del espacio: recursos materiales y simbólicos, apropiación.**

He propuesto hasta este momento que el espacio no es una categoría estática y que, como sintetizan Bazán y Estrada (1999:61), no es meramente contextual a las relaciones sociales, sino generador y resultado de las mismas.

En el marco de este dinamismo, el espacio puede considerarse como una construcción social que alude a un proceso de transformación constante. Dicho proceso está cimentado tanto en elementos materiales y relaciones sociales, como en aspectos simbólicos de significación y recreación del espacio.

Para lograr precisar lo que considero como construcción social del espacio recurriré a algunos de los planteamientos de Henri Lefebvre (1974) sobre la producción del espacio, recuperados principalmente en Harvey (1992), Ramírez (2003) y Soja (1985).

La construcción social del espacio, de acuerdo con esta perspectiva, se genera en múltiples dimensiones. Atendiendo a la complejidad que esto implica, Harvey (1992) retoma de Lefebvre tres dimensiones espaciales: la experiencia, la percepción y la imaginación.

El espacio es experimentado a través de las interacciones sociales que ocurren en él, es decir en términos de lo que las personas viven y hacen en el espacio. En este ámbito podemos ubicar, por ejemplo, las relaciones laborales que se establecen cotidianamente en el espacio o las formas de convivencia que tienen los usuarios al interior de él. Esto nos permitirá analizar la manera en que los actores sociales, colectivos e individuales, se apropian del espacio, lo que finalmente incide en la manera en que éste se experimenta, se percibe y se imagina. Todo lo anterior, forma parte del proceso de construcción social del espacio.

Antes de continuar con la siguiente dimensión espacial a la que se refiere Lefebvre, quisiera precisar un poco más la importancia de la apropiación en la construcción social del espacio. Como ya se ha esbozado en momentos anteriores, la apropiación del espacio también es un proceso que se desarrolla de manera distinta en cada localidad y, a su vez, está íntimamente vinculada con diferentes posicionamientos frente al pasado.

Con base en lo anterior distingo dos tipos de apropiación: la institucional y la subjetiva. La primera de ellas se refiere a la apropiación del espacio por parte de actores colectivos, ya sean éstos locales, nacionales o de carácter internacional, que bien pueden perseguir intereses divergentes sobre un mismo espacio y que de manera recurrente sostienen relaciones de conflicto y de negociación entre sí. La segunda forma de apropiación es la que se genera cotidianamente en la significación que los sujetos le atribuyen al espacio al experimentarlo, usarlo y consumirlo. Así, a partir de los distintos tipos de apropiación encontramos formas de construir socialmente el espacio que se vinculan con el contexto local de cada uno de los espacios estudiados, así como los valores que se le atribuyen al espacio y a su sentido patrimonial y turístico.

La siguiente dimensión espacial a la que alude Lefebvre es la percepción. Ésta implica las representaciones que los sujetos hacen del espacio y que conllevan signos, significados o códigos que lo hacen aprehensible. Para ejemplificar este aspecto podemos referirnos a las diferentes representaciones que los actores, colectivos e individuales, hacen del pasado ferrocarrilero a través del espacio ferroviario. Una consideración como ésta se convierte en una herramienta útil para entender cómo se van formulando las diferentes lógicas de reutilización de los espacios ferrocarrileros, desde los niveles institucionales (locales, nacionales e internacionales), así como desde los sujetos que lo experimentan y lo imaginan.

Finalmente, la imaginación se refiere a las formulaciones mentales que le confieren nuevos significados o posibilidades a las prácticas espaciales, como por ejemplo la evocación y espacialización nostálgica del pasado que se conecta con el presente y se reformula en los nuevos usos asignados a objetos, edificaciones y espacios al aire libre. También en esto podemos encontrar una herramienta para dilucidar las proyecciones a futuro que se hacen del espacio y las conexiones que los actores establecen o no entre éstas y la tradición e identidad de sus localidades. Veremos, pues, que en los espacios ferrocarrileros estudiados se entrecruzan temporalidades diferentes: distintas valoraciones del pasado, las experiencias presentes del espacio y las elaboraciones de posibilidades futuras para el sitio. Finalmente, son también estas valoraciones del pasado y las proyecciones a futuro que los sujetos hacen del espacio las que le confieren, por un lado unicidad y potencialidad para trascender la esfera de lo local, o por otro las que lo mantienen desactivado frente a espacios más significativos para la localidad.

De acuerdo con Lefebvre, las tres dimensiones espaciales que he sintetizado mantienen relaciones y tensiones dialécticas con cuatro aspectos fundamentales que las cruzan. El primero de ellos es la accesabilidad y distanciamiento, es decir las posibilidades o las barreras que impone el espacio a la interacción humana. El segundo factor es el de las diversas formas de apropiación del espacio, ya sea en su ocupación por objetos, actividades, personas o grupos sociales. Como tercer elemento Lefebvre incorpora la dominación del espacio, en la que se presentan las relaciones de poder y las formas de organización, control y explotación del mismo. Finalmente, el cuarto aspecto se refiere a la producción de espacios, en la que nuevos usos, mecanismos y representaciones del espacio surgen a partir de la experiencia o de la imaginación (Lefebvre, 1974 retomado por Harvey, 1992:218-223)<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Estos argumentos han sido retomados por Harvey de la obra de Henri Lefebvre *La production de l'espace* (1974) y sintetizados en un esquema más detallado en las páginas referidas.

A partir de este esquema de conceptualización del espacio, podemos advertir que la construcción social del espacio no se presenta únicamente como dinámica y compleja, sino como un proceso articulado en el que se integran las múltiples dimensiones del espacio, la física y objetiva y la mental o cognitiva. Soja indica al respecto:

*“La fuente generativa de la interpretación materialista de la espacialidad es el reconocimiento de que ésta es socialmente producida y, como la sociedad misma, existe tanto en formas sustanciales (espacialidades concretas) como en un conjunto de relaciones entre individuos y grupos. La espacialidad, como espacio socialmente producido, debe por tanto ser distinguida del espacio físico de naturaleza material y del espacio mental de la cognición o de la representación, los cuáles son usados e incorporados en la construcción social de la espacialidad pero que no pueden ser conceptualizados como sus equivalentes” (Soja, 1985:92-93)<sup>6</sup>*

Esto quiere decir que en tanto el espacio es vivido, percibido e imaginado de maneras diferentes en cada contexto local, se puede apelar a la dimensión material u objetiva del espacio, a su dimensión mental o de percepción y a sus representaciones simbólicas cargadas de significado. Las diferentes formas de vivir y percibir el espacio, a su vez, responden a las acciones e inacciones que los actores sociales, individuales o colectivos, realicen en él (Ramírez, 2003: 145).

Los sujetos, al interactuar en el espacio y a través de sus acciones sociales le imprimen su huella material o social, de tal manera que las relaciones sociales se proyectan e inscriben en él construyéndolo (Ramírez, 2003: 141-153). Cabe resaltar que la construcción social del espacio no es necesariamente un proceso en el que las experiencias, las percepciones y los imaginarios de los actores sociales mantengan una relación directa con las formas que adquiere el espacio. Esto se ilustrará muy claramente en el caso de Oaxaca de Juárez, en donde las características del espacio ferroviario rehabilitado desde las instituciones como museo no coinciden directamente con las experiencias de los residentes de las zonas aledañas, quienes lo usan más como un paso

---

<sup>6</sup> Traducción libre del original en inglés.

y como centro de divertimento que como un sitio patrimonial y cultural. Así, esto permite analizar al espacio simultáneamente como una arena de conflicto, un ámbito de transacciones materiales y simbólicas, un foco de organización de la vida social, una esfera de sociabilidad y el sustento de la memoria colectiva.

Finalmente, en virtud de lo que he expuesto hasta ahora, puedo argumentar que el espacio es socialmente construido a partir de prácticas y relaciones sociales que vinculan al espacio con los sujetos. En ese vínculo confluyen el plano de lo material/objetivo, el plano de la percepción y lo simbólico, así como el de las proyecciones y formulaciones de la imaginación que abre posibilidades para la reconstrucción constante del espacio, principalmente en el marco de las tensiones/articulaciones entre intereses y valoraciones distintas. Como vemos, el vínculo establecido entre los actores sociales y el espacio produce transformaciones que se revelan en los usos, la apropiación y el significado del espacio por parte de los sujetos que lo experimentan, lo perciben y lo imaginan.

La construcción social del espacio es, pues, un proceso dinámico que, a través de su análisis, resulta en una herramienta útil para desentrañar algunos de los procesos que subyacen a la complejidad de la vida social reflejada en sus espacios significativos.

## Capítulo II

### Al otro lado de las vías: El espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez

Uno de los principales elementos que marcaron mi percepción del espacio ferrocarrilero en la ciudad de Oaxaca de Juárez fueron las vías del tren, que funcionan como una frontera espacial que divide y también enmarca las dinámicas que ahí se desarrollan. Es por ello que iniciaré el recorrido por este tramo del viaje describiendo lo que hay a un lado y al otro de las vías. Dicha descripción involucra también, inevitablemente, un recorrido por la historia reciente de este espacio para reconstruirla y, a través de ella, acercarnos a la comprensión del rumbo que va tomando su reutilización como un sitio socialmente activo entre los diversos actores sociales involucrados en él.

En este apartado el viajero encontrará, en primer lugar, un recorrido por los edificios, patios y andenes del espacio ferrocarrilero en Oaxaca. A partir de esa imagen también podrá conocer a algunas de las personas que ahí conviven en prácticas, discursos y/o percepciones. Posteriormente, la descripción etnográfica de espacios y personas, desembocará en un recorrido por las características de este sitio visto desde arriba, es decir desde lo panóptico. Con esto me refiero específicamente a una descripción de la centralidad y lo periférico de este espacio en relación con otros actores, con otros lugares y con otros procesos. La intención es que el viajero pueda experimentar la posibilidad de mirar este espacio desde distintos posicionamientos, de lo que se desprenden procesos sociales que divergen y convergen y que, finalmente, indican el ritmo y el rumbo de su construcción social.

A partir del desarrollo de la dinámica centro-periferia, iré presentando los rasgos de la política cultural y turística en Oaxaca de Juárez, así como las nociones y valoraciones del patrimonio histórico-cultural en dicha localidad. A través de este esbozo, será posible empezar a trazar las lógicas de aprovechamiento (conservacionista, turística y comunitaria) que serán desarrolladas y cuyas tensiones y articulaciones serán analizadas en la segunda parte de este documento.

### **i. Ayer y hoy en el espacio ferrocarrilero de Oaxaca de Juárez**

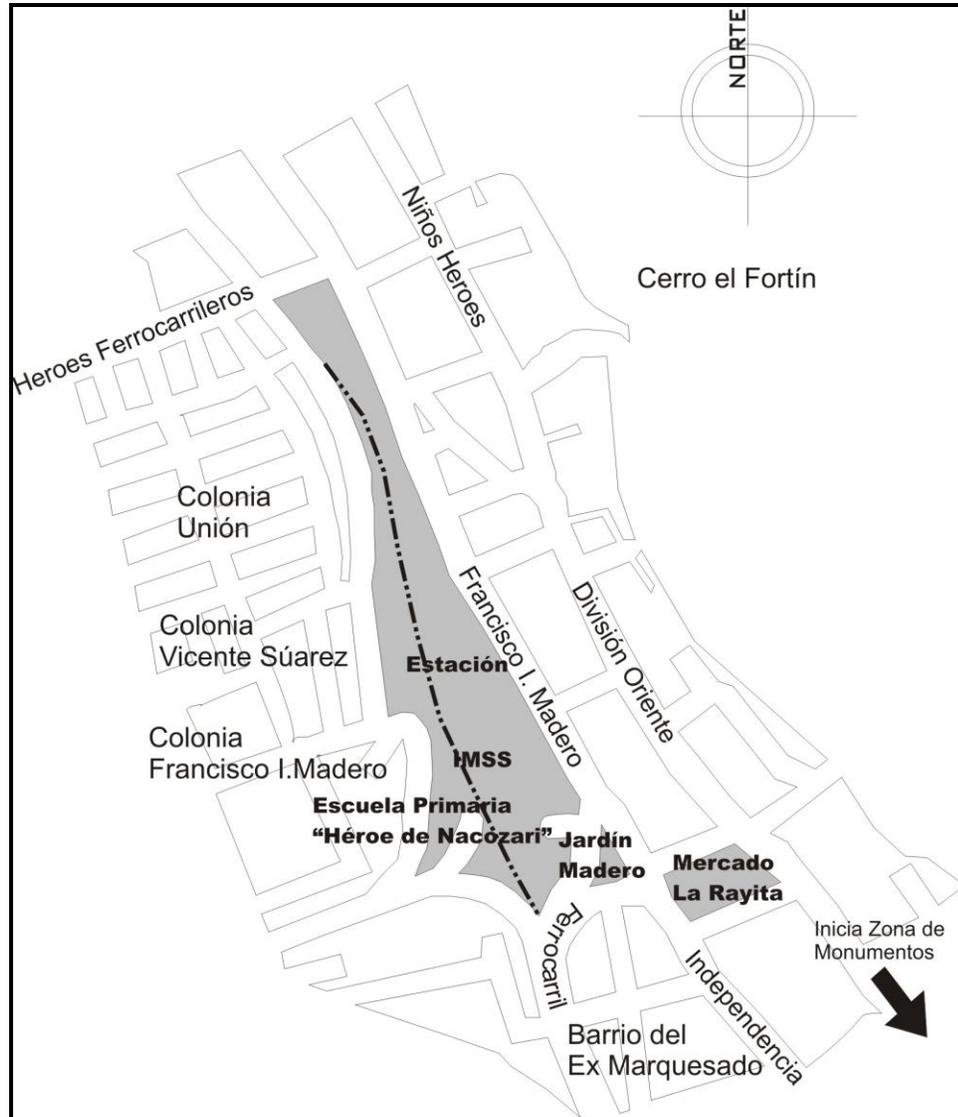
Al otro lado de las vías hay casas, perros que vagan por las calles y basura acumulada en alguna esquina. También hay vagones a medio camino y tiendas de abarrotes, de esas que resuelven algunas necesidades de la gente del barrio sin que se tenga que trasladar al centro o al supermercado de la Calzada Madero, cerca de *la rayita*<sup>7</sup>.

Las vías del tren son una tenue y permeable línea divisoria entre el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur, ubicado en el edificio de la estación y la bodega de carga, y las colonias Unión, Vicente Suárez y Francisco Márquez, donde viven familias de escasos recursos que han ocupado esos terrenos desde hace tres décadas.

---

<sup>7</sup> La rayita es una línea simbólica en donde los habitantes ubican el límite de la zona centro de la ciudad de Oaxaca. La marca espacial más clara es un mercado zonal, conocido como el *mercado de la rayita*, en donde en décadas anteriores terminaba la traza urbana de La Verde Antequera, el resto hacia el poniente era lo que correspondía al Barrio del Marquesado.

**Figura 1. Ubicación del espacio ferroviario de Oaxaca de Juárez con respecto al Centro Histórico de la ciudad**



Hacia finales de la década de 1970, la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) otorgó permiso a algunas familias ferroviarias para que se establecieran en las inmediaciones de las vías y del predio ferroviario. No obstante, la pertenencia legal de los terrenos donde se asentaron nunca se regularizó y al día de hoy algunos de esos residentes continúan inmersos en

engorrosos trámites para conseguir las escrituras de los pequeños terrenos. Un ex ferrocarrilero, cuya casa se encuentra junto a la vía, relata lo siguiente:

**Eréndira:** ¿Esto sigue siendo parte del predio de Ferrocarriles?

**Informante:** *Sí, en eso ando yo... cuando le dije que acababa de llegar yo ayer de México, a eso fui, a ver si nos venden, parece que ahora sí. Como Ferrocarriles Nacionales de México se extinguió, entonces ahora parece que él quiere vender sus propiedades... en eso estamos, en el precio... porque yo le dije allá a los funcionarios con los que fui a hablar, pues que nosotros somos personal pensionado y que ganamos muy poco, unas pensiones muy bajas que apenas y nos alcanzan para medio comer (...)*

[Material de entrevista GAE100207AiExfVeColsOAx]

Al paso del tiempo, muchos de los miembros de esas familias emigraron hacia otras zonas de la ciudad o hacia otros poblados, dejando la custodia de los predios a parientes directos o indirectos. Así, en los últimos treinta años la filiación *rielera* de la gran mayoría de esas familias se ha disuelto, pero su cercanía con el espacio ferrocarrilero las mantiene en estrecho contacto con lo que alguna vez fue la estación y el peine de vías. [Material de Diario de Campo]

Muchas de las casas de esas familias se fueron consolidando al paso de los años, sus paredes han sido construidas en cemento y sus techos y cimientos están bien enraizados, pero muchas otras son construcciones precarias de lámina, cartón o adobe. La principal razón de esta diferencia en la infraestructura de las casas es que muchos de los habitantes al otro lado de las vías, quienes no han logrado escriturar sus terrenos, consideran que mientras no tengan seguridad en cuanto a la tenencia de sus predios, no se arriesgarán a edificar sus viviendas de manera más permanente. Este es el caso más generalizado entre aquellas familias que se asentaron más cerca de las vías o sobre algunos ramales que estaban fuera de servicio. Un ex ferrocarrilero nos dice:

**Informante:** (...) pues nosotros éramos del medio ferroviario y pues no hemos hecho nada de construcciones fuertes porque aquí había un contrato de arrendamiento con los trabajadores (...) que tenía una cláusula ahí de que no se hicieran construcciones fuertes porque Ferrocarriles en un momento dado que necesitara del espacio éste podía decirnos que desocupáramos ¿verdad? Porque él iba a ocupar su área ¿no? [Material de entrevista GAE100207AiExfVeColsOAx]

A lo largo de los últimos treinta años, las familias al otro lado de las vías han visto transformarse el espacio del ferrocarril frente a sus ojos. En un inicio, cuando sus familiares ferroviarios ocuparon por primera vez esos terrenos, vieron a la estación funcionar como un hormiguero que bullía de pasajeros, mercancías, vendedores y trabajadores del riel. Pero el tiempo pasó y el tren dejó de funcionar, no porque las personas ya no lo necesitaran o no lo quisieran, sino porque las vías férreas en todo el país se estaban privatizando.

*El Oaxaqueño* fue uno de los últimos trenes en dejar de andar por las vías, a finales de la década de 1990, con lo que ya no transitó más por aquellos rieles tan curvados que atraviesan los cerros desde Tehuacan hasta entrar en el Valle Central de Oaxaca. Fue entonces cuando las familias al otro lado de las vías presenciaron la crisis de los ferroviarios, quienes tenían que decidir entre aceptar el retiro voluntario que les ofrecía la empresa o considerar la posibilidad de organizarse para luchar por una liquidación más digna. Los más jóvenes buscaron otros empleos y los de edad más avanzada contemplaron con tristeza cómo el recuerdo del tren se alejaba por las vías dejando sólo una nube de humo que empañaba el paisaje. Algunos ferroviarios migraron y vendieron sus terrenos a otras familias que ya no tenían, como ellos, sus pies anclados como durmientes a ese suelo.

A partir de entonces, los vecinos de las tres colonias fueron viendo el deterioro gradual de la vieja estación y su almacén de carga. La hierba crecía incontrolable por encima de los rieles

y los *graffiteros* dejaban sus firmas abstractas sobre los vagones y carros abandonados. Hubo quienes los ocuparon para instalar en ellos sus viviendas y quienes utilizaban los alrededores sin iluminación para emborracharse. Pero los vecinos del otro lado de las vías seguían atravesando el enorme patio para llegar a la Calzada Madero y tomar el autobús hacia el centro y otros puntos de la ciudad. Una vecina del Barrio del Ex Marquesado, relató lo siguiente:

**Eréndira:** ¿Usted recuerda cómo estaba la Estación y toda esta zona antes de que la hicieran museo?

**Informante:** *Ya después de que dejó de pasar el ferrocarril estaba todo abandonado, de hecho pasar por acá cuando oscurecía era peligroso... había asaltos, malvivientes, pues, porque estaba abandonado el lugar... y teniendo tanto espacio se prestaba para que los delincuentes se escondieran.*

[Material de entrevista TP130107AiVeXMOax]

Finalmente, un día llegaron los arquitectos, quienes respondieron de manera autónoma a una convocatoria del municipio de Oaxaca de Juárez para someter a concurso su proyecto ejecutivo de rehabilitación del predio. Tomaban medidas con instrumentos y hacían planos, parecían mandados por el gobierno y las familias temieron que sus predios les fueran arrebatados por ser parte del terreno federal asignado a los ferrocarriles. Los arquitectos mostraron comprensión y aseguraron no estar persiguiendo ningún motivo institucional de expulsarlos, pero tampoco pudieron ayudarlos a conseguir una mirada caritativa del gobierno municipal para dotarlos de mejores servicios urbanos y regularizar la tenencia de sus predios.

La arquitecta que diseñó el primer proyecto ejecutivo para la rehabilitación del lugar relató lo siguiente:

**Eréndira:** ¿Cómo crees que reaccionaron las personas?

**Informante:** *Cuando nosotros estábamos ahí, mucha gente nos preguntaba qué iba a pasar porque creo que ya sabían o había una orden -no sé cómo estaba jurídicamente la situación- de que en el momento que el presidente municipal lo indicara ellos eran desalojados del lugar porque no tenían posesión... entonces ellos ya lo sabían, los que no lo*

*sabíamos éramos nosotros. Pero nos decían que estaban preocupados y nosotros les decíamos “nosotros vamos a proponer en nuestro proyecto que no los muevan, pues” y decían “¡ay, pues ojalá!” y entonces pues les gustaba.... la verdad no me consta, pero sí sé que muchos de ellos ya sabían de la orden para actuar del municipio... [Material de entrevista MC150107AcColArq(a)Oax]*

Así pasó el tiempo y poco a poco las familias vieron cómo la estación era remodelada, cómo se instalaban farolas a lo largo del andén y cómo se corría el rumor de que se instalaría ahí un museo del ferrocarril. Algunos de ellos fueron convocados a participar, pero en su mayoría permanecieron como testigos de la transformación de su entorno más cercano.

Ahora la estación es un pequeño museo y, donde años atrás se ubicaba el restaurante, se encuentran ahora exhibidos algunos clavos de vía, algunas herramientas y otras piezas del ferrocarril. Los vecinos no necesitaban realmente un museo y no lo visitaban, únicamente lo veían de reojo al cruzar la estación como un pasillo recuperado para llegar a la parada del camión en la avenida. Ocasionalmente escuchaban por ahí que en la estación habría un evento, la inauguración de una exposición o alguna presentación de algo “artístico”. Pero gradualmente se percataron que ahí se daban clases de danza regional o de pintura para los niños, y se fueron acercando. El costo era muy bajo y no tenían que trasladarse hasta la Casa de la Cultura Oaxaqueña, que está en el centro de la ciudad y que siempre está saturada. Ahora podían llevar a sus hijos por las tardes a alguna actividad y disfrutar del fresco de los antiguos árboles de la estación.

Así fue como el espacio cambió, pero no se convirtió en un museo que exhiba muchas piezas, sino que se transformó en un centro cultural para los habitantes del otro lado de las vías. Cada vez con más frecuencia hay eventos a los que acudir en la estación. No todos ellos son

atractivos para estas familias, pero algunos sí gustan. El güero, vecino de las colonias y amigo de la directora del museo, constantemente les trae noticias de la cartelera, los convence de ir a ver un concierto o la presentación de una obra de teatro. Las niñas de la clase de danza les cuentan a sus familiares que el sábado habrá cine mudo con música en vivo. Suena un poco extraño, pero darán palomitas a la entrada y sólo cuesta \$10 pesos. Los niños pagan la mitad. Cada vez más las personas del otro lado de las vías se acercan más a su estación, que les ha sido devuelta después del abandono [Material de diario y notas de campo Oaxaca 2006-2007].

Ahora es más seguro cruzar por el peine de vías por las noches, porque hay luz y un vigilante, pero también les es más complicado acercarse a la toma de agua de la estación para llenar una o dos cubetas. Ahora es más agradable el paisaje porque los jardineros del municipio arreglan las plantas y mantienen controlada la hierba, pero también es más difícil robarse la luz de los postes para alumbrar sus casas. Todo en el entorno y en el espacio mismo se ha transformado y sigue cambiando.

El espacio ferrocarrilero en Oaxaca es un conjunto de edificios que fueron construidos con cantera en 1892 al estilo porfiriano. A la entrada del lugar se extiende un pasillo largo, adornado con macetones y plantas. Aunque afuera el ruido de autobuses, coches y motocicletas obliga al peatón a andar con el paso y el ritmo de las avenidas más transitadas, el vestíbulo del Museo del Ferrocarril del Sur invita a un ritmo tranquilo y a un ambiente un tanto solitario.

Los colores que predominan en el espacio son sobrios, gris y rojo quemado, pero contrastan con el verde del pasto y de los árboles al otro lado del andén. Casi todo el espacio está enmarcado por herrería negra, en unas partes remozada y en otras algo oxidada, que por lo general se mantiene abierta durante todo el día. Es posible que este espacio pase inadvertido

para el peatón distraído o apresurado, pero quien logra identificarlo a un costado de la concurrida clínica del IMSS, podrá ver que sus puertas están abiertas de par en par como en una invitación constante a cruzar esa tenue línea entre la ciudad moderna y un sitio en el que el tiempo parece haberse detenido.

Una vez que se cruza la reja, caminando por el pasillo, el viajero que se detenga en esta estación podrá sentir el frescor de los jardines que están siendo reforestados gradualmente y que también contribuyen a darle al sitio una atmósfera que contrasta con la hormigueante y humeante urbanidad exterior.

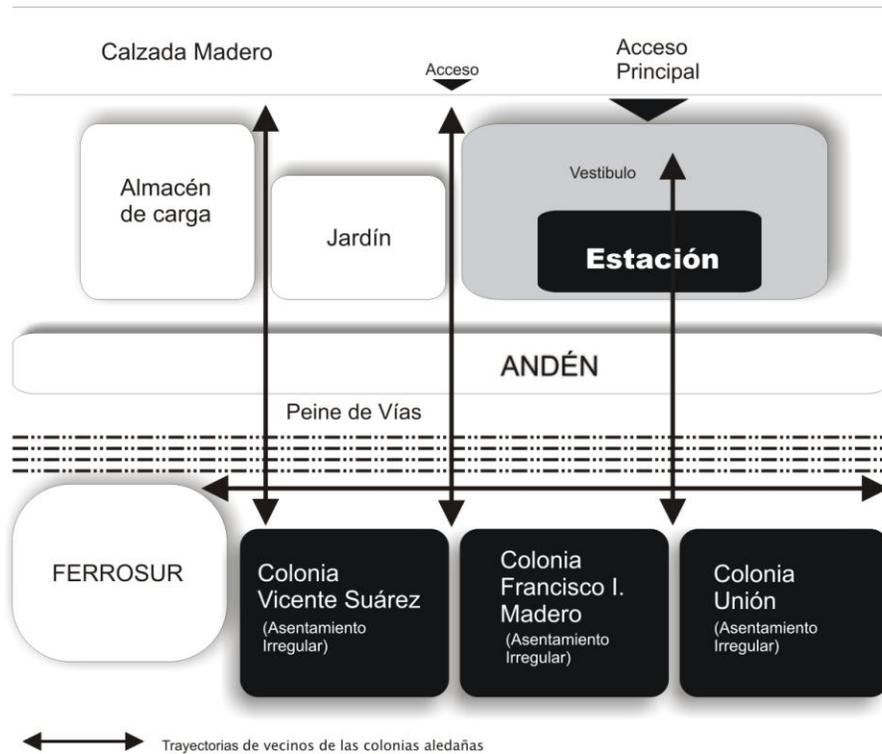
Aunque el sitio ha sido restaurado, en la fachada principal se pueden distinguir algunos signos de deterioro, como hierba que crece en el pretil, algunos pedazos rotos de cantera y rastros de humedad en las vigas del arco que abre paso al vestíbulo. En él se exhiben ejemplares de la revista *Ferronales* en vitrinas y algunas piezas como cambios y señalizaciones de vía. En el extremo izquierdo del vestíbulo se encuentra lo que anteriormente era la taquilla, un pequeño cuarto con ventanillas enrejadas por donde se expedían los boletos del tren. Esa habitación es ahora la oficina del museo, en donde el viajero puede pedir informes sobre las actividades del museo y ver algunos muebles antiguos como el panel de boletería, una caja fuerte y un reloj de principios del siglo XX.

En la estación se ha acondicionado como museo lo que antes albergaba la sala de espera de primera clase y el restaurante. En ella se aloja una exhibición permanente de alrededor de 20 o 30 piezas de herramienta ferroviaria, algunas fotos y poca información que contextualice lo que se observa. Al fondo de esta sala hay una maqueta que recrea un tramo del Ferrocarril Mexicano del Sur y que gusta mucho a los niños que visitan el museo en recorridos escolares.

La otra parte de la estación se ha condicionado como museo de sitio, dos pequeñas salas que recrean las oficinas del *Express*, donde se pesaba y etiquetaba la carga de correo, y la oficina del telégrafo. El resto de los espacios, como el vestíbulo, el andén y el almacén de carga se usan para la impartición de talleres artísticos de distintos tipos y como foros para eventos artísticos variados. El vestíbulo abre paso al andén a través de un arco enrejado, que también permanece abierto la mayor parte del día. Caminando por el andén, el viajero encontrará un coche de primera clase que no ha sido restaurado pero que se utiliza como una sala para proyección de películas infantiles los domingos por la mañana. El resto del material rodante que descansa sobre las vías, un par de coches y furgones, no han sido rehabilitados para una función precisa y permanecen en cierto grado de abandono.

A lo largo del andén, frente al edificio de la estación se extiende el amplio patio de vías. La hierba crece descontrolada, aunque en contadas ocasiones se puede ver a trabajadores del municipio cortándola a ras del suelo. Fijando la mirada hacia el otro lado de las vías se vislumbran casas, perros, basura acumulada y lo que antes funcionaba como el pequeño taller de locomotoras. Hacia el extremo derecho del andén hay otro jardín y otro acceso que conecta la Calzada Madero con la estación, el peine de vías y las colonias al otro lado de los rieles. Finalmente, donde termina el andén se encuentra la bodega de carga, una nave de amplias dimensiones, habitada permanentemente por palomas y custodiada por una añeja ceiba que refresca durante el día y ensombrece la poca luz de las farolas durante la noche.

Figura 2. Plano del espacio ferroviario en Oaxaca de Juárez y sus alrededores



Este pequeño museo, inaugurado en octubre de 2003, trabaja a marchas forzadas, con muy poco presupuesto y con un personal muy limitado. La actual directora sólo tiene bajo su coordinación a una secretaria, un ayudante (notificador) que desarrolla trabajos múltiples no administrativos, dos vigilantes que cubren turnos de 24 horas, un jardinero y un encargado de limpieza y mantenimiento. Las actividades del personal están bien delimitadas pero, al final de cada jornada, todos habrán hecho un poco de todo y en muchos momentos del día se les podrá ver sentados en una banca en el andén conversando apaciblemente con algún ex ferroviario nostálgico. Afortunadamente, el museo también cuenta con algunos prestadores de servicio

social -quienes se incorporan a la dinámica del museo de manera temporal- y con la cooperación de algunos ferroviarios jubilados que acuden regularmente a la estación a pasar el tiempo.

Al inicio de la restauración de este espacio hubo un involucramiento directo por parte del municipio de Oaxaca de Juárez, que recibió el predio en comodato por parte de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) en extinción. El convenio que se firmó no estipula posibilidades de donación, a diferencia de otros espacios ferroviarios en México que sí fueron cedidos por FNM en su totalidad a distintos niveles de gobierno. Esto le imprimió características distintivas al usufructo del espacio, pues no se le podía considerar estrictamente propiedad del gobierno local, lo que hasta cierto punto limitaba las acciones sobre él, pero tampoco podía ser vendido mientras el comodato siguiera vigente.

Gradualmente, el gobierno municipal y las instancias de cultura y patrimonio asociadas a este fueron perdiendo interés sobre el espacio. Las acciones de restauración y conservación que se han desarrollado hasta el momento son las mínimas requeridas para que funcione como lo hace hasta ahora y los postulados jurídicos que lo mantenían protegido bajo el régimen de comodato se disolvieron una vez que el convenio con FNM venció en julio del 2006. Jurídicamente, el espacio se encuentra en un estado de ambigüedad, a la espera de que se regularice su estado, ya sea como donación o bajo cualquier otra modalidad que le sea conveniente al municipio y a FNM en extinción. Durante el conflicto magisterial que prevalecía en la entidad a lo largo del 2006, esta regularización no tenía manera de ser concretada, pues las prioridades de toda instancia gubernamental estaban cifradas en resolver la acuciante situación política y social. No obstante, ya hacia principios de 2007, una vez sosegado parcialmente el momento más crítico del conflicto y una vez asignado un presidente municipal interino, se

reiniciaron las negociaciones con FNM para la compra definitiva del predio. Al momento que escribo, estas negociaciones siguen su cauce, pero no han dado resultados tangibles.

Cuentan quienes viven en las cercanías y quienes laboran ahí que los primeros dos años de vida del museo fueron inestables. La administración del momento convocó a ex ferrocarrileros y ferroaficionados a participar en la formulación del museo, a lo que hubo una respuesta considerable y de donde surgió la asociación Amigos del Ferrocarril Mexicano del Sur (AFMS). Desafortunadamente, esta asociación nunca tuvo un acta constitutiva y con el paso del tiempo se disolvió por intrigas, protagonismos y rencillas personales, así como por una indefinición de las atribuciones que le correspondían al colectivo, especialmente a sus representantes. Esto provocó enemistades y conflictos entre la mayoría de los ex ferrocarrileros involucrados y con las personas que laboran en el espacio o que están involucradas en su gestión. Todos esos conflictos han obstaculizado la suma de esfuerzos para que el espacio se convirtiera en un sitio de convivencia más amplio y se consolidara como un centro cultural.

No fue sino hasta la presente administración que se establecieron más claramente los límites, las atribuciones y las funciones de cada cual en el espacio. Una vez que la asociación AFMS se disolvió y que los ex ferrocarrileros se involucraron en el espacio a título individual, la dinámica de trabajo y cooperación ha adquirido un mejor cauce. Con esto la relación con la mayoría de los actores involucrados también se ha saneado, como por ejemplo con la representación de jubilados de la sección local del Sindicato Nacional de Trabajadores Ferroviarios de la República Mexicana (STFRM).

Durante los primeros tres años de existencia, el museo tuvo cuatro administraciones. Quienes ocuparon el puesto a lo largo de estos años son recordados bien por los beneficios que trajeron al espacio o por no haber realizado sus labores de manera ética y comprometida. La

actual directora del museo, Ing. Yadira Rodríguez Martínez, inició como jefa del Departamento de Difusión y Relaciones Públicas del sitio y gradualmente fue adquiriendo más funciones y más responsabilidades. Finalmente, en abril de 2006 este departamento desapareció y ella fue nombrada directora del museo.

Por lo general, la percepción de vecinos, usuarios y ex ferrocarrileros coincide en que su función ha sido muy eficiente a pesar de contar con menos personal del que se tenía antes y de tener muchos menos recursos. Si bien ella no tiene verdaderos vínculos profesionales con el tema del patrimonio ni de la promoción cultural, ha aprendido y ha generado opciones novedosas para el museo. Por ejemplo, se sabe que bajo su dirección se logró consolidar y hacer crecer el convenio establecido entre el museo y la Casa de la Cultura Oaxaqueña para la impartición de talleres artísticos a bajo costo. Por lo general se reconoce su esfuerzo y las personas involucradas en el espacio la tienen en buena estima. Se le percibe como “todóloga” y en general mantiene una buena relación con su personal, pues tiene la habilidad de negociar y crear consensos [Testimonios y conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Lo que su gestión ha conseguido con respecto al crecimiento y mejora del museo no es perceptible como avances de gran alcance, sino pequeñas acciones que han abierto nuevas posibilidades. Con esto me refiero, por ejemplo, a la utilización de redes informales de parientes y amigos para obtener recursos, principalmente en especie. Como ilustración baste mencionar que para la reforestación de las áreas verdes del espacio, la administradora recurre a amistades personales que le donan plantas y abono sin costo. Otro ejemplo es el préstamo que hace del espacio a otras instancias como la Secretaría de Cultura, a fin de obtener después beneficios como intercambios de eventos culturales y otros beneficios de la misma especie.

Al otro lado de las vías, además de las colonias que he descrito al principio de este apartado, se encuentra lo que anteriormente era el taller de ferrocarriles. Esa parte del predio no forma parte del polígono asignado al municipio de Oaxaca de Juárez en el convenio de comodato. En el taller se encuentra una locomotora diesel fuera de funciones y una que otra herramienta, que es custodiada por un ingeniero empleado de la empresa privada Ferrosur. Esto es importante señalarlo porque las vías del Ferrocarril Mexicano del Sur fueron concedidas a dicha empresa para su uso en transporte de carga. No obstante, buena parte del tramo de vía ha sido robado por chatarreros al paso de los años y la empresa espera que sea FNM o el gobierno federal quien restaure el riel faltante. Es por ello que el troncal y sus respectivos ramales permanecen inactivos en esta zona del sureste mexicano.

Que una parte del predio esté ocupada por Ferrosur, aunque sea únicamente de manera presencial, le imprime al espacio características singulares tanto como el hecho de que sobre las vías y en sus cercanías haya asentamientos residenciales. La convivencia del personal del municipio con el empleado de Ferrosur y algunos de los funcionarios de la empresa que ocasionalmente lo visitan es inevitable. Ante esto, pude constatar que durante la actual administración del museo se ha procurado resolver algunas dificultades operativas con los ocupantes de Ferrosur en el predio, sobre todo en lo que respecta al consumo de agua y de luz. Este parece ser el único punto conflictivo entre las dos instancias y en realidad existe una constante cooperación y relación amistosa entre ellas, en ocasiones de apoyo mutuo para resolver cuestiones de abuso del espacio y de los servicios por parte de los residentes del otro lado de las vías, y a veces en discrepancia por la también ambigua utilización de los recursos compartidos en el predio por el municipio y la empresa privada.

La administradora actual del museo tiene muchos proyectos, algunos más ambiciosos que otros, pero en general está buscando la manera de hacer crecer las funciones del museo. Uno de ellos es, por ejemplo, habilitar uno de los vagones con duela de madera y espejos para convertirlo en un salón de danza o en una ludoteca. El más ambicioso de dichos proyectos es quizás la completa restauración de la bodega de carga para que sea un foro permanente para espectáculos de gran formato de artes escénicas, gráficas, etc. Para ello se necesitan recursos y ella está consciente de que los avances se irán haciendo muy gradualmente [Material de entrevista YR290906AiTMuOax y conversaciones informales, Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

La directora hace mucho énfasis en que “a cada quien lo que sabe” y que el museo necesita atraer a profesionistas capaces de apoyar en distintas áreas a las labores y necesidades del espacio. Por ello, por ejemplo, se ha acercado a diseñadores de Puebla que se encargan de la imagen gráfica del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), ubicado en esa ciudad, y que tienen un concepto más elaborado del ferrocarril que los diseñadores oaxaqueños. Esto permite ver que el vínculo del museo oaxaqueño con la sede del patrimonio ferrocarrilero en Puebla es muy estrecho, puesto que ante la ausencia de acervo en la localidad, de especialistas y de prestadores de servicios profesionales relacionados con el tema, el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur en Oaxaca requiere el apoyo constante de dicha instancia supralocal.

La relación del museo con Puebla es estrecha, si bien no reciben mucho apoyo material de ellos en forma de piezas o acervo, sí hay cercanía con algunos de sus miembros. La directora del MFMS piensa que en Puebla los consideran como “los parientes pobres” y que los miran un poco por encima del hombro, pero que de alguna manera han sido colaboradores y que al

museo le conviene tener una buena relación con Puebla, por el prestigio del que goza esa institución y porque son la instancia nacional encargada del patrimonio ferrocarrilero [Testimonios y conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Posteriormente se discutirá con más detalle lo que esta relación implica para el espacio ferrocarrilero en Oaxaca y en su posicionamiento como central o periférico con respecto a este tipo de instancias.

A pesar de que el contrato de comodato sobre el espacio ha vencido y de que algunos actores auguran un mal futuro para el lugar, la actual directora se mantiene optimista y continúa trabajando y proyectando nuevas cosas. Su mayor contribución, como ya se mencionó, es su habilidad para crear alianzas con múltiples actores sociales y para aprovechar redes y recursos informales, más allá de lo institucional y burocrático. Sus familiares, por ejemplo, han ayudado de manera fundamental en el montaje de exposiciones, en la donación de comida y otros insumos para diversos eventos, y en algunos casos extremos hasta de apertura o cierre del museo en ausencia del personal responsable.

Para la directora del museo la cultura y los museos en Oaxaca suelen constituirse como ámbitos elitistas. Ante esta consideración, ella busca proveer a los habitantes del barrio y de las colonias aledañas de una oferta de arte y cultura que les sea accesible, constante y significativa, hasta lograr eventualmente convertirla en un hábito o en una necesidad para esa población. Aún cuando no lo expresa en estas palabras, a nivel intuitivo y de sentido común sabe que la cultura no debe ser elitista y actúa en función de esto [Testimonios y conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

El resto del personal del museo forma parte del sindicato de trabajadores del municipio y son comisionados de otras instancias del mismo. Su trabajo es muy limitado puesto que no están

calificados ni fueron elegidos con base en competencias específicas para laborar en un espacio con funciones de esta naturaleza. La secretaria no sabe manejar sistemas de cómputo, no sabe archivar y no es muy eficiente en cuestiones de relaciones públicas. El notificador (que desarrolla distintas labores) no tiene nociones de trabajo administrativo y, por ejemplo, no sabe conducir, por lo que tampoco puede encargarse de mensajería o encargos fuera del museo. Esto también limita las posibilidades de ampliación y crecimiento de lo que el museo puede ofrecer, lo que conlleva una cada vez mayor necesidad de incorporar a una gama diversa de actores sociales interesados en invertir tiempo, esfuerzo y recursos en el desarrollo de este espacio como museo y como centro cultural.

### *El transcurrir de los días en el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur*

Durante la mañana, la atmósfera del museo es tranquila, sin mucha vitalidad. La mayoría de las personas que transitan el espacio lo hacen a la manera de un corredor. En contadas ocasiones alguno se detiene a mirar lo que se exhibe, pero por lo general no hay muchos visitantes que acudan al lugar *ex profeso* por sus servicios museísticos. Es posible encontrar siempre por el andén, el vestíbulo o el jardín, algún ex ferroviario viendo pasar sus memorias como fantasmas de locomotoras que se alejan silbando y rugiendo. Un par de días a la semana se puede también ver a algún grupo de mujeres de distintas edades que asisten a algún taller de bordado o tejido, pero esta actividad no llama mucho la atención entre la población de la zona.

Una vez que la tarde empieza a dejar caer su luz ambarina sobre los árboles de la estación, el lugar se llena de vida y de colores. Todos los días, después de la hora de la comida, se imparten talleres de danza, origami, modelado en plastilina, dibujo de historieta, artes

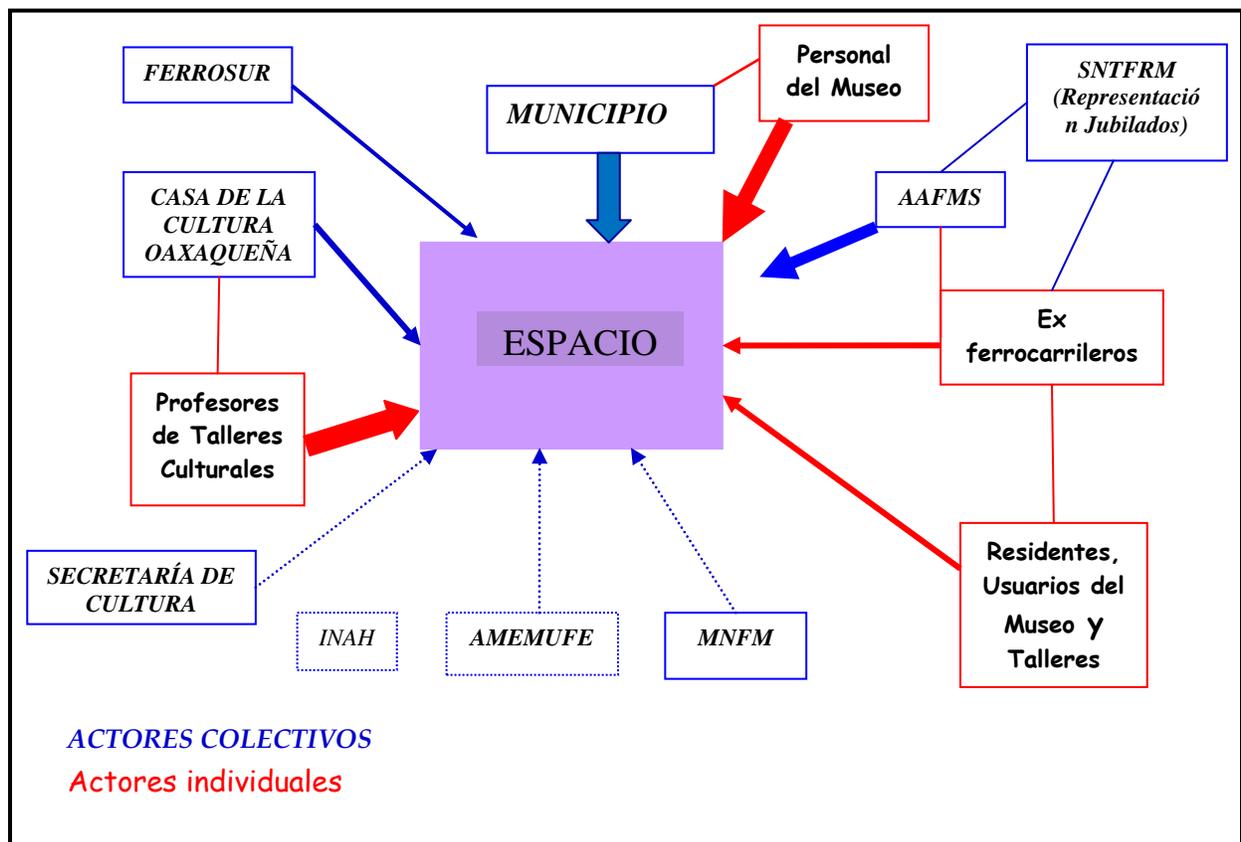
plásticas, guitarra, violín, y baile de salón. En los días que yo llegué al espacio, el conflicto magisterial estaba en su punto más álgido y la inseguridad que reinaba en la ciudad mantenía a las personas del barrio y de las colonias aledañas en un estado de aislamiento. La mayoría de los talleres no se abrieron por varias semanas, pues los padres preferían mantener a sus hijos resguardados en sus casas antes que exponerlos a barricadas y disturbios [Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Gradualmente los talleres fueron recuperando sus asistentes y su ritmo, una vez que el conflicto se prolongó lo suficiente como para que los habitantes de la ciudad tuvieran que salir a las calles a retomar sus vidas de la manera más “habitual” posible. También se puede pensar que el espacio del ferrocarril y sus alrededores no eran en realidad un foco de manifestación del movimiento, a pesar de estar ubicados en las cercanías de la sede del sindicato magisterial. Algunos consideran que la estación, al ser “querida” por los oaxaqueños y al concentrar actividades y funciones *para* la comunidad, no sufrió ninguna intrusión ni disturbio por parte del movimiento. Otros piensan que al ser un sitio de carácter “apolítico” y vinculado al gobierno municipal<sup>8</sup> no representaba un foco para las acciones de impugnación que experimentaban otros espacios públicos como oficinas del gobierno estatal, plazas públicas, estaciones de radio y televisión locales, Guelagueltas expropiadas y vendidas al turismo, etc. [Material de Diario y Notas de Campo].

---

<sup>8</sup> El movimiento magisterial, apoyado por la Asamblea Popular de los Pueblos de Oaxaca (APPO), tenía como principal consigna la renuncia o destitución del gobernador del estado Ulises Ruiz Ortíz. Esta consigna fue una respuesta a los acontecimientos del 14 de julio de 2006, en los que el gobierno de Ruiz Ortiz ordenó el desalojo con violencia del plantón de profesores ubicado en el zócalo de la ciudad, quienes exigían la revalorización de sus salarios y otras demandas de índole laboral. Para mayor información sobre el desarrollo de estos eventos, del conflicto posterior y de las diversas controversias que generó en la opinión pública, se recomienda una revisión de notas de prensa al respecto. Algunas de las muchas referencias al respecto son:  
<http://www.jornada.unam.mx/2006/11/21/index.php?section=opinion&article=027a1pol>,  
<http://oaxacaenlucha.blogspot.com/>,  
<http://www.univision.com/content/content.jhtml?chid=3&cid=1050269&schid=12199&secid=12201>,  
<http://www.correo-gto.com.mx/notas.asp?id=5652>, <http://www.pozontle.com/CODES/MEGA07.html>.

Las actividades vespertinas en la estación son las que mantienen vivo a este espacio. Los niños que acuden a estos talleres son, en su mayoría, residentes de las cercanías y han ido creando lazos afectivos con el espacio al paso del tiempo. En la mayoría de los casos, estos niños no son familiares de ferroviarios y no han tenido más vínculo con el ferrocarril que el vivir en las cercanías de un predio por donde nunca vieron transitar un tren. En el cruce de caminos entre esta distancia generacional con el ferrocarril y de las cargas afectivas que le han atribuido al espacio podemos encontrar una apropiación del sitio vinculada más a la experiencia cotidiana del mismo, no como el escenario de la historia ferroviaria, sino como un núcleo de socialización en el presente.



Esquema 4. Actores sociales y colectivos involucrados en el espacio ferroviario de Oaxaca de

Juárez

En este sentido, podremos posteriormente elaborar sobre las formas en que la comunidad que experimenta este espacio en la vida cotidiana va formulando sus percepciones con respecto al mismo. Esta elaboración resulta de una combinación de discursos emanados de instituciones locales y supralocales, en lo que toca a la identidad y a las valoraciones del acervo patrimonial del lugar, así como de las cargas significativas atribuidas al espacio y la cultura ferrocarrileros que han sido de alguna manera heredadas a las generaciones más jóvenes. Sobre esta discusión volveremos en capítulos posteriores.

## **ii. Una mirada panorámica**

Si se mira este espacio desde la perspectiva del centro de la ciudad de Oaxaca, en donde hay edificios monumentales y espacios culturales altamente valorados y reconocidos, entonces el Museo del Ferrocarril es sólo un cascarón que alberga la nostalgia por un pasado no muy lejano. Pero si se le mira desde la perspectiva de la orilla, esta orilla en particular, encontraremos un sitio que funciona de manera práctica para esta zona de la ciudad. Por supuesto que hay un componente de espacialización de la memoria, un dejo de nostalgia por el tren y su magia, pero lo que predomina es la intención de dotar al Barrio del Ex Marquesado y a las Colonias Unión, Vicente Suárez y Francisco I. Madero de un sitio de esparcimiento, recreación y actividad cultural.

Si se mira al Museo del Ferrocarril desde la amplia y profunda tradición patrimonial de Oaxaca, entonces el espacio ferrocarrilero no representa nada muy antiguo ni muy singular,

nada demasiado monumental. Pero si se le mira desde la perspectiva de quienes habitan en los alrededores, entonces veremos un lugar dotado de significaciones, de afectos y de recuerdos.

Si contemplamos este espacio bajo el criterio del tipo de actividades que ofrece, encontraremos que no todas alcanzarían el estándar de calidad de la oferta cultural en el centro de la ciudad ni el reconocimiento por parte de las élites culturales en Oaxaca. Pero si vivimos estas actividades desde dentro, encontraremos que son experiencias seminales para una comunidad tímida que no logra acercarse a la “cultura refinada” del centro oaxaqueño.

Si nos referimos al atractivo turístico que representa este espacio, veremos que sólo algún paseante extranjero atolondrado o aficionado a los trenes logra ubicarlo en el mapa de la ciudad. Pero si lo observamos desde la perspectiva de las personas que lo atraviesan todos los días para ir a la escuela, al trabajo o al mercado, encontraremos que para ellos sí tiene una belleza intrínseca y valiosa.

Todas estas formas de mirar este lugar nos permiten vislumbrar algunas de las articulaciones entre distintas lógicas de uso y significación en torno al espacio, las cuales lo van construyendo de manera peculiar. El Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur es, pues, un crucero de miradas que van del centro a la periferia y de la periferia al centro. Se encuentra ubicado en lo que alguna vez fue la orilla poniente de la ciudad, por donde entra la carretera federal y por donde pasaba el tren que conectaba la ciudad con el resto de la agreste geografía del estado. Pero no sólo se encuentra en la antigua periferia de la traza urbana, sino que también se encuentra en la periferia del imaginario social de los oaxaqueños, se le percibe alejado del Centro Histórico, de la zona de monumentos históricos y del polígono declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Se ubica también en la periferia del mapa turístico y en las afueras del círculo cultural de la ciudad.

El espacio también se coloca en la periferia de los museos ferrocarrileros de México, con su centro hegemónico bien definido en Puebla. Sin embargo también se encuentra en el centro del barrio, de la vida cotidiana de quienes trabajaron ahí en el pasado y de quienes evocan los viajes en tren hacia las comunidades serranas. Se encuentra en el corazón de un constante esfuerzo por consolidarlo como un espacio cultural, por atraer las miradas del centro hacia él como un sitio digno de conservación y de valoración. Se ubica también en el centro de conectividad del transporte urbano y muy cerca de la Central de Abastos, nodo comercial de la ciudad.

A través de las descripciones presentadas en este capítulo, el viajero habrá iniciado ya su recorrido a través de las distintas dimensiones que componen el mapa del espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez. Así, a través de este recorrido por los edificios, las personas y las actividades que ahí se llevan a cabo, se pretende que en capítulos posteriores el viajero emprenda junto conmigo un análisis a profundidad de aquellos procesos, acciones e inacciones que han ido construyendo socialmente este espacio, tanto en el nivel de lo afectivo y de las actividades cotidianas, como en los ámbitos de su gestión, los conflictos que lo enmarcan y las vinculaciones que tiene con aspectos como la valoración patrimonial, el turismo y los usos comunitarios del sitio.

### Capítulo III

#### Al otro lado de la cerca: La ciudad de Aguascalientes y su espacio ferrocarrilero

Mi percepción del espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes no está definida, como en el caso oaxaqueño, por la frontera simbólica que representan las vías férreas. Por el contrario, este espacio de amplísimas dimensiones, se imprimió en mi ejercicio de observación a partir de la cerca que lo delimita y lo define como un espacio público semi-abierto, pero parcialmente permeable.

A partir de esta idea procederé a relatar este tramo del viaje, iniciando con una descripción de lo que sucede a uno y otro lado de esta cerca que lo enmarca. A lo largo de la descripción retrataré no sólo los edificios, las personas y las relaciones sociales que ahí se desarrollan, sino también la historia detrás de ellos. Al reconstruir la historia de este espacio y sus personas, intentaré llevar al viajero a transitar por las rutas de aquellos procesos que lo conformaron al paso del tiempo, así como por los complejos itinerarios del rescate y rehabilitación que derivaron en el actual Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias.

Al igual que en el capítulo anterior, en este apartado el viajero encontrará la simultaneidad de este espacio como centro y como periferia con respecto a la ciudad, a otros sitios socialmente significativos y frente a la memoria de la arraigada tradición rielera de la localidad. La intención es que el viajero pueda empezar a configurar un mapa de este espacio en sí mismo y así, gradualmente, encaminarlo hacia la posibilidad de comparar este paisaje urbano del centro del país con el paisaje sureño de Oaxaca de Juárez ya dibujado en el capítulo anterior.

Partiendo una vez más de la dinámica centro-periferia que este espacio también entraña, presentaré un primer acercamiento a la política cultural y turística de la ciudad de Aguascalientes, así como aquellas formas en que en esta localidad se identifica, percibe y valora

la noción de patrimonio histórico-cultural. De esta manera, cobrará sentido el lugar que ocupa en este panorama el espacio ferroviario como un bien patrimonial y las implicaciones que esto tiene en la conformación de las lógicas de aprovechamiento del sitio.

### **i. Ayer y hoy en el espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes**

Al otro lado de la cerca corren las vías del tren, paralelas a la reja que dibuja el límite entre el adentro y el afuera de la Plaza de las Tres Centurias. De un lado de las vías hay una reluciente avenida que fue construida hace dos años, mientras que del otro se levanta orgulloso el edificio de la antigua estación de ferrocarriles.

Hasta hace algunos años la reja no existía. Los colonos podían bordear los talleres del ferrocarril, atravesar las vías y cruzar por la estación hasta la avenida principal que los llevaría al centro de la ciudad. El camino era un poco largo, pero el paseo era más plácido que recorrerlo en un autobús. Ahora ya no se puede cruzar, el barrio quedó en el perímetro separado de su centro y descansa en la orilla de una frontera impermeable, la cerca. Los vecinos del Barrio de la Estación y de las colonias Ferronales y del Trabajo, ex ferrocarrileros en su mayoría, han presenciado la transformación del espacio a uno y otro lado de las vías del tren.

Desde que el ferrocarril fue inaugurado en 1884, la zona poniente de la ciudad se fue poblando gradualmente de trabajadores del riel, quienes acudían a trabajar en la estación y en los *Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante* del Ferrocarril Central Mexicano, instalados en 1887. Esto significó que la actividad ferrocarrilera en Aguascalientes no estuvo limitada al paso del tren por la estación, sino que con la presencia de los talleres en la localidad se convirtió en una de las principales fuentes de trabajo para los habitantes de la ciudad.

Estos talleres eran importantes en términos de la actividad ferroviaria que en ellos se realizaba, pero además fueron y siguen siendo importantes en términos espaciales. Por ese entonces, a finales del siglo XIX, el gobernador de Aguascalientes, Rafael Arellano Esparza, le otorgó a la empresa ferrocarrilera 83 hectáreas correspondientes a la Hacienda del Ojo Caliente, así como 18 mil pesos para la subvención de gastos para el bombeo de agua, que resultaba crucial para la operación de la casa de fuerza de los talleres (Dávila Díaz de León y Esquivel Reyna, 1981:29; Villalobos Nájera, 2003:3).

Las personas mayores cuentan que en esa época el silbato de los talleres marcaba los cambios de turno de los trabajadores y que podían verse numerosos grupos de *chorreados* que entraban y salían por las enormes puertas del lugar. También cuentan que el silbato avisaba a las mujeres que ya era casi medio día y las alertaba a tener listo el *lonche* para sus maridos rieleros. El silbato era un reloj preciso y puntual que hacía coincidir el tiempo industrial del taller con el de la ciudad entera.

El ferrocarril fue entonces un catalizador de las dinámicas de industrialización en la localidad, transformando el tiempo y el espacio urbano de manera significativa. Previo a la introducción del ferrocarril y a la instalación de los talleres en Aguascalientes, la zona era eminentemente agrícola y ganadera, aunque también contaba con manufactura de hilados y textiles, vitivinicultura y comercio. Se puede decir que a principios del siglo XIX, con la carencia de vías de comunicación que posibilitaran el transporte de los productos de la zona hacia lugares más alejados, la economía del estado se caracterizaba por su regionalismo. Por tanto, como es sabido, el ferrocarril fue crucial en las transformaciones que vinieron aparejadas a los esfuerzos “modernizadores” del régimen de Porfirio Díaz, con lo que Aguascalientes también sufrió cambios profundos en su estructura económica, social y cultural. (Dávila Díaz de León y Esquivel Reyna, 1981)

Algunas otras personas cuentan que el rugir de las locomotoras y su silbido ensordecedor también llamaba a la gente a acercarse a la estación en busca de cartas, de personas, de chismes o de novedades. Dicen que los domingos por la tarde había música en el jardín de la estación, y que los vecinos acudían a escuchar a la banda tocar mientras los niños correteaban entre las sombras de las jacarandas.

Pero también dicen que un día el silbato sonó por última vez, que la ciudad despidió a la última locomotora y que los talleres cerraron sus puertas para siempre. Esto sucedió de manera definitiva hacia finales de la década de 1990, cuando la compañía paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) encontró el final de una severa y alargada crisis, que la llevó a la quiebra y al cierre de actividades a nivel nacional, seguido por la privatización gradual de las líneas férreas.

Los ex ferroviarios recuerdan que nadie esperaba el fin de los talleres, aunque los rumores eran cada vez más acuciantes y la empresa presentaba cada vez más anomalías. Así, cuentan que el cierre pareció darse de un día para otro y que miles de trabajadores se encontraron de buenas a primeras en las filas de los desempleados o de los retirados mal pagados. Las crónicas de la prensa relatan los sucesos:

#### ***Termina el Ferrocarril el Finiquito de Trabajadores***

*Ferrocarriles Nacionales de México terminó prácticamente ayer de entregar los respectivos cheques por despido, jubilación o incapacidad permanente a 372 trabajadores, de un total de 423 que resultaron afectados con el cierre de los cinco departamentos en el interior de los talleres rieleros locales. Los 51 restantes serán reacomodados en otras áreas de trabajo.*

*(...) Anteayer se entregaron cheques de indemnización a los que prestaban sus servicios en los departamentos de laminación y herrería. Anoche se esperaba terminar con los que trabajaban en las tres fundiciones: de zapatas, de fierro gris y de bronce (...). (El Sol del Centro, Jueves 26 de septiembre de 199, Aguascalientes, Ags.)*

Dicen que en verdad nadie lo esperaba, pero la quiebra de FNM asestó un golpe certero en las vidas de los ferroviarios que habían transitado por esos talleres por generaciones.

Cuentan que nadie lo podía creer, pero los *chorreados* eran ahora para la sociedad hidrocálida un grupo de desempleados dedicados a la grilla, mientras que además se les responsabilizaba en parte por las corruptelas e irregularidades que habían terminado con la empresa. Así también los sorprendió la nostalgia y la pérdida. Algunos cerraron los ojos, pero la gran mayoría pudo advertir la transformación por venir.

Durante casi una década, el espacio del ferrocarril permaneció abandonado, el *graffiti* trepó por sus muros como enredaderas de colores y los *cholos* del barrio lo hicieron su espacio de recreación viciosa. Los chatarreros hacían negocios con los fierros que robaban del taller y que vendían por kilo para fundirlos, mientras la estación estaba oscura y el jardín crecía descontrolado. Hasta que un día iniciaron las obras de remodelación.

Ya desde 1995, FNM en quiebra había donado al gobierno federal los terrenos del predio ferroviario junto con todos sus bienes inmuebles. Para ese entonces, no existía un verdadero interés del gobierno de Aguascalientes sobre dichos terrenos y no fue sino hasta 1999 que el gobierno federal los cedió al gobierno del estado, representado por Felipe González. Los aguascalentenses, y en especial los rieleros, pensaron que entonces volvería a la vida el espacio que se había convertido en el corazón de los ferrocarriles.

Los vecinos del Barrio de la Estación, de la Colonia Ferronales y de la Colonia del Trabajo no pensaban que el ferrocarril volvería a funcionar, aunque profundamente aún conservan la esperanza de su regreso. Efectivamente el tren de pasajeros no volvió a parar en la estación Aguascalientes, pero las vías se dieron en concesión a empresas privadas para mover carga sobre la línea troncal. Efectivamente, el tren no regresó pero la estación empezó a ser restaurada y el jardín fue acicalado de nuevo. Ahora su estación y su jardín tienen un nuevo nombre que no les dice nada: Plaza de las Tres Centurias. Ahora hay una reja que los separa de ellos.

Lo que la mayoría de las personas no sabía era que, también desde 1995, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), con su sede en Puebla, había iniciado su intervención en lo que fueron los talleres. Esta intervención se dio en el marco del *Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México* (Pronare), que tuvo como punto de inicio el sitio ferrocarrilero en Aguascalientes, debido a su importancia, antigüedad y riqueza patrimonial. A partir de entonces se inició la labor de acopio y clasificación de piezas (herramienta, material rodante y muebles diversos) bajo las entonces incipientes nociones de arqueología industrial en la localidad.

La gran mayoría de estas piezas fueron retiradas de Aguascalientes para conformar parte del acervo del MNFM, mientras que muchas otras, al parecer sin tanta relevancia para el acervo en Puebla, permanecieron en el inmueble. Aquello que fue trasladado a Puebla ha permanecido ahí en aras de su protección y conservación, bajo la premisa de que sería devuelto cuando Aguascalientes contara con la infraestructura y recursos necesarios para hacerse cargo de las piezas. Hasta el día de hoy esto no ha sucedido y los aguascalentenses lo viven con cierta indignación.

Así dio inicio el proyecto y, en octubre de 1999, empezaron las labores de reconocimiento del predio por parte de gobernación y se formalizaron las negociaciones de compra venta. Esto se refiere a que una parte del predio fue donado mientras que el resto fue comprado por el gobierno del estado, al parecer la parte que estaba inicialmente destinada a la empresa privada de ferrocarriles Ferromex. Otra parte del predio fue cedida a la Fundación Teletón para construir las instalaciones del Centro de Rehabilitación Infantil Teletón (CRIT).

Hoy en día, las 6 hectáreas que corresponden a la estación y sus alrededores han sido convertidas en un complejo turístico-cultural llamado Plaza de las Tres Centurias, que involucra un parque temático y el Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes. Este complejo es la primera

etapa de un proyecto muy amplio que al paso de los años ha ido completando otras etapas de restauración y reutilización de la zona de los ex talleres, como son el Deportivo Ferrocarrilero, la Casa de Locomotoras, convertida en un edificio de usos múltiples y algunas naves que forman parte de la Plaza de las Artes en donde ahora se ubican la Escuela de Danza y la Escuela de Artes Visuales del Instituto Cultural de Aguascalientes (ICA).

De esta manera, los edificios, la maquinaria y las herramientas ubicados en el Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias son ahora considerados como parte fundamental del patrimonio histórico y cultural de la localidad, a la vez que el espacio en sí mismo se perfila como el portador de vastas potencialidades para el desarrollo económico y cultural de la localidad.

La Plaza de las Tres Centurias es la zona más visible del predio ferrocarrilero, por la belleza de sus edificios y porque fue la primera etapa de rehabilitación que se abrió al público. Al otro lado de la reja que la delimita hay un museo en la inmensa nave de lo que otrora fuera el Almacén de Carga y en el edificio de la estación se recrea con muebles y otros enceres cómo eran la sala de espera y la taquilla. En el jardín la fuente se volvió *bailarina* y al son de música y luces entretiene a quien se deje sorprender. Al interior de la reja hay ahora macetones con plantas, armones repintados, fuentes alusivas a las aguas termales y *La Hidrocálida*<sup>9</sup> contempla sus entornos ya remozada.

Los vecinos del barrio y de las colonias cuentan que el día de la inauguración de la plaza los visitantes excedieron la cantidad esperada. Cuentan que los fines de semana aquello era un hervidero de personas que acudían a reconocer el ferrocarril, tan familiar para algunos, como una novedad que nunca habían visto. Para los niños era una oportunidad de subirse a un tren, aunque estuviera estacionado y no pudieran más que imaginar el sonido de su andar:

---

<sup>9</sup> Locomotora de vapor número 2708, mejor conocida como *La Hidrocálida* que ahora se erige como un monumento rodeado por una fuente.

*Sus pasos a desnivel, sus nuevos edificios, sus parques y principalmente, sus habitantes, convierten a Aguascalientes en un verdadero orgullo, en un tesoro que hoy más que nunca todos estamos obligados a cuidar celosamente.*

*Muchos recuerdos van a quedar intocables, sobre todo aquellos agradables y que son parte de la historia, como los Ferrocarriles. (...) Nos estamos refiriendo a una época que nos llenó de orgullo (...) Eran otros tiempos. Otros tiempos que hoy son sólo un recuerdo. Una época que el modernismo ha devorado pero que se hace presente hoy en el Parque de "Las Tres Centurias". Una época que quedará inscrita en el Aguascalientes de ayer. (...) Y claro que es digno de destacar que las tradiciones, las que se forjan con el paso del tiempo, las que se hacen con amor y con entrega, siempre van a pervivir. Ni el modernismo, ni la crisis, ni la misma competencia que va surgiendo día con día las van a acabar. (...) E indiscutiblemente una de ellas es indudablemente la de su esencia ferrocarrilera. Una tradición que construyeron generaciones de dos siglos y que hoy, en el nuevo milenio, se ha rescatando [sic] tal y como era el deseo de todo Aguascalientes. Y ahí en lo que fueron los terrenos en donde durante más de un siglo estuvieron asentados los talleres de Ferrocarriles Nacionales de México, ha surgido como un símbolo glorioso de ese extraordinario pasado un complejo que hoy es la admiración de todo mundo, llamado la "Plaza de las Tres Centurias". Es un complejo verdaderamente de ensueño. Es un paseo increíble, es un encuentro con un pasado de gloria. Con un pasado que fue el que le dio vida a lo que hoy es Aguascalientes, una Entidad pujante que no se deja vencer ante ninguna crisis. Es un pasado que se ha traído al presente para orgullo de todos los hidrocálidos del nuevo siglo y milenio."*

(Nuestro Siglo, suplemento dominical de Hidrocálido, domingo 6 de junio de 2004, Aguascalientes, Ags.)

Pero los ex ferrocarrileros que consentían en visitar el nuevo parque experimentaban una mezcla de sentimientos agridulces, que lindaban entre la nostalgia por el pasado, el desasosiego del presente sin tren y el dolor de verlo todo tan cambiado. Muchos ex ferrocarrileros decidieron nunca pararse en la Plaza de las Tres Centurias, porque la punzada que les provocaba en el pecho tan sólo pensarlo era tan profunda que preferían evitarla. Nada era ya como antes, ni volvería a serlo. Y ahora ellos debían mostrar una credencial que los acreditara como ex ferrocarrileros o pagar un boleto para poder cruzar la reja y tener derecho a rememorar su pasado cerca del riel. Ahora los vecinos deben caminar hasta las entradas peatonales asignadas si es que quieren volver a vivir ese pedazo de ciudad que alguna vez sintieron suyo.

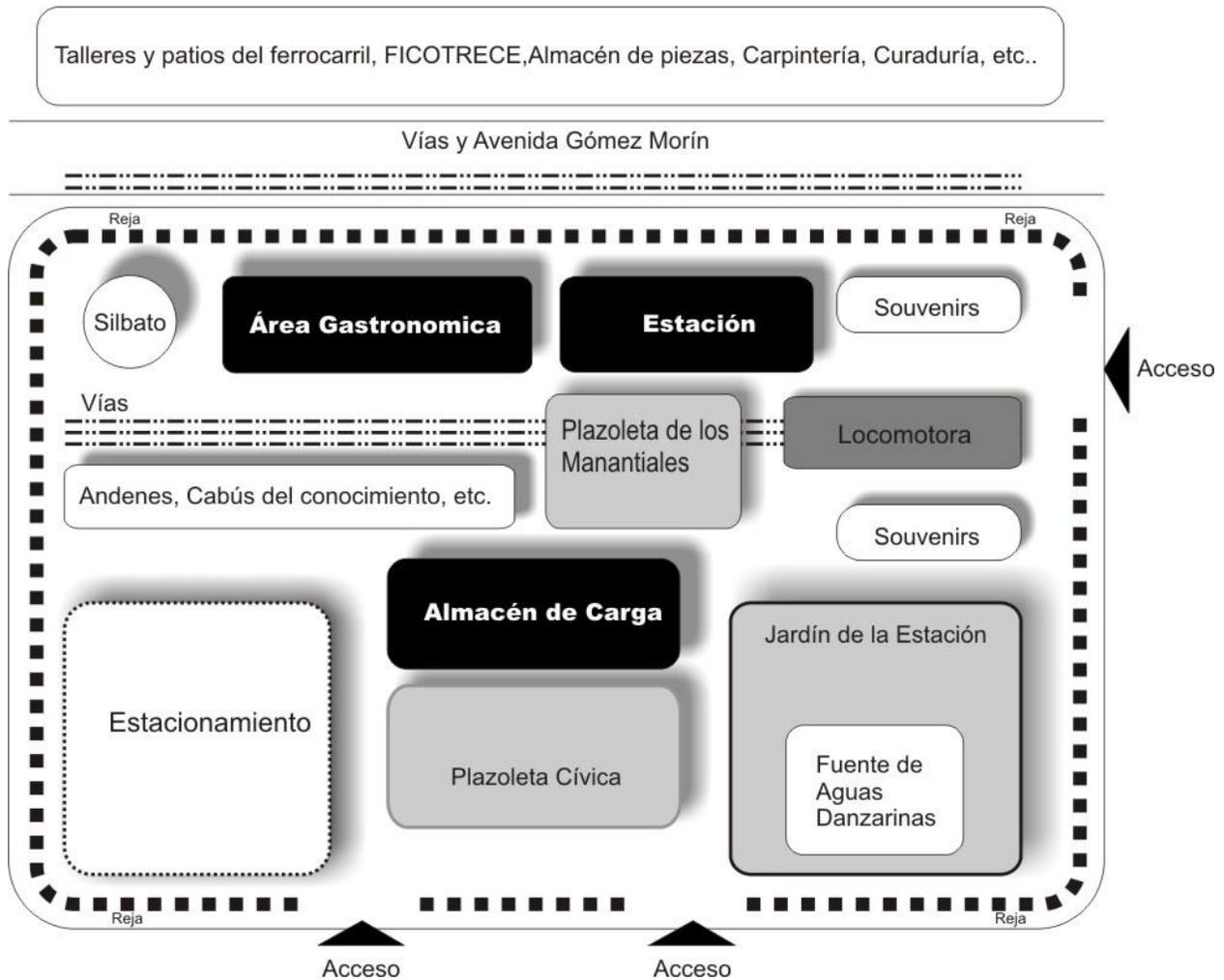
Al paso del tiempo la novedad decreció en las ansias de la población y la plaza se fue quedando sola. Ahora sólo la visitan los turistas los fines de semana o durante la Feria Nacional

de San Marcos. Los vecinos del barrio pueden ver cómo llegan los tranvías turísticos al estacionamiento del parque y cómo los pasajeros pasean por la plaza sorprendidos por lo que ven. A través de las conversaciones con los vecinos y los ex ferrocarrileros sé que ahora sienten que el espacio está más bonito que cuando estaba abandonado y que ahora ya no predomina la inseguridad de la oscuridad que había antes de la rehabilitación. Pero también me es posible interpretar que ahora es como una isla poco permeable, que la música constante de las fuentes ya no se asocia con el recuerdo de los sonidos industriales del taller, y que el recuerdo del olor del diesel y del tesón de los *chorreados* que trabajaban sin cesar ya no está presente. El lugar ya no tiene la vida placera de antes y se mantiene como un aparador limpio y arreglado que muestra lo que alguna vez fue el espacio y la vida de los ferrocarrileros. En la segunda parte de este trabajo presentaré al viajero, de manera directa, testimonios de aquello que las personas expresan con relación a los aspectos que aquí he descrito y que se relacionan con sus experiencias concretas en el espacio, sus percepciones y sus imaginarios en torno a él.

Para continuar con la descripción de este sitio partiré del hecho de que el espacio ferrocarrilero en Aguascalientes ocupa una extensión de más de 90 hectáreas. Este espacio comprende varios edificios, que destacan por haber sido el núcleo de la actividad ferrocarrilera a lo largo de casi un siglo. Al atravesar la cerca que enmarca a la Plaza de las Tres Centurias el viajero puede distinguir un ambiente ordenado y limpio, en el que se combinan edificios y objetos de cierta antigüedad, con materiales contemporáneos propios de la restauración que se hizo en el espacio.

La Plaza comprende tres edificios principales, el jardín de la estación y varias áreas abiertas; así como monumentos, atracciones y servicios de diversos tipos. Todo esto está delimitado, como ya se ha enfatizado, por una reja que separa al espacio de las principales vialidades que lo rodean y lo convierte en un espacio de acceso restringido.

Figura 3. Plano de la Plaza de las Tres Centurias



El principal de los tres edificios mencionados es sin duda “La Antigua Estación”, que inmediatamente llama la atención del viajero por su belleza y por remitir a una estética particular a las edificaciones antiguas de estilo californiano. La Estación, construida en 1911, fue restaurada y conserva ahora muchas de las características que mantenía a principios del siglo XX.

En la planta baja del edificio se ubica el museo de sitio en donde se recrea la sala de espera de primera y de segunda, así como una galería en donde se exhiben temporalmente colecciones de distintos tipos. En los primeros años del museo, lo que se exhibía en la galería eran principalmente muestras de arte vinculadas al ferrocarril o museografías que, por lo general, estaban dirigidas a la representación de la vida y cultura ferrocarrileras. No obstante, en el presente se vive una nueva tendencia museográfica que responde al cambio de dirección del museo y que, en general, mantiene mucha más apertura a involucrar otras temáticas y otras formas discursivas más allá del tema ferroviario. En momentos posteriores de este mismo capítulo detallaré y profundizaré sobre estos cambios en el museo y sus implicaciones.

En la planta alta del edificio, el museo de sitio cuenta con la oficina del despachador de trenes y la del telegrafista, que en la actualidad se encuentran cerradas al público por falta de personal y en las que el visitante podría contemplar dos espacios de trabajo ambientados fielmente a lo que fueron en la primera mitad del siglo pasado. Además de esto, en la planta superior de la estación se ubica un salón de usos múltiples para actividades del museo, como presentaciones de libros, conferencias y ciclos de cine. También en esta planta del edificio se encuentra el Centro de Estudios del Patrimonio Ferrocarrilero (CEPAF) que alberga un pequeño archivo bibliográfico, hemerográfico y videodocumental, además de algunas fuentes de primera mano sobre la historia del ferrocarril.

A pesar de que el edificio de la estación es principalmente un museo de sitio, también alberga las oficinas de la Dirección General y de Atención al Visitante del parque. Así, en este espacio conviven las dos instancias principales involucradas en el espacio, ICA a cargo del museo, y la Secretaría de Turismo del Estado de Aguascalientes (SECTURE) en control del parque. Como se explicará en un momento posterior, tal convivencia no es necesariamente sinónimo de cooperación y se da en términos muy particulares y relevantes.

El segundo edificio más grande y llamativo de los que conforman la Plaza es una gran nave que anteriormente funcionaba como bodega. El Almacén de Carga fue construido en la década de 1890 y en él se ubican ahora el Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes (MFA) y sus oficinas. Este edificio es del mismo estilo arquitectónico que la estación y ha sido restaurado en la misma tónica, conservando sus paredes color amarillo tenue adornadas con ladrillo en los filamentos, sus vigas de madera y su techumbre de lámina.

En esta área del museo se exhiben museografías temporales sobre diversos aspectos del ferrocarril, de los talleres y de los procesos de trabajo que éstos involucraban. En un inicio las exhibiciones cambiaban cada seis meses aproximadamente, pero en la actualidad por falta de personal y escasas de presupuesto se mantienen hasta por dos años. Las exhibiciones se conforman en su mayoría con las piezas del acervo que el museo ha logrado acopiar y también comprenden un área interactiva en que el visitante puede tener acceso a información a través de una computadora. De igual manera existe un área lúdica permanente que tiene como tema central el ferrocarril, donde los niños pueden jugar en torno a actividades de distintos tipos y con programas de juegos computacionales.

En la parte posterior de la nave del Almacén de Carga un espacio ha sido cedido a la Asociación Amigos del Ferrocarril (AAF), quienes exhiben maquetas de ferromodelismo y algunas piezas originales de ferrocarril. Este espacio puede parecer como un museo dentro del

museo, ya que se encuentra delimitado por una división de madera y vidrio. La AAF constituye uno de los actores sociales que han estado involucrados estrechamente en el espacio, por lo que su naturaleza y las relaciones que sostienen con otros actores serán descritas con mayor detalle más adelante en este mismo capítulo.

Como es evidente, el espacio de la Plaza de las Tres Centurias es un espacio muy amplio y en él predominan los materiales de concreto y metálicos. A la vista del viajero se extiende de tal forma que no es posible percibirlo de manera panorámica desde ningún punto. Los accesos peatonales están muy alejados entre sí y la mayoría de las modernas avenidas que rodean al espacio no permiten tampoco una visibilidad clara hacia lo que hay en el interior, con excepción de la Calle 28 de Agosto que es más antigua que el resto de las avenidas circundantes y por lo tanto más angosta.

En el parque se exhibe también el coche comedor “Tamaulipas” y un coche de pasajeros de primera clase llamado “El Cachanilla”. Ambos se pueden visitar por dentro y a manera de museo de sitio se exhiben los espacios de baño, cocina, camarote, comedor, etc. En el costado izquierdo del MFA se encuentran los vagones del tren presidencial, que en la actualidad ya no se abren al público, una vez más por falta de personal. Este tren, junto con los otros coches de pasajeros, constituye también parte del museo de sitio.

A un costado del edificio de la estación y frente al almacén de carga se encuentra el tercer edificio que forma parte de la Plaza llamado “Express”, construido hacia la década de 1970 y que llama la atención por su arquitectura contemporánea funcionalista. En los primeros años de funcionamiento de la Plaza en él se ubicaba el área gastronómica, en la que ocho locales de comida rápida y fuentes de sodas vendían hamburguesas, pizzas, sandwiches y otras golosinas. En la actualidad el edificio está prácticamente desocupado, pues las rentas de los locales son muy altas y las ventas nunca alcanzaban a compensarlas. Ahora sólo se mantiene en

funcionamiento una tienda de golosinas que se sostiene principalmente de lo que consumen los niños que acuden a la Plaza en visitas escolares.

Esta área de la Plaza tiene una apariencia “moderna” y resalta que en ella no hay motivos ferrocarrileros como en el resto del sitio. En realidad el área gastronómica es la zona más vacía de todo el espacio y no parece albergar mucha actividad, aun en los fines de semana en que hay mayor afluencia de visitantes. Algunos informantes indican que la comida que ahí se vendía no resultaba atractiva y que los precios eran muy altos, además de que el área se percibía como “desangelada”.

En medio del panorama de concreto y metal que domina el espacio, el viajero encontrará una única área con vegetación abundante en la Plaza. Esta área es uno de los sitios más emblemáticos de la zona ferrocarrilera, llamado Jardín de la Estación desde tiempo atrás. El jardín está ubicado frente a la entrada principal de este edificio y se integra al espacio como una extensión amplia, conformada de caminos de concreto con áreas verdes, altos álamos y jacarandas que han estado en el sitio desde que la estación se edificó. En la parte central hay una fuente rectangular que se ha denominado de las “Aguas Danzarinas” y que aún hoy se conserva como una de las principales atracciones de la plaza.

En todo el jardín hay bancas que datan de la primera mitad del siglo XX, hechas de mampostería y decoradas con pedacería de azulejos a manera de mosaico, cuya construcción original fue el resultado de iniciativas de la superintendencia de los ferrocarriles y fue financiada por empresas locales que veían sus negocios favorecidos por la presencia del ferrocarril en Aguascalientes.

El Jardín de la Estación es un espacio especialmente importante para las personas de las colonias aledañas al espacio y en particular para los jubilados ferrocarrileros quienes, antes del rescate y reutilización, solían reunirse ahí para conversar, recordar los tiempos del ferrocarril y

revivir así el área en donde pasaron tantos años de sus vidas. Al convivir con los ex ferroviarios, pude constatar que su pasatiempo más común es el reunirse por largos ratos durante las mañanas y por la tarde después de la comida. Sus conversaciones siempre conducen a sus memorias en el lugar en el pasado y refieren a una constante comparación con lo que en la actualidad es ese espacio. Hoy en día, los ex ferroviarios han tenido que buscar otros puntos de reunión ya que el espacio ha sido cercado y prefieren no tener que atravesar una reja para recordar el pasado. Posteriormente, en una descripción más detallada de este grupo de actores sociales, elaboraré sobre las implicaciones de la reja que rodea el espacio y de la frontera simbólica que establece en su percepción, más allá del cobro que existe para tener acceso a la plaza.

Entre el edificio de la Estación y el Jardín hay una explanada que se extiende desde los andenes del Almacén de Carga hasta la entrada principal de la Plaza. En esta explanada el viajero puede encontrar varios espacios que resultan menos espectaculares como los edificios del conjunto, pero que contienen elementos importantes y que deben ser descritos. Entre ellos está la Plazoleta de los Manantiales, que contiene una serie de pequeñas fuentes en representación de los dieciséis manantiales de aguas termales que le dan nombre a la ciudad desde su fundación. Estas fuentes son de estilo contemporáneo y, como es evidente, evocan los orígenes de la localidad.

Como el viajero podrá constatar, las fuentes constituyen un recurso importante en la Plaza para representar aspectos cruciales de la ciudad de Aguascalientes. Otro de estos ejemplos se encuentra en la Plazoleta de los Municipios, también en la explanada, en donde es también una fuente la que representa los 12 distritos que componen al estado. Esta fuente está ubicada al pie de una gran asta bandera ubicada en lo que se denomina la Plazoleta Cívica del complejo, a la altura del inicio de la Avenida Madero. La ubicación del asta bandera en la Plaza de las Tres

Centurias no es casual y pretende, según uno de los principales arquitectos involucrados en el proyecto, unir el centro cívico de la ciudad con el espacio ferrocarrilero en una continuidad simbólica de su importancia para la entidad [Material de entrevista JLG09205/5ACOPa].

Otro elemento similar a las fuentes está ubicado cerca del jardín, en donde se encuentra una placa de azulejo pintado erigida por el ayuntamiento en 1995 y que indica una breve reflexión sobre los manantiales, el Barrio de Triana (el más antiguo de la ciudad), el Barrio de la Estación y de la entrada de la modernidad y el progreso a Aguascalientes a través del Ferrocarril Central Mexicano.

El viajero puede también encontrar en distintos puntos de la Plaza monumentos de diferentes tipos, como el monumento a la locomotora de vapor, que fue erigido desde la década de 1970 en el marco del cambio a las máquinas diesel. El monumento es, en realidad, la locomotora *La Hidrocálida* que fue restaurada y enmarcada en una fuente que arroja un enorme chorro a manera de geiser. En otros sitios de la Plaza hay esculturas de bronce que retratan a trabajadores ferrocarrileros como garroteros, cargadores y maquinistas, así como a personajes revolucionarios.

En el extremo norte del complejo el viajero encontrará la Plazoleta del Silbato. En ella se erige un reloj monumental en funcionamiento que, al dar los 45 minutos de cada hora, marca el sonido de un silbato como el que se utilizaba en los talleres para indicar el inicio y fin de las jornadas laborales. Es entonces cuando da inicio el espectáculo: la estructura en que están montados el reloj y el silbato se abre por la mitad y asciende lentamente una extraordinaria maqueta de la Casa Redonda<sup>10</sup> con un tren a escala que la recorre en círculos constantes.

---

<sup>10</sup> La Casa Redonda era una construcción circular en la que se efectuaban trabajos de inspección, conservación y reparaciones menores a las locomotoras de vapor. En 1889 se construyó la Casa Redonda de Aguascalientes, que fue la mayor de la línea del Ferrocarril Central Mexicano y, posteriormente con el fin de la época del vapor y el

El mecanismo que lo hace funcionar es fuente de orgullo para los trabajadores de la plaza y para quienes lo idearon. El espectáculo dura alrededor de 20 minutos y está ambientado con sonidos del taller, de bullicio urbano, de locomotoras y de mercaderes, así como con voces que simulan las conversaciones y el argot característico de los *chorreados*. Desde que se instaló y hasta el día de hoy, el espectáculo que se despliega en la Plazoleta del Silbato es una de las atracciones que ejercen mayor impacto en los visitantes y una de las más tangibles especializaciones nostálgicas del pasado ferrocarrilero en el sitio.

Además del espectáculo del silbato, en la Plaza se ofrecen otros servicios como el recorrido en el tren infantil, un vehículo de neumáticos en que se puede recorrer el parque con un costo extra de \$5, que cuenta con altavoces y en el que durante el recorrido habitual se ofrece al turista la visita guiada al complejo, pero para los grupos escolares que visitan el parque en los días de la semana el tren se convierte en el atractivo final de la excursión.

Otros servicios son la venta de una variedad de artículos artesanales y de recuerdo, como camisetas, llaveros y postales que llevan el nombre de la plaza o de la ciudad. Estos se pueden adquirir en una serie de carretas de madera que funcionan como exhibidores, ubicadas cerca del jardín, y que son rentadas a comerciantes diversos; así como en la oficina de atención al visitante, dependiente de SECTURE, y en el vestíbulo del MFA.

La mayoría de los servicios que se ofrecen en la plaza han sido adecuados al uso de material rodante. Por ejemplo, el “Cabús del Conocimiento”, el “Vagón de Ciencia y Tecnología” (manejado por el Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Aguascalientes, CCYTEA) y el puesto de socorro y servicio médico ubicado en otro cabús adecuado para tal efecto. También

---

subsecuente cambio a locomotoras diesel, la Casa Redonda interrumpió sus labores en 1963 y fue posteriormente demolida. (Serrano y Chiñas, 2003:14-16)

podemos ver que algunos carros de carga han sido acondicionados para dar espacio al “Teatro Furgón” con sus correspondientes camerinos y a algunas oficinas de Turismo.

Desde la apertura al público de la Plaza de las Tres Centurias en 2003, la rehabilitación del resto del predio ferrocarrilero continuó en la zona de los ex talleres. En 2004 se concluyó la construcción de una segunda etapa del proyecto, el Deportivo Ferrocarrilero ubicado en el sitio en el que se encontraba el Hospital Ferrocarrilero a principios del siglo XX<sup>11</sup>. En el Deportivo Ferrocarrilero se encuentran distintas instalaciones como canchas de fútbol, tenis, frontón, basquetbol y pista de atletismo. El deportivo da servicio al público en general, bajo precios que a juicio de muchas de las personas de los barrios aledaños no resultan accesibles.

Posteriormente, en abril de 2005 se inauguró el Centro de Convenciones en lo que antes constituía la Casa de Locomotoras o Casa de Máquinas de los ex talleres. La rehabilitación de este espacio ha respetado la estética y estructura original de la gran nave en la que se reparaban las locomotoras de vapor. Sin embargo, su restauración contiene más elementos de tipo contemporáneo que el resto de los edificios rehabilitados. Esta nave se utiliza para albergar eventos diversos, como convenciones, congresos, eventos sociales del sector público y exposiciones comerciales de distinta índole.

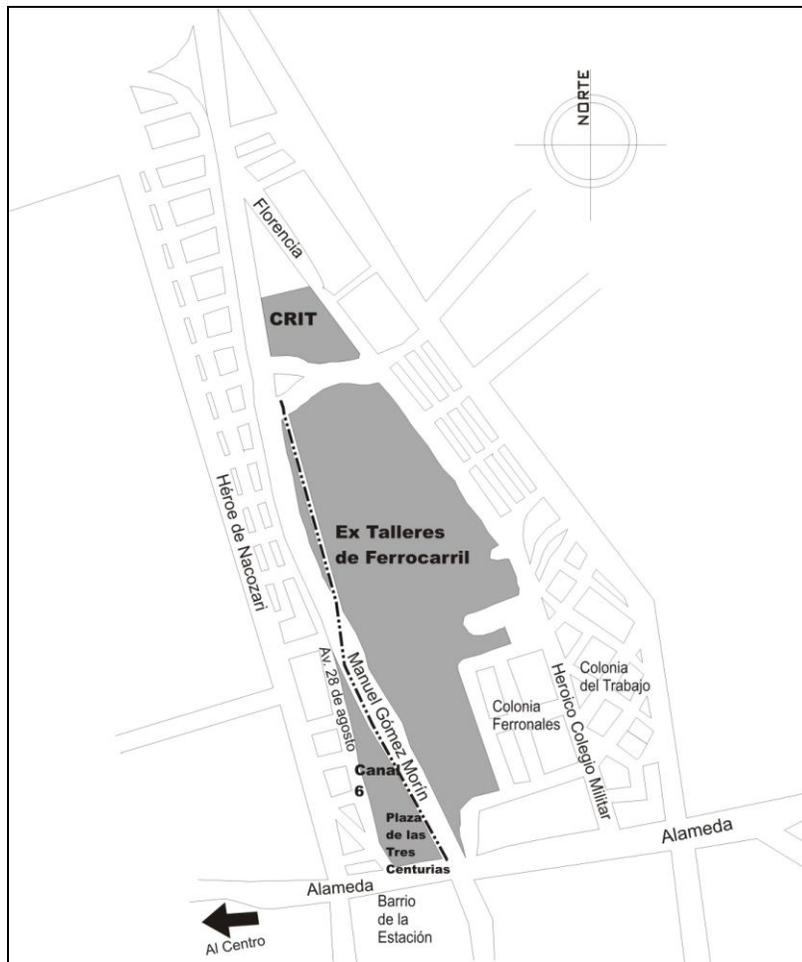
La reutilización del espacio ferrocarrilero, especialmente de la zona de los ex talleres, ha generado la construcción de vialidades que hacen la zona más transitable, tales como la construcción de un paso a desnivel para el tránsito de los trenes de carga que todavía atraviesan la zona, de la avenida Gómez Morín y el par vial Gabriela Mistral (dos grandes vialidades que

---

<sup>11</sup> El edificio que albergaba al Hospital Ferrocarrilero fue demolido hacia finales de la primera mitad del siglo XX, por lo que los trabajos realizados para completar el Deportivo no han sido de restauración, sino de construcción sobre un predio en el que las edificaciones no habían sido conservadas.

atravesen por debajo de la zona ferroviaria, conectando así esta parte de la mancha urbana con el resto de la ciudad).<sup>12</sup>

**Figura 4. Plano del espacio ferroviario en la ciudad de Aguascalientes y sus alrededores**



<sup>12</sup> Los talleres del ferrocarril están ubicados en el oriente de la ciudad. Durante un periodo largo, este espacio estaba ubicado en las afueras de la zona urbana, pero con el paso del tiempo ha sido absorbido e incorporado a la zona centro. No obstante, por mucho tiempo no hubo más que dos vialidades que conectarán la zona oriente con el resto de la ciudad y los talleres adquirieron las propiedades de una extensa isla en la conformación espacial de la urbe, hasta la reciente incorporación de las avenidas referidas en el cuerpo del texto.

En el terreno de los ex talleres todavía se desarrollan trabajos de bioremediación de suelos,<sup>13</sup> de restauración y reactivación del espacio, a pesar de que FNM no lo ha desocupado completamente al no haber terminado de liquidar los bienes que aún conserva. El proyecto general es ambicioso y su conclusión se contempla a largo plazo pues requiere una gran inversión de tiempo, trabajo y recursos económicos.

A pesar de la existencia de un plan maestro, existen tensiones y desacuerdos entre las instancias involucradas en la rehabilitación del predio, especialmente en lo que respecta a la orientación del uso comercial, cultural, turístico o mixto que se le daría a un espacio de esas dimensiones. Una de las principales dificultades con las que todavía se enfrenta el proyecto corresponde a las cláusulas de donación que lo limitan a que no se utilice el predio para fines comerciales o de lucro, por lo que se vuelve necesaria una modificatoria a la cláusula para que se pueda tener por lo menos un proyecto sustentable en el futuro. Esto implica la necesidad de buscar certeza jurídica que posibilite la sustentabilidad del predio, específicamente en términos comerciales [Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Al paso del tiempo, dichas tensiones han disminuido hasta cierto punto y hacia el 2007 se consiguió consolidar la restauración de un par de naves del predio para dar cabida a lo que se conoce como la Plaza de las Artes. A estos espacios se trasladó la Escuela de Danza y la Escuela de Artes Visuales pertenecientes al Instituto Cultural de Aguascalientes y cuyas instalaciones originales resultaban ya insuficientes. La intención es, en etapas posteriores, ubicar en la Plaza de las Artes aquellos centros de educación y difusión artística vinculados a dicho instituto, con lo que se pretende dar al sitio una vocación cultural similar a la que tiene el Parque Fundidora

---

<sup>13</sup> A causa de la acumulación de diesel y de otras sustancias producto del trabajo en los talleres.

en la ciudad de Monterrey<sup>14</sup>. Tal pareciera que los ajustes jurídicos necesarios para el uso comercial del sitio no han procedido y que esto ha revitalizado la vocación cultural del sitio. Sobre esto se hablará en momentos posteriores de este capítulo al hacer referencia a la postura del gobierno estatal frente al espacio en el marco de los objetivos que se buscan lograr en materia de turismo [Testimonios y Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2007].

Recientemente, es decir en abril de 2008, se construyó un velódromo en el extremo norte del predio (que no ha sido puesto en funcionamiento) y se prevé la instalación de un museo permanente al aire libre en el extremo sur del sitio con motivo del Centenario de la Revolución Mexicana. Esto se empieza a contemplar como un proyecto viable y concebido por parte de algunos funcionarios vinculados con el Fideicomiso del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias (FICOTRECE), para lo que se busca la participación del MFA para una rehabilitación y ambientación que no involucre intervenciones mayores en los edificios y que resulte de bajo costo. Lo que se pretende se perfila más a la manera de una transformación en el paisaje y de abrir esta parte del predio hacia un espacio de carácter público y de tránsito libre.

Como el viajero puede percibir, la Plaza de las Tres Centurias constituye sólo el vestíbulo de entrada al gran complejo que se ha proyectado. Al ser la primera etapa del proyecto general, se puede considerar que su reutilización ha representado algo similar a un experimento cargado de muchas expectativas, con sus correspondientes éxitos, dificultades y limitaciones.

Como ya se ha abordado anteriormente, la Plaza de las Tres Centurias es manejada por dos instancias que conviven en el espacio. El museo funciona bajo la operación de personal del

---

<sup>14</sup> El Parque Fundidora, es un parque público localizado en Monterrey, Nuevo León. Se ubica en los terrenos que anteriormente ocupaba la compañía Fundidora de Hierro y Acero de Monterrey desde principios del siglo XX. Su rehabilitación corresponde a un complejo turístico, cultural y comercial que se considera como uno de los principales ejemplos de patrimonio industrial del estado de Nuevo León y de la República Mexicana. Para mayor información ver: <http://www.parquefundidora.org/>

Instituto Cultural de Aguascalientes (ICA) y el resto de la Plaza, sus atractivos y servicios corren a cargo de personal adscrito a la Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE). Ambas instancias están coordinadas por el Fideicomiso del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias (FICOTRECE), que también vigila las obras de rehabilitación, así como el manejo y la administración de lo que corresponde a la plaza y los ex talleres.

El personal del ICA es reducido y está dividido en cuatro rubros: los directivos/administrativos, los investigadores y museógrafos, los custodios de las salas y trabajadores manuales (carpinteros, electricistas, pintores, cargadores, etc.), así como el personal de intendencia.

En mi reconocimiento del espacio en 2005, documenté las características y tipos de interacción de los trabajadores del ICA en la Plaza de las Tres Centurias. En ese entonces, para los directivos del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes (MFA) lo más relevante era la conservación de piezas para conformar un acervo, así como contar con la autoridad suficiente para ser considerados especialistas en la materia y accionar conforme a esto. Por ello incidían recurrentemente en acciones contestatarias que cuestionaban a las autoridades locales de Cultura y Turismo, las denunciaban y les exigían comprometerse con el patrimonio ferroviario de una manera más tangible. Ejemplos de esto encontramos en la relación tirante que se establecía con la dirección general del ICA, así como en los llamados constantes a la sociedad civil a través de la radio y la prensa para hacerla consciente de lo que sucedía en torno al espacio y al patrimonio ferrocarrilero. En general, los directivos del MFA experimentaban el espacio bajo un sentimiento de riesgo constante de pérdida del espacio, tanto física como simbólicamente, y con un sentimiento de devaluación del patrimonio por su manejo comercial.

En 2006 la dirección del MFA fue asignada a la Mtra. Sofía Ramírez Gómez, quien inició sus funciones en el espacio en un primer momento como parte del equipo de investigación. Este

cambio reciente ha implicado algunas transformaciones en las dinámicas de trabajo, principalmente en lo que respecta a las relaciones de los empleados del MFA con el ICA. La directora indica que, si bien los funcionarios del ICA no muestran más compromiso que antes con el espacio y las relaciones siguen desarrollándose en una clara asimetría con esa dependencia, la tensión ha disminuido.

El MFA funciona con sus propios recursos materiales y humanos (que son pocos comparados con otros espacios y otros rubros), buscando estrategias para sacar adelante los servicios museísticos sin necesidad de que las autoridades del ICA resuelvan los asuntos financieros y de operación desde arriba. En el espacio es evidente que las condiciones de trabajo se han transformado, esto se refiere a que en general hay un ambiente mucho más cordial y familiar entre los trabajadores y la directora, y a su vez con las autoridades del ICA.

Además de esto, a partir de la presente dirección ha tenido lugar una ligera reasignación de labores. La intención de la directora ha sido la de crear un equipo de trabajo más cooperativo e incluyente, buscando dar cabida a cada miembro del equipo desde sus habilidades y capacidades para participar de manera activa en el montaje de museografías y en los servicios que se ofrecen en este espacio:

**Eréndira:** O sea que se definieron bien los roles de cada quien...

**Informante:** Sí... además si la gente ya estaba trabajando como museógrafo, sin ser museógrafo, pus dejarlo que sea museógrafo y que tenga la oportunidad de que se encargue de verdad de eso. Y al que estaba cubriendo funciones de investigación, resolviendo un montón de trabajo de investigación, ¡pues que sea quien haga los guiones!, no sólo que haga la investigación, que resuelva... si no, ¿por qué está ahí? Y en la mayoría, o yo creo que todos, tenemos muy claro qué función es la nuestra y tenemos las herramientas para desempeñarla... algunos no las tienen, pero las han ido adquiriendo, entonces también me parece importante decir "bueno, él no es especialista en esto pero vamos a dejar que lo encuentre" y diciendo burradas van aprendiendo cómo decir de repente una cosa certera (...)Y uno agradece eso, a reserva de las diferencias, uno agradece que la gente diga: "yo quiero trabajar y me interesa trabajar"(...), entonces dices va y empiezas a confiar, o sea definitivamente es como una fe ciega: "Pues yo confío en ellos y que hagan lo que tengan que hacer" [Material de entrevista SRG130307AiTMuAgs].

Estos cambios son el resultado de la perspectiva misma de la actual directora, quien valora mucho la posibilidad de construir consensos entre las partes involucradas, así como de crear redes de alianzas con otras áreas e instituciones culturales. Por su parte, hay una visión crítica frente a la concepción esencialista del patrimonio así como ante la concepción comercial del mismo, y lo que promulga en su lugar es una profesionalización mayor de la actividad museográfica que se desempeña en el sitio. Así, lo que se ha buscado es que el espacio no sea únicamente un nudo de conflictos y luchas de poder y, por el contrario, intentar que las personas e instancias involucradas tengan una mejor comprensión de los objetivos del proyecto, para así generar los recursos necesarios y desarrollar más actividades de apoyo.

Al momento no es muy claro si esto se ha conseguido cabalmente, lo que sí es evidente es que hay una transformación en las dinámicas e interacciones al interior del MFA, lo que necesariamente se refleja en la manera en que el espacio es percibido y experimentado por quienes laboran ahí, sobre lo cual se elaborará de manera detallada en capítulos posteriores.

Ya desde el 2005, la convivencia entre ICA y SECTURE en la Plaza era tirante. Esto ha estado relacionado con los intereses de cada una de estas dos instancias que permanecen en constante fricción. Por un lado, la lógica que predomina para el ICA es la de la conservación y la difusión cultural, mientras que para SECTURE lo primordial es ofertar servicios de turismo cultural que imprimen algunas características comerciales al sitio. Las acciones que se desprenden de ambos discursos, la falta de claridad en la atribución de funciones y las discordancias en cuanto a las capacidades del personal de cada una de estas instancias generan conflictos constantes. El espacio está dividido y la convivencia no se cristaliza en cooperación para operar el sitio de manera complementaria.

Actualmente, las relaciones del MFA con el personal de SECTURE continúan siendo de tensión y de falta de cooperación, pero a dos años de distancia, parece que los trabajadores de

ambos sectores se han acostumbrado al hecho y han aprendido a convivir bajo esa dinámica. Sin embargo, esto no significa que no haya roces y fricciones entre uno y otro.

El equipo de SECTURE que labora en la Plaza de las Tres Centurias está integrado por una administradora, un jefe de guías, un jefe de mantenimiento y uno de servicios educativos. La mayoría de ellos sostiene una concepción del espacio que resulta coherente y clara con respecto a los intereses de la Secretaría de Turismo, es decir priorizando los aspectos comerciales con base en el entretenimiento y los servicios en el marco del turismo cultural.

El jefe de guías es un actor central en el equipo de SECTURE, pues es uno de los pocos ex ferrocarrileros (de las últimas generaciones) que fueron involucrados en la Plaza por parte de la Secretaría de Turismo del Estado. Su trabajo consiste en coordinar y capacitar a los jóvenes guías que ofrecen los recorridos a los visitantes. Por haber sido ferrocarrilero, aun cuando trabajara simultáneamente en la entonces Coordinadora de Turismo, este actor mantiene una posición de prestigio entre el resto de los trabajadores por sus conocimientos del ámbito ferrocarrilero y por ser responsable y comprometido. Este actor considera que la Plaza de las Tres Centurias es un proyecto exitoso, excepcional y único en México, además de que logra retratar la vida y el pasado ferrocarrilero de manera adecuada.

Los guías de la plaza, adscritos también a SECTURE, son jóvenes de entre 19 y 29 años de edad que laboran en la plaza en dos turnos, el matutino y el vespertino. Los servicios que brindan están dirigidos a proveer al visitante de información sobre el espacio, su historia y las atracciones que ofrece, así como a conducir las actividades de los grupos escolares que acuden a la plaza. Algunos otros actores involucrados en el espacio consideran que los guías carecen de información precisa y fidedigna de los eventos históricos, en gran medida por su edad y la brecha generacional que los separa del conocimiento veraz y vivencial de quienes experimentaron la actividad ferrocarrilera de manera directa. Sobre estas percepciones y las

tensiones que se viven en el espacio también se hablará con mayor detalle en momentos posteriores de este documento.

En relación directa con el espacio ferrocarrilero se encuentran otros actores que no laboran ahí pero que han mantenido vínculos estrechos con la Plaza de las Tres Centurias y, principalmente, con el Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes (MFA). Uno de estos actores es la Asociación Amigos del Ferrocarril (AAF), quienes son principalmente ferromodelistas y algunos de sus miembros coleccionistas de piezas ferroviarias. También la prensa nos habla de la creación y objetivos iniciales de esta asociación:

***No dejarán morir la cultura ferrocarrilera***

*La Asociación Amigos del Ferrocarril seguirá adelante con las gestiones que sean necesarias para crear en Aguascalientes un Museo, donde las futuras generaciones puedan apreciar los objetos que se hicieron durante el presente siglo y últimos años del pasado en los Talleres Generales de Reparación hoy sumidos en el abandono.*

*Aníbal García Aréchiga y Martha Durón, integrantes de dicha asociación, hicieron un llamado a las autoridades para que otorguen las facilidades necesarias para la creación del museo, la preservación de los edificios como el de la Estación y los más antiguos de los talleres, y se rescaten los documentos que son la historia del ferrocarril en Aguascalientes, muchos de ellos en peligro de desaparecer (...) “pero ante todo luchamos porque dichos edificios se conserven y no se vaya a llevar a cabo el proyecto que alguna vez hubo en el sexenio anterior, de convertir aquello en unidades habitacionales” (...) de manera que se conserven aspectos del pasado dignos de ser recordados y vividos nuevamente.*

*En la asociación Amigos del Ferrocarril trabajan ferromodelistas, que son aguascalentenses jóvenes en su mayoría, que de alguna forma alcanzaron a adquirir cierto cariño por el ferrocarril, que lo manifiestan con la construcción de maquetas con trenes a escala. Una de estas maquetas se pretende exhibirla en la próxima Feria Nacional de San Marcos, si los directivos del Patronato apoyan la propuesta.*

*En el ocaso de la cultura ferrocarrilera que permeó en todas las familias aguascalentenses, surgen organizaciones y particulares interesados en conservar una tradición muy nuestra, que vino a transformar nuestra entidad y la capital del estado, cuya traza urbana incluso, se vio modificada cuando comenzaron a llegar los trenes en los últimos años del siglo XIX.*

*(El Sol del Centro, martes 23 de febrero de 1999, Aguascalientes)*

A los miembros de esta asociación se les involucró inicialmente como prestadores de piezas para el montaje de la primera museografía del MFA, que se encontraba en dificultades para conseguir un acervo sustancial para tal efecto. La negociación no resultó muy benéfica para

nadie pues el MFA cedió una parte de su espacio para la exhibición de las maquetas de AAF, quienes a cambio prestarían piezas. Durante la dirección anterior del museo, las piezas que la asociación puso en custodia del MFA fueron retiradas, aludiendo a un mal manejo de las mismas, y en el lugar sólo permanecieron las maquetas que la asociación construye. Como ya se ha mencionado anteriormente, esto constituye una especie de museo dentro del museo, en discontinuidad con lo que las museografías pretenden mostrar, pero en la actual dirección las fricciones con la asociación han disminuido y en ocasiones la colaboración con ellos ha dado frutos importantes<sup>15</sup>.

En momentos anteriores, los miembros de la AAF tuvieron interés por incidir en el Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes de manera más directa, ante lo cual encontraban poco eco. En anteriores administraciones se sintieron desplazados pues sus conocimientos en torno al ferrocarril no eran tomados en cuenta y sus propuestas para la conservación y restauración de piezas generalmente eran descartadas por parecer poco viables para los directivos del MFA [Testimonio JTV080205/ACAF].

Bajo la actual dirección los miembros de la AAF ya no son constantemente descalificados en sus conocimientos y actividades, pero sus intenciones de injerir de manera más directa en el espacio se han diluido también. No obstante, esta asociación aún sesiona todos los martes por la noche en el espacio que les ha sido asignado al interior del MFA.

Otro de los actores involucrados en el espacio que resulta más complejo describir es sin lugar a dudas el gremio de los ex ferrocarrileros. Esta complejidad radica en el amplio número que representan, su heterogeneidad y las relaciones contradictorias que entablan con otros actores

---

<sup>15</sup> Como por ejemplo la cooperación del MFA con la AAF para llevar a cabo en este espacio la X Convención Nacional de Ferromodelistas y Ferroaficionados en agosto de 2007, de donde se generaron redes de apoyo con asistentes a la convención de otras partes del país. A su vez, esto permitió una relación más armónica entre el MFA y la AAF.

sociales. Los ex ferrocarrileros abordados en este trabajo son casi exclusivamente algunos de los jubilados que se reúnen en tres puntos principales: afuera de la Plaza de las Tres Centurias, en la Plaza de Armas y afuera del edificio del Sindicato Ferrocarrilero en el centro de la ciudad. Muy pocos de estos ex ferrocarrileros han sido involucrados en el desarrollo del proyecto y, aun cuando la entrada a la Plaza es gratuita para quienes acrediten ser ex trabajadores de FNM, han sido despojados del principal punto de reunión que frecuentaban: el Jardín de la Estación.

Este sector ha sido clave en la conformación actual de la sociedad aguascalentense y del espacio ferrocarrilero, ya sea porque han sido borrados como sujetos activos o porque han sido revalorados como memoria viva de un pasado mitificado.

La mayoría de los ex ferrocarrileros reaccionan al espacio y lo que en él se ha hecho rechazándolo, con indiferencia o con enojo ante las acciones de lo que consideran una expropiación de la cultura, el tiempo y el espacio ferrocarrileros. La única fuente de “poder” que los ex ferrocarrileros aún mantienen se cifra en sus conocimientos directos de la vida ferrocarrilera y en su experiencia de trabajo en el espacio. Sin embargo, este sector también experimenta una sensación de haber sido traicionado, por parte de la empresa FNM, del gobierno y de la sociedad misma que los ha juzgado severamente.

Ante esto se puede decir que no son sólo las instancias de cultura y turismo locales las que en ocasiones eligen borrar una parte de la historia ferrocarrilera y de los sujetos que la protagonizaron, sino que ellos mismos ejercen un tipo de olvido selectivo que soslaya aquellos temas vinculados con la corrupción, así como con el mal manejo de las situaciones políticas, económicas y sociales a las que se enfrentaron a través de la acción sindical [Testimonios y conversaciones informales PLAZA290305/ACExf, FRUT310305/ACExf, SIN060405/ACExf].

Algunos ex ferrocarrileros siguen en pie de lucha para ver realizados sus derechos a obtener liquidaciones dignas, mientras que otros han desistido de cualquier acción que

involucre el desgaste de la burocracia a la que se tienen que enfrentar. Uno de los ex ferroviarios que acuden a la Plaza de Armas a pasar el tiempo sintetizó la situación del gremio de la siguiente manera: *“algunos (ex ferroviarios) se murieron de tristeza, otros porque no les alcanza para comer y los que todavía pueden se ayudan trabajando, pero muchos no pueden”* [Material de entrevista PLAZA290305/ACExF]. En este contexto se puede entender la situación contradictoria que viven los miembros de este sector social y la complejidad de las implicaciones que para ellos tiene el involucrarse o no con la Plaza de las Tres Centurias. Con respecto a esto también elaboraré posteriormente.

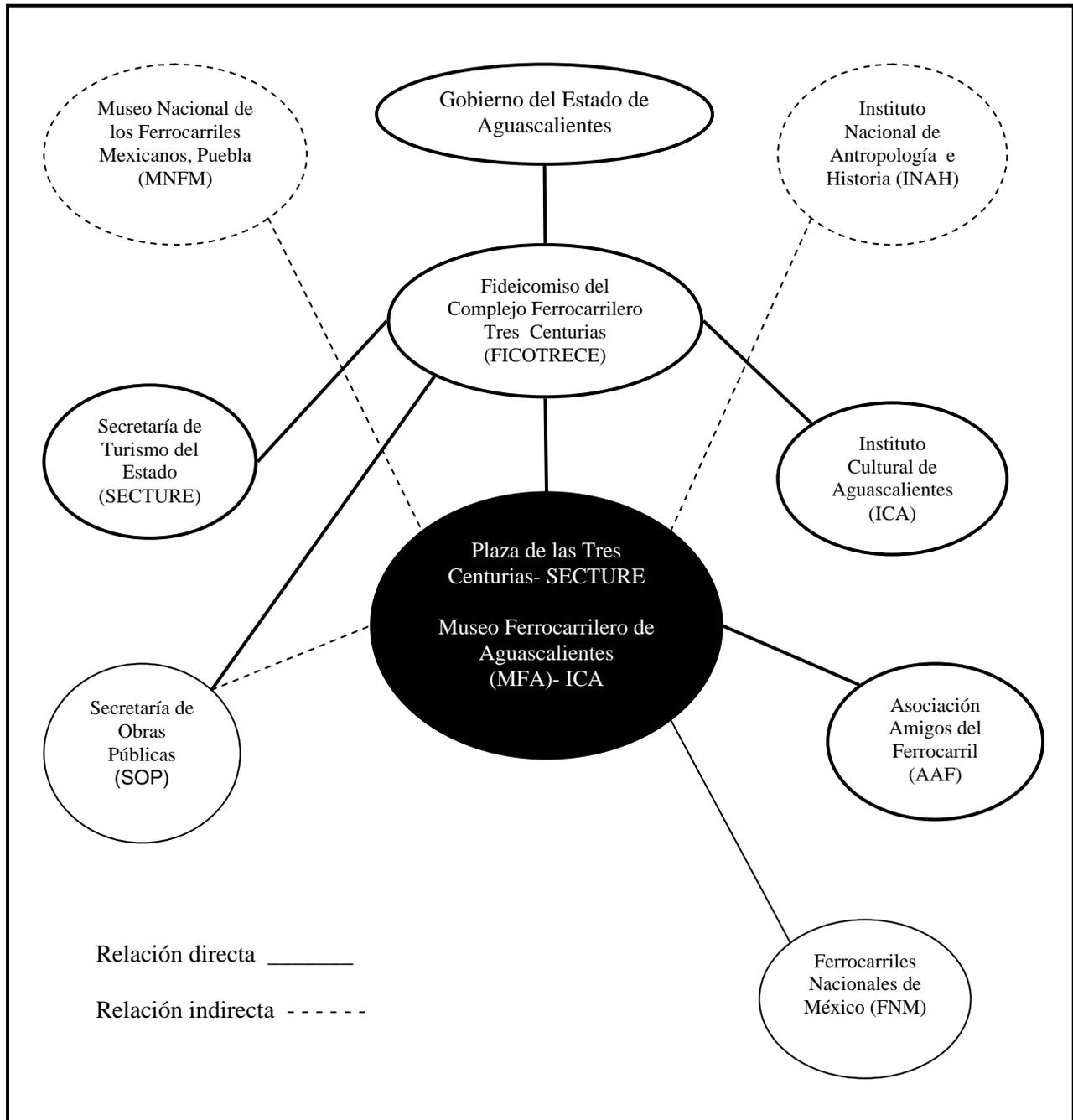
Finalmente, es necesario dar cabida en esta descripción a los residentes de las zonas aledañas al predio ferroviario, quienes de manera cotidiana se relacionan con el espacio. La primera de las áreas habitacionales a describir es el Barrio de la Estación, que fue fundado a partir de que la estación fue construida a principios del siglo XX y que ahora se encuentra prácticamente en el polígono central de la ciudad. Aquí las fachadas de las casas han sido remozadas con motivo de los trabajos de restauración y reactivación del sitio ferroviario, a raíz de lo cual sus habitantes han visto crecer una gran variedad de negocios en las inmediaciones.

Algunos de los comercios ubicados en la calle 28 de Agosto son ya tradicionales en el barrio, como el Hotel Alcázar y una peluquería para caballeros que es frecuentada por muchos ex ferroviarios. Sin embargo, ahora hay también negocios como tiendas de abarrotes, un despacho de abogados, tiendas de consumibles para computadora y un restaurant muy concurrido por los sectores medios de la ciudad llamado “La Estación”. Uno de los principales atractivos de este restaurant es que su menú está compuesto por platillos tradicionales de la localidad (la torta placera, los taquitos de nata y las gorditas de guisados) y que a través de sus amplios ventanales se puede contemplar al otro lado de la calle el edificio de la estación, las fuentes danzarinas y el Jardín de la Estación.

Del otro lado del predio de los ex talleres y del deportivo ferrocarrilero el viajero encontrará la Colonia del Trabajo. Esta colonia también fue fundada a principios del siglo XX y en ella habitaron muchos empleados menores del ferrocarril, tales como peones, cargadores y obreros de distintos departamentos de los talleres. La relación de los vecinos en esta colonia es un tanto pasiva en lo que respecta al espacio pues, aunque también han sido excluidos de la toma de decisiones, las acciones ejecutadas no les afectan directamente dado que la proximidad con el espacio en términos físicos no es mucha. Esta zona residencial fue una de las primeras que se construyó siguiendo el diseño urbanístico de las ciudades norteamericanas, es decir con amplias y rectas calles perpendiculares. Esto se vinculaba con la presencia e influencia del ferrocarril como una empresa estadounidense y con la modernización asociada a ella.

Finalmente, la descripción nos lleva a la Colonia Ferronales que se erigió como la zona residencial de los ferrocarrileros por excelencia. En sus inicios fue construida por la empresa de ferrocarriles para los altos funcionarios norteamericanos, antes de la mexicanización del sistema ferroviario. La colonia, como ya se ha mencionado anteriormente en este mismo capítulo, es parte del predio ferrocarrilero y por tanto es valorada como parte de este patrimonio, principalmente porque las casas resultan peculiares al ser construcciones en madera de tipo californiano.

En términos generales, los residentes de esta colonia consideran este espacio como excepcional (que en realidad lo es en el contexto de Aguascalientes), característico del origen de los ferrocarriles en la localidad. Así, aguardan todavía los beneficios de la restauración que les ha prometido el gobierno pero también han sufrido los efectos de la privatización de FNM y luego de las intervenciones gubernamentales en la zona para convertirla también en un atractivo turístico.



**Esquema 5. Actores sociales individuales y colectivos involucrados en el espacio ferroviario de la ciudad de Aguascalientes**

## ii. Una mirada panorámica

La primera vez que crucé la reja que delimita la Plaza de las Tres Centurias tuve la impresión de que ahí había memoria espacializada. Esto fue en 2005, cuando realicé mi primer acercamiento a los espacios del ferrocarril en Aguascalientes. Como ya he mencionado anteriormente, dos años más tarde volví a este sitio para constatar que se había transformado, que la rehabilitación del predio ferrocarrilero ahora se extendía mucho más allá de la Plaza de las Tres Centurias y que se conformaba como un complejo más amplio.

Regresé a reconocer al espacio y a las personas, así como a mirarlo desde una perspectiva que me permitiera encontrar los puntos de convergencia y divergencia entre este sitio y el que había explorado ya en Oaxaca de Juárez. En primera instancia, descubrí que este lugar también puede ocupar un lugar céntrico y periférico dependiendo del ángulo desde dónde se le mire.

El espacio ferrocarrilero de Aguascalientes, que alguna vez fue uno de los centros de sociabilidad más importantes de la ciudad ahora está en la orilla del recuerdo. Si se le mira desde la nostalgia de quienes lo vivieron cotidianamente en el pasado, se puede constatar que ha perdido su esencia de sitio de trabajo, de punto de partida del viaje y de centro de reunión. Pero si se le mira desde el interior de la reja se puede advertir que el espacio lucha por seguir siendo el centro de las atracciones turísticas de la ciudad, amenazado por otros sitios que recientemente impulsa la Secretaría de Turismo del estado.

Sin embargo, la Plaza de las Tres Centurias continúa estando en el centro de las acciones de restauración y conservación patrimonial. Efectivamente, si se le mira desde fuera de la reja el espacio está en la orilla de la vida cotidiana del barrio y de las colonias aledañas, pero se mantiene en el centro de la *invención* de formas patrimoniales que le dan unicidad y orgullo a la ciudad. El espacio y la actividad ferrocarrilera se ubican en el centro de la identidad

aguascalentense, recuperados como símbolos de progreso económico y desarrollo cultural, mientras que simultáneamente se encuentran en la periferia de la memoria histórica de las nuevas generaciones, que no tienen vinculaciones afectivas directas con ellos.

Si se le mira desde la perspectiva espacial, encontramos que ha sido engullido por la ciudad y que ahora forma parte de su polígono central, pero también vemos que se encuentra en la periferia de los espacios públicos de recreación de los habitantes de la ciudad. Si nos referimos a él desde la escena cultural de Aguascalientes lo encontraremos en la periferia de los presupuestos y acciones del Instituto Cultural de Aguascalientes, pero a la vez se consolida como un centro altamente valorado por quienes laboran ahí, esforzados en una constante actividad creativa de gestión cultural y de difusión de la historia ferroviaria aguascalentense, y al mismo tiempo amenazados por la falta de recursos y de interés por parte de las instancias de cultura locales. Estar en el centro de las acciones creativas de montaje, renovación y reciclaje de materiales para exponer, también legitima su marginalidad en cuanto al reconocimiento que hacen de esto otros museos y espacios culturales en la ciudad. La directora del museo explicó:

*Informante: (...) Yo quería más bien consolidar lo que había, consolidar la galería como este espacio bello (...) y entonces más bien resolver la cuestión de la exposición grande con un área lúdica, cosa de la que carecemos todos los museos... ahora este ya no, pero carecía. Y entonces nos avocamos a buscar qué juegos podíamos implementar, que ese fue un trabajo padrísimo porque, por ejemplo a mí se me ocurría un rompecabezas (...) y empezamos a alucinar entre todos... y es algo que puedo presumir y es algo que siempre que puedo lo digo, a alguien se le ocurre una cosa, otro llega y lo propone y otro lo realiza (...) y entonces todo coincide porque cada quien hace lo que debe de hacer y nadie se mete a más cosas. Y entonces eso a mí me dio mucho gusto porque funcionó muy bien. Entonces tenemos dos rompecabezas, uno que...quedó muy bonito, que es muy llamativo y que además luego la gente de fuera cree que lo mandamos hacer... porque está muy bien, podemos competir con cualquiera, y se hizo aquí...esa es la parte que a mí me... siempre soy incisiva en eso porque me satisface muchísimo, que se resuelvan así las cosas.*

[Material de entrevista SRG130307AiTMuAgs].

Si nos referimos a este espacio desde la óptica de los sitios ferroviarios en México, veremos que se encuentra en el centro de una tensión constante con el Museo Nacional de los

Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) ubicado en Puebla. Si bien se encuentra en la periferia de los bienes patrimoniales de nuestro país, más antiguos y más valorados que el patrimonio industrial, también podemos ver que se encuentra en el centro de la lucha por dejar de ser considerado el segundo mejor museo de los ferrocarriles en México. El espacio ferrocarrilero de Aguascalientes se ubica en el centro de los acervos ferroviarios pero en la periferia de las posibilidades de restauración y catalogación profesional de las piezas que los conforman. Si se le mira desde el barrio y las colonias aledañas, podemos ver que este espacio está en el centro de la herida de los ex ferrocarrileros que perdieron su actividad y sus sitios de rememoración del pasado, y así está en la periferia de sus vidas cotidianas, ajeno, delimitado e impenetrable.

Si tomamos la mirada del turista, veremos que se encuentra en el centro de los atractivos de la ciudad. Pero si lo observamos desde fuera de la localidad, notaremos que se encuentra en la periferia de la oferta cultural de la región, caracterizada por ciudades coloniales y declaradas como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Desde la perspectiva de las instancias de turismo locales, este espacio -junto con otros- se encuentra en el centro de una política turística que se esfuerza porque la ciudad sea reconocida como pieza integrante de dicha oferta turística regional, nacional e internacional. Como atractivo turístico, este espacio está en el centro de las fuerzas que buscan impulsar el desarrollo económico de la entidad, mientras que como sitio identitario y patrimonial digno de conservación se encuentra en la orilla de un discurso de redituabilidad.

A partir de todo esto, vemos que el espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes ocupa un lugar central cuando es considerado como un recurso cultural, patrimonial y turístico que le otorgue unicidad a la localidad. Sin embargo, también es un sitio periférico si se considera la enorme cantidad de recursos que requiere para ser redituable, en relación a otros polos de atracción turística de reciente desarrollo y desde la perspectiva de algunos actores sociales que

no han sido involucrados en la toma de decisiones. El espacio ferrocarrilero de esta ciudad es, al mismo tiempo, un sitio espectacularizado para el turismo, sobredimensionado en torno a su excepcionalidad, reinventado dentro de la tradición hidrocálida y expropiado de las personas que en su vida cotidiana le dieron sentido y significado.

Finalmente, a través de todo esto el viajero puede adentrarse ya en el rumbo que ha tomado la construcción social de este espacio, no sólo desde la afectividad a una tradición que encuentra ecos profundos en varias generaciones de aguascalentenses, sino también a partir de las acciones concretas que se desarrollan en este espacio para insertarlo en la dinámica patrimonial y turística regional, nacional e internacional. Todo esto será desarrollado en capítulos posteriores, en los que el viajero podrá emprender una nueva etapa del recorrido atravesando las distintas lógicas de aprovechamiento de este espacio en la ciudad de Aguascalientes.

## *Segunda Parte:*

### *Las tres lógicas de aprovechamiento de espacios patrimoniales ferroviarios*

Hemos emprendido ya el viaje por los espacios ferrocarrileros. Hasta este momento el lector ha podido transitar por sus edificios, conocer de cerca a las personas que les dan vida y adentrarse un poco en el proceso que los ha conducido a lo que son en la actualidad. Por tanto, ahora es momento de iniciar una segunda parte de este viaje en el que se busca realizar un análisis comparativo de aquellas acciones, valoraciones y percepciones que inciden en la construcción social de ambos sitios.

Como ya se ha explicado en la introducción general a este texto, uno de los principales preceptos metodológicos que sustentan esta investigación es el de la articulación de tres lógicas de aprovechamiento de los espacios ferrocarrileros. De tal manera, en esta segunda parte del documento, el viajero encontrará los elementos teóricos y los datos empíricos necesarios para comprender en qué consisten estas tres lógicas, cómo se articulan entre sí y los efectos que esto tiene sobre los dos espacios estudiados.

Se ha explicado también con anterioridad la importancia de tener en cuenta que las tres lógicas de aprovechamiento que se abordan en la investigación coexisten de manera simultánea e indisoluble en los espacios ferrocarrileros de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez, lo que define en gran medida la perspectiva desde la cual los he observado y analizado. La complejidad intrínseca a esta coexistencia de tendencias en tensión y articulación es el foco del análisis, pues al intentar comprender cómo suceden las interacciones entre dichas lógicas se puede también abordar el proceso de construcción social de estos espacios como parte del acervo patrimonial industrial, como recursos turísticos y como sitios experimentados cotidianamente por los sujetos vinculados a ellos.

A pesar de la imposibilidad de concebir estas tres lógicas de manera dissociada, éstas se presentan de manera separada para facilitar su análisis en esta segunda parte del documento. Así, esta sección está constituida por tres capítulos que exploran y analizan de manera detallada las tres lógicas de aprovechamiento. En el capítulo IV el lector encontrará una discusión sobre el tema del patrimonio histórico-cultural, que se centrará en destacar cómo se ha transformado este concepto con relación a los cambios que experimenta la sociedad mexicana en la época contemporánea y sus efectos en la reutilización de los dos espacios ferroviarios que he estudiado.

Por su parte, el capítulo V explora los vínculos que existen entre el turismo como fenómeno social y el aprovechamiento de los espacios patrimoniales ferroviarios en la ciudad de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez. A través de esta discusión, el viajero también encontrará cómo los intereses de la industria turística se articulan con los de otros sectores de la sociedad local para gestionar los espacios estudiados, lo que permite definir el conjunto de acciones y percepciones que conforman la lógica de aprovechamiento turístico-comercial y que incide de distintas maneras en la construcción social de los espacios aquí analizados.

Finalmente, en el capítulo VI se presenta de manera concreta el uso social que los sujetos hacen del espacio ferrocarrilero en las dos ciudades. A través de la definición de estos usos, en este apartado se busca también delinear aquellas acciones y percepciones que constituyen la lógica de aprovechamiento de estos espacios por parte de la comunidad que los experimenta y percibe, así como las proyecciones a futuro que elaboran en torno a ellos.

## Capítulo IV

### Lógica Conservacionista: Significados, memoria e identidad

Este capítulo contiene una discusión sobre el concepto de patrimonio, vinculado principalmente a su carácter de constructo histórico-cultural y que como tal atraviesa por reformulaciones importantes en la época contemporánea. En esta discusión cobran importancia aspectos como la memoria y las marcas espaciales de identidad, vinculadas a la presencia de nuevas perspectivas en el ámbito de lo que se identifica como patrimonio y quién lo define. Dichas perspectivas también llevan implícita una reflexión en torno a las maneras en que el patrimonio histórico-cultural es gestionado, bajo qué criterios y con cuáles objetivos. Esta es una discusión amplia, pero el énfasis está puesto en tres procesos de cambio fundamentales en la noción de patrimonio, lo que permite comprender mejor el lugar que ocupa el patrimonio industrial (como los espacios ferroviarios) en este panorama.

La primera de las transformaciones que se discuten es la ampliación del concepto de patrimonio a ámbitos más extensos que aquellos bienes representativos de criterios como antigüedad, excepcionalidad y monumentalidad. El siguiente proceso de transformación del concepto se refiere a la emergencia de nuevos actores sociales vinculados a la gestión patrimonial (como organizaciones civiles, fideicomisos, organismos internacionales y la iniciativa privada) además de los tradicionales (como el Estado). Por último se argumenta en torno al proceso de autonomización o 'municipalización' de la gestión patrimonial en la época contemporánea, es decir la apertura de posibilidades para los diversos patrimonios locales para

ser definidos y gestionados desde la localidad misma y no sólo desde la perspectiva monolítica de un patrimonio nacional.

En la segunda parte de este capítulo se analiza la lógica de aprovechamiento conservacionista y cómo se manifiesta en el espacio ferrocarrilero de cada una de las dos localidades. Esto se ilustra a través de material etnográfico (entrevistas, observaciones y testimonios de diversa índole) recopilado en la investigación de campo. La intención es conocer cómo las nociones de patrimonio permean las acciones e interacciones sociales en los espacios estudiados.

### **i. El patrimonio histórico-cultural: Definiciones en tránsito**

En el tema del patrimonio histórico cultural convergen distintas formas de aproximarnos al pasado, a lo que nos define como sociedad y a la manera en que reflexionamos sobre nuestro estar en el tiempo y en el espacio. Así, al tema del patrimonio van aparejadas discusiones sobre la identidad, la memoria selectiva y los conflictos derivados de lo que distintos sectores de la sociedad valoran como testimonio de su historia. La cuestión es que al hablar de patrimonio histórico-cultural es inevitable enfrentarnos a una superposición de sujetos sociales que reclaman ser representados por un mismo conjunto de bienes materiales y simbólicos.

Este tema implica, por tanto, una serie de contradicciones y paradojas que son difíciles de sortear si nos limitamos a buscar una definición única y válida de lo que significa *el patrimonio* por sí mismo. Por ello, la intención es conducir la reflexión hacia los procesos que se derivan del hecho que los sitios ferroviarios en las localidades estudiadas sean considerados como espacios patrimoniales. Para ello, se abordará de manera general los contenidos comunes de la amplia

discusión existente en torno a la problemática patrimonial y enfatizar aquellos aspectos que se presentan como característicos del proceso de reconfiguración que experimenta la reflexión sobre esta temática.

Como punto de inicio podemos partir de la premisa de que el patrimonio se refiere, como indica Florescano (2003), a un conjunto de bienes culturales del pasado, de carácter colectivo, que son producidos históricamente. Siguiendo esta misma línea podemos encontrar en la amplísima bibliografía sobre este tema una constante que define al patrimonio como un conjunto sistematizado, jerarquizado y clasificado de indicadores empíricos de la memoria colectiva de los grupos sociales, lo que incide en la construcción de sentidos de pertenencia y de fronteras culturales. En este mismo sentido, el patrimonio es también considerado como un ámbito de conflicto y de negociación que funciona como una forma de reflexividad de la sociedad sobre sí misma, que posibilita la construcción de marcos cognoscitivos y que permite también la legitimación de la historia. El ámbito del patrimonio alude, pues, a la reinterpretación constante del pasado desde el presente y al establecimiento de líneas de continuidad con el futuro (Cruces, 1998; Machuca, 2005; Pollack, 1989).

Podemos considerar lo anterior como una definición general y sintetizada del concepto de patrimonio. Sin embargo, es necesario analizar de manera más precisa las distintas dimensiones y complejidades que son inherentes al concepto. El primero de los aspectos al que me referiré es la estrecha vinculación de la dinámica patrimonial con el Estado y sus instituciones. A este respecto, Florescano indica que el patrimonio *no es un hecho dado, una entidad existente en sí misma, sino una construcción histórica, producto de un proceso en el que participan los intereses de las distintas clases que conforman a la nación* (Florescano, 2003:44). Por ende, las distintas caracterizaciones del patrimonio que se han formulado en México han estado vinculadas al

rescate que se ha hecho del pasado bajo la lógica de distintas épocas, seleccionando de manera diferente aquellos bienes colectivos que la hacen única y que enfatizan en el presente distintos valores del pasado. Dicha selección no es una práctica neutral y en términos generales responde a los intereses de los grupos sociales dominantes en una sociedad, generalmente desde el Estado (Florescano, 2003).

Machuca (2005) apunta que el concepto de patrimonio en México ha estado íntimamente asociado a la construcción de una identidad nacional, cimentada en el papel que ha desempeñado el Estado como su eje estructurador. A su vez, esta identidad ha legitimado al Estado mismo a través de los elementos que éste selecciona como parte de su patrimonio.

Por lo tanto, podemos ver que a lo largo de la primera mitad del siglo XX el Estado-nación mexicano construyó a través de su patrimonio histórico-cultural una representación social de sí mismo, de carácter institucional y en la que se aglutinaba a aquellos espacios, bienes y recursos culturales que lo representaban (Machuca, 2005: 135-140). En este sentido el patrimonio, en su vinculación con el posicionamiento de ciertos grupos dominantes de la sociedad frente a un pasado significativo, ha representado un elemento integrador de la identidad nacional. Así, tanto su definición como las políticas encaminadas a su gestión han estado circunscritas a las instancias gubernamentales y sus intereses (Florescano, 2003).

Actualmente la discusión sobre este aspecto ha cobrado nuevos matices pues, como explica García Canclini, hacia finales del siglo XX y en relación a procesos como la urbanización, la industrialización, la masificación de la cultura y la transnacionalización, resulta imprescindible repensar lo que la nación significa y, por tanto, lo que el patrimonio implica para la sociedad actual (García Canclini, 1997:57). En este sentido, el autor apunta que el concepto de patrimonio se ha ampliado, tanto en su formulación teórica como en los posibles usos que se le

pueden atribuir a los elementos que lo componen. Así, García Canclini argumenta que el patrimonio no representa ya un conjunto de bienes estables, neutros, con valores y sentidos fijos asociados a la identidad nacional, sino que se concibe más como un proceso social que puede ser acumulado y renovado (García Canclini, 1997: 60).

Así al interior de la noción de patrimonio ahora entran en escena diversas formas de valorar y percibir los bienes que lo conforman. En el marco de esta incipiente reformulación de lo que se entiende y valora como patrimonio, encontramos que los patrimonios locales van cobrando una creciente importancia en relación a las conceptualizaciones homogéneas y monolíticas del *patrimonio nacional* que dominaban hasta hace escasos veinte años.

Además de la ya mencionada ampliación del concepto a una mayor diversidad de tipos de patrimonio, encontramos que en la sociedad contemporánea también se ha gestado un proceso de *democratización cultural*, en el que se perfilan intentos por trascender las dicotomías entre la *cultura elitista* y la *cultura popular*, lo que pone en entredicho la definición del conjunto de bienes patrimoniales únicamente bajo criterios de unicidad, antigüedad o excepcionalidad. De tal manera, esta concepción más incluyente permite identificar y valorar como formas patrimoniales elementos de reciente creación (Machuca, 2005: 149). Tal sería el caso del patrimonio industrial y en específico del ferroviario, que constituye un ámbito recientemente definido como testimonio de un pasado próximo y todavía vivo en la memoria de muchos grupos sociales.

La consideración en torno a la erosión de la relación entre el Estado y la problemática patrimonial permite elaboraciones teóricas como la de Cruces (1998), en la que el patrimonio es portador de contradicciones inherentes a la complejidad misma de los grupos sociales que lo definen, lo detentan y se benefician de él. Este autor indica que el patrimonio es

simultáneamente mediado por tres instancias: el Estado, el Mercado y los especialistas. Dicha mediación hace referencia a una dimensión comunicativa que construye discursos en torno al conjunto patrimonial y que se cristaliza en una imbricación de lógicas dispares para su rehabilitación, conservación y usufructo (Cruces, 1998: 77-79).

Las tres instancias mediadoras a las que alude el autor son co-protagonistas de un proceso en el que los bienes y espacios patrimoniales son primero separados del flujo de la vida social y, posteriormente, son restituidos ya codificados e interpretados por un trabajo de mediación a la sociedad. En este proceso el Estado construye al patrimonio como una herencia común e institucionalizada, mientras que el Mercado lo *espectaculariza* al convertirlo en una serie de representaciones “hacia afuera” privilegiando sus dimensiones externas sobre el significado y sentido que los bienes patrimoniales tienen para los actores sociales que los detentan. Finalmente, los especialistas convierten al patrimonio en un campo de conocimiento articulado en abstracciones que también lo distancian de los actores sociales involucrados (Cruces, 1998).

Lo que se desprende del proceso de mediación emanado del Estado, el Mercado y los especialistas es un cuestionamiento intrínseco a la problemática de la titularidad del patrimonio: ¿cuál es la mediación legítima del patrimonio?. Si bien todas ellas aportan construcciones discursivas que coexisten, también es cierto que pueden conducir (como ha sucedido) a la folklorización de la cultura, al esencialismo de la identidad, a la sacralización de edificios y monumentos, y a la espectacularización de fiestas y tradiciones. Este es en realidad un asunto que nos refiere a la dimensión política del patrimonio histórico-cultural, pues en el seno de la discusión sobre la legitimidad de los actores involucrados en la dinámica patrimonial se desarrollan relaciones de poder, de representatividad y de conflicto entre distintas perspectivas sobre un mismo aspecto (Cruces, 1998).

Como hemos visto, la ampliación del concepto de patrimonio conlleva cambios y reformulaciones importantes tanto en relación a la definición, la valoración y el manejo mismos de las formas patrimoniales, como en torno a quiénes son (o deberían ser) los principales actores involucrados en su gestión.

La erosión de la relación Estado-patrimonio, como ha sido señalado, ha dado como resultado un concepto de carácter mucho más incluyente de la diversidad de producciones socioculturales, lo que a su vez ha generado también el involucramiento de actores sociales que no se asociaban tradicionalmente a los procesos de identificación, conservación y gestión patrimonial. De esta manera, conforme el componente institucional de la dinámica patrimonial se ve disminuido, se abre un campo cada vez mayor para distintas formas de participación social que antes se encontraban excluidas de los procesos de gestión patrimonial (Machuca, 2005:150-151).

Los cuestionamientos al concepto de patrimonio asociado únicamente al Estado lo colocan en el centro de un campo de fuerzas que se articulan y tensionan en relación a los valores que éste adquiere para nuevos actores sociales, quienes pueden ser portadores de reivindicaciones específicas de su historia e identidad emanadas de la escena nacional, pero que trascienden al Estado en sí mismo (Machuca, 2005: 156).

Siguiendo la línea de argumentación de Cruces (1998), podemos ver que las condiciones sociales, económicas y políticas contemporáneas han generado nuevas formas de interacción entre el capital, el Estado y la sociedad, lo que inevitablemente imprime cambios en la problemática patrimonial. Con esto, García Canclini (1997) también hace referencia a que la conservación, restauración y defensa de los sitios patrimoniales ya no es algo que competa mayoritariamente al Estado, sino que involucra a un número cada vez más amplio y diverso de

actores sociales, como la iniciativa privada, las organizaciones no gubernamentales y organismos transnacionales como el Comité Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS, por sus siglas en inglés) y el Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial (CMPCPI)<sup>16</sup>.

A este respecto, Florescano indica que las reconceptualizaciones del patrimonio en la época contemporánea implican una serie de nuevos retos teóricos, administrativos y políticos. Entre ellos encontramos la necesidad de *incluir a los agentes reales de la transformación social y patrimonial en los programas oficiales relativos al patrimonio*, esto significa que existe un creciente imperativo que nos lleve a la descentralización, a la aceptación de la autogestión comunitaria y de otros sectores que demandan el uso y manejo del patrimonio (Florescano, 2003:46).

Con esto quiero enfatizar la importancia de concebir al patrimonio histórico y cultural como un recurso tanto simbólico como político y económico. A través de esta idea es entonces posible comprender de manera más precisa los significados, usos y aprovechamiento de los espacios ferroviarios con relación a los diversos grupos de interés vinculados con ellos y a otros sitios patrimoniales en la misma localidad. Así, al considerar las reformulaciones contemporáneas del concepto de patrimonio de las que hemos hablado, es relevante resaltar aquella en la que las políticas patrimoniales buscan conservar y administrar los bienes culturales del pasado en congruencia con las necesidades contemporáneas de la sociedad. Esto alude a usos sociales concretos del patrimonio y en este rubro podremos ubicar claramente el rescate del patrimonio industrial ferroviario, específicamente en lo que respecta a la tendencia de transformar estos espacios en centros culturales de diversas índoles.

---

<sup>16</sup> Este organismo es la sección local en México del The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCH), cuyo interés es “promover la cooperación internacional en el campo de la preservación, conservación, localización, investigación, documentación y revalorización del patrimonio industrial, así como desarrollar la educación en estas materias” (Oviedo Gámez y Hernández Badillo, 2004:1)

El conjunto de bienes que conforman el acervo patrimonial de un grupo social contiene elementos de su memoria colectiva, que al ser identificados como tal son institucionalizados. Esto conduce a un fortalecimiento de un sentido de duración, estabilidad y continuidad de los grupos sociales que detentan dicha memoria. Si bien esta institucionalización de la memoria colectiva por lo general ha respondido a una selección e imposición por parte del aparato estatal de las sociedades, también es cierto que cumple funciones positivas al reforzar la cohesión social al ser apropiada por los miembros de esa sociedad y al implicar por tanto una dimensión afectiva de un pasado común (Pollack, 1989).

Los procesos de apropiación que los actores sociales hacen de su pasado representado en un legado patrimonial colectivo, implican una constante negociación para conciliar las distintas memorias individuales y/o locales y la memoria más amplia que corresponde a la región o a la nación. Por lo tanto, no es posible hablar de una sola memoria, de un único referente, ni de una única forma de valorar lo que le otorga sentido a ese pasado representado por el conjunto de bienes patrimoniales y en el cuál confluyen una serie de memorias en simultaneidad (Pollack, 1989).

Como resultado de la interacción entre la multiplicidad de memorias, la disminución de la presencia del Estado como articulador central de la dinámica patrimonial y la emergencia de nuevos actores involucrados en ella, encontramos también que los diversos patrimonios locales entran en un proceso gradual de autoafirmación y autonomización. Vemos, pues, que no sólo el concepto de patrimonio se diversifica abandonando una postura monolítica, sino que también permite que las localidades inicien un proceso de reconocimiento y, sobre todo, de gestión de aquello que valoran como un acervo patrimonial propio y específico. Al respecto de esta argumentación, Machuca indica:

*No cabe duda de que el patrimonio cultural sigue siendo la base de una forma de 'concebir' y construir una representación de sí de la nación, lo cual incluye un importante componente imaginario y afectivo. Pero esa representación se halla en proceso de diferenciación y se discute si también de fragmentación, como resultado de la globalización en que se encuentran inmersos los países." (Machuca, 2005:151)*

En la dinámica de mediación del patrimonio de la que nos habla Cruces (1998) se hace explícita también la gran distancia que ha separado al patrimonio cultural (codificado e interpretado) de la cultura misma en su sentido más práctico, es decir, en términos de cómo es vivida, practicada y significada por los sujetos. Así, al imponerse la mediación del patrimonio desde el Estado, el Mercado o los especialistas es posible que otras formas de mediación sean subestimadas, específicamente aquellas que emanan de los sujetos y sus prácticas culturales concretas. En este sentido cobra importancia la necesidad de inducir y fomentar la participación de los grupos sociales implicados en la gestión de su propio patrimonio, en la que las distintas formas de valorarlo y las necesidades de cada localidad en torno a él se hagan presentes (Cruces, 1998: 78).

Hemos abordado ya algunos de los vínculos del patrimonio con la memoria colectiva de una sociedad. Derivado de ello podemos abordar lo que Huyssen (2002) denomina la expansión de la memoria en la era posmoderna. Este autor construye su argumento a partir de una creciente preocupación por la memoria en la cultura y la política de las sociedades occidentales contemporáneas. Así, el autor muestra la existencia de un giro en el que las percepciones y experiencias del tiempo se desplazan para privilegiar el pasado y ya no el futuro como en la modernidad de principios del siglo XX. Encontramos, pues, un movimiento transnacional de los discursos de la memoria en el que existe una necesidad creciente por aprehender un pasado menos incierto y riesgoso que el futuro. Lo que concierne rescatar aquí de este argumento es el hecho de que aunque las necesidades de la memoria aparecen como un proceso global y

generalizado, siempre hay un lazo con las historias de naciones y localidades específicas: *Las prácticas locales y nacionales de la memoria representan una réplica a los mitos del cibercapitalismo y de la globalización, que niegan el tiempo, el espacio y el lugar* (Huysen, 2002:21, 34).

En este sentido, el autor conduce la reflexión a lo que se ha denominado la musealización de la vida, es decir a la tendencia a conservar en museos lo que deviene obsoleto y susceptible al olvido, y a las funciones de diferenciación histórica y cultural que esto desempeña en las actuales condiciones de globalización. La importancia de esto radica en que a través de estas reflexiones el autor logra articular las transformaciones de la temporalidad en la vida social – impactada principalmente por los cambios tecnológicos, por los medios de comunicación y por los nuevos patrones de consumo- y los mecanismos que buscan hacer del cambio y la permanencia algo inteligible:

*(...) mi hipótesis es que intentamos contrarrestar ese miedo y ese riesgo del olvido por medio de estrategias de supervivencia basadas en una “memorialización” consistente en erigir recordatorios públicos y privados. El giro hacia la memoria recibe un impulso subliminal del deseo de anclarnos en un mundo caracterizado por una creciente inestabilidad del tiempo y por la fracturación (sic) del espacio en el que vivimos.* (Huysen, 2002:24)

La cultura de la memoria es, entonces, una práctica generalizada que busca anclajes – como los espacios patrimoniales- en un mundo disperso y, en ese proceso, mercantiliza el pasado, lo resignifica y lo vuelve espectáculo. Pero no sólo eso, también reivindica las historias locales con todas sus especificidades y con los debates inherentes a ellas. El pasado es utilizable, ya sea en la política o en los manejos de las diversas industrias culturales. Así, la memoria es vivida y por ello es también socialmente significativa.

Esta discusión me lleva a proponer que las valoraciones del pasado industrial a través de los bienes patrimoniales que lo representan, se perfilan como un indicador de un momento histórico y de un proyecto modernizador que ha sido trascendido, con o sin éxito, pero que

funciona de manera coherente con las tendencias del consumo cultural contemporáneo. Si bien esto también se vincula con el crecimiento de la economía de servicios en nuestro país que gradualmente desplaza el anterior modelo de producción, también es importante considerar que los espacios industriales con potencial de ser valorados como sitios patrimoniales también resultan obsoletos al modelo de producción contemporáneo, cuyos requerimientos espaciales, técnicos y de personal se ha transformado sustancialmente.

Así, recapitulando el argumento anterior sobre la memoria y las tendencias de consumo cultural contemporáneas, podemos concluir que el uso de la memoria, con su tendencia musealizadora, es un elemento central en la construcción social de los espacios ferrocarrileros. Así, las valoraciones del pasado, ya sea para conservarlo en especializaciones marcadas por la evocación nostálgica o para explotarlo bajo otras lógicas de aprovechamiento, pueden influir en el rumbo que toman la rehabilitación, el manejo y las experiencias del espacio ferrocarrilero en las ciudades de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez.

A partir de esta discusión es factible también abordar las diferencias entre el caso de Aguascalientes, en donde el pasado ferrocarrilero coincide con la identidad local; y el caso de Oaxaca, en donde las valoraciones del pasado no permiten una construcción del espacio ferrocarrilero como un lugar de significación colectiva amplia. Sobre este punto ahondaremos en momentos posteriores de este mismo capítulo al analizar las implicaciones de la lógica conservacionista en cada uno de estos dos espacios.

Considerando todo lo expuesto hasta este momento podemos argumentar que la construcción del patrimonio histórico-cultural de una localidad, una región o una nación nunca puede concebirse como algo acabado, estático y fijo. Por el contrario, es un constante proceso de

intercambios, negociaciones, conflictos y apropiaciones entre una amplia gama de actores sociales con intereses y necesidades específicos.

### *La dimensión industrial y ferroviaria del patrimonio mexicano*

Una vez abordados los principales lineamientos teóricos que posibilitan el análisis de la dinámica patrimonial general, se vuelve necesario puntualizar sobre las particularidades que implica la dimensión industrial y ferroviaria de esta problemática. La identificación de este tipo de patrimonio se vincula con una puesta en valor de los vestigios que la sociedad industrial ha producido como testimonios de su desarrollo y configuración. Es posible advertir que dicha puesta en valor no está desvinculada de las reconfiguraciones y ampliaciones que el concepto de patrimonio ha experimentado y, por el contrario, podría considerarse como un claro reflejo de la diversificación de bienes considerados como formas patrimoniales a la que se ha aludido.

En términos generales podemos definir el patrimonio industrial como

*“el conjunto de restos o vestigios con un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico, que han surgidos [sic] en torno a los diferentes tipos de actividad industrial, es decir, que han obtenido ese rango de valor por su uso y aplicación en la industria a través del tiempo”* (Hidalgo, 2005:2).

Así, la dimensión ferroviaria de este tipo de patrimonio incluye los bienes muebles e inmuebles vinculados con esta actividad - edificaciones, equipo rodante, maquinaria, herramientas, mobiliario, etc.-, así como los vestigios que dan testimonio de su historia y la cultura creada en torno a ella, es decir documentos, fotos, registros, historia oral, manifestaciones culturales como la música, la literatura y las artes plásticas, etc.

Mendes (2000) indica que el patrimonio industrial ha ocupado un lugar en la escena de la conservación en concordancia con el desarrollo y consolidación de la arqueología industrial como disciplina científica a partir de la segunda mitad del siglo XX. Aunado a esto, encontramos que la noción de patrimonio industrial está relacionada con la democratización cultural que se ha mencionado con anterioridad y que alude a la ruptura de la contraposición de la *cultura refinada* y de la *cultura popular*. Esto ha permitido una valoración de los espacios y vestigios industriales como monumentos ya no en términos de su estética o su antigüedad, sino en virtud de la capacidad que tienen como portadores de información sobre procesos del pasado (Mendes, 2000: 5-7).

La definición del patrimonio industrial es en realidad muy amplia, pues involucra elementos muy diversos desde el ámbito fabril de distintas clases, pasando por ingenios, minas, ferrocarriles y otras formas de transporte y producción industrial. Sin embargo y a pesar de las ampliaciones del concepto, estos vestigios constituyen un tipo de patrimonio muy controversial pues hay un condicionamiento a menospreciarlo por su asociación con el trabajo y la producción, por ser muy reciente y por no coincidir cabalmente con los cánones estéticos que todavía permean las valoraciones de los bienes patrimoniales (Mendes, 2000: 7-8). Todos estos condicionamientos reflejan, por tanto, una constante contradicción en lo que respecta al ámbito patrimonial. Por un lado asistimos a discusiones y prácticas que cuestionan las concepciones más tradicionales del patrimonio y por otro encontramos que las formas emergentes de patrimonio, como el industrial, se enfrentan todavía a esas mismas inercias de valoración, conservación y aprovechamiento.

No obstante, el interés por el patrimonio industrial ha ido ocupando gradualmente espacios crecientes de acción desde diversos sectores, tales como el de la creación de organismos internacionales para su conservación (baste como ejemplo el ya mencionado TICCIH), así como en el ámbito del turismo y la museología (Mendes, 2000:9). A partir de estos desarrollos se advierte que en lo que respecta a este tipo de patrimonio también se hace presente la emergencia de una amplia gama de actores sociales involucrados en su gestión, partiendo principalmente de que muchos de los protagonistas de este período histórico todavía son actores sociales activos. Esto significa que este patrimonio también se ve inserto en la necesidad de tomar en cuenta a la comunidad que lo detenta, para promover su participación y lograr así una incorporación de estos bienes patrimoniales, por lo general de dimensiones espaciales muy amplias e inmersos en la configuración espacial de los centros urbanos, a las necesidades de la vida social contemporánea (Mendes, 2000:10).

En lo que respecta al patrimonio industrial de tipo ferroviario cabe considerar las implicaciones que tuvo este medio de transporte y las actividades asociadas a él en México. Para comprender esto es necesario recordar que el origen del sistema ferroviario en nuestro país estuvo vinculado con el desarrollo de un capitalismo incipiente en el territorio nacional y de las acciones “modernizadoras” que caracterizaron al régimen porfirista a finales del siglo XIX y principios del XX.

El ferrocarril en México también tuvo implicaciones en los inicios de la industrialización y contribuyó a que la economía mexicana se beneficiara ampliamente, tanto en términos de su integración comercial interna como de su incorporación al panorama internacional. Asimismo, el ferrocarril aceleró las comunicaciones y estableció conexiones entre asentamientos que de otra

manera se encontraban aislados, así como también generó modos de vida y de organización sociocultural particulares a sus trabajadores y a las poblaciones que albergaron estaciones y talleres.

A partir de la inauguración de las vías férreas en 1884 en Aguascalientes, la actividad ferrocarrilera adquirió especial importancia dada la centralidad material y simbólica que implicó para el entonces pequeño poblado, principalmente porque ahí se establecieron los Talleres Generales de Construcción y Mantenimiento de la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano. En la medida que el ferrocarril representaba progreso y prestigio para la localidad, la estación y los talleres en Aguascalientes se constituían también como uno de los principales espacios de sociabilidad.

Por su lado, la estación en Oaxaca de Juárez fue uno de los principales puntos en la línea troncal del Ferrocarril Mexicano del Sur, aunque nunca fungió como sede de la empresa ferroviaria como en el caso hidrocálido. Como toda estación, la de la ciudad de Oaxaca también representó un espacio de sociabilidad y de flujos, no sólo de mercancías y productos, sino también de personas, noticias, novedades, entretenimiento.

Como ya se ha esbozado en el recuento de las transformaciones que experimentaron los espacios y la actividad ferrocarrilera en las dos localidades estudiadas, sabemos que hacia la segunda mitad del siglo XX el ferrocarril fue perdiendo centralidad como generador de actividad económica y como medio de transporte en un complejo proceso de cambios en el panorama político y económico de nuestro país. De la misma manera, el ferrocarril (cuya función integraba múltiples territorios al sistema capitalista) dejó de ser un emblema de

modernidad y desarrollo. Al final de la década de 1990 los ferrocarriles mexicanos fueron privatizados y el servicio de transporte de pasajeros dejó de existir.

En relación al cese de la empresa ferroviaria, en 1995 se inauguró el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) en Puebla y se puso en marcha el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México (Pronare). Este programa ha censado, catalogado y organizado el rescate de un número considerable de edificaciones y piezas del ahora llamado acervo ferroviario. Los lineamientos de restauración que emite el programa son generales para todas las localidades y pretende rescatar del abandono la mayor parte posible de espacios y bienes representativos de la época ferrocarrilera. Como ya hemos explicado anteriormente, este ha sido el caso del espacio ferroviario en la ciudad de Aguascalientes y del espacio de la estación de Oaxaca de Juárez.

En suma, vemos que el ferrocarril y sus espacios, su tiempo y sus personas hicieron historia. En la actualidad presenciamos la transformación del espacio, el tiempo y la sociedad ferrocarrileros en formas de patrimonio y en evocaciones del pasado. Simultáneamente, el patrimonio ferroviario en distintas localidades es también apropiado y significado en el presente para dar cabida a nuevos usos, coherentes con las percepciones, experiencias y necesidades de la sociedad contemporánea. Estos sitios ahora se constituyen como *lugares* de significación, valorados desde distintas perspectivas, con potencialidades de aprovechamiento y como testimonios de una época. De esta manera, los espacios ferroviarios son construidos socialmente en un proceso constante a través de elementos materiales y simbólicos que diversos actores sociales movilizan para ver sus intereses espacializados (Campos, 2005).

Los espacios ferroviarios, conceptualizados como parte del patrimonio industrial, son un bien público y por tanto sus usos y beneficios son colectivos. Siguiendo esta premisa, adquiere sentido la gestión de este patrimonio como un testimonio de la historia y de la cultura ferroviarias que debe ser defendido y conservado. Sin embargo, este tipo de patrimonio es también un campo de negociación, de conflicto y de intereses de diversos actores involucrados con él. Sus usos, sus valoraciones y el rumbo que toma su construcción social responden en gran medida a su reciente conformación y a las ambigüedades que ésta lleva aparejada. Al respecto, Mendes (2000) indica que en realidad no existen soluciones pre establecidas o uniformes sobre la reutilización que estos espacios adquieren, ni de las funciones que cumplen para la sociedad que los detenta una vez patrimonializados. Esta ausencia de lineamientos ya definidos, a diferencia de otros tipos de patrimonio más antiguo o más reconocido, permite una enorme gama de opciones para su aprovechamiento que abarcan desde centros culturales, deportivos, museos y escuelas, hasta centros comerciales y restaurantes. El autor indica que todas estas posibilidades son atractivas, viables y válidas, precisamente porque no hay definiciones inflexibles que sacralicen a este patrimonio, pero también implican una aún mayor complejidad de elementos involucrados en su gestión. Sobre esta complejidad de elementos descansa el análisis de la construcción social de los espacios ferrocarrileros en Aguascalientes y Oaxaca de Juárez, que está marcada en el itinerario como la siguiente estación en este viaje.

## **ii. Los espacios ferrocarrileros como recursos patrimoniales**

Habiendo recorrido esta discusión en torno al concepto de patrimonio, podemos comenzar a ubicar aquellas maneras en que las abstracciones teóricas posibilitan el análisis de la lógica conservacionista en los espacios estudiados y cómo ésta se cristaliza en acciones/inacciones con respecto a su valoración, conservación y difusión como sitios patrimoniales.

Como hemos visto, al emprender un viaje hacia sitios y lugares que ocupan un lugar en la memoria colectiva de una localidad nos encontramos con un especial interés en conservar estos vestigios del pasado. Sabemos que la lógica a tratar en este apartado se caracteriza por cifrar sus acciones y discursos en la conservación de tipo esencialista, atribuyéndoles a los espacios ferrocarrileros y los bienes asociados a ellos cargas significativas que buscan rescatarlos del deterioro, restaurarlos y reactivarlos en una tendencia de centros culturales o museos. La conceptualización del patrimonio ferrocarrilero que predomina en esta lógica es la de un ámbito digno de conservación *testimonial*, que sostiene la importancia del patrimonio como una reminiscencia del pasado, a través de la cual se establecen líneas de continuidad con el presente y se otorga sentido al futuro. En este sentido, el pasado se convierte en algo estático y puro que no debe ser alterado con elementos modernizantes y, sobre todo, comerciales (Campos García Rojas, 2005: 100). Sin embargo, al interior de esta lógica podemos también ver la presencia emergente de algunos elementos de las reformulaciones del concepto de patrimonio que se han discutido hasta este momento.

Como podremos descubrir, uno de los aspectos que se presentan en cualquier ámbito de la dinámica patrimonial es la vinculación dialéctica entre el cambio y la permanencia. En el caso de los espacios estudiados, encontraremos que estas dos nociones subyacen a la reutilización de sitios que no hace mucho todavía funcionaban como centros ferroviarios y que en la actualidad son resignificados desde distintos sectores de la sociedad local. Así, en el acercamiento al concepto de patrimonio y a los sitios ferrocarrileros como testimonios de un tiempo pasado cobra sentido su valoración como bienes patrimoniales, pero en su reutilización siempre surgen entre las personas ideas y sentimientos contrapuestos con respecto a su fidelidad con lo que fueron anteriormente y en relación a lo que reflejan de la época en que la actividad ferrocarrilera estaba en auge.

Partiremos, pues, esta sección del viaje de estas consideraciones ubicadas en el nivel más concreto de los espacios ferrocarrileros, en su relación con el mapa patrimonial de las localidades en donde se encuentran y en las imbricaciones que se generan con las tendencias de gestión cultural y patrimonial desde algunas instancias supralocales.

### *Oaxaca: La localidad en el centro y la periferia*

En el capítulo II hemos abordado ya de manera general la doble ubicación central y periférica del espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez con respecto al Centro Histórico de la ciudad. Esta doble condición puede evidenciarse y explicarse a través de algunos aspectos fundamentales que se analizarán a continuación.

El primero de los elementos a analizar se vincula con la tradición cultural y patrimonial en Oaxaca, que goza de una declaratoria de la UNESCO y que contiene una serie

de monumentos muy antiguos y altamente reconocidos en la región, en México y en el mundo. Es por ello que los criterios de valoración de aquellos espacios históricos y/o culturales en la localidad son muy elevados y específicos, relacionados todos con la antigüedad de los inmuebles, con su unicidad y con sus características arquitectónicas. Esto coloca al espacio ferrocarrilero al margen de lo que personas e instituciones valoran como algo representativo de su historia y de su tradición.

Para comprender las diversas tendencias de valoración del patrimonio histórico-cultural en nuestro país, y en específico en Oaxaca de Juárez, es preciso volver la mirada hacia la complejidad intrínseca a este tema. Como hemos visto, los debates en torno a la definición y gestión del patrimonio han sido amplios, abordados desde múltiples perspectivas y bajo la óptica de distintos intereses. Al interior de la dinámica oaxaqueña con respecto a la gestión cultural y patrimonial, encontramos que las concepciones en torno al patrimonio aluden a su carácter de construcción histórica y social, moldeado de acuerdo con ideologías, formas de pensamiento y de organización social vinculados a la identidad nacional.

En el caso oaxaqueño aquello que conforma el conjunto de espacios y bienes patrimoniales es coherente con las valoraciones que se han establecido desde instancias como INAH, INBA y CONACULTA y sus discursos articuladores de una identidad nacional enraizada en las particularidades de la localidad. A partir de esta consideración es posible empezar a tejer un análisis de aquellos elementos discursivos que subyacen a la tradición patrimonial y cultural en la ciudad de Oaxaca, que permean el imaginario colectivo en torno a lo que es representativo de su localidad y que imprimen influencias ineludibles en la

marginalidad o posición periférica del espacio ferrocarrilero en el mapa patrimonial de la localidad.

Con respecto a esto último, es interesante anotar un primer hallazgo que surgió de la aplicación de la herramienta *mapas mentales*. A través de este instrumento se solicitó a distintos actores sociales que realizaran algo similar a un croquis en donde plasmaran el espacio ferrocarrilero en relación al Centro Histórico de Oaxaca y que enumeraran los sitios que consideran más significativos de su ciudad. Lo que se puede observar es que las personas que no residen cerca del espacio ferrocarrilero en Oaxaca no lo incluyen como un sitio significativo en el ámbito afectivo personal ni como un lugar de interés o relevancia en su ciudad o para el turismo; mientras que quienes habitan en las inmediaciones, quienes lo usan cotidianamente como centro cultural y quienes mantuvieron vínculos con él en el pasado, sí lo ubican en los dos primeros niveles, es decir, en el ámbito de la significación personal y en el de relevancia e interés para la ciudad (Ver Anexo).

Esto puede considerarse como un reflejo de la espacialización simultánea de distintas memorias. En este proceso encontramos discursos institucionales con respecto al espacio ferrocarrilero que fijan la experiencia colectiva. Simultáneamente, esta memoria de una experiencia colectiva se integra (no siempre de manera armónica) con la memoria afectiva de sectores más específicos -laboral, de residencia, etc- de los vecinos de las zonas aledañas, de los ex ferrocarrileros y de los trabajadores del museo.

La marginalidad del espacio con respecto a la ciudad y a sus monumentos, también lo ubica en la periferia de las acciones normativas en cuanto a su conservación. Al respecto, vemos que el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) se ha concretado a

catalogarlo como un edificio histórico, específicamente porque fue construido en 1892, pero no tiene ningún vínculo con su gestión ni con su uso. A este respecto, la representante del Centro Regional INAH-Oaxaca que entrevisté, explicó:

**Eréndira:** Mi primera inquietud es si el inmueble está catalogado...

**Informante:** *Sí, sí está catalogado...*

**Eréndira:** Quisiera saber con precisión qué implicaciones tiene que un inmueble esté catalogado por el INAH...supongo que tiene que ver con que su uso, su conservación, está protegido...

**Informante:** *Sí por la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas...*

**Eréndira:** ¿A qué se refiere esa protección?

**Informante:** *Pues sería, por ejemplo, si existiera un proyecto de recuperación o de restauración, entonces el Instituto es el competente para revisar ese proyecto, ver que esté de acuerdo a la normatividad vigente y en su caso pues dar la autorización.*

**Eréndira:** Lo que yo entiendo es que el papel del INAH con respecto a estos inmuebles es normativo.

**Informante:** *Sí, en este y todos los monumentos y zonas, ya sean arqueológicos o históricos, somos exclusivamente normativos.*

[Material de entrevista MAC160207AcINAHOax].

El INAH, en opinión de diversos actores sociales y algunos expertos en temas de conservación, se ha convertido en un órgano técnico casi exclusivamente normativo y no en un gestor de los bienes patrimoniales que se le han asignado [Material de entrevista JVJ110907OrgsICOMOS, CMC/V140207AcINPACOax]. El espacio ferrocarrilero está, en efecto, protegido por la *Ley Federal de Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas*, que de alguna manera controla las intervenciones físicas que se le puedan hacer al edificio. Sin embargo, la ley tiene un vacío jurídico muy amplio en lo que respecta a la tenencia y el usufructo del inmueble, lo que significa que su propiedad y el uso social que se le pueda dar no están sancionados ni regulados de manera explícita. El director del Instituto del Patrimonio Cultural (INPAC) en Oaxaca comentó:

**Eréndira:** ¿Cuáles son los riesgos que corre este espacio en la actualidad? Porque tengo entendido que el comodato venció y que no se ha renovado todavía la tenencia del predio...

**Informante:** *Pues son muchos...primero hay que darle una garantía jurídica al espacio, es decir, no existe... es importantísimo que el espacio tenga la garantía jurídica de que puede formar parte del patrimonio de todos los oaxaqueños, esto tiene que hacer el esfuerzo en principio la autoridad municipal, porque se trata de un espacio que forma parte del patrimonio de la ciudad de Oaxaca, que es donde opera el municipio de Oaxaca de Juárez. Por supuesto que el primer paso sería darle la seguridad jurídica. Si no existe, existe un gran riesgo porque a la venta del inmueble lo que suceda después de, ya no tendría injerencia ninguna institución dedicada a la protección del patrimonio o ninguna institución del gobierno para hacer un mecanismo de defensa sobre ese patrimonio, mas que aplicar la normativa en todo caso de la Ley General de Protección a los monumentos, pero esa es una ley que por sus huecos sabemos que tiene muchos riesgos el edificio. Sí habría un gran riesgo y este creo que habría que cerrarlo.*

[Material de entrevista CMC/V140207AcINPACOax].

En este mismo sentido, podemos ver que este informante desconocía la situación del predio ferrocarrilero y del conjunto de edificios ubicados en él, sin haberse percatado de que el contrato de comodato sostenido entre FNM y el Municipio de Oaxaca de Juárez había vencido desde junio de 2006, lo que ponía al espacio bajo el riesgo de ser comprado por cualquier persona, empresa o institución no gubernamental para fines y beneficio no controlables. De hecho, cabe enfatizar que el mismo director del INPAC, quien firmó dicho contrato de comodato en 2001 como presidente municipal, únicamente se percató del poco seguimiento que se le había dado al espacio ferrocarrilero una vez que entró en contacto conmigo y con las preguntas que yo le planteaba durante nuestra entrevista en febrero de 2007.

Con respecto a esta problemática, que no es exclusiva del caso oaxaqueño, Castillo de Curry (2002) indica que existe una inminente desvinculación entre el marco normativo de la planeación y la gestión urbana para la preservación de los espacios ferroviarios considerados parte del patrimonio industrial. De acuerdo con esta autora, esto se relaciona con que la preservación de los monumentos ferroviarios ha sido una actividad principalmente

centralizada por instancias gubernamentales, como en el caso del espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez que es manejado por el municipio de esta ciudad. El manejo por parte de instancias que no poseen los recursos humanos y los servicios profesionales adecuados para hacerse cargo de este tipo de patrimonio, también carecen de directrices de conservación apropiadas que deberían emitirse desde las instituciones encargadas de este ámbito, tales como el INAH y el INBA. Por añadidura, la autora explicita cómo en el proceso de privatización de los ferrocarriles mexicanos no se generó un marco legal adecuado que posibilitara una mejor protección de los bienes patrimoniales ferroviarios, por lo que mucho se ha perdido y alterado en el camino. Finalmente, todos estos elementos se combinan con el hecho de que la sociedad civil, la iniciativa privada y los gobiernos locales han quedado excluidos de la toma de decisiones en torno a la preservación y gestión de estos espacios patrimoniales.

Relacionado con estos vacíos legales, de servicios profesionales y de una forma de organización social adecuada que permita la toma de decisiones colegiadas y consensadas, encontramos una evidente articulación con algunas de las preocupaciones centrales que la representación de la UNESCO en México ha manifestado con respecto a la gestión de los patrimonios locales. A través del *Programa de Fortalecimiento de la Gestión Municipal del Patrimonio Cultural* (Caraballo, 2006), el organismo internacional hace patente que el manejo y la gestión patrimonial han cobrado especial importancia en el ámbito local, especialmente en aquellos municipios que cuentan con sitios históricos, y con acervos de patrimonio material e inmaterial. Este nuevo énfasis otorgado a los patrimonios locales convierte su gestión en un área emergente en los programas de gerencia pública municipal.

El programa propuesto por la representación de la UNESCO en México propone, en términos generales, el mejoramiento de las capacidades locales, así como de los criterios de desarrollo sostenible en el tema de la gestión patrimonial:

*“(el programa) está orientado a mejorar la capacidad de generar una gestión adecuada, la apropiación y participación comunitaria en los productos, la conservación integral del bien y de sus valores, así como el uso social y sostenible del mismo, incluyendo el turismo alternativo”* (Caraballo, 2006:3)

Como podemos observar, de esta preocupación surge un objetivo claro que busca fortalecer las capacidades de la gestión municipal a través de la sinergia de diversos factores, tales como la reorganización y la actualización de aquellos instrumentos necesarios para que los municipios gestionen lo que ellos mismos han identificado como su patrimonio, lo que conlleva también una capacitación y sensibilización de los funcionarios a cargo de éste.

Vemos pues que, conjuntamente con los discursos articuladores de identidad y de valoración del patrimonio que hemos mencionado con anterioridad emanados de instancias nacionales como el INAH o el CONACULTA, también permean en las localidades las intervenciones de organismos internacionales como la UNESCO. La cuestión es que, ante una aparente tendencia de autonomización de la noción de patrimonio, cada vez más asociada a lo local e inmersa en una dinámica de fragmentación de las conceptualizaciones monolíticas de los patrimonios “nacionales”, organismos internacionales como la UNESCO sugieren e indican las líneas a seguir para la conservación de los bienes patrimoniales. La intención del *Programa de Fortalecimiento de la Gestión Municipal del Patrimonio Cultural* no es la de imponer las formas en que el patrimonio local debe ser gestionado, sino que a través de talleres participativos con los miembros de las localidades en cuestión y de entrevistas calificadas para la identificación comunitaria de los valores y atributos del patrimonio cultural en el

municipio se pueda elaborar una especie de censo colectivo de los recursos culturales locales, que involucre equitativamente una visión técnica (la de los expertos) y los puntos de vista de los principales actores culturales y sociales de la localidad.

Las implicaciones de este programa también van dirigidas a una revisión de los vacíos legales y de las ambigüedades que prevalecen en torno a la gestión y al usufructo del patrimonio de una localidad, así como quién debe hacerlo, con qué fin y sobre qué lineamientos. De esta manera, la intervención de este organismo internacional tiene un impacto, o idealmente lo tendrá, en la base normativa que rige el patrimonio cultural en cada municipio a través del diseño y creación de una instancia específica para la conservación y uso sostenible del patrimonio en la localidad, denominada la *Unidad de Gestión Municipal*.

Podemos, pues, empezar a vislumbrar que el espacio ferrocarrilero en la ciudad de Oaxaca de Juárez y los bienes vinculados a él tienen muy poco eco en el imaginario colectivo de la amplia sociedad oaxaqueña, quien no lo ha activado como un bien patrimonial significativo en el inventario de la localidad. Esto es comprensible si reconsideramos el hecho de que el ferrocarril y el patrimonio industrial en México forman parte de nuestra historia moderna, nos son familiares y por tanto pueden considerarse como formas patrimoniales en gestación. Su contemporaneidad, en relación a sitios de mayor representatividad para la historia local oaxaqueña y para el turismo, lo convierte en un ámbito de reciente valoración patrimonial que difícilmente se puede equiparar a la carga de significados que se le ha atribuido a sitios como Santo Domingo de Guzmán y Monte Albán.

Si repasamos las propuestas de Castillo de Curry (2002) podríamos quizás advertir una contradicción un tanto insalvable a la que quiero llevar nuestra atención. Por un lado encontramos que en el ámbito de la conservación y gestión del patrimonio ferroviario en

México, el Estado y sus instancias han desempeñado un papel central, excluyendo a la sociedad civil y a la iniciativa privada en la toma de decisiones. Pero por otro lado nos percatamos de que las necesidades sociales contemporáneas imponen cada vez más la incorporación de nuevos actores sociales en la gestión y aprovechamiento de los sitios patrimoniales, así como las preocupaciones de instancias supralocales como la UNESCO por los patrimonios locales.

Siguiendo esta línea de pensamiento, cabe retomar las propuestas de Cruces (1998) con respecto a los sitios de carácter industrial- como los espacios ferroviarios- que suelen ser atractivos para la iniciativa privada por razones varias, tales como sus amplias dimensiones, sus características arquitectónicas, su ubicación estratégica en las tramas urbanas y, especialmente, por la ambigüedad en su definición como ámbitos de valor patrimonial. Esto, a su vez, lleva implícita la ya mencionada ambigüedad jurídica para su usufructo. La cuestión aquí es advertir la articulación y la tensión entre diversos elementos de un mismo sistema que, además de hablarnos de una contradicción intrínseca a la problemática de la definición y manejo de los espacios ferroviarios, nos reflejan el carácter complejo y dinámico que sigue la construcción social de estos espacios.

Dicha construcción social no puede dissociarse, por tanto, de las características intrínsecas al patrimonio industrial. Este tipo de patrimonio, como ya se ha especificado, se encuentra en conformación y responde a formas recientes de producción que han devenido obsoletas y que carecen de suficiente antigüedad como para ser valoradas socialmente de manera amplia. En general, encuentro que la mayoría de las personas vinculadas al espacio en cuestión en la ciudad de Oaxaca valoran este tipo de patrimonio ferroviario predominantemente desde su importancia como medio de transporte y conectividad, y

posteriormente por su asociación con Porfirio Díaz y finalmente como símbolo de un proyecto modernizador o como un agente de progreso. A continuación se ofrecen un par de ejemplos de estas valoraciones. Un funcionario de la regiduría del Centro Histórico del municipio de Oaxaca de Juárez, comentó:

**Eréndira:** ¿En ese cuadro que corresponde al Centro Histórico de Oaxaca, el Museo o el espacio del ferrocarril está incluido?

**Informante:** *Sí. Curiosamente, desde el decreto presidencial de la zona de monumentos (...) incluye la zona del ferrocarril. Porque lógicamente el ferrocarril tuvo un auge, esto usted lo debe conocer muy bien, en la época del Porfiriato. Curiosamente, para la ciudad de Oaxaca siendo Don Porfirio Díaz oaxaqueño, él tenía muchísimo interés en crear infraestructura al estado de Oaxaca en la cuestión de vías férreas. El gran problema y limitante del estado de Oaxaca para las comunicaciones siempre ha sido nuestra orografía que es muy complicada. Entonces, el sueño de Don Porfirio era en principio hacer llegar al ferrocarril de la capital a la ciudad de Oaxaca (...) después, crear una línea que pudieran llegar pues a varias regiones (...) del estado... Don Porfirio Díaz (...) tenía la idea de crear el trans-ístmico, unir Salina Cruz con el puerto de Coatzacoalcos a través de un ferrocarril y que las mercancías llegaran con más rapidez y que hicieran el equivalente de lo que es el Canal de Panamá (...) Entonces, esta forma de cómo se desarrolla el ferrocarril en Oaxaca pues es un planteamiento muy genérico pero, bueno, le repito si la orografía no hubiera sido el obstáculo para las comunicaciones en esa época y a la fecha (...) yo pienso que hubiera logrado Porfirio su sueño de tender redes de ferrocarril por todo el estado y las regiones. Y lógicamente la estación de ferrocarril de la ciudad de Oaxaca era muy importante.*

[Material de entrevista RGR150107AcCentrHistOax].

Mientras que una vecina del Barrio del Ex Marquesado comentó:

**Eréndira:** ¿Qué opina de que se haya terminado el tren?

**Informante:** *Malo... malo porque yo pienso que el tren le servía mucho a... más que nada a la gente del pueblo, es un medio de transporte... claro, hablo de aquí de Oaxaca ¿no?... es un medio económico y puede uno traer los bultos que quiera, no es muy caro...en cambio en otro medio de transporte a veces es muy problemático traer su carga...*

[Material de entrevista LMR300107AiVeXMOax]

Como vemos, esta formulación es en realidad muy distinta a las valoraciones de sitios prehispánicos y coloniales que coinciden con los discursos de identidad nacional. Lo que busco enfatizar aquí es, por ende, que esta formulación con respecto a los espacios industriales y ferroviarios en la localidad abre nuevas posibilidades de uso y significación

social, así como el espectro de posibles actores sociales que se involucren en su apropiación. Uno de esos posibles usos en el espectro se refleja en la idea recurrente de diversos funcionarios y especialistas de visualizar su reutilización como una alternativa al transporte urbano de la ciudad de Oaxaca, lo que resultaría de manera práctica para desahogar los congestionamientos de cierta zona de la ciudad. Al respecto, el anterior administrador del museo explicó:

**Eréndira:** Y a futuro ¿qué posibilidades tiene (el espacio)? ¿Qué posibilidades le ve usted?

**Informante:** *A futuro... Dentro de los estudios que se han realizado (...) el gobierno del estado tuvo el interés de hacer un proyecto precisamente para hacer lo que él planteaba (un urbanista brasileño de renombre), que es que en la ciudad el gran eje... los ejes distribuidores los constituían las redes del ferrocarril y que, el centro histórico que es la parte norte y la parte sureste por donde pasa precisamente las líneas del ferrocarril, dentro de su planteamiento rector son esas redes y que una parte importante de ese plan es precisamente la estación del ferrocarril... entonces se le quiere dar impulso a eso, se está trabajando en una propuesta precisamente de reestructuración del transporte público y está siendo cada vez de mayor importancia.*

[Material de entrevista AHA180107AiAdmonOax]

Con respecto a la discusión anterior, considero pertinente transcribir aquí un fragmento de la conversación que sostuve con el director del INPAC. Si bien este fragmento es largo, resulta muy útil para ilustrar algunos aspectos sobre el carácter central y periférico del espacio ferrocarrilero en Oaxaca, con relación a otros sitios y espacios patrimoniales en la ciudad:

**Eréndira:** ¿Cuál cree usted que ha sido la recepción que tiene la gente de este espacio? Ya una vez rehabilitado...

**Director:** *Yo creo que el oaxaqueño no ha despertado a la posibilidad que puede ofertar este espacio, es decir, son pocos los que saben qué cosa pasa dentro de este espacio y no hay reacciones por lo tanto... es decir, no hay reacciones positivas ni negativas, no hay una fuerza, no hay un esfuerzo de la comunidad oaxaqueña que diga que ese espacio hay que conservarlo, que diga que ese espacio debe ser de los oaxaqueños, que ese espacio es útil*

*para esto y para lo otro. Yo sí creo que debería ser una labor del oaxaqueño, de la sociedad civil, de las asociaciones de la sociedad civil el empujar para que este tema se conserve para los oaxaqueños. Sin embargo se me hace muy raro que el movimiento que haya de conservación por parte de la sociedad civil de esta estación sea demasiado pequeñito, como que han puesto los ojos en otras cosas y esto lo han perdido de vista y es importantísimo...*

**Eréndira:** ¿Por qué será esto? ¿Por qué será que nadie le ha puesto realmente los ojos?

**Director:** *Yo lo que creo es que no se le adjudica el valor real al inmueble, se considera una construcción chiquita, de menor importancia, de fines del siglo XIX, que comparada con los grandes monumentos que tiene Oaxaca pues resulta hasta pequeña... lo que pasa es que el edificio en sí mismo podría resultar así, pequeño, y no impactante, pero cuando ya conocemos el origen y sus datos históricos entonces se le da un valor actual. Yo creo que el oaxaqueño no ha despertado al interés de la estación del ferrocarril porque no lo considera un gran monumento, es decir están deslumbrados con Santo Domingo, con la Catedral, con los grandes espacios del centro de la ciudad, y consideran que el del ferrocarril no lo es tanto, equivocadamente por supuesto, no estoy diciendo que eso debe ser la óptica adecuada...(ríe)...Creo que ahí se debe hacer un trabajo importante para la sociedad oaxaqueña y despertar el valor que tiene esta estación y que no se ha hecho, ahí estoy de acuerdo, no se ha hecho...*

En un momento posterior de la conversación se incorporó una arquitecta que labora para la misma instancia, lo que enriqueció enormemente la discusión:

**Director:** *Es raro... la reflexión que nos hace, que yo caigo en ella, es que ¿por qué no ha despertado el interés que debe despertar el edificio en los oaxaqueños? Es raro, pues, porque finalmente es un edificio que tiene un alto valor patrimonial...*

**Arquitecta:** *... histórico, también...determinante para el desarrollo de Oaxaca...*

**Director:** *Además fue el motor para que se desarrollara Oaxaca en una época, o sea, fue un edificio fundamental. Le damos más valor al Llano que a la terminal de los ferrocarriles. Vamos, Oaxaca le dio más valor a la Fuente de las Siete Regiones, eso es increíble (...) Pero es que el oaxaqueño es apático en ese tipo de razonamientos y de cuestionamientos, o sea, no está involucrado en lo que sucede en su comunidad. Esa es la realidad, se involucra en el momento en el que algo pasa, si no, no. Y la otra, yo sí considero que es fundamental el hecho de que no le den la importancia monumental que tiene, es decir, lo ven como un edificio viejo pero que está detrás de unas hierbas ahí, no se le da la importancia patrimonial que tiene, ni histórica. Obviamente, propios y extraños,*

*pobres, humildes, ricos y de todo tipo ve Santo Domingo y dice “No, espérate, Santo Domingo es Santo Domingo”, pero si les dices que el patrimonio del ferrocarril es igual de importante o que representa una época, un estilo arquitectónico, porque representa un lugar fundamental para el crecimiento de Oaxaca, porque tiene una historia vinculadísima a la comunidad de Oaxaca... dirán “Pues sí, pero, pues regular ¿no?” O sea el oaxaqueño no registra la importancia de este lugar...*

**Eréndira:** O sea, no está activado socialmente su valor patrimonial...

**Director:** No, no registran la importancia del espacio...

**Arquitecta:** ¡Qué tremendo con tanta riqueza arquitectónica!

**Director:** (...) a mí me extraña por ejemplo que Pro-Oax<sup>17</sup> no estimule nada a favor del ferrocarril... o qué, ¿son más virreinales sus protecciones?...

**Arquitecta:** Pues quizás... quizás sus integrantes estén más casados con la idea del patrimonio, este patrimonio virreinal, este patrimonio grandilocuente y no con algo más terrenal pero que también es histórico...

**Director:** Ahora, yo creo que también hay otro factor... en un lugar donde lo que sobran son edificios patrimoniales, y en otro lugar – por ejemplo como Aguascalientes- en donde no hay, pues obviamente la estación del ferrocarril se ve como la maravilla...y nosotros decimos, “No, espérate, ¿el ferrocarril? Ni pierdas tiempo”...

**Arquitecta:** Bueno, pero sí creo que esta estación de ferrocarriles está inmersa en una ciudad llena de patrimonio virreinal y la gente está acostumbrada a una arquitectura de tal tipo ¿no? Y entonces eso les parece, relacionado con lo que me dices que es una arquitectura relacionada con la industria, no les parece una arquitectura bella para muchos... y aquí implica cuestiones de estética, que quizás no haya criterios muy bien definidos y entonces la pobre estación está supeditada a un montón de cosas que la tienen en la situación en la que está (...) es un patrimonio muy recientemente considerado como tal, entonces hay un desconocimiento de muchos factores de que esto es un patrimonio que debe de conservarse por muchísimas razones ¿no? Entonces el edificio o el inmueble o el espacio pues no goza de las bondades de otros bienes patrimoniales que son virreinales, como que ya le ganaron, por el simple hecho de ser más viejos pues ya son conservables,

---

<sup>17</sup> Patronato Pro Defensa y Conservación del Patrimonio Natural y Cultural del Estado de Oaxaca (Pro-Oax). Este patronato está directamente vinculado con el pintor oaxaqueño Francisco Toledo, quien lo fundó en 1993 junto con un grupo importante de la élite cultural de la entidad. Para mayor referencia sobre el actuar del Patronato ver: <http://www.jornada.unam.mx/2005/09/30/a05n1cul.php>

*pero este edificio y todos los demás de tipo industrial están como que contra corriente, luchando, están en la línea de lo que es catalogable, de lo que no es, y mientras nos ponemos de acuerdo todos, pues los edificios van desapareciendo (...) es un edificio que puede aceptar muchos usos, por la extensión, simplemente por la distribución de su espacio tiene muchas posibilidades de ser adaptable o reciclado para otra situación (...)*

Aquí encontramos sintetizado cómo los criterios de antigüedad, singularidad, irreplicabilidad o monumentalidad del patrimonio son relativos a una serie de aspectos de la localidad. Como vemos, en Oaxaca la especificidad de estos criterios no permite valorar el espacio ferrocarrilero como una forma patrimonial definida cabalmente como tal, debido a que en la localidad existe un campo de sitios patrimoniales consolidados y valorados como tales por las instancias de conservación, cuyo discurso permea hacia otros sectores de la sociedad local. Estos discursos, desde la perspectiva de quienes habitan en los alrededores y de quienes tienen asociaciones afectivas con el pasado ferrocarrilero, permiten una valoración adyacente del ferrocarril cifrada en criterios de su eficacia como medio de transporte, como medio de subsistencia y del espacio como sitio de sociabilidad. Para ilustrar estas valoraciones adyacentes tomemos algunos ejemplos de actores individuales vinculados con el espacio.

Un grupo de ex ferrocarrileros, todos vecinos de las colonias al otro lado de las vías, manifestó sus opiniones:

**Eréndira:** Entonces ¿Oaxaca era importante en la línea del sur? ¿O eran más importantes otras estaciones?

**Informante 1:** *¿Cómo, cómo? Pues el más importante era Matías Romero...*

**Informante 4:** *Aquí era importante porque era el único medio...*

**Eréndira:** Pero no en términos de talleres.

**Informante 2:** *Nada más como medio de transporte...*

**Eréndira:** ¿Para ustedes, ya jubilados, qué representa el ferrocarril hoy en día?

**Informante 4:** *Pues para mí es un medio muy importante porque por eso se comunicaba uno con toda la Cañada, para rumbo a Ocotlán...los lugares que no era fácil...*

**Eréndira:** Como medio de transporte...

**Informante 3:** *¡Pero dice que ahorita qué significa!...¿verdá?*

**Eréndira:** Sí...

**Informante 3:** *Pues ahorita un bonito recuerdo, nada más, sólo recuerdo...*

**Informante 4:** *Un triste recuerdo...*

**Eréndira:** ¿Triste?

**Informante 1:** *No, bonito, porque ahí están los mejores años de jóvenes y dicen que recordar es vivir...y para mí pues fue muy bonito lo que viví en el ferrocarril. Yo incluso dejé la escuela porque yo quise ser ferrocarrilero como mi padre, como mi abuelo... lo traía yo en la sangre...*

**Informante 2:** *Tiene uno sangre ferrocarrilera...*

**Eréndira:** Entonces podemos decir que les representa un recuerdo bonito, pero usted dice que triste... ¿por qué triste?

**Informante 4:** *Pues...porque al recordar lo que uno vivió y ahora ve uno todo el equipo tirado, todo descuacharrangado...*

**Eréndira:** ¿Eso le da tristeza?

**Informante 2:** *Bueno, eso nos da tristeza a todos nosotros: ver que nuestro ferrocarril desapareció ¿no? Y vemos que... pues toda la línea está abandonada, porque inclusive si va usted a poblaciones que dependían del ferrocarril, pues da tristeza verlas porque tuvieron que migrar y salirse de sus pueblos para subsistir...*

**Informante 3:** *Porque quedaron incomunicados... y no sólo pasajeros, en cada estación estaba siempre gente esperando para vender sus viandas... como antojitos... y era una cosa bonita porque llegaba por ejemplo uno a echarse sus tacotes de arroz...*

**Informante 1:** *Sus enchiladitas...*

**Informante 3:** *Y ya se quedaba muerto eso y llegaba otro tren... y sacaban su buen dinerito ahí...*

[Material de entrevista GF1120106AiExfOax]

Por su lado una vecina del Barrio del Ex Marquesado, comentó:

**Eréndira:** ¿Y qué es lo que más le gustaba en ese entonces de la estación? (antes del cierre de Ferronales)

**Informante:** *Pues, la algarabía de que siempre había gente...*

**Eréndira:** ¿Y qué opina de que ahora sea un museo?

**Informante:** *Pues, como estuvo mucho tiempo olvidado sí es agradable que esté como museo, porque lo que nos falta a la mayoría de la gente mexicana es cultura... que nos empiecen a educar para que pueda uno ir a una obra de teatro, a un cine, a unos títeres, que haya música para que algún día se vaya a bailar... más ahora que le están dando mucho auge al danzón aquí en Oaxaca... pues sí está muy bien.*

[Material de entrevista LMR300107AiVeXMOax]

Otro de los aspectos que se han discutido en relación a las reconfiguraciones del concepto de patrimonio histórico-cultural es el que se refiere a la oposición entre *cultura refinada*

y *cultura popular*. En el caso oaxaqueño, la cultura refinada está asociada principalmente a las artes plásticas que las élites culturales<sup>18</sup> de la ciudad encuentran espacializada en su Centro Histórico, mientras que otro tipo de manifestaciones culturales, como la música de diversos géneros, se encuentran de cierta manera carentes de foros de expresión y de reconocimiento por los núcleos de artistas e intelectuales de la localidad.

El Lic. Rubén Vasconcelos, cronista de la ciudad y presidente de la extinta Asociación de Amigos del Ferrocarril Mexicano del Sur (AAFMS), explicó su perspectiva sobre este aspecto:

**Informante:** *Oaxaca es una ciudad, yo digo, de parvadas... Tú ves los centros culturales invadidos, por 300 gentes que se forman... ¿y los demás? Ausentes... sí, 300 gentes o 400, por decirte un número ¿no?, que les gustan las conferencias y van al concierto y demás, encuentras a los mismos en todos lados... ¿y los demás? Yo por eso insisto mucho en meternos a los lugares en donde no hay nada de eso, es decir, en tratar de impulsar, de revivir, de infundir cosas en los lugares en donde están ausentes. Ya no sé cuáles son las razones, digo, habría que investigarlas, pero la verdad es que es una actitud del Oaxaqueño... es decir, los que viven en esta zona bonita del Centro Histórico, que no va más allá del periférico o de la carretera Internacional, sí creen que esto es la maravilla, pero ellos... los del cerro no tienen la menor idea... entonces ha habido una carencia, una ausencia de difusión cultural, de esfuerzo directo y permanente al interior de las comunidades, que se interese de llevarlos a los lugares, de promover cosas, de llevarlos para acá, llevarlos para allá... (El común de la gente) van a la plaza de la danza porque ahí se pierden entre la multitud, fíjate es una cosa muy interesante de observar, y en cambio la élite que está en todo el asunto cultural los ves en los conciertos y el teatro, en esto y lo de más allá... 300 gentes, no más.*

[Material de entrevista RVB291106AxAAFMS(a)Oax]

En este sentido, el espacio del ferrocarril se ha ido colocando gradualmente en el centro de los sitios alternativos para manifestaciones artísticas que no encuentran cabida en los foros del centro de la ciudad. Como ejemplo baste mencionar el Festival de Música X-Tación 2006, llevado a cabo en el mes de noviembre de ese año en el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur

---

<sup>18</sup> Por élites culturales me refiero a la comunidad de personalidades e intelectuales involucrados con diversas disciplinas artísticas, tanto en el ámbito de la creación como de la difusión cultural de la localidad.

y que implicó el involucramiento y esfuerzo de diversos actores sociales interesados en abrir espacios para la música en la ciudad. El festival albergó a un aproximado de 15 grupos musicales de distintos géneros, desde rock hasta música de cámara, que mantuvieron activos dos escenarios simultáneos a lo largo de todo un día. Si bien las condiciones sociales de la ciudad eran especialmente conflictivas por los disturbios ocasionados un día antes, el festival fue bien recibido por la música, por la oferta gastronómica y por la oportunidad de disfrute para personas que poco a poco fueron venciendo el miedo a la amenazante situación social y se fueron acercando al espacio. A partir de entonces, el espacio empezó a despertar interés en diversos miembros de la comunidad artística e intelectual de la ciudad de Oaxaca, que se han ido involucrando de distintas formas y de manera constante con el espacio y su oferta como centro cultural.

Atendiendo a la oferta de actividades culturales más cotidianas en el espacio ferrocarrilero de esta ciudad, podemos argumentar que no todas alcanzarían el estándar de calidad de la oferta cultural en el centro de la ciudad ni el reconocimiento por parte de las élites culturales en Oaxaca. Así vista, esta oferta cultural también es periférica pues va dirigida a los habitantes de la zona, por lo general de bajos recursos y poco acceso a la *cultura refinada* del distrito artístico-intelectual del Centro Histórico. Esto ha ido cambiando gradualmente a la par que la condición periférica del espacio ferrocarrilero en este ámbito va haciéndose un lugar en el imaginario de las élites culturales, debido al esfuerzo desde el mismo museo por proyectarse e insertarse en el centro.

Si bien la nostalgia por el tren y su magia suceden de manera casi natural en el ámbito de lo afectivo para las personas más cercanas al espacio ferrocarrilero, también es necesario resaltar que la intención de dotar al Barrio del Ex Marquesado y a las Colonias Unión, Vicente Suárez y

Francisco I. Madero de un sitio de esparcimiento, recreación y actividad cultural implica un esfuerzo grande por parte de las autoridades del museo. De esta manera, mientras se busca convencer a los habitantes de la zona de los beneficios que acarrea replantear el uso social de este espacio como un centro cultural, también se da un proceso bidireccional de creación de públicos. La bidireccionalidad consiste en que, al hacerlo, se atrae también a públicos ya existentes en el Centro Histórico y que, simultáneamente, se empieza a gestar la necesidad de eventos y actividades culturales para los sectores de la ciudad ubicados en las inmediaciones de la estación, que anteriormente no tenía acceso a este tipo de actividades [Testimonios y conversaciones informales YRMAiTMuOax, notas de campo Oaxaca 2006-2007].

Los habitantes al otro lado de las vías y del Barrio del Ex Marquesado no asistían regularmente a actividades culturales tanto por la distancia geográfica generada por la distribución espacial de los centros culturales en la ciudad, como por no contar con el poder adquisitivo para asistir y por una separación con respecto a los sectores más “culturizados” de la ciudad. Por su parte, las élites culturales de Oaxaca de Juárez no asistían a los eventos en el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur en primera instancia porque no tenían noción de su funcionamiento como centro cultural, por percibirlo alejado del centro y porque los eventos ahí realizados tenían poca relevancia en comparación con la oferta cultural de la zona centro de la ciudad. Ahora, los esfuerzos de la administración del museo por consolidar una oferta cultural constante han creado un interés en las élites culturales contagiándolas de la nostalgia por el tren y, a su vez, han dado lugar a un proceso de acercamiento de la cultura a la población más desfavorecida de esta zona de la ciudad. A continuación un ejemplo:

**Eréndira:** ¿Cuál es su vínculo con este espacio?

**Informante:** *Yo soy escritora, de cuento, novela y cuento infantil (...) me interesó mucho la cuestión de los títeres (...) entonces conocí este centro, me encantó, me encanta el espacio, me encantó la idea de presentar cine mudo, me parece fabuloso, es como regresar a*

*un origen, a lo básico, a lo que realmente nos mueve ¿no?... y me latió hacer algo ahí, que se presentaran las marionetas, traer a la gente y que la gente pudiera ver esto, ¿no? Sin tener que ir a pagar como en otros lugares. Hay lugares donde se paga, los teatros de otro tipo, pero esto está para que la gente asista y recuerde. Entonces planeé con Yadira la posibilidad de hacer un curso con niños, que los niños organicen una compañía de teatro y que los niños puedan desde hacer sus marionetas, construir los guiones (...) y las obras las ensayen y las presenten los niños aquí y en otros espacios (...) claro que no solamente aquí en Oaxaca, sino en otros museos del ferrocarril porque una de las obras tiene que ver con trenes. Los trenes es una de las cosas más fabulosas que todos hemos vivido y los niños no lo están viviendo ahorita, entonces los adultos que lo hemos vivido –yo tengo 43 años-, yo viajé mucho en tren, muy seguido de Guadalajara a México y me encantaba, lo he hecho en Europa, entonces el tren para mí significa muchísimo y me gustaría que los niños también pudieran acercarse a este ámbito del tren aunque sea a partir de una representación de títeres ¿no?*

[Material de entrevista MLB130107AcMarionetasOax]

Esto bien podría considerarse como parte del proceso de democratización de consumo cultural que he referido en momentos anteriores de este capítulo, que en cierta medida ha sido posible gracias al lugar que ocupa la ciudad de Oaxaca en el mapa patrimonial y como distrito de producción cultural en la región, en México y en el plano internacional.

Desde la perspectiva de los trabajadores del museo, de los vecinos del sitio, de los usuarios y de los ex ferrocarrileros, estas actividades culturales se perciben más como experiencias seminales que gradualmente van siendo reconocidas de manera dual: por un lado son concebidas como parte de la *cultura refinada* del centro oaxaqueño y de los atractivos puestos en escena para el turismo (lo que les resulta todavía un tanto inaccesible en términos de pertenencia) y, por otro lado, son percibidos con cierta sorpresa como experiencias artísticas, estéticas y de sociabilidad comunitaria que les resultan agradables y accesibles.

Vemos, pues, que el espacio del ferrocarril oaxaqueño es a la vez centro y periferia. Como ya se ha explicitado, espacialmente este sitio forma parte del Centro Histórico de la ciudad y de la zona de monumentos, sin embargo la declaratoria no alcanza a cristalizarse en acciones y perpetúa el carácter periférico del espacio con respecto a los sitios concentrados en el

primer cuadro de la ciudad. Una vez que el espacio quedó circunscrito a la zona de monumentos, se gestaron varias tentativas iniciales de hacer un corredor urbano que conectara el Barrio del Ex Marquesado con el Centro Histórico. No obstante, la creación de dicho corredor llevaba implícitas acciones de regeneración urbana que lograran cohesionar la imagen de esta zona con las características de la zona monumental.

El Barrio del Ex Marquesado se contempla como parte de la historia fundamental de la ciudad y con ello se hace factible su incorporación al polígono central, sin embargo las colonias al otro lado de las vías representan muchos más retos y recursos para poder homogeneizarlas con el resto de la imagen urbana. Ninguno de estos esfuerzos se ha llegado a concretar en la práctica y lo que queda es una buena intención, un decreto reconocido únicamente en el papel y una sociedad que concibe su ciudad desde el centro hacia afuera.

El barrio del Ex Marquesado y las colonias aledañas siguen siendo percibidos como una orilla, alejados espacial y simbólicamente del centro. Las características de la zona, con excepción quizás de la Iglesia de Santa María del Ex Marquesado, no logran alcanzar los estándares del imaginario de prestigio de la zona patrimonio de la humanidad. Sus edificaciones y su traza urbana no coinciden con la monumentalidad y el pintoresquismo del centro histórico, por lo que se asignan pocos recursos a la regeneración urbana de la zona y se le da poco seguimiento a los proyectos planteados para incorporarla al polígono central.

En suma, este espacio se encuentra en la periferia del imaginario patrimonial de los oaxaqueños: alejado del Centro Histórico, de la zona de monumentos históricos y del polígono declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Tampoco es identificable en el mapa turístico-cultural de la ciudad y se encuentra fuera del circuito cultural de la ciudad. No obstante, esta distanciaci3n se revela bajo una constante paradoja al ser afectivamente valorado

por vecinos, usuarios y ex ferrocarrileros. El espacio está entonces distanciado de lo que se concibe como patrimonio pero es altamente valorado por algunos sectores en términos de intimidad afectiva. Simultáneamente, encontramos ciertas resistencias por parte de estos actores para considerarlo de manera cabal como patrimonio histórico-cultural pues, para ellos, lo que predomina es un ideal de que el tren vuelva a andar por las vías y que la estación funcione como antes. Desde esta perspectiva, considerarlo como un espacio patrimonial significaría fijarlo en el campo de la rememoración, como un elemento del pasado que se resigna a ocupar un sitio en el presente únicamente a través del recuerdo compartido:

**Eréndira:** ¿Cuál es la importancia de este edificio de la estación para Oaxaca?

**Informante:** *Pues mire, si lo vemos por el lado de conservar algo que le dio amor, que le dio vida a muchas gentes y que fue también parte del motor de la economía de ferrocarriles, yo considero que debemos conservarlo, pero conservarlo bien... ¿sí? Que se le de sus retoques, tal como está, sin quitarle una piedra o un ladrillo, nada de eso, sino que simplemente tenerlo limpio y darle una pinturita con apariencia a ladrillo, con apariencia a la piedra (...) eso que se conservara, y su jardín que se conservara también... con flores, con agua... y con muchas flores... eso me gustaría a mí.*

**Eréndira:** ¿Usted cree que la gente de Oaxaca valora este espacio?

**Informante:** *Yo creo que... a lo mejor un cincuenta por ciento sí y un cincuenta por ciento no...*

**Eréndira:** ¿Por qué?

**Informante:** *Porque... hay personas que sabemos valorar las cosas y hay personas que viven namás porque... cómo le explico... que les interesa namás vivir el día y adelante ¿no? pero... así de valorar que eso tuvo un pasado histórico, o de eso, no logran a veces verlo... si yo apenas, apenas, medio alcanzo a entender eso, hay otros que lo entienden mucho mejor que yo, estoy consciente de eso ¿verdad?*

[Material de entrevista GAE100207AiExfVeColsOax]

Conforme pasa el tiempo, el ideal de funcionamiento del ferrocarril en la localidad se vuelve más un imposible y las únicas opciones de volver a ver un tren moverse por las vías se encuentran cifradas en el potencial de recorridos turísticos a comunidades cercanas a la ciudad. Por lo general, la desilusión y desesperanza generada por el hecho de que cualquiera de estas opciones no se vuelvan realidad conllevan un malestar en las personas allegadas al ferrocarril y

sus espacios. Así, estos actores individuales responsabilizan de este hecho consecutivamente a los administradores del museo, a los políticos locales que buscan enriquecerse, a los políticos federales que son poco sensibles y a los dirigentes de la empresa paraestatal FERRONALES que dejó morir al tren. Un ex ferrocarrilero opinó:

**Eréndira:** ¿Qué otra cosa le haría usted al espacio? Además de que volviera el tren...

**Informante:** *Bueno, para mí lo ideal es de que hubiera una compañía verdaderamente poderosa económica, o yo si fuera millonario como dice usted, volvería a restablecer aquí un ferrocarril para... cómo le diría yo... para la finalidad turística. Poner trenes rápidos, que cuando menos hubiera unos cuatro o cinco trenes diarios, unos que vinieran y otros que regresaran para que el turismo pudiera... este... tener confianza en su servicio (...)*

**Eréndira:** ¿Por qué cree usted que está tan limitado el museo?

**Informante:** *Pues... falta la iniciativa, especialmente del gobierno estatal ¿no?... hace falta la iniciativa del gobierno federal, que sea el eje, el motor principal para llevar a cabo cualquier mejora de cualquier índole que se quiera ¿verdad? Falta el apoyo federal... eso creo yo, a mi manera de ver ¿no?*

[Material de entrevista GAE100207AiExfVeColsOax]

Para redondear las implicaciones de las formas en que el espacio del ferrocarril en Oaxaca de Juárez se relaciona con el Centro Histórico de la ciudad, con las políticas de regeneración urbana y con las actitudes de sus élites culturales, podemos regresar a la idea de que el patrimonio histórico y cultural de una sociedad, ya sea en lo nacional o lo local, es siempre susceptible de manipulación política. De esta manipulación emanan discursos que, por un lado, legitiman aquello que se considera como parte del patrimonio histórico cultural de una sociedad y que, por otro, son asumidos, reformulados y/o rechazados por los sujetos que viven en el día a día esas formas patrimoniales. Esto implica que lo que se define como patrimonio en el nivel de las instituciones y los políticos, puede estar desfasado (o no) de lo que otros grupos de interés y la sociedad civil misma valoran como testimonio de su historia (Norrild, 2002).

Para la comunidad de las zonas aledañas, el sitio funciona de manera práctica y lo que de él se valora está marcado tanto por elementos permeados del discurso conservacionista y por las dinámicas derivadas de la distribución espacial del sitio. De manera simultánea se valora, por ejemplo, la asociación del ferrocarril con la figura de Porfirio Díaz- por lo que tiene importancia histórica- y se tiene en alta estima la relevancia del lugar por lo que hay dentro del predio (edificios, restos de la actividad laboral ferroviaria), por lo que se desarrolló al otro lado de las vías (zonas de residencia estrechamente e indisolublemente vinculadas a la estación), y por lo que se hace en el espacio para conservarlo (al existir un mínimo interés por parte de las autoridades locales sobre el espacio). Esta valoración dual se traduce en la conjunción de valoraciones distintas y de una memoria específica que es percibida y utilizada de diferentes formas para uno y otro sector de la población local.

Otro de los aspectos que deben ser considerados para comprender la lógica de conservación en el espacio ferrocarrilero de Oaxaca de Juárez es su relación con el ámbito de los museos ferrocarrileros en México. Como sabemos, la escena de conservación del patrimonio ferroviario en nuestro país tiene su centro hegemónico en la ciudad de Puebla, donde se ubica el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y donde se alberga también el *Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero y el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos* (dependencia del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, CONACULTA).

La relación del museo en Oaxaca con el MNFM se da en términos de asimetría. Desde Puebla, la imagen del pequeño museo oaxaqueño se presenta en congresos y encuentros de temas ferroviarios como un logro dentro del panorama nacional de conservación del patrimonio ferroviario, caracterizado por la precariedad de recursos para efectuarla. También puede

considerarse que desde Puebla se colabora con el museo en Oaxaca a través del préstamo de alguna exposición itinerante o de contadas piezas menores, cuyos costos de seguro, traslado, y montaje se solventan exclusivamente con los escasos recursos del museo en Oaxaca. El Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur depende en gran medida de esta ayuda museística, pues cuenta con un reducido acervo que se agota en una pequeña exposición, pero dicha dependencia resulta más costosa que los beneficios de la ayuda que MNFM en Puebla le brinda. Más allá de estos préstamos de acervo, el museo en Puebla no provee al museo oaxaqueño de más ayuda en otros ámbitos, como sería la difusión, la vinculación y cooperación con otros museos e instancias culturales, o el apoyo a la investigación documental y museográfica del sitio [Testimonios y conversaciones informales YRMAiTMuOax, notas de campo Oaxaca 2006-2007].

De alguna manera, esta relación de ayuda condicionada puede entenderse como la legitimación de la asimetría entre una y otra instancia. Las funciones museográficas del Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur son limitadas tanto en términos de acervo, como de recursos económicos para darle mayor proyección. Sin embargo, en lo que respecta a sus funciones como centro cultural el museo en Oaxaca posee un potencial muy amplio que se va desarrollando de manera totalmente independiente a la presencia y/o reconocimiento del MNFM en Puebla, cuya función de centro articulador de museos y patrimonio ferroviarios debería atender a las necesidades más reales de cada uno de ellos.

Esto también puede considerarse como una muestra del poco dinamismo del MNFM en Puebla, cuyas acciones no logran integrar las nociones de patrimonio ferroviario con la vida social de las localidades que lo detentan y sus necesidades culturales reales. La propuesta y la crítica aquí es que dicha instancia, como órgano regulador de la escena patrimonial ferroviaria, debería

contribuir a crear sinergias entre las distintas localidades que han iniciado un proceso de valoración, conservación y activación de sus espacios y bienes ferroviarios.

La independencia como centro cultural del Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur con respecto al MNFM en Puebla puede considerarse como un claro ejemplo del proceso de *autonomización* de los patrimonios locales: si bien este sitio no es de gran interés para la sociedad oaxaqueña en general, sí lo es para ciertos colectivos e individuos vinculados con él. Esto implica el desarrollo de ciertas acciones desde la sociedad civil frente al espacio y desde el interés de iniciativas ciudadanas para su conservación y, sobre todo, para su activación como un sitio socialmente útil, más allá del reconocimiento que exista o no hacia ese espacio desde el discurso predominante en la localidad con respecto al patrimonio. Un promotor cultural independiente expresó lo siguiente:

**Eréndira:** ¿Qué opinas de que lo hayan hecho un museo?

**Informante:** *Mmm... entonces opinaba que era como otro elefante blanco, o sea, lo único que se les ocurre a la gente que dirige las políticas culturales en Oaxaca es "hay un edificio viejo, vamos a volverlo museo", que es una manera de matarlo ¿no? Pero con la primera experiencia de X-Tación, con el licenciado Rangel y ahora sobre todo con Yadira, creo que se puede rescatar. O sea, como museo en el sentido más amplio... más que museo como centro cultural, porque da para mucho. O sea, museo sí, pero...vas un par de veces y ya, ¿qué más?... porque tampoco hay mucho que ver, entonces me parece que si fuera mejor un centro cultural, que creo que por ahí va la idea de Yadira (la actual directora del museo), funcionaría mucho mejor.*

**Eréndira:** ¿Por qué crees que la gente en Oaxaca no va mucho a este museo? A este en particular...

**Informante:** *(...) A lo mejor porque está un poco alejado del centro y somos tan centralistas que si no está en el Centro Histórico, no. Pero fíjate que yo veo que el hecho de que esté fuera le da muchas posibilidades, se puede convertir en un espacio alternativo en realidad. Puedes hacer festivales de experimentación de música contemporánea, de cosas que no se prestan en otro lado, de multimedia, instalaciones, cosas locas... que no te cuestan mucho y que se pueden hacer y que en Oaxaca por supuesto nadie presenta, que todo mundo quiere presentar cosas a donde vaya la gente.*

**Eréndira:** ¿Y cómo ves ese lado de la ciudad?

**Informante:** *(...) Aunque no lo he visto así muy cercanamente (...), parece que sí hay una relación con la gente que vive ahí. Entonces yo creo que eso es bien importante, si logran involucrar a los que están alrededor, a los que viven... o sea, ya con eso tiene. No tiene que ir la élite oaxaqueña a disfrutar del museo, no. Si logran que la gente que está*

*alrededor que tiene una carencia cultural, una carencia de servicios culturales enorme, si logran... la dirección... si logran que vaya al museo, ya cumplieron con su objetivo. Seguramente desde el gobierno les dirán que está mal, que nadie va o que no hay prensa, por ejemplo, nadie publica lo que sucede ahí...eso no importa, lo que importa es que esté cumpliendo su función. Porque está rodeado de gente, además de gente que trabajó o convivió con el tren...*

[Material de entrevista OJM301106AcXtaciónOax]

Otra promotora cultural aseguró lo siguiente:

**Informante:** *Es un espacio que hay que llenarlo y hay otros espacios llenos de herramientas, de vagones, de muchas cosas físicas, pero a mí lo que me interesa es llenarlo de cultura, porque Oaxaca es cultura ¿no? (...) Siempre he sentido que en Oaxaca levantas una piedra y sale un pintor, eso dicen aquí, pero realmente la cultura es muy importante aquí. Volviendo a lo anterior, siento que aquí se puede llenar de cultura, se puede llenar de vida... es un espacio que aparentemente está muerto. Cuando me dijeron que estaba esto del cine mudo, dije, "voy a ir", ¿no?... es un espacio que realmente tiene un potencial enorme para llenarse de lo que hay en Oaxaca, que es la cultura, si no hay vagones ni materiales como en otros museos, no importan ¿no?, está lo otro, lo que puede surgir de la nada...*

[Material de entrevista MLB130107AcMarionetasOax]

Vemos, pues, que este espacio ha sido inicialmente identificado como un sitio patrimonial desde una iniciativa gubernamental local, pero su *patrimonialización* se vuelve efectiva únicamente a través de los mecanismos afectivos de la memoria colectiva y desde la valoración de los actores sociales vinculados a este sitio a través de acciones concretas.

En suma y a manera de recapitulación podemos decir que para los actores individuales cobra sentido una valoración del espacio que no es reconocida cabalmente como patrimonial pues no hace referencia a la historia prehispánica-colonial, o al componente de etnicidad de la localidad, pero sí se considera que debe ser conservado, restituido al funcionamiento cotidiano e integrado a la dinámica cultural de la ciudad, aunque no se pueda explicar de manera clara las razones que vinculan a este espacio con el conjunto patrimonial de la ciudad de Oaxaca. Esta ausencia de claridad en los criterios que inscribirían al espacio ferrocarrilero en el acervo patrimonial de Oaxaca de Juárez se explica en aras de que lo afectivo, lo laboral y las nociones

de progreso aparejadas al transporte ferroviario todavía no forman parte la concepción generalizada de patrimonio.

También podemos concluir que desde las instituciones hay una mayor claridad de las vinculaciones entre el espacio ferrocarrilero y el patrimonio histórico-cultural oaxaqueño, pero no cristalizan en acciones concretas. Esto significa que sólo hay una identificación de este tipo de patrimonio en el nivel discursivo, pero no logra enraizarse en prácticas de valoración, conservación, activación y difusión consistentes.

### *Aguascalientes: La unicidad de la localidad en juego*

Como hemos visto en el capítulo III, también en el espacio ferrocarrilero de Aguascalientes encontramos una dinámica simultánea de ubicación central y periférica del espacio ferrocarrilero en esta ciudad. Esta dinámica se puede entender en relación con algunos aspectos fundamentales de la dinámica patrimonial de la localidad, lo que será analizado a continuación.

El primero de los aspectos que abordaremos para efectuar este análisis es el que se refiere al hecho de que en el estado de Aguascalientes predomina una tradición reciente y en conformación con respecto al tema de la conservación y la gestión patrimonial. Esto implica que existen pocos recursos tangibles e intangibles en la localidad para establecer como parámetro de lo que es considerado patrimonio y lo que es digno de conservarse/explotarse bajo esos criterios. En términos generales, lo más notorio en este rubro es el espacio y la actividad ferrocarrileros, que son representativos de una buena parte del desarrollo y la identidad local. Esto coloca al tema ferrocarrilero en el centro de los intereses de conservación, al menos como punto de partida y en torno a aspectos de patrimonio edificado, que han desembocado en

desarrollos posteriores y en la conformación de una dinámica patrimonial más definida en la localidad. Así, vemos que la definición de patrimonio se deriva del ferrocarril y sus espacios como referentes empíricos específicos, que son concebidos como una parte fundamental de la historia y la tradición aguascalentense y que, a través de su identificación como bienes patrimoniales, son mediados por diferentes instancias y a través de distintos procesos.

En la opinión de algunos actores sociales involucrados con el rescate patrimonial de la entidad, la noción y valoración de los aguascalentenses de su patrimonio es precaria, pues hay una ausencia de conocimiento de aquellos bienes tangibles e intangibles que conforman el conjunto patrimonial histórico y artístico de Aguascalientes. Por lo general se argumenta que el poco conocimiento con respecto al tema patrimonial de Aguascalientes es un resultado de la poca sensibilización que ha recibido la población en términos de los recursos patrimoniales con los que sí se cuenta y, de acuerdo con algunos informantes, con la volatilidad de las marcas identitarias de esta entidad por los procesos acelerados de cambio que ha atravesado la localidad en las últimas dos décadas [material de entrevistas JGR03407AcFICOTRECEAgs1, MP050407AcSEMUGAAgs].

Es posible que este reconocimiento limitado de los recursos patrimoniales de la localidad también se relacione con la ausencia de edificaciones y bienes antiguos, lo que significa que la diversificación de valoraciones en torno a lo que es representativo de la historia y la memoria colectiva de la entidad es un aspecto de reciente incorporación. Esto también puede estar relacionado con el hecho de que lo más reconocido en la noción patrimonial más generalizada de la región son los sitios edificados y monumentales, sobre todo los que representan la arquitectura colonial y que se asocian de manera directa con el discurso de identidad nacional

que se ha articulado desde el estado en diferentes momentos de la historia de nuestro país. Si bien el patrimonio colonial es de especial importancia en la región, por la influencia de ciudades como Guanajuato, Zacatecas y San Luis Potosí, sabemos que en la localidad éste no tiene una presencia importante o es prácticamente nulo. Tampoco existe en la entidad ningún referente edificado o tangible de presencia indígena prehispánica ni hay un elemento de etnicidad que la distinga. En este panorama lo que se recupera como patrimonio representativo de la localidad y sobre lo que se ha construido un discurso patrimonial es precisamente el ferrocarril, constituido como el mejor representante de un modelo de progreso y modernización industrial que caracterizó a la primera mitad del siglo XX. Así, el ferrocarril es retomado de una memoria colectiva concreta, desde algunos sectores marcada por la afectividad, y así es reelaborado para convertirse en un elemento que provee a la sociedad aguascalentense de un sentido de pertenencia, que lo distingue de otras localidades en la región y que establece por lo tanto fronteras culturales específicas:

**Informante:** (...) *La Plaza de las Tres Centurias nos habla de una época importantísima en la evolución del desarrollo de Aguascalientes. Antes del ferrocarril Aguascalientes era otro, a partir del ferrocarril se insertó en una dinámica que no ha perdido afortunadamente, por ser un punto geográficamente importante y porque el carácter de su población ha sido muy febril, entonces a partir del ferrocarril Aguascalientes entra en otra etapa que debemos de reconocer y aprender de eso, aprender cómo se creció y cómo se decreció y de ahí tomar la experiencia para con otra estrategia, con otra propuesta de desarrollo, pueda Aguascalientes mantener el mismo crecimiento. Es difícil, pues, que algunas familias no tengan un vínculo directo con los ex ferrocarrileros, entonces eso forma parte de la identidad de los Aguascalentenses y no lo debemos de perder...no es un regionalismo ciego el que hay que tener, porque eso nos limitaría y nos haría perder una visión más amplia, pero son valores que sí debemos de conservar como un principio de identidad.*" [material de entrevista JGP110305/15ACTu]

Esta discursividad es, en principio, coincidente con la memoria colectiva amplia de los aguascalentenses, quienes sí distinguen al ferrocarril y sus espacios como un referente de

especial importancia en su historia y su tradición. No obstante, la manera en que esta memoria ha sido manipulada o mediada para la rehabilitación y transformación del espacio no siempre es coincidente con la experiencia más subjetiva de las memorias individuales que resienten los cambios y que, por encima de todo, encuentran muchas dificultades en conciliar el espacio ferrocarrilero que les resulta tan familiar y cotidiano con los inevitables procesos de elitización, estetización y turistificación del sitio ya patrimonializado.

Para algunos otros informantes, como por ejemplo el Director General del Instituto Cultural de Aguascalientes, es muy difícil definir cuál es la noción de los aguascalentenses en torno a su patrimonio y considera que en los años recientes se ha iniciado una revaloración del patrimonio local, como por ejemplo el caso de los espacios ferrocarrileros y del Centro Histórico de la ciudad. Si bien puede haber disenso en cuanto al tratamiento que se le ha dado a estos sitios y bienes, en general hay una preocupación real, reciente y creciente por articular una política patrimonial y cultural que establezca vínculos entre las distintas disciplinas del arte y la cultura, con los sitios de carácter histórico y con el uso que la comunidad pueda hacer de ellos. Como ejemplos de algunos esfuerzos encaminados a cumplir ese objetivo se puede considerar la rehabilitación de la parte de los ex talleres ferrocarrileros que corresponde a la Plaza de las Artes y a la intención de realizar el museo al aire libre que se ha referido anteriormente [material de entrevista VGE170407AcICAAgs]. No obstante, esta es una mediación desde las instituciones y los especialistas locales en la que se puede reconocer los argumentos de Cruces (1998) con respecto a los procesos de restitución del patrimonio. Esto quiere decir que la identificación del espacio y bienes ferrocarrileros de Aguascalientes como recursos patrimoniales han producido una expropiación a la comunidad para rehabilitarlos y consolidarlos bajo la lógica conservacionista. Posteriormente, al ser “devueltos” a la comunidad se gesta un sentimiento de

no pertenencia generada por los cambios irreversibles en el espacio que ha sido hasta cierto punto sacralizado a través de su estetización. Esto, a su vez, genera dificultades para que la comunidad se apropie nuevamente del espacio sintiéndolo suyo. Las complejidades de la reapropiación del espacio y los bienes ferrocarrileros implican, por tanto, una serie de conflictos en torno a la definición de quién o quiénes son los titulares legítimos de este elemento patrimonial.

Como ya se ha abordado en el apartado anterior, sabemos que el acervo ferrocarrilero es un bien patrimonial en vías de consolidación y de muy reciente conceptualización. No obstante, en Aguascalientes se ha invertido una fuerte cantidad de recursos para la rehabilitación del espacio ferrocarrilero y esto lo coloca en un sitio privilegiado (si bien reciente) en el ámbito de la política cultural, patrimonial y turística de la localidad. Así, vemos que si bien el patrimonio industrial descansa sobre definiciones y valoraciones ambiguas en localidades con tradiciones patrimoniales más elaboradas, como el caso Oaxaqueño, en el contexto local de Aguascalientes ostenta muchas posibilidades de representar la unicidad del lugar y de asociarse con la identidad local. En esto podemos ver claramente un proceso gradual de autoafirmación y reconocimiento del patrimonio local, que es resultado también de las ampliaciones del concepto convencional de patrimonio, ahora reformulado y en posibilidades de admitir bienes y edificaciones que no son tan antiguas y que son valoradas por su carácter testimonial específico a una localidad o un grupo social.

A partir de este espacio ferrocarrilero y de las acciones encaminadas a rehabilitarlo como un recurso patrimonial importante, se hayan empezado a trazar vínculos con instancias supralocales de gestión patrimonial, trascendiendo la relación tirante que ya existía con el

Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) en Puebla. Algunos de los organismos que han empezado a involucrarse con Aguascalientes y en referencia directa al sitio ferrocarrilero son el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH, por sus siglas en inglés) y la UNESCO misma. En esta vinculación con instancias supralocales se amplía el panorama de actores sociales involucrados en la gestión del espacio ferrocarrilero en la localidad. No obstante, la incorporación de nuevos actores lleva implícita una serie de valores divergentes que, en principio, desde la localidad identifican los bienes patrimoniales como recursos con beneficios para distintas esferas y, posteriormente, desde los organismos nacionales e internacionales que en ocasiones presentan perspectivas no coincidentes con las valoraciones locales.

Como ejemplo de esto podemos retomar el hecho de que en febrero de 2008, en el marco del *Primer Seminario Internacional de Patrimonio Industrial Ferroviario*, se conformó de manera oficial la sección mexicana del TICCIH y su capítulo ferroviario, para el cual se eligió Aguascalientes como sede. En principio, el interés de algunos actores locales por impulsar esta iniciativa (como el arquitecto que ha estado a cargo de la mayor parte de la rehabilitación del predio ferrocarrilero) encontró obstáculos diversos y acciones de indiferencia por parte de políticos y otros funcionarios aguascalentenses que no encontraban un sentido real a la importancia de este evento en el panorama académico y cultural local. No fue sino hasta que se planteó la realización del Seminario como una fuente de beneficios para la difusión turística y para la atracción de organismos internacionales hacia la localidad, que fue posible una cooperación de otras instancias con el evento en términos de recursos económicos y humanos, así como con otros apoyos en infraestructura.

En segundo término, es importante resaltar que la conformación del TICCIH México ha generado tensiones y luchas de poder con el anteriormente conformado Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial (CMCPI) y con el MNFM. A pesar de las implicaciones de este proceso, la creación del TICCIH México representa para Aguascalientes una importante oportunidad de colocarse en la escena internacional de la gestión del patrimonio ferroviario. Así, al conformarse esta facción del TICCIH se pone de manifiesto una clara descentralización de la dinámica patrimonial industrial con respecto a instancias nacionales como el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y, simultáneamente, refleja los esfuerzos de esta localidad por conformarse como un nuevo centro en una abierta disputa por concentrar la representatividad y legitimidad en la escena nacional sobre este tipo de patrimonio.

Con relación a lo anterior, vemos que la creación de esta nueva sección del TICCIH respondió a la necesidad de una delegación nacional que coordinara de manera renovada y sistemática las acciones en materia de patrimonio industrial ferroviario en México, que hasta ese momento se habían venido dando de manera un tanto desarticulada y a manera de iniciativas individuales o de organizaciones aisladas. Ante esto el TICCIH Internacional consideró que México, y en especial Aguascalientes, va a la vanguardia en América Latina en relación a las acciones de conservación y difusión del patrimonio ferroviario, por lo que se optó por darle a esto un reconocimiento oficial y otorgarle así a un organismo oficialmente conformado las capacidades que este nombramiento conlleva.

Como ya se ha mencionado, lo anterior ha incrementado la rivalidad ya existente entre el MNFM en Puebla y Aguascalientes. Varios actores sociales vinculados con el tema y con el espacio consideran que la labor del MNFM ha sido deficiente y que en realidad no ha

conseguido llevar a cabo las funciones de coordinación y apoyo que debería brindar a los museos ferrocarrileros en el país. Quienes comparten esta opinión, tanto en la escala local como en la supralocal, consideran que el Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial (CMCPI) creado inicialmente también se estancó y dejó de funcionar como un órgano coordinador de los esfuerzos de conservación del patrimonio industrial que se habían venido desarrollando de manera aislada.

La escisión entre el Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes y el MNFM se gestó desde los inicios de la rehabilitación del espacio ferrocarrilero aguascalentense, el cual fue descalificado por Puebla al describirlo como un “Disneylandia” dado el tinte de parque temático que su vocación turística le imprime. Por lo general, en Aguascalientes se expresa la idea de que el MNFM es muy deficiente y que el Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias en Aguascalientes podría albergar de manera más certera al Museo Nacional de los Ferrocarriles, por sus dimensiones, por el acervo con el que cuenta (a pesar de la ausencia de piezas de origen aguascalentense que fueron trasladadas a Puebla) y por la importancia que tuvo no sólo en la localidad sino también para el sistema ferroviario mexicano en general [material de entrevista JGR030407AcFICOTRECEAgs1y2]. Esto conlleva una contradicción intrínseca al evidente proceso de ampliación del concepto de patrimonio que gradualmente se va gestando al admitir como formas patrimoniales al espacio y los bienes ferroviarios pero que, al mismo tiempo, incurre en una descalificación a usos de este tipo de patrimonio no asociados a las valoraciones esencialistas del mismo. Lo que vemos, pues, es una construcción de discursos de autenticidad que se cimientan en aspectos culturales distantes de la valoración y uso turístico-comercial de un sitio patrimonial, lo que pone de manifiesto la tensión entre las distintas lógicas de aprovechamiento de este espacio. Todo esto también refleja los conflictos en torno a la

representatividad de un espacio sobre otro en lo que respecta al mapa del patrimonio ferroviario de nuestro país y lo convierte en un elemento que constantemente transita del centro a la periferia de ese mismo mapa. Finalmente, vemos que a este espacio se le añade la dimensión política intrínseca a las formas patrimoniales, lo que lo convierte en un recurso en disputa y manipulable con fines de consolidación del prestigio, la unicidad y la legitimidad de la localidad que lo detenta.

Para ejemplificar algunos de los aspectos desarrollados en los párrafos anteriores tenemos lo que la directora del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes expresó con respecto a la representatividad, importancia y limitaciones de este espacio:

**Informante:** *Entonces, bueno, platicaron (en las II Jornadas de Museos de Aguascalientes) un montón de cosas sobre los museos, su postura, lo que ellos veían que sucedía con el visitante, qué deberíamos hacer para realmente posicionarnos en un lugar en el mapa de visita de museos... ¡eso es muy complicado! (...) llega hasta rozar en lo triste... así como de "nunca vamos a estar en el mapa, seamos realistas" O sea, no tenemos a Goya, no tenemos a Leonardo Da Vinci, no tenemos obra que ya de por sí es conocida y es atractiva, que funciona solita... no tenemos esa obra. Tenemos dos museos muy importantes...yo creo que todos son importantes, (...) no desacredito, pero el Ferrocarrilero es importante porque la ciudad y el lugar por antonomasia ferrocarrilero a nivel nacional es Aguascalientes, entonces no hay otra opción, o sea perdón, hay grandes museos luchando con propuestas, sí, pero el lugar donde tenía que darse esto -que se dio tarde, pero se dio y gracias a eso estamos aquí- (...) y entonces tenemos un gran museo, pero no tenemos un nivel por el que deberíamos de apostar por ser Aguascalientes una entidad ferroviaria, (...) y dudo que lo lleguemos a tener... dudo, no porque no tengamos todos los recursos para poder serlo, sino porque con todos estos tropiezos te topas con un montón de cosas y las cuestiones de poder son complicadísimas y son muy cansadas (...) pero en realidad tenemos todo para ser el mejor museo de México, yo lo tengo clarísimo... lo tenemos todo y podríamos tener más para realmente consolidarlo (...) porque sencillamente Aguascalientes es una entidad ferrocarrilera y gracias al ferrocarril Aguascalientes tuvo una época de mucho empuje, de mucho auge que todo el mundo quería estar aquí (...) entonces Aguascalientes lo tiene todo... y nada, porque si no hay esta consciencia nos quedamos como estamos, en un museo, pos sí, con buena propuesta, bien, pero lo tengo que aceptar: un museo tercermundista, un museo que no puede hacer más...*

[Material de entrevista SRG140607AiTMu2Ags]

Retomando el caso, vemos que la iniciativa de reconstituir y formalizar la sección Mexicana del TICCIH, independiente al MNFM en Puebla, se relaciona con el hecho de que a partir de la creación del primer CMCPI se formalizaron otros comités y delegaciones en América Latina. Al dejar de funcionar este primer comité como se esperaba y al diluirse el impacto que estaba teniendo en las acciones de conservación, el comité internacional resolvió darle una nueva conformación. Como ya se ha esbozado, esto también responde a una clara vinculación y presencia de Aguascalientes en la escena internacional, a través de actores sociales clave que difunden ampliamente la importancia del espacio ferrocarrilero y su rehabilitación en esta ciudad.

Las piezas del acervo ferroviario que fueron trasladadas de Aguascalientes a Puebla es también un claro ejemplo de los problemas en la restitución del patrimonio a los que alude Cruces (1998). Una vez que dichas piezas fueron identificadas como parte del patrimonio ferroviario y se decidió su resguardo en Puebla hasta que Aguascalientes tuviera la infraestructura y el espacio necesario para su adecuada conservación, lo esperado era su restitución como parte del acervo de la localidad. No obstante, al ser mediadas por el academicismo que les imprime un carácter sacralizado y les añade un valor adicional al afectivo que les otorga la localidad, la restitución de las piezas se vuelve un proceso inconcluso. En este panorama encontramos nuevamente una coexistencia de memorias simultáneas, en las que se articulan la grandilocuencia de formas patrimoniales mediada por los especialistas supralocales en conservación, su potencial utilización y manejo mediado por las instituciones estatales de turismo y cultura, y la afectividad por parte de la comunidad local que rechaza su estetización y anhela la permanencia del espacio y sus bienes bajo el carácter original que los distinguía en primera instancia.

Siguiendo esta multiplicidad de perspectivas sobre el mismo espacio, encontramos también que, en virtud de las dimensiones espaciales del predio ferrocarrilero y de la valoración que se desprende de su amplitud, así como de su profundidad y relevancia en la historia y desarrollo local, se ha contemplado la posibilidad de inscribirlo en la lista indicativa de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO. Para lograr esto se está trabajando muy de cerca con Ciro Caraballo, el especialista en Patrimonio de la UNESCO en México y principal promotor del *Programa de Fortalecimiento de la Gestión Municipal del Patrimonio Cultural* que se ha mencionado ya anteriormente. La intención es la de desarrollar un plan de manejo para el complejo en el que se empate las cuestiones ferroviarias con aspectos más generales de la historia local, involucrando de manera activa a los municipios y la sociedad civil. El enlace con la UNESCO desembocó, como punto de partida, en la presentación del primer taller: *El patrimonio cultural, un recurso capital para los ayuntamientos*. Esto es compatible con las intenciones de UNESCO de promover los patrimonios locales y su gestión desde los municipios, lo que implica que sean estos quienes decidan y activen aquellos bienes que les son significativos para conformar un conjunto patrimonial que les dé identidad y les otorgue consciencia sobre su manera específica de ser, pensar y actuar. Esto, en términos generales, contribuye a la reconceptualización de la noción de patrimonio en la que de inicio se cuestiona las posturas que privilegian los bienes edificados monumentales o el valor de antigüedad como únicos criterios de definición patrimonial y da cabida a la consideración de criterios de valoración patrimonial congruentes con la oferta de bienes y espacios de este tipo que sí tienen una presencia importante en la localidad, más allá de los edificios coloniales, los sitios prehispánicos o el elemento étnico. [Material de entrevista JGR030407AcFICOTRECEAgs2].

Para algunos otros sectores de la clase política y cultural de Aguascalientes, estas iniciativas son muy pretensiosas. Desde esta perspectiva, la grandilocuencia del proyecto se percibe desde el nombre mismo del complejo: Plaza de las Tres Centurias. El nombre se eligió aludiendo a los tres momentos de intervención que sucedieron en el predio, es decir, a la construcción del Almacén de Carga a finales del siglo XIX, a la construcción del resto de los edificios (incluida la Estación) en el siglo XX y la rehabilitación del predio en la primera década del siglo XXI. Así, se considera que las tres centurias están representadas en el espacio y con ello se busca entablar puentes entre lo tradicional y la modernidad.

Todo esto, aunado a las intenciones de conseguir una declaratoria de la UNESCO para el predio ferrocarrilero como parte de la lista de Patrimonio de la Humanidad, resulta demasiado ambicioso y desproporcionado para algunos actores sociales, puesto que aunque el espacio siempre ha sido valorado como único y excepcional para la cultura aguascalentense, no lo es en realidad en términos globales. En este panorama encontramos las dificultades intrínsecas a la construcción social de este espacio como un bien patrimonial, pues si bien es reconocido como un elemento articulador de la identidad local y como un testimonio de su historia, su articulación con el mapa patrimonial más amplio que trasciende la esfera de lo local resulta problemática. Una vez más, en las intenciones de incorporación a la UNESCO interviene un conflicto de mediación del patrimonio ferroviario entre el valor que le asignan los especialistas, lo que las instancias gubernamentales locales buscan potenciar y los beneficios turístico-comerciales que agentes del mercado local detectan en él. Como ejemplo de esto se desprende que, como argumentan algunos, la valoración de este espacio es más afectiva que ilustrada puesto que no es producto de su valor arquitectónico en términos de estética y de paisaje urbano. A su vez, esto implica que el proyecto que sustenta su rehabilitación es en realidad muy

deficiente en relación a lo que se ha conseguido en otras estaciones ferroviarias de proporciones similares en Estados Unidos, Francia o España. Un asesor del gobernador y miembro del Consejo de la Crónica de Aguascalientes comentó:

**Eréndira:** ¿La sociedad civil cómo reaccionaba ante todas estas cosas? ¿ante esta situación?

**Informante:** *Sí se hablaba de esto ¿no? pero nunca hubo una reacción más allá del lamento en el periódico, pero no se que se hiciera algo en concreto, no, nada... se dice que lo que quedó no es lo más valioso, no es lo más importante, que se llevaron muchas cosas y muchísimo de eso en calidad de chatarra, pues... Entonces, bueno, el gobierno decide tomar en sí esto para revivirlo ¿no? A mí me parece que se hizo un tanto atrabancado todo, de pronto ves tú en el periódico, en El País, del trabajo de remodelación de antiguas instalaciones industriales, estaciones de ferrocarril, y yo hubiera deseado que se hiciera algo parecido... es decir, bueno, el caso extremo es el Museo D'Orsay en París ¿no? que es una estación de ferrocarril convertida en museo... pero yo siento que faltó en primer lugar visión y en segundo lugar recursos... eso de haberle puesto Tres Centurias me parece de lo más grandilocuente... (...) porque la mentada muestra arquitectónica que hacía susceptible de hablarse de tres siglos pues era verdaderamente desastroso ¿no?, sobre todo entre el edificio de la estación y el edificio de lo que ahora es el museo que era el departamento del Express (...) y también se cuenta mucho de que desde luego el gobernador estaba muy orgulloso de esto y con mucha frecuencia llevaba gente a ver... y entonces le proponían cosas y él las aceptaba ¿no? pero como que faltaba mucho de un plan global para atacar esa cuestión ¿no? también un poco la idea de que lo que no cupiera en otros lados, pues cabe ahí ¿no? como por ejemplo el rostro del siglo... esa fotografía de rostros de gente de todas edades, que estaba aquí a un ladito de Plaza Patria y lo quitaron y se lo llevaron para allá...*

[Material de entrevista CRS200307AcCDCAgs].

De acuerdo con lo que los especialistas indican, la historia de la conservación patrimonial en Aguascalientes es, en realidad, algo reciente. La mayoría de los funcionarios e intelectuales que fueron entrevistados coinciden en que desde principios del siglo XX existían en la localidad nociones de conservación patrimonial, que gradualmente fueron cristalizándose en normatividades y en una creciente consciencia de la imagen que la ciudad otorgaba al turista. Así, una constante fue la preocupación por la imagen que se proyectaba al foráneo (especialmente cifrada en la Feria Nacional de San Marcos) y se expresaba una idea más o menos

persistente de que Aguascalientes no era un pueblo y que había entrado en la modernidad. Sin embargo, también había una depredación sistemática del patrimonio edificado y no fue sino hasta la década de 1980, aproximadamente, que se empezó a crear una política de conservación patrimonial [Material de entrevistas CRS200307AcCDCAgs, VGE170407AcICAAgs].

La política patrimonial en Aguascalientes, si bien asociada al campo de la cultura, presenta vínculos débiles con la política cultural que se ha transformado de manera más contundente al paso del tiempo y del desarrollo económico, social y urbano de la localidad. Hasta la década de 1950 Aguascalientes carecía de una política cultural articulada, aunque ya se vinieran realizando cosas importantes en esa materia de manera aislada y eventualmente asistidas por el gobierno, como por ejemplo la promoción a la obra de artistas gráficos clásicos de la localidad como José Guadalupe Posada y Saturnino Herrán, así como las incipientes vinculaciones de la Feria de San Marcos con un contexto de eventos culturales y artísticos más amplio que las actividades tradicionales de la feria. No fue sino hasta los años setenta que al crearse el entonces Instituto Aguascalentense de Bellas Artes que se empezó a forjar una política más sólida en el ámbito cultural. La maduración de esta política siguió su cauce en los años posteriores y en 1985 se dio un giro legal que constituyó al actual Instituto Cultural de Aguascalientes (ICA), en un reconocimiento de la magnitud que había adquirido la tarea de la gestión, promoción y administración cultural de la localidad. [Material de entrevista JGS020407AcUAAAgs]

Con lo anterior, ya en la década de 1990, se incrementó sustancialmente la cantidad de recursos gubernamentales asignados al campo de la cultura y se llevaron a cabo reactivaciones importantes que gradualmente han ido robusteciendo la política cultural gestada anteriormente. En la actualidad, el ICA se percibe de manera general como una institución que ha crecido en

continuidad con las administraciones pasadas, pero que resulta “pesada” para la musculatura legal, financiera y de infraestructura de un instituto cuyas tareas en ocasiones lo exceden. Un renombrado historiador de la localidad y ex director de la entonces Casa de la Cultura, comentó:

**Informante:** *Me parece incluso que ahorita, después de 18 años de ese empujón inicial del que te estoy hablando en 1990, el ICA y en general la promoción de la cultura enfrentan problemas de gigantismo, de elefantiasis y de esclerosis. O sea, la institución ha crecido tanto que empieza a ser pesada. Hace 20 años era muy ligera, la nómina era una cosa de dar risa, eran unas pocas gentes las que trabajábamos y muchos lo hacían por cariño, por devoción, más que por los sueldos. Nadie ganaba mucho dinero, el sueldo del director del ICA era una cosa ridícula... absolutamente ridícula. Actualmente su nómina es una cosa de millones de pesos, los puestos son codiciados y eso pesa mucho, y eso empieza a crear otras complicaciones, las complicaciones propias del crecimiento de las instituciones, pero bueno, los que tienen esa responsabilidad verán la forma de enfrentar los retos. Pero resumiendo, pues, hay un crecimiento importante.*

[Material de entrevista JGS020407AcUAAAgs].

A través de esto podemos ver la trayectoria de la gestión cultural y patrimonial de Aguascalientes intrínsecamente asociada al Estado, lo que ha retardado el proceso de democratización cultural que permea el discurso federal en este ámbito. Así, vemos la poca admisión que hay en esta localidad de otras fuentes de recursos, como la intervención de la inversión mixta en materia patrimonial y cultural, así como la ausencia del aprovechamiento de redes informales para la consecución de recursos como sucede en el caso oaxaqueño. Esto quizás puede entenderse como un reflejo de la alta institucionalización que se ha generado en este campo en el contexto aguascalentense y, por tanto, nos puede ayudar a comprender la limitada esfera de posibilidades sobre las cuales actúan funcionarios, directores y empleados en espacios que requieren este tipo de gestión.

En este mismo tema encontramos que la política patrimonial ha dado énfasis a la conservación del patrimonio edificado de Aguascalientes, representado especialmente por la

obra arquitectónica de Refugio Reyes Rivas<sup>19</sup> y por los edificios del predio ferrocarrilero. Por su parte, la política cultural ha puesto su atención principalmente en la difusión de la producción artística local clásica (como la obra de Saturnino Herrán y de José Guadalupe Posada) y contemporánea (como la obra de los participantes del Premio Aguascalientes de Arte Joven y el Premio de Poesía Aguascalientes). Los espacios patrimoniales son foros de estas manifestaciones artísticas, pero no se les ha vinculado de manera activa en una política general articulada. Al respecto, nuevamente la directora del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes comentó:

**Informante:** (...) ella (la directora del Museo de Arte Contemporáneo Mac #8) en estas mesas mencionaba que sería interesante apostar por comprar una vez al año obra... ¡es absurdo! ¿Para qué quieres tanta obra? ¡Es absurdo! ¿Por qué vas a comprar obra cada año de artistas plásticos contemporáneos, cuando cada año incrementas tu acervo con lo más contemporáneo? ¡Son los jóvenes creadores de menos de 30! ¿Qué más que eso? (...) si yo estuviera ahí pues buscaría otras alternativas para poder trabajar... ¡Además es arte contemporáneo! O sea, todo es contemporáneo (...) yo haría cosas de poesía, yo haría otras cosas porque es lo que estamos ahorita viviendo...

**Eréndira:** Claro, el arte contemporáneo no sólo es arte plástico...

**Informante:** ¡Claro que no!

**Eréndira:** ¿Se privilegia el arte plástico en Aguascalientes?

**Informante:** Sí, porque todo el mundo habla de museos y todo el mundo piensa en museos de plástica... o sea, el museo de patrimonio industrial ¡nadie piensa en ferrocarrileros!...y es un museo y forma parte de los servicios museísticos del ICA... sí se privilegia, en ese sentido, sí... porque todos los espacios es lo que albergan... en Aguascalientes sólo piensan en eso en museos... casi todas (las galerías) son de plástica... entonces, claro, se privilegia en ese sentido porque nadie puede... o sea, si hablas de museos... por ejemplo, a mí me pasaba en estas jornadas que yo pensaba "Bueno y yo ¿qué les puedo decir? O sea, sí les puedo decir mucho pero, entiendan, el museo no nada más es de plástica"... y pues hay muchos artistas plásticos, hay una licenciatura en Artes Plásticas, hay un Centro de Artes Plásticas, de Artes Visuales...pues sí...  
[Material de entrevista SRG140607AiTMu2Ags]

---

<sup>19</sup> Refugio Reyes Rivas (1862-1945) fue un arquitecto autodidacta originario de Zacatecas, pero que desarrolló la mayor parte de su obra arquitectónica en el estado de Aguascalientes. La mayoría de los inmuebles que proyectó y cuya edificación ejecutó son considerados de gran orgullo y como piezas representativas del patrimonio histórico y artístico aguascalentense. Para mayores detalles sobre este personaje y su obra ver:

[http://aguascalientes.gob.mx/Estado/Aguascalentenses/refugio\\_reyes\\_rivas.aspx](http://aguascalientes.gob.mx/Estado/Aguascalentenses/refugio_reyes_rivas.aspx)

En una visión paralela, pero no del todo discordante con la tendencia que se desprende de UNESCO, el Director General del Instituto Cultural de Aguascalientes (ICA) concibe la política cultural y patrimonial de Aguascalientes en términos regionales. Esto apunta a repensar el lugar que ha ocupado la localidad dentro del mapa patrimonial de la región y en la escala de lo nacional. Específicamente, esto alude a Aguascalientes como un lugar de encuentro de diferentes culturas y de tránsito entre Mesoamérica y Aridoamérica. Desde esta perspectiva, la localidad se concibe como portadora de unas características que le otorgan unicidad, pero que simultáneamente permiten trascender los límites territoriales de la pequeña entidad para articularla en un engranaje más amplio que corresponde a la región de la que forma parte. El director general del ICA comentó lo siguiente con relación a las nuevas interpretaciones del patrimonio y a la inserción de Aguascalientes en ese panorama:

**Informante:** (...) en la actualidad (...) estamos elaborando un proyecto ahorita para que se haga también ahí (en el espacio ferrocarrilero) un buen museo que reúna justamente pues el lugar que ha ocupado Aguascalientes dentro del patrimonio nacional, desde la parte prehispánica hasta la actual...

**Eréndira:** O sea, esto sería prácticamente... ¿qué?

**Informante:** Bueno, fundamentalmente Aguascalientes ha sido un lugar de encuentro de diferentes culturas desde la época prehispánica, si bien no hay un desarrollo por ejemplo de una zona arqueológica adecuada, Aguascalientes fue tránsito también digamos de las grandes culturas mesoamericanas (...) esas son las nuevas teorías de la interpretación de lo que es el patrimonio arqueológico en todo lo que es el territorio nacional. Yo creo que ahí Aguascalientes juega un papel muy importante de tránsito y de encuentro, tanto de la cultura llamada mesoamericana como de la parte también más hacia el norte. Entonces el museo está pensado más como este espacio de encuentro de diferentes culturas, no tanto los vestigios propios de este pequeño territorio estatal que en ese momento no era un referente para nada. Estamos hablando de otras culturas con áreas mucho más amplias, de las cuáles Aguascalientes forma parte.

**Eréndira:** ¿Es una cuestión entonces de los vínculos?

**Informante:** Sí, de vínculos, interacciones que hubo desde luego... entonces Aguascalientes forma parte de todas estas interacciones. (...) Hay un proyecto que tiene con ver con Aguascalientes, no con su territorio concreto actual que me parece ser muy chauvinista y que además no correspondería por supuesto a lo que sería también la conformación de la región y su relación con lo que es la conformación del Estado Nacional. (...) Como tú sabes, la formación de

*Aguascalientes es muy tardía y reconocida finalmente hasta la Constitución de 1857, entonces es muy, muy tardío (...) yo creo que hay que verlo en una perspectiva mucho más amplia, no referir exclusivamente a los Estados, que son obviamente invención ya del siglo XIX y nada que ver digamos con todo el patrimonio quizás nacional (...) entonces, bajo este concepto en una visión más amplia y no chauvinista y de que más bien somos parte de algo más amplio permanentemente, pues yo creo que esto permearía esta propuesta que se está trabajando actualmente (...)*

[Material de entrevista VGE170407AcICAAgs]

Todo esto refleja que en el espacio hay contenida una potencialidad muy amplia y diversa, no sólo en términos de su valoración patrimonial, sino también en la centralidad que ha tenido como punto de partida para la formulación de una conciencia de conservación en la entidad. Vemos, pues, que la atención que se le ha conferido al espacio ferrocarrilero en esta localidad ha detonado una noción de unicidad de la misma, con sus múltiples posibilidades de insertarse en la escena regional, nacional e internacional. No obstante, vemos también que esto genera una convivencia de memorias “hacia adentro” en negociación, tensión y articulación, así como una serie de conflictos sobre la valoración del espacio y los bienes ferrocarrileros como formas patrimoniales. Ya desde 2005 se ponía sobre la mesa este conflicto de valoraciones sobre los bienes ferrocarrileros, respecto de lo cual uno de los empleados del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes manifestó lo siguiente en el marco de las celebraciones del segundo aniversario del museo:

*“El MFA viene trabajando hace más de dos años en el rescate del patrimonio industrial, acopiando de los antiguos departamentos maquinaria, herramienta y documentación para conformar su acervo (...). El 20 de enero del presente 2005, el primero de cuatro chatarreros - es decir los nuevos propietarios- se presentaron a recoger sus pertenencias en nuestra bodega. Como ustedes pudieron presenciar en la celebración del primer aniversario, el MFA había acopiado alrededor de 15,000 piezas de las cuales ya fueron vendidas 1,354 y habiéndose llevado ya el 80% de ellas (...), el 90% de estas piezas ya habían sido catalogadas y clasificadas por el MFA. Cabe señalar que las piezas ferrocarrileras que habían sido montadas en el parque temático bajo el resguardo de la Secretaría de Turismo ya fueron retiradas. Esta situación debe preocupar no sólo a las autoridades sino a la comunidad aguascalentense, precisamente por el valor histórico que representa dicho acervo. Es*

*necesario que el gobierno del estado se enfrente con estos nuevos propietarios y no dejar nuestro esfuerzo y trabajo en el museo de los recuerdos."*

[Material etnográfico, 2º Semana del Museo Ferrocarrilero, marzo 18 de 2005]

Simultáneamente, vemos que a través de todas estas acciones también se han derivado vínculos con actores sociales que trascienden a la localidad, en unos casos en clara rivalidad – como el MNFM en Puebla- y en otros en la creación de redes de apoyo basadas en organismos de tipo supralocal como UNESCO y TICCIH. Finalmente, esto le confiere al espacio una proyección que, en el futuro, se espera también proyecte a la localidad hacia un lugar más definido en el mapa patrimonial y turístico más amplio, a pesar de que existe poca claridad en los objetivos y potenciales beneficios que esto puede generar.

A lo largo de lo que hemos argumentado en este capítulo el viajero puede ubicar ya un mapa en el que se evidencian las distintas dimensiones del concepto de patrimonio. En dicho mapa, tanto para el caso oaxaqueño como para el caso aguascalentense, encontramos manifiestas en el espacio las diversas valoraciones en torno a lo que se considera como patrimonio y las implicaciones que esto acarrea para los espacios ferrocarrileros. Hemos visto cómo en los espacios ferrocarrileros de ambas localidades convergen las memorias institucionalizadas de instancias locales y supralocales, con las memorias afectivas y específicas de los distintos sectores vinculados a estos espacios. También hemos recorrido las implicaciones tanto en el discurso como en la práctica de la emergencia de actores y usos sociales que no estaban tradicionalmente asociados a la gestión y aprovechamiento de espacios patrimoniales. Todas estas implicaciones, convergencias y divergencias se encuentran inmersas en una constante contradicción que atañe a la multidimensionalidad y a la polisemia intrínseca a

aquellos espacios y bienes que a una sociedad le permiten repensarse a sí misma, actuar en consecuencia a ello y tomar directrices a seguir para una construcción del presente coherente con las necesidades de cada contexto.

En muchas ocasiones estos aspectos no logran cristalizarse en acciones claras con beneficios comunes a todos los involucrados, pero es precisamente en el marco de las tensiones y articulaciones que se generan entre todos los elementos analizados aquí que los espacios en cuestión pueden entenderse como constructos sociales. Esta construcción social se expresa en el rumbo que toma la utilización de estos espacios, que a su vez pueden ser entendidos como representantes de un panorama más amplio que atañe, no sólo a la dinámica patrimonial en nuestro país, sino también a los procesos sociales a través de los cuales se va definiendo una parte del carácter de la localidad, de su especificidad y de sus posibilidades de insertarse en un mapa global con el que se articula de manera constante.

En términos generales, el viajero ha tenido ya una mirada panorámica a la lógica de conservación esencialista que atraviesa las prácticas en el espacio ferrocarrilero de las dos ciudades estudiadas. Así, se puede comprender cómo cada localidad se vincula de maneras distintas con la actividad ferrocarrilera, con el esquema amplio de valoraciones y acciones de conservación patrimonial y con la formulación de marcas identitarias necesarias para un desarrollo local coherente con los recursos existentes en sus contextos específicos. Por ende, cada una de las dos ciudades analizadas construye sus espacios patrimoniales a partir de la experiencia local y de la articulación de ésta con las ya mencionadas tendencias de conservación patrimonial que corresponden a una perspectiva más amplia que la localidad misma.

## Capítulo V

### **Lógica Turística: comercialización, espectacularización y consumo.**

En este capítulo se aborda una discusión teórica sobre el turismo como un fenómeno social que adquiere características particulares en la época contemporánea. La discusión también busca establecer los vínculos entre el ámbito del turismo y el desarrollo local, a través de lo cual se seleccionan espacios, tradiciones, objetos, etc. para consolidar una oferta de productos atractivos para el visitante. De ello se desprenden vínculos con aspectos del patrimonio, sobre todo en lo que toca al turismo de tipo cultural y en lo que respecta a una profunda contraposición entre lo “puro” de la cultura y la “espectacularización”, “mercantilización” y “falsificación” de los recursos patrimoniales de una localidad para ofertarlos al turista. En este apartado veremos cómo empieza a perfilarse una discusión, que se desarrolla de manera más detallada en la parte final del documento, en torno a las reconfiguraciones en las esferas de lo público y lo privado en materia de gestión patrimonial asociada al turismo. En torno a estas reflexiones cobran importancia las tensiones y articulaciones que se generan entre los intereses de distintos sectores de una localidad y que se manifiestan en los espacios turístico-patrimoniales.

En la segunda parte del capítulo se describe y analiza las implicaciones de la valoración turística de los espacios ferrocarrileros de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez. Así se aborda la lógica de aprovechamiento turístico en estos espacios y sus efectos en la infraestructura de estos espacios, en su gestión y en las interacciones sociales que ahí suceden. Todo ello se ilustra y analiza en esta parte del capítulo a través de material etnográfico recopilado a lo largo del trabajo de campo en las dos localidades.

## **i. El turismo en el mapa y el mapa del turismo: Análisis del turismo como fenómeno social contemporáneo**

En las últimas décadas el turismo se ha convertido en un ámbito de interés para diversas disciplinas que lo han reconocido como un fenómeno importante en la vida social contemporánea. Si bien el viaje y el contacto con otras realidades a través del disfrute no es algo necesariamente propio de la época actual, sí han adquirido algunas características distintivas en el contexto actual de globalización económica y sociocultural.

Podemos partir de algunas premisas básicas que son comunes a la mayoría de las reflexiones en torno al turismo como fenómeno social. Por lo general hay un consenso en la consideración de que las principales motivaciones para que las personas se trasladen de un lugar a otro en calidad de turistas son el disfrute, la recreación, el descanso y el interés por conocer otros sitios con culturas, climas, paisajes e historias distintos a los propios (De la Vega, 2003:55). Pero no sólo eso, en la medida que el turismo es considerado como una práctica social, autores como Simonicca proponen abordarlo como:

*“(...) un proceso de construcción de imágenes, relaciones, signos, representaciones identitarias. No sólo es experiencia, sino también un conjunto de discursos sobre el mundo ajeno y el propio (...) es forma cognoscitiva, diversa ciertamente, pero cognoscitiva. Se basa sobre enunciados, expresa creencias, objetiva la experiencia en imágenes y encuentros de miradas, inventa estilos de identidad, programa eventos y lugares proveyendo sus motivaciones y sistemas sígnicos distintivos” (Simonicca, 2007: 43)*

Así comprendido, el conjunto de prácticas turísticas no sólo apela a la recreación, sino que también conlleva implicaciones territoriales, económicas, sociales y de modo de vida a través de la interacción entre sujetos pertenecientes a realidades y sistemas culturales diferentes.

Dicha interacción se vuelve posible gracias al desplazamiento y, en ese sentido, las prácticas sociales al interior del mundo del ocio posibilitan el conocer, sentir, recorrer y ubicarse en un sitio dado por el valor simbólico que se le atribuye (Cammarata, 2006: 352).

Como vemos, el turismo como fenómeno social es también un asunto complejo que no puede ser reducido a alguna de sus características. Por ello considero de especial importancia el concebirlo siempre en una dimensión dialógica pues, al ser una práctica social que involucra la interacción entre sujetos, grupos sociales y lugares que se reconocen como diferentes entre sí, los impactos mutuos derivados de ello son inevitables. Si bien dichos impactos pueden ser más evidentes en el ámbito de la comunidad receptora, el visitante también experimentará los efectos en distintos niveles de lo que percibe en su estancia como turista. Al respecto, Cammarata indica lo siguiente:

*“El conjunto de significados y símbolos de la cultura local le dan sentido a un lugar e incide en la realización de las prácticas sociales del habitante. Ese conjunto de valores además de proyectarse en el territorio es transferido al otro – el forastero o visitante- pero al mismo tiempo, el habitante se apropia, imprime marcas en su comunidad o grupo social identificándose con su lugar, con su yo y el nosotros.”(Cammarata, 2006: 355)*

Para especificar más la relación dialógica entre el visitante y el residente del destino turístico resulta muy esclarecedor el concepto *turistificación*, el cual pone énfasis en que dicha relación es en realidad el resultado de una cadena de procesos. En esta cadena se eslabonan las acciones de tres sistemas interrelacionados en la producción turística: los actores, las imágenes y los espacios portadores de bienes y servicios que potencien el turismo. A partir de esas prácticas eslabonadas la actividad turística se ve permeada por un conjunto de pre-conceptos, imágenes percibidas a priori y valores de significados culturales que son co-construidos por el viajero, los medios de comunicación y la industria turística en su difusión de destinos atractivos (Cazes, 1995, citado en Cammarata, 2006: 355).

En lo que se refiere al espacio mismo, también podemos adoptar una mirada procesual, pues su identificación como un *espacio turístico* implica una intencionalidad de las prácticas sociales que se imprimen en el territorio y que lo construyen como tal, a través de formas recreativas y “*se adorna, se arma para el mercado actual o potencial. Las adjetivaciones (del espacio turístico) varían con las intenciones de los negocios: turismo ecológico, religioso, rural, cultural.*” (Cammarata, p.358)

El proceso de *turistificación*, de acuerdo con esta misma autora, se puede distinguir en etapas que sugieren ciertos patrones de prácticas e interpretaciones por parte de la sociedad local que también genera imágenes e interacciones específicas con el turismo. Si bien el estudio de Cammarata, al que he dirigido la atención en estas argumentaciones, hace referencia al caso Argentino, es interesante su aplicabilidad al análisis del fenómeno turístico en otras realidades locales.

En un primer momento de este proceso se encontró una etapa de autogeneración de imágenes desde la localidad que está incentivada por el turismo. En esa producción de imágenes predominaba la búsqueda de valores y especificidades de la localidad, otorgándole protagonismo a ciertos elementos de identidad y diferenciación ante otros destinos turísticos más o menos consolidados, pero en abierta competencia. Esto puede ilustrarse en el caso aguascalentense en la selección inicial de los elementos ferrocarrileros asociados a la identidad local para detonarlos y diferenciarse en el panorama regional que detenta un valorado y altamente reconocido patrimonio colonial con el que Aguascalientes no cuenta. Dicha selección también establece una diferenciación con la Feria de San Marcos, el principal atractivo turístico de la localidad, para potenciar otras formas de unicidad.

En una siguiente etapa del proceso se encontró una actividad turística más intensificada y una sociedad local un tanto menos activa y participativa. A través de esta intensificación toma

mayor relevancia el desarrollo de la imagen turística de la localidad a través de la selección, exageración y/o exclusión de unos elementos sobre otros, pero involucrando a actores externos de manera más activa. También esto puede ilustrarse en el caso hidrocálido en el que, una vez iniciado el desarrollo del espacio ferrocarrilero como producto turístico, se gestó un periodo de intensa actividad para promocionar a la localidad hacia el potencial visitante. En este momento, habiendo pasado ya la novedad de la rehabilitación del espacio por parte del público local, su involucramiento con el sitio decreció de manera sustancial.

En la siguiente etapa destaca la separación más evidente entre los agentes más activos del turismo (locales o no) y la sociedad local, que permanece más ajena y excluida de la escena. Con esto se da paso a la construcción de un imaginario que es de cierta forma ajena a la esencia local. Sin embargo, en momentos posteriores del proceso se vuelve posible un desarrollo independiente de la sociedad local, que puede reconquistar el espacio turistificado (de manera parcial por lo general) y que es el reflejo del *“desinterés de los sectores dominantes que actuaron en el lugar como miembros de una sociedad trasplantada y desarraigada del nivel local y sus referencias sociales. En este proceso existe una toma de conciencia y se generan expresiones políticas”* (Cammarata, 2006: 361). Nuevamente en el caso aguascalentense, encontramos que la desvinculación entre las instancias que fomentan el espacio ferrocarrilero principalmente como un atractivo turístico y el resto de la sociedad local es evidente. Esto se explicará posteriormente al elaborar sobre las formas en que el interés de políticos y funcionarios vinculados al turismo sobre el espacio se ha ido diluyendo y hay una reflexión por parte de otros sectores de la sociedad, especialmente actores individuales, sobre la necesidad de volver la mirada y uso del espacio nuevamente *“hacia adentro”*.

En la medida que la experiencia del turismo puede ser entendida como una actividad generadora de relaciones sociales y de formas cognoscitivas, se vuelve necesario contextualizarla

en un campo más amplio de procesos sociales que la permean. En atención a ello nos encontramos con que la actividad turística también ha sido afectada por las tendencias de cambio producidas bajo las presiones de la globalización contemporánea. Esto se vincula con entender al turismo también como un fenómeno socioeconómico que mercantiliza el tiempo libre, asociado al proceso de intensificación y sofisticación del consumo de lugares y actividades de ocio (Cammarata, 2006; De la Vega, 2003).

La mercantilización<sup>20</sup> del tiempo libre o, como algunos lo han llamado, la emergencia de la *civilización del ocio*, convierte a éste último en un bien comercializable que se legitima por sí mismo y adquiere una alta jerarquía en los valores de los individuos. A su vez, esto genera cambios en las formas de utilizar el tiempo libre y en la cantidad de dinero y tiempo que se está dispuesto a invertir en ello. Finalmente, esta dimensión comercial del ocio coloca al turismo y al consumo cultural en una posición privilegiada dentro de la oferta de posibilidades de empleo del tiempo libre. Así, a la par que el turismo puede funcionar como una práctica social cognoscitiva que potencia los encuentros entre sistemas culturales, también puede funcionar como una fuente de riqueza y de flujos económicos para una sociedad (Bedate, Sanz y Herrero; 2001).

Ballart y Juan-Tresserras (2003) argumentan que el turismo masivo es una de las grandes expresiones de la globalización, principalmente porque las tendencias actuales de la actividad se presentan en un escenario dinámico y flexible, en el que los destinos turísticos compiten más intensamente en el mercado global, ayudados por los medios de comunicación, y en donde una demanda cada vez más segmentada, exigente y cambiante se enfrenta con una oferta muy

---

<sup>20</sup> Dicha mercantilización del tiempo libre no es un fenómeno aislado que suceda por sí solo, sino que se vincula con el tránsito de las economías globales a partir de la década de 1970 hacia la terciarización, en la que el sector servicios adquiere especial relevancia por encima de las actividades primarias y secundarias de producción (Cammarata, 2006).

especializada y competitiva (Ballart y Juan-Tresserras, 2003: 185). En este sentido, vemos que las industrias turísticas responden a las exigencias del mercado ampliando cada vez más la definición de los centros turísticos, diversificando sus atractivos y atendiendo a aquello que ayuda a diferenciar los destinos entre sí para hacerlos destacar en ventajas comparativas (De la Vega, 2003:55; Cammarata, 2006).

La diversificación de los destinos turísticos y la búsqueda de giros de recreación más allá del segmento de sol y playa han posibilitado la identificación de los bienes culturales como potenciales atractivos turísticos. Así, el turismo de tipo cultural ha encontrado auge, pues su demanda ha estado vinculada a una revalorización de estos recursos en destinos que habían estado centrados en otras modalidades de turismo y, a través de ello, lograr diseñar modelos que dinamizaran y potenciaran otros polos de atracción de visitantes (André, Cortés y López, 2003: 2)

El concepto *turismo cultural* establece una asociación de dos ámbitos que, si bien han estado vinculados de múltiples maneras, han sido considerados como dos polos opuestos y excluyentes entre sí. Aquí cabe recordar que la cultura ha sido asumida como una esfera pura, sacralizada, elitizada y ajena a cualquier elemento de mercantilización que la degradaría. Por el otro lado, el turismo se ha entendido como una actividad generadora de productos y servicios que intervienen en las realidades locales alterándolas, pero generándoles una importante derrama económica. Al encontrar estos dos planos asociados, como un resultado de la diversificación de la demanda de atractivos turísticos, nos enfrentamos a una serie de retos de distinta índole

Como punto de partida nos enfrentamos a las implicaciones de la puesta en valor de los recursos culturales, que también conlleva la creación de nuevos productos, su promoción y comercialización. Para que esto sea posible, se deriva la apremiante necesidad de un diálogo

más abierto y certero entre las esferas de la cultura y el turismo, pues lejos de excluirse mutuamente podrían enriquecerse al conjuntarse bajo premisas de respeto y racionalidad.

De lo anterior surge entonces la importancia de definir los destinos turísticos de forma integral, es decir incorporando en ellos todos los recursos y productos existentes en la localidad a una oferta amplia. Dicha oferta debe estar enraizada en el lugar y, en consecuencia, debería plantearse de manera acorde con el tejido social y económico presente en ese contexto local.

La consideración de todos estos retos intrínsecos al turismo cultural debería conducir a la adopción de una óptica de la sostenibilidad para la formulación de proyectos turísticos. De acuerdo con esto, lo óptimo sería lograr plantear modelos con objetivos a mediano y largo plazo, y romper la inercia de tendencias turísticas más tradicionales que sólo contemplan metas a corto plazo y que terminan por agotar rápidamente las posibilidades de los recursos existentes en las localidades (André, Cortés y López, 2003: 2-3).

Como indican los autores anteriormente referidos, el turismo cultural parece aludir a un conjunto homogéneo y reducido de productos culturales. La realidad es que éste representa un ámbito con un mercado propio, diversificado y muy heterogéneo, pues incluye tanto museos, como conjuntos históricos y arqueológicos, manifestaciones culturales de diversa índole y, en general, *“todo signo de identidad cultural en un determinado país, región, localidad”* (André, Cortés y López, 2003:2-5)

Por lo general, el turista cultural presenta un interés específico por conocer nuevas culturas y por descubrir aquellas señas de identidad propias de colectivos determinados, así como por establecer algún tipo de contacto con la población local y sus prácticas consideradas tradicionales. En este sentido, podemos argumentar que el turismo de tipo cultural se constituye como un factor de regeneración y revitalización de las localidades en términos socioeconómicos,

paisajísticos y de conservación patrimonial, así como en una forma de construcción de su imagen hacia el exterior y hacia el interior de la misma (André, Cortés y López, 2003:5).

Como hemos discutido hasta este punto, la presencia de recursos patrimoniales y culturales en una localidad permite la diversificación de su oferta turística y la generación de un valor añadido. Así, siguiendo esta tendencia hemos visto cómo uno de los principales sectores vinculados con el patrimonio y con su manejo es el de la industria turística, especialmente porque éste se constituye gradualmente como un elemento fundamental para su desarrollo. Con esto quiero enfatizar una vez más la relación dialéctica que han establecido estos dos elementos ya que el turismo ha fomentado y contribuido en la conservación de sitios y bienes patrimoniales, al mismo tiempo que la existencia de un patrimonio natural o cultural ha servido como polo de atracción para visitantes nacionales y extranjeros (Piccolo, 2003; De la Vega, 2003).

Aunque el vínculo entre patrimonio y turismo ha sido siempre fuerte, en la actualidad lo encontramos reformulado en virtud de los cambios generados por la globalización. En el marco de los cambios y diversificaciones de las tendencias turísticas que hemos discutido ya, debemos subrayar nuevamente el hecho de que el turismo de tipo cultural se ha constituido como un producto específico que apela a un mercado propio y que ubica al patrimonio en un lugar privilegiado:

*El patrimonio cultural constituye como uno de los recursos básicos al servicio de un desarrollo local duradero. El patrimonio pasa de ser un recurso a convertirse en un producto capaz de generar riqueza y empleo, aunque es necesario poner una especial atención en su conservación y mantenimiento, así como garantizar el disfrute del mismo a la propia población residente” (Ballart y Juan-Tresserras, 2003: 188).*

En esta cita se ejemplifica cómo el uso turístico se constituye como uno de los principales promotores de la conservación patrimonial, lo que involucra intereses y acciones de una gama

de actores sociales diversos. El aspecto central en esta discusión es que el uso turístico del patrimonio, como una de las formas predominantes de aprovechamiento, ejerce importantes influencias sobre su definición como un bien público o como un bien privado que genera beneficios específicos, lo que coloca en el panorama problemas de apropiabilidad en torno a los resultados de su consumo como productos turísticos (Bedate, Sanz, y Herrero, 2001: 2-3). Esto, en suma, será fundamental para comprender la construcción social de los espacios estudiados.

Retomando las consideraciones hechas en el capítulo anterior, podemos advertir que uno de los aspectos que han definido al patrimonio histórico-cultural es el estar conformado por bienes que por su unicidad, su antigüedad o su representatividad de un momento histórico han sido extraídos de la circulación (Machuca, 2005). Así conceptualizado, el patrimonio es invaluable y se convierte en un recurso estático no renovable. No obstante, la puesta en valor de dichos bienes a través del turismo cultural los coloca en un panorama que permite gestionarlos de manera más estrecha con su redituabilidad económica y con sus implicaciones utilitarias para hacerlos sustentables (Machuca, 2005).

Nuevamente, la asociación del ámbito patrimonial con la dinámica turística genera conflictos ineludibles y la convierte en un tema por demás complejo. En primera instancia podemos hacer referencia a la problemática que genera en torno a la noción de autenticidad, es decir, aquellas relaciones tirantes entre los efectos del turismo y la commodificación cultural sobre la conservación patrimonial (Cammarata, 2006:353). A este respecto, encontramos que las prácticas sociales del turismo crean, transforman y valorizan de maneras distintas aquellos espacios y bienes que carecen de valor desde la lógica de producción. Dichos espacios y bienes corresponden a elementos del conjunto patrimonial de una localidad, que son actualizados y

valorados como recursos turísticos que generan tanto potencialidades como restricciones económicas y simbólicas para la localidad (Cammarata, 2006: 356- 360).

De esta manera, el turismo como práctica social también se convierte en un incentivo para que las localidades reconozcan su trayectoria sociocultural. Dicho reconocimiento propicia, por tanto, un proceso de reconstrucción del pasado de la localidad cimentado en una búsqueda de originalidad y de las raíces del sitio, así como en imágenes propias definidas desde el interior y que serán proyectadas hacia el exterior para el visitante. Si bien esto es un proceso similar al que sigue la *patrimonialización* de lugares, bienes y eventos en una localidad, la característica distintiva de los efectos de las prácticas turísticas sobre la reconstrucción del pasado radica en el sentido utilitario subyacente.

Dicho utilitarismo se presenta como un aspecto fundamental que funciona de manera acorde con los principales intereses para la localización del turismo y con la potencialidad que un destino específico tiene para los visitantes (Cammarata, 2006: 362). Así, vemos que los intereses que mueven a la conservación de elementos patrimoniales se sustentan en el mantenimiento de un sentido de *autenticidad* testimonial de dichos elementos. Por el contrario, la conservación con fines turísticos responde primeramente a intereses de utilización concreta de los bienes patrimoniales para consolidarlos como productos turísticos, más allá de consideraciones que pongan en primer plano su autenticidad.

Con lo anterior no se pretende que toda práctica turística pase por alto la autenticidad de lo que comercializa como producto distintivo de la localidad en que está inserto, sino que hace referencia a la excesiva *tematización* de los destinos turísticos. Cuando un sitio es *tematizado*, lo que se busca es proyectar una imagen **integral** del lugar para generar una *personalidad* diferencial de la localidad para ofertar al visitante. De acuerdo con Tresserras (2004), la *tematización*:

*“(...) generalmente reúne diferentes equipamientos o instalaciones bajo un mismo hilo conductor, que permite tanto el conocimiento de la evolución histórica de la ciudad (...), como un período cronológico destacado (...), un elemento diferencial o singular (...) o un determinado personaje de renombre internacional.” (Tresserras, 2004:13-14)*

Frecuentemente, la *tematización* cultural se percibe como una acción estratégica para potenciar el desarrollo turístico de las localidades, ya sea porque éstas cuentan con recursos culturales de reconocimiento internacional para lograrlo; o porque a partir de un solo elemento o un número reducido de ellos, encuentran la posibilidad de ampliar la proyección turística de la que disponen. Esto crea posibilidades reales de desarrollo económico para las localidades en torno a la actividad turística, no obstante, también puede acarrear riesgos asociados al abuso de los recursos y a la banalización del lugar a través de modelos de *tematización* excesiva para satisfacer al turista (André, Cortés y López, 2003:6-7).

Es en esta tenue línea entre los beneficios y los riesgos de la *tematización* que la autenticidad se pone en juego. Si no se logra un equilibrio entre conservar en aras de la autenticidad y adecuar la conservación hacia la *tematización*, la contraposición de los dos aspectos puede eventualmente conducir a dos extremos opuestos. Por un lado, es posible que se genere una tendencia a sacralizar aquello que se conserva manteniéndolo estático sin alteraciones evidentes o, por el otro, puede gestarse la manipulación excesiva de los discursos, los espacios y los bienes para hacerlos coincidir a toda costa con el tema estratégico que se quiere explotar turísticamente.

Como ya se ha esbozado, desde la lógica de mercado propia de la industria turística existe la posibilidad de asignarle valor económico como mercancías al conjunto de bienes escasos definidos como patrimonio. Esto puede bien convertirlos en espectáculo, al atribuirles un valor de consumo, o constituirlos en elementos de distinción social al concederles un valor de

prestigio. Por su lado, la *espectacularización* acarrea una inevitable paradoja al transformar los bienes y las tradiciones patrimoniales en una 'representación hacia afuera', a la manera de una puesta en escena, pues privilegia su dimensión externa por encima del sentido que los actores le otorgan a través de su experiencia (Cruces, 1998: 83-84). Por el otro lado, el que los elementos del conjunto patrimonial sean indicadores de distinción social implica también un distanciamiento de lugares, bienes y eventos *elitizados* de las prácticas más cotidianas de ciertos sectores de la población local.

A partir de la discusión hasta ahora presentada, encontramos que en la relación entre el turismo cultural y la conservación patrimonial se hace presente la ya mencionada dicotomía entre lo auténtico y lo no auténtico de las prácticas y los bienes culturales de una localidad. Una vez más nos enfrentamos a las dificultades inherentes a la interacción entre ámbitos que, si bien se orientan hacia un mismo fin común en torno a la conservación de espacios y bienes representativos de una época y una cultura, no logran trascender el distanciamiento entre el purismo de la conservación esencialista, es decir la tendencia a evitar todo aquello que vulnere la "esencia" histórica y cultural de un sitio, y la posible artificialidad que produce la mercantilización turística.

En este sentido, la relación entre turismo y patrimonio en principio debería generar beneficios sobre la conservación y activación de los recursos culturales de una localidad, pues a través de su aprovechamiento turístico se vuelven rentables y se contribuye a preservar la identidad del lugar. No obstante, los efectos de la actividad turística sobre los bienes patrimoniales sin una planeación hacia su sustentabilidad puede generar su empobrecimiento, su masificación y su distanciamiento de la población local (André, Cortés y López, 2003:6-7).

La preservación de la identidad de una localidad incentivada por el turismo es también un asunto complejo, pues en el encuentro entre turistas y residentes se empalman dos procesos

simultáneos. Por un lado, la *turistificación* permite a la localidad receptora efectuar una reinterpretación sobre sí misma para poder así determinar las modalidades en que se ofertará al turismo. Simultáneamente, al convertirse en un destino turístico se generan efectos importantes sobre la cohesión social del sitio y sobre los ritmos de transformación del lugar, a través de lo cual “nuevas tradiciones” o formas culturales de reciente inserción se entremezclan con las ya existentes que fueron reinterpretadas por la localidad receptora en un primer momento (Simonicca, 2007).

A través de todo lo anterior podemos vislumbrar la relación que sostienen las prácticas turísticas y el desarrollo de una localidad. Al respecto, diversos autores refieren la necesidad de reconocer que el turismo funciona no sólo con el fin de potenciar el desarrollo de una localidad, sino que debe concebirse también como un medio que complementa diversas actividades sociales y económicas (André, Cortés y López, 2003:3; Cammarata, 2006: 363). En ese sentido, conocer de forma amplia y precisa las características del consumo de bienes culturales es un aspecto fundamental para que las localidades apliquen estrategias de mercado eficaces que permitan una mejor planificación y organización de su oferta cultural (Bedate, Sanz y Herrero, 2001:1-3). Este conocimiento del consumo cultural también tiene efectos importantes en la construcción social de lugares turísticamente atractivos:

*“Con las nuevas formas de elegir y reconstruir los lugares con atractivos, se participa de la apropiación de territorios que se despegan del lugar para transformarse en símbolos de consumo y focos de atracción social, en cuyos desplazamientos aparece la mercantilización conjuntamente con otras instancias de intercambio social y creación cultural.” (Cammarata, p. 359)*

Vemos, pues, que en el proceso de encuentro y desencuentro de la mirada del turista y la del residente se generan fronteras de diferenciación y distinción de unos lugares sobre otros, además de una serie de dinámicas que funcionan para potenciar el desarrollo socioeconómico y

político de la localidad. En realidad, cualquier localidad posee un inventario de bienes culturales disponibles para ser puesto en escena, a través de una mirada decodificante del presente y que requiere de un ejercicio de lectura del pasado congruente con lo existente (Simonicca, 2007:38).

Las potencialidades de desarrollo local a través del turismo también descansan sobre una serie de paradojas. Por un lado, los efectos comerciales del turismo se perciben como potencialmente dañinos no sólo para el conjunto de bienes culturales y patrimoniales, sino para la dinámica social que no siempre es favorecida por la actividad turística, pues es factible que el turismo incremente los desequilibrios económicos y refuerce las asimetrías sociales de las localidades receptoras (Simonicca, 2007). En este sentido se vuelve pertinente considerar que el hecho de que los residentes de una localidad sean evidentemente beneficiados por las derramas económicas generadas por el turismo no es suficiente, sino que además de ello debería buscarse que participen activamente en el proceso de *turistificación* y que su calidad de vida mejore con ello de manera perceptible. Este punto resulta crucial para que la actividad turística pueda traducirse en un desarrollo local real (André, Cortés y López, 2003:3).

Si la actividad turística se desarrolla bajo dichas consideraciones, además de ser el resultado de una planeación estratégica orientada a la sustentabilidad, podemos considerarla como una justificación a diversas inversiones y acciones en las localidades, no sólo en el nivel público sino también por parte de la iniciativa privada (André, Cortés y López, 2003:5). Lo realmente importante aquí es que, para garantizar que el turismo genere desarrollo equitativo y efectos positivos para los residentes de la localidad, se requiere privilegiar a los agentes y los procesos sociales del contexto local sobre la generación de productos culturales y patrimoniales por sí mismos (Cruces, 1998).

A este respecto, Reiffers (1982) logra recapitular de manera acertada lo que debería destacarse de la relación entre el turismo y el desarrollo local: “(...) es claro que no es el turismo lo

*que conduce al desarrollo, sino el desarrollo general de un país lo que hace redituable al turismo (...)*" (Reiffers, 1982:11)<sup>21</sup>. Esto implica la necesidad de construir una actividad turística que establezca los límites necesarios a los riesgos de su puesta en práctica, sobre todo en la medida que los problemas potencialmente generados por el turismo pueden causar efectos no deseados o no controlables para la población local (Reiffers, 1982).

A manera de recapitulación de todo lo expuesto anteriormente cabe enfatizar una vez más que las relaciones entre los espacios patrimoniales, los bienes culturales, la localidad y la actividad turística se mueven incesantemente en un panorama de paradojas y contradicciones que deben ser comprendidas para poder abordar los efectos de la lógica de comercialización turística que analizaremos en el siguiente apartado.

Hemos visto hasta este momento que en la actualidad la gestión del patrimonio como un bien público se vuelve difusa y que gradualmente se abren las posibilidades a que distintos actores sociales lo aprovechen. Esto, como indica García Canclini, encarna una paradoja general que presenta un lado positivo, el del desarrollo económico y comercial impulsado por las industrias turísticas e inmobiliarias, y un lado negativo, el de la folklorización y degradación de los bienes y sitios patrimoniales (García Canclini, 1997:66). Como hemos abordado ya, es verdad que en cierta medida el aprovechamiento turístico del patrimonio genera su difusión masiva por los medios de comunicación y su espectacularización (García Canclini, 1997:76), pero también existen esfuerzos (al menos en el discurso de las instancias turísticas y de la iniciativa privada involucrada) por generar programas de turismo responsable, autosustentable y armónico con las comunidades receptoras (Piccolo, 2003; De la Vega, 2003). Si atendemos a esta doble condición,

---

<sup>21</sup> Traducción libre del original en inglés: *"It is therefore becoming increasingly clear that is not tourism that leads to development but a country's general development that makes tourism profitable."*

encontraremos que el turismo se puede considerar desde el marco de la mercantilización del ocio, pero también como un proceso importante de intercambio social y de creación cultural (Cammarata, 2006:355).

La siguiente arista de las paradojas a las que hago referencia se refiere al rejuego constante entre el viaje, el consumo y la cultura en la sociedad global contemporánea. Al interior de esta dinámica, la actividad turística se concibe como una tendencia generalizada y homogénea, conducida por la fragmentación de la vida y la búsqueda de sentido que motivan el traslado de miles de turistas en el mundo hacia destinos que les permitan acercarse a realidades diferentes a la propia. No obstante, la interacción entre el viaje, el consumo y la cultura también generan una multiplicidad de comportamientos turísticos, que no pueden agruparse en un conjunto monolítico, a través de lo cual se gestan diversas formas de construir los lugares que se ofertan y que se visitan (Simonicca, 2007).

La sociedad de consumo contemporánea ha generado, entre otras cosas, un proceso de democratización cultural, en el que la cultura se abre recientemente como un campo que también puede dar cabida al capital y al desarrollo económico de una localidad, una región o un país. Así, vemos que también el ámbito del patrimonio se encuentra gradualmente permeado por una connotación económica, que conlleva implicaciones utilitarias y que lo acerca cada vez más a buscar estructuras de tipo empresarial para su gestión (Machuca, 2005:159). Como ya hemos discutido brevemente en el capítulo anterior, en este panorama el aprovechamiento del patrimonio industrial es especialmente susceptible a la consecución de objetivos que no necesariamente responden a fines puramente “culturales” como han sido definidos desde la lógica de conservación esencialista. Por el contrario, es más factible que su reutilización contemple de manera más amplia la diversidad de necesidades y funciones sociales que pueden desempeñar este tipo de espacios y bienes patrimoniales (Mendes, 2000:10). Aquí resalta

nuevamente la paradoja que abarca toda la problemática en torno a este tema y que ha sido desarrollada ya a lo largo del capítulo: la modernidad (asociada a la comercialización, al desarrollo económico y a la espectacularización) contrapuesta a la tradición (asociada a la conservación esencialista, a la autenticidad y al carácter identitario que define a los bienes culturales/patrimoniales).

Para cerrar este apartado y abrir el camino para el análisis de los efectos de la lógica de comercialización turística en los espacios ferrocarrileros de la ciudad de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez, es preciso puntualizar que para comprender el turismo es necesario analizar no sólo las prácticas sociales que lo conforman, sino también la puesta en valor de los lugares y la relación que se establece entre los actores sociales que se involucran en ellos, las imágenes que se construyen y los usos del espacio derivados de todo ello (Cammarata, 2006). En el marco de estas relaciones cobra importancia analizar también los impactos del turismo sobre un lugar, desde la perspectiva de la política económica y desde el ámbito cultural. Los efectos del turismo, en suma, deberán ser contemplados desde una perspectiva que dé cuenta de las especificidades en que las localidades se transforman y procesan las potencialidades turísticas con las que cuentan. Esto, a su vez, resultará en una perspectiva que ponga atención a las distintas experiencias para los residentes y para los visitantes que resultan de todo el proceso (Simonicca, 2007).

Finalmente, lo que cabe enfatizar aquí es el carácter procesual del enfoque bajo el cual se aborda el turismo, pues éste refleja las dinámicas sociales y la implementación de acciones que están localizadas en el tiempo, en el espacio y que tienen una trayectoria propia (Simonicca, 2007). De esta manera, lo que se pretenderá es analizar al turismo como una actividad que

implica prácticas concretas, lo que posibilitará comprender la manera en que esta lógica de aprovechamiento se concreta en los espacios ferroviarios estudiados.

Así, continuaremos el viaje ubicando las consideraciones teóricas elaboradas hasta este punto en el nivel más concreto de los espacios ferrocarrileros de Oaxaca de Juárez y la ciudad de Aguascalientes. Este análisis permitirá vincular las acciones y discursos en estos espacios en su relación con el turismo como una práctica social, lo que conforma la lógica de aprovechamiento turístico comercial y que también interviene de manera importante en su construcción social.

### **1. Los espacios ferrocarrileros como recursos turísticos:**

A partir de la discusión teórica presentada anteriormente, podemos ver que los espacios ferrocarrileros son también susceptibles a la turistificación, lo que imprime ciertas características adicionales a su construcción social como espacios patrimoniales y de significación comunitaria. En este proceso podemos advertir una serie de articulaciones y tensiones entre distintas valoraciones en torno a los espacios en cuestión, a sus usos y a las potencialidades que tienen para distintos actores sociales. Así, en este apartado abordaremos cómo la valoración y el aprovechamiento turístico de los dos espacios ferrocarrileros estudiados se refleja en ellos y las maneras en que esto contribuye a su construcción social.

A continuación se pretende mostrar cómo a lo largo de la investigación de campo fue posible vislumbrar la presencia de una tendencia a la “modernización” en materia de política cultural en las localidades estudiadas, especialmente en su vinculación con las diversas variantes del turismo contemporáneo (ecológico, cultural, de negocios, etc.), que busca

aprovechar al máximo los bienes patrimoniales para atraer a distintos segmentos del turismo nacional e internacional.

Veremos, pues, que en el caso aguascalentense la lógica turística es dominante por el interés político puesto sobre este ámbito como palanca para el desarrollo económico de la entidad. No obstante, la lógica de conservación permea las acciones de comercialización turística y define al sitio ferrocarrilero como un espacio conservable principalmente desde justificaciones históricas, culturales e identitarias. Por su lado, encontramos que en el caso oaxaqueño la lógica de conservación predomina en la gestión del espacio, puesto que sus potencialidades turísticas todavía no han sido visualizadas de manera concreta. Sin embargo, existe una noción de la susceptibilidad de este espacio para ser aprovechado, no sólo por la industria turística, sino por grandes empresas comerciales como Wal-Mart o Grupo Carso. Esto lo vuelve sumamente vulnerable y lo mantiene en un impasse mientras el predio es adquirido de manera definitiva por el municipio de Oaxaca de Juárez<sup>22</sup>.

Así, encontramos variantes en las formas en que la lógica de aprovechamiento turístico se manifiesta en estos dos espacios y diversas formas de articulación entre esta lógica y diversos elementos del discurso, la práctica y la significación de los sitios ferrocarrileros como espacios patrimonializados y experimentados en la vida de la comunidad local.

---

<sup>22</sup> El predio ferrocarrilero en Oaxaca fue puesto en comodato al Municipio de Oaxaca de Juárez por Ferrocarriles Nacionales de México en extinción (FNM). Sin embargo, el contrato de comodato venció en junio de 2006 y la propiedad del predio sigue en manos de FNM. Hay esfuerzos e intereses desde la presidencia municipal por adquirir definitivamente los terrenos ferrocarrileros, pero por motivo del conflicto político-social en la entidad, los procedimientos han pasado a un segundo plano. Mientras tanto el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur continúa en operación, pero los riesgos y ambigüedades en torno a su gestión son elevados.

### *Oaxaca: El Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur*

El espacio ferrocarrilero de la ciudad de Oaxaca de Juárez es, como ya se ha argumentado, una parte del inventario de espacios patrimoniales en la localidad. No obstante, los vínculos de este espacio con valores asociados a la historia y la memoria de la sociedad oaxaqueña, así como con el turismo de tipo cultural, presentan características peculiares y que no pueden ser generalizadas a otros espacios de la misma índole en la ciudad.

Como punto de partida para comprender estas particularidades, podemos iniciar este apartado aludiendo al hecho de que la ciudad de Oaxaca ocupa un lugar bien definido en el mapa del turismo cultural nacional e internacional, no sólo por sus monumentos y por su carácter de patrimonio de la humanidad, sino también por la diversidad cultural que le es intrínseca y por su representatividad en relación a las manifestaciones de la cultura *refinada* que en ella se concentran.

Como hemos argumentado ya en la discusión teórica en torno al turismo, vemos que éste puede ser entendido como una práctica social cognoscitiva que genera una interacción entre los visitantes y los residentes de una localidad, lo que resulta en una experiencia mutua propiciadora de encuentros e intercambios con implicaciones territoriales, económicas y socioculturales. De ahí que el definido carácter turístico de la ciudad de Oaxaca lleve aparejada una afluencia de visitantes que interactúan con la sociedad local, interacción que se cimienta por tanto en una co-construcción de discursos y prácticas dialógicas hacia afuera y hacia adentro.

Sin embargo, el espacio ferrocarrilero se encuentra en una posición periférica tanto en el mapa patrimonial como turístico de la localidad. Esto se puede explicar a través de las características de la dinámica turística en esta ciudad, en el que los atractivos turísticos están bien definidos y son altamente reconocidos. Sabemos que el turismo que atrae la localidad busca

la contemplación de edificaciones antiguas, únicas y representativas de una época (específicamente la colonial), acompañada del disfrute de eventos culturales “refinados” y del toque “folclórico” típico de la cultura local. En ese sentido, Oaxaca cumple cabalmente con las expectativas del turismo cultural, a la vez que no requiere muchos esfuerzos para promover sus atractivos. De tal suerte, las instancias turísticas en Oaxaca se han enfocado casi exclusivamente a la promoción de fiestas representativas de la localidad, como las de Semana Santa, la Guelaguetza, los Días de Muertos, la Noche de Rábanos y las tradicionales calendas. De tal manera, encontramos la ausencia de una política turística que active polos de atracción alternativos a los ya existentes.

Si bien la dinámica turística en Oaxaca desarrolla un especial interés por el turismo cultural, además de sus atractivos de sol y playa, encontramos una ausencia de intencionalidad clara de las prácticas sobre el espacio ferrocarrilero dirigidas a su turistificación. Este espacio, por las características del uso bajo el cual se ha rehabilitado, forma parte del conjunto de bienes que se han puesto en valor como recursos culturales. No obstante, no ha sido realmente incorporado a la oferta patrimonial de la localidad que sigue ubicada en el Centro Histórico y protagonizada por las élites culturales de la ciudad.

Lo anterior puede explicarse, en primer lugar, a través de un discurso construido desde las instancias de gestión patrimonial y cultural, el cual enfatiza la representatividad turística de Oaxaca a través de los criterios de antigüedad y unicidad que han distinguido a la localidad frente a otras ciudades en la región y en el ámbito nacional. Así, lo que los actores individuales y colectivos reconocen como representativo de Oaxaca para atraer al turismo son las ruinas, los templos y el árbol del Tule. Una vecina del Barrio del Ex Marquesado expresó lo siguiente:

**Eréndira:** En su opinión, supongamos que va a venir un turista a Oaxaca ¿qué es lo que usted le recomendaría de Oaxaca que no se puede perder?

**Informante:** *Bueno, lo principal... parte de nuestra cultura mixteca-zapoteca, las ruinas... el árbol del Tule y esos templos tan maravillosos que tenemos, no estarán tan maravillosos como los de Europa, pero sí están muy bonitos. Y sentarse una noche, o una tarde, como era antiguamente el Zócalo a escuchar una noche la audición de la banda de música del Estado y a escuchar al otro día a la marimba del Estado, era una costumbre muy bonita.*

**Eréndira:** Y para usted personalmente ¿qué es lo más representativo de esta ciudad?

**Informante:** *Lo más representativo... pues yo creo que el templo de Santo Domingo, hay muchas cosas, pero para mí el templo de Santo Domingo.*

[Material de entrevista LMR300107AiVeXMOax]

Es interesante resaltar que especialmente los actores individuales expresan su rechazo al cambio que han experimentado algunos espacios públicos de alta significación colectiva, tales como el zócalo o El Llano. La mayoría de las personas sienten que estos espacios, al haber sido restaurados para adecuarse a una imagen urbana dirigida a la turistificación y elitización de la localidad, han perdido las características de plaza pública que las distinguía y que les resultaba cercana, familiar y entrañable, para convertirse en sitios estéticamente atractivos y en donde los servicios ofertados ya no son coherentes con lo que los oaxaqueños valoraban de esos espacios:

**Eréndira:** ¿Qué es lo más representativo de la ciudad de Oaxaca? Por ejemplo algún lugar que sea muy representativo en la ciudad de Oaxaca

**Informante:** *Pues para mí lo más representativo y lo que más me gustaba de Oaxaca, que ya no me gusta, es el zócalo.*

**Eréndira:** ¿Por qué ya no le gusta?

**Informante:** *Porque lo modificaron totalmente, le quitaron la esencia del lugar, lo bonito que era la cantera...el zócalo de Oaxaca era muy diferente a todos los zócalos de la república... conozco algunos lugares de la república y éste era...diferente, pues... era nada más de Oaxaca...*

**Eréndira:** ¿Y ahora?

**Informante:** *¡Ay! Ya lo siento como si fuera un lugar con puro cemento... no, no, ya no se ve eso cálido, lo bonito, lo colonial...ya quedó como que más moderno, ya no es igual, pues. Y eso era lo que la gente que venía identificaba de muy oaxaqueño, su zócalo...*

[Material de entrevista TP130107AiVeXMOax]

En esta misma línea de argumentación, lo anterior también permite explicar la limitada incorporación del espacio ferrocarrilero a la oferta patrimonial de la ciudad de Oaxaca, puesto que al ser valorado desde la afectividad y la proximidad resulta difícil para los actores colectivos

e individuales vinculados a él el concebirlo “hacia afuera”, es decir como un recurso atractivo para el visitante. Así, vemos que si bien a este espacio se le concibe como sitio patrimonial, no se le ubica realmente como un recurso turístico hacia afuera, sino hacia adentro, especialmente por el valor que tuvo el ferrocarril como medio de transporte en la localidad. Así, la mayoría de los actores individuales sólo consideran la posible valoración turística del sitio dando énfasis al recorrido y al viaje que el ferrocarril posibilitaba. Vemos pues, que el principal aspecto que se asocia al atractivo turístico del sitio es el viaje que parte del espacio y no el espacio por sí mismo. A partir de esto cobra sentido que los actores individuales refieran como única posibilidad de proyección turística del espacio la creación de recorridos turísticos, especialmente por el carácter pintoresco propio del paisaje y de los recorridos que el ferrocarril evoca. Un ejemplo de la valoración del trayecto es lo que uno de los profesores de talleres refirió:

**Eréndira:** ¿Tú crees que el ferrocarril es importante? ¿Es importante para la gente en Oaxaca?

**Informante:** *Como medio de transporte... sí... yo creo que... bueno, yo nada más una vez viajé en tren... el ferrocarril es bonito porque toma vías alternas a las carreteras, entonces por lo general los ferrocarriles pasan por lugares muy naturales (...) aunque es un poco más tardado, pero si te gusta viajar y ver los paisajes, yo creo que el tren es una buena opción... aparte de que era mucho más económico para las personas (...) para los gobiernos yo creo que les permite un ahorro, representa un ahorro para el transporte de materias primas y cosas así, entonces es una buena opción... no sé por qué se discontinuó el ferrocarril, creo que todavía sigue el de carga, pero ya el de pasajeros ya no, entonces yo pienso que para algunas personas les hubiera convenido el seguir viajando en tren...*

[Material de entrevista FACB250906AiTMuOax].

Por su parte, la gestión y conceptualización del espacio ferrocarrilero edificado se dan únicamente en el nivel de la conservación por sí misma y no se genera la intención utilitaria que subyace a toda proyección turística. De ahí que ante la falta de recursos económicos emanados del gobierno, no haya una búsqueda más amplia de generación de un imaginario que lo active, no solamente como un recurso de rememoración, sino en lo que respecta a la obtención de

recursos que provengan de instancias privadas o de la sociedad civil, que en Oaxaca suelen ser muy activas en la defensa de este tipo de recursos.

En Oaxaca, como hemos ya esbozado, se ha ampliado la conceptualización del turismo de sol y playa, complementado por los recursos del turismo cultural en la capital. Sin embargo, al interior de este tipo de turismo no se ha diversificado la oferta más allá de los sitios monumentales, de antigüedad excepcional y de carácter étnico. Como ejemplo, el siguiente segmento:

*Los magníficos edificios coloniales –varios de ellos en plena rehabilitación–, las calles adoquinadas con cantera y sus casas antiguas; museos por doquier y una amplia oferta cultural, son parte de lo mucho que pueden disfrutar los miles de turistas nacionales o extranjeros que llegan a la Verde Antequera. (...) Pasos más adelante, hacia el oriente, se encuentra otro edificio distintivo del Centro Histórico, el teatro Macedonio Alcalá, edificado a inicios del siglo XX, en estilo francés, con un vestíbulo al estilo Luis XV. Es también rehabilitado de manera integral y próximamente retomará su actividad como centro principal de las artes escénicas. Un lugar imprescindible de visitar y que sintetiza la belleza colonial de Oaxaca es el Andador Turístico, que parte del centro hacia Santo Domingo, donde se pueden recorrer museos, galerías y tiendas de artesanías, para culminar en el antiguo convento dominico que alberga el Museo de las Culturas, la biblioteca Francisco de Burgoa y el Jardín Etnobotánico.*

*Para la recuperación del Centro Histórico –declarado por la Unesco Patrimonio Cultural de la Humanidad–, es fundamental el interés del mandatario oaxaqueño el preservar el patrimonio de todos y convertir a Oaxaca en una ciudad más atractiva para los turistas (...). (Olor a mi tierra, el sitio web de noticias desde Oaxaca, 23 de julio de 2003)*

La incipiente ampliación hacia sitios de otra índole, como el ferrocarrilero, se concibe más en términos de beneficio comunitario, pero con un sinfín de limitaciones económicas, de recursos humanos y de voluntad política. La incipiente articulación del espacio ferrocarrilero en el mapa del turismo cultural oaxaqueño en realidad se reduce a sus capacidades como foro de expresiones artísticas (también marginales) y se esfuerza por ser parte de ese núcleo de actividades de la élite cultural de la ciudad. Aunque esto es un proceso en gestación la incipiente incorporación de nuevos actores a la escena del espacio ferrocarrilero, como por

ejemplo la ya mencionada realización del festival de música X-Tación 2006, va creando una difusión más amplia hacia distintos círculos más allá de la zona residencial circundante:

**Eréndira:** ¿Cómo es que supiste del Museo del Ferrocarril?

**Informante:** *Porque un día mi novio tocó acá en un festival que se llama X-Tación y vine, así conocí el lugar y de la clase esa de portugués, vi un papel allá en el centro que decía "Clases de portugués" y así fue que hablé, como ya sabía dónde quedaba y así...*

**Eréndira:** ¿Habías venido antes de X-Tación?

**Informante:** *No... nunca*

**Eréndira:** ¿Sabías que existía?

**Informante:** *Eh...no. Antes de saber de X-Tación no.*

**Eréndira:** Cuando viniste esa primera vez a X-Tación, ¿qué te pareció el lugar?

**Informante:** *Me gustó mucho... sólo que ese día hubo mucho conflicto en el centro y hubo muy poca gente ¿no? Porque esperaban mucho más... creo que mi novio, ni siquiera tocaron...lo demás sí me gustó, me encantó el lugar para hacer conciertos está bien chido...*

[Material de entrevista JS310107AiUsPortOax]

Espacialmente, la distancia del espacio ferrocarrilero con el centro histórico no contribuye al éxito de estos esfuerzos y las características de la trama urbana que lo circunscribe siguen siendo un factor que no permite su total incorporación a la dinámica cultural elitista de Oaxaca. A pesar de que la importancia atribuida al ferrocarril en el discurso de los actores colectivos e individuales involucrados con el espacio se estructura de manera relativa con su carácter antiguo y como historia de la ciudad, sólo se identifica en el ámbito de lo local, con lo que la turistificación del espacio no permite proyecciones de difusión como recurso de turismo cultural a regiones más amplias, como sucede con otros bienes patrimoniales como Santo Domingo de Guzmán y Monte Albán. Esto no sólo refleja una ausencia de intencionalidad de aprovechamiento turístico del espacio, sino que también soslaya la importancia del sitio en la vida de la comunidad aledaña, en aras de privilegiar un aspecto de conservación testimonial que no ha logrado consolidarse como tal de manera amplia y generalizada en la sociedad oaxaqueña. A propósito de esto, podemos ver en el siguiente ejemplo de la prensa local algo de lo que en el discurso se pretendía para el espacio en su inauguración:

*“(...) Así pues en este museo se dejó constancia del paso de este transporte por la ciudad de Oaxaca, ya que de cada departamento de ferrocarriles se presentan utensilios, materiales, implementos y máquinas que se utilizaron en la antigua estación ferroviaria. Los elementos se encuentran inertes, como muchos testigos de las vivencias, sufrimientos y sacrificios que realizan en su tiempo los trabajadores ferroviarios para que este medio de transporte llegara a tiempo a su destino. Es plausible el logro de que dicho lugar no fuera enajenado y utilizado para ser un hotel, como se tenía previsto, sino que se ha convertido en un centro cultural de gran envergadura, queriendo convertirse en un centro neurálgico de la cultura del estado y de la capital. (...)” (El Imparcial, 12 de octubre de 2003, Oaxaca, Oax.)*

Así, vemos que esta intencionalidad inicial no se ha conseguido y encontramos que los actores individuales vinculados con el espacio consideran que el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur requiere de mayor difusión, pues tampoco ha logrado posicionarse como un recurso de esparcimiento y de oferta cultural reconocido ampliamente en la ciudad, en el barrio mismo y en las colonias al otro lado de las vías [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Los actores colectivos vinculados al espacio sí han adquirido una consciencia en torno a la diversificación turística que ha atravesado la localidad y el papel que en esto ocupa el turismo cultural, sin embargo no hay una claridad en cuanto a la manera en que el espacio ferrocarrilero en la ciudad podría insertarse en ese mapa patrimonial y cultural que ha sido predefinido a través de sitios y eventos culturales ya consolidados, muy dirigidos a la espectacularización, y como tales ofertados al turista. Un representante de la Coordinación de Turismo explicó:

**Eréndira:** ¿La Coordinación de Turismo promueve por un lado y por el otro gestiona espacios turísticos?

**Informante:** *Eh... ya tenemos actividades programadas a lo largo del año: Semana Santa, Donají La Leyenda y Fiestas de Guelaguetza, Días de Muertos y Noche de Rábanos... Ya están programados, esos son ya de base, de cajón... más nuevos eventos: calendas, alguna convención y cosas por el estilo, pero nuestro presupuesto es muy reducido, entonces eso nos limita muchas veces a llevar nuevos proyectos (...)*

**Eréndira:** Y, por ejemplo, la Coordinación de Turismo no ha tenido nada que ver con la gestión del espacio del ferrocarril...

**Informante:** *No directamente, ahí se formó una comisión desde la administración pasada... la administración pasada es apenas los que gestionaron recuperarla y les dio en comodato la estación... entonces tiene apenas 3, 4, 5 años operando como un Museo del Ferrocarril, porque todavía se tenían otras ideas... Entonces con turismo se puede pretender hacer algunos eventos culturales y utilizarlo únicamente como espacio cultural, pero ellos son independientes y gestionan los recorridos con los alumnos de las escuelas más que nada. Nosotros como Turismo no hemos dado el... te soy sincero, el valor que esto conlleva como parte de la historia de Oaxaca, el ferrocarril, para realizar y hacer un espacio bastante interesante ¿no? Porque es muy pequeño...*  
[Material de entrevista COH270107AcTuMpalOax]

Asociado a esto último, encontramos que los actores individuales aluden mayoritaria y prioritariamente a la utilización más adecuada del espacio con fines de educación y cultura, tales como la creación de escuelas, bibliotecas, museos y centros culturales. Esto refleja también la poca consideración por parte de la comunidad con relación a las posibilidades de aprovechamiento turístico-comercial del espacio, a pesar de que es claro para ellos que en Oaxaca hay poca inversión en el rubro de la cultura. Por su parte, los trabajadores del museo consideran que este espacio no logrará incorporarse a la oferta turística de la localidad hasta que no sea reconocido cabalmente por la sociedad oaxaqueña como parte de sus bienes patrimoniales y hasta que no se logre una verdadera profesionalización museográfica en el espacio para “ponerlo a nivel”, y a través de lo cual se logre también la difusión adecuada del sitio [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Por lo general se considera que el espacio sí es portador de elementos que le otorgan unicidad con respecto a otras estaciones de la región y del país, tales como el tanque de agua elevado presente en el predio, que es histórico (de construcción previa a 1900) y que hasta la fecha no ha sido restaurado [Material de entrevista YR290906AiTMuOax]. Aunque hay una construcción en torno a aquello que da unicidad al espacio como testimonio de la historia y que podría ser aprovechado desde la lógica turística, también hay una referencia por parte de los actores

individuales a que la rehabilitación del espacio y su posible turistificación en realidad podrían conducir a una falta de autenticidad. Un ex ferrocarrilero comentó:

**Eréndira:** ¿Qué considera usted que es más representativo de la ciudad de Oaxaca?

**Informante:** *Pues mire, hay muchos lugares representativos...tenemos... ¿cómo se llama?...Monte Albán, es un lugar muy importantísimo porque también nos habla del pasado, mucho más antes que eso... Yo, si usted quiere, he sido un poco moroso...nada más he ido una vez, en el 71 y quedé asombrado de la arquitectura que a pesar de tantos años se sigue conservando (...)*

**Eréndira:** ¿Usted considera que eso es importante?

**Informante:** *Para mí sí (...) y otros lugares que también son importantes...como Zaachila (...) Pero hay otros más nuevos... la Fuente de las Siete Regiones ¿verdad?, que los han ido modificando ahora, que en eso no he estado de acuerdo con el gobierno actual.*

**Eréndira:** ¿Por qué?

**Informante:** *Porque...lo que le decía: Hay que conservar lo que ya nos dejaron aquellos...pero conservarlo, no cambiarle de fisonomía, conservar aquello, porque por ejemplo si usted le toma una foto hoy, mañana viene alguien y le empieza a quitar sus detalles que tiene ¿verdad?, la va a transformar en otra cosa, ya no va a ser su fotografía auténtica, pues, eso es lo que están haciendo el gobierno actual (...)*

[Material de entrevista GAE100207AiExfVeColsOax].

Como vemos, pareciera que la lógica de comercialización no logra conceptualizar este espacio como un sitio turísticamente redituable, a pesar de su nominal identificación como parte del patrimonio local. Esto lo aleja de la posibilidad de cooperación con un panorama cultural que atraiga al turismo. Por lo general, en Oaxaca está muy marcada la dicotomía entre lo cultural y los fines comerciales de un espacio, se considera que el turismo es un medio económico, pero la cultura se ve afectada si no se conserva puramente, de ahí las discusiones constantes en torno a la “venta” de la Guelaguetza o a la turistificación de sitios públicos que se han gentrificado, como el zócalo o el corredor turístico que desemboca en Santo Domingo. Por su parte, las élites culturales se los han apropiado, sí, pero se vuelven críticos a su excesiva comercialización. La mayoría de las personas sienten que les ha sido arrebatado y que el turismo es sólo un medio de subsistencia para muchos de ellos. A este respecto, también cabe

ejemplificar con un fragmento del discurso emitido desde algunas de las organizaciones civiles de Oaxaca:

*(...) Al concluir el Foro sobre Conservación del Patrimonio Cultural de la Ciudad de Oaxaca, los participantes propusieron que los gobiernos federal, estatal y municipal “deben trabajar de manera coordinada y solidaria con la ciudadanía para conservar nuestro centro histórico”.*

*Al término de este encuentro convocado por el Ayuntamiento de la Ciudad de Oaxaca, el Patronato Pro defensa y Conservación del Patrimonio Natural y Cultural del Estado de Oaxaca, así como por 28 organismos gubernamentales y civiles más (...) se desarrolló la Carta Ciudad de Oaxaca, una propuesta para la conservación del patrimonio cultural.*

*“Nuestro patrimonio cultural debe estar al margen de toda discrepancia de ideología de política o de grupos de interés”, concluyeron los asistentes al foro que se convocó luego de la inconformidad de un grupo de ciudadanos encabezados por el pintor Francisco Toledo ante la pretensión de inversionistas de instalar una sucursal de la cadena de comida rápida Mc Donald’s en el portal “Benito Juárez” que se localiza en el zócalo de la ciudad de Oaxaca.*

*(...) Sobre este asunto que pasó a segundo término durante el desarrollo del foro, en la Carta Ciudad de Oaxaca sólo se dice que “los oaxaqueños asumimos el compromiso moral de trabajar juntos para evitar que intereses particulares desvirtúen el legado cultural del centro histórico (...). (Olor a mi tierra, el sitio web de noticias desde Oaxaca, 13 de octubre de 2002)*

La mayoría de los actores individuales también refieren que el espacio está subutilizado, esto asociado a que se considera que quienes viven en más cerca del Centro Histórico tienen como principal oferta cultural la Casa de la Cultura Oaxaqueña, mientras que el espacio del ferrocarril podría ser mejor aprovechado por los residentes del Barrio del Ex Marquesado y que el radio de influencia o impacto del mismo podría extenderse hasta Sta. Rosa, una de las colonias ubicada en la zona. No obstante, en esto encontramos nuevamente que los actores sociales no logran articular estas consideraciones con el turismo como una práctica viable en el espacio del ferrocarril. En el siguiente ejemplo veremos cómo se piensa este espacio exclusivamente en términos de beneficios culturales y educativos, así como la ausencia de concreción de motivaciones turísticas para el sitio:

**Eréndira:** ¿El vencimiento del comodato afecta de alguna manera la relación entre la Casa de la Cultura Oaxaqueña, el municipio y el Museo del Ferrocarril?

**Informante:** Bueno, más bien afectaría a la sociedad, a la comunidad, si por alguna circunstancia dejara de ser utilizable este espacio para el museo pienso que sería una lamentable pérdida para Oaxaca, porque pienso que es un espacio que se está viendo como

*un lugar que puede desarrollar muchísimo como un centro cultural realmente que pueda albergar más expresiones ¿no? yo considero que podría ser un importante centro que podría dar cabida a toda esta zona de Oaxaca que es la zona poniente, que pudiera servir para dar atención a esta comunidad que cada vez tiene más dificultades para llegar al centro de la ciudad, entonces se podría convertir en un gran centro no solamente como museo ferroviario sino como un centro multidisciplinario ¿no? yo creo...*

**Eréndira:** ¿cuáles son los factores que influyen en que el ferrocarril en Oaxaca no sea tan evidente o que su importancia no sea tan clara para la gente y por lo tanto no visiten tanto el museo?

**Informante:** *Yo pienso que porque se dejó mucho tiempo de utilizar el servicio como tal, como que hubo cierto abandono por parte de administraciones no sé si estatales o federales, las que intervinieran en el desarrollo, en el mantenimiento, en la conservación del sistema ferroviario como medio de transporte de pasajeros y...ya no hubo la posibilidad de viajar en ferrocarril porque además de ser mucho tiempo de viaje, las condiciones físicas del ferrocarril como tal no eran las adecuadas ¿no? (...) tal vez no fue redituable y no... no sé qué pasaría pero sí se abandonó mucho y entonces se prefirió otras vías... más adelante también hubo un proyecto en el cual... creo que hubiera sido importante un proyecto de ferrocarril como parte de la comercialización turística, pienso que hubiera sido interesante... que se le hubiera dado impulso ¿no?*

[Material de entrevista RSA270906AcCCOOax].

Si bien la rehabilitación del predio y su reactivación como sitio refuncionalizado no es percibido en términos de la actividad turística, encontramos que hay un reconocimiento desde los actores individuales a los beneficios que esto trae consigo, especialmente en lo que se refiere a las posibilidades de que su carácter museístico atenúe las diferencias generacionales en cuanto a la experiencia que los oaxaqueños han tenido del ferrocarril y, así, pueda ofertar a niños y jóvenes una muestra de lo que el tren significó para la sociedad local. Por otro lado, para los adultos la rehabilitación del espacio ha significado la recuperación de un sitio que antes se vivía como abandonado e inseguro. Una vez más, es muy lejana la posibilidad de considerar a este espacio como un lugar factible de ser un atractivo turístico y únicamente se piensa en los beneficios inmediatos y próximos a la comunidad aledaña [Material de entrevistas MCC161106AiExfVeXMOax, PGG251006AiTMuOax].

Algunos actores individuales, especialmente quienes se vinculan al espacio a través de su actividad laboral, sí logran articular una perspectiva en la que se considera que el espacio no

tendrá una proyección turística si no se desarrolla previa o paralelamente una infraestructura de apoyo a lo que se pueda ofertar en el sitio, es decir hoteles, tiendas y otros equipamientos necesarios para potencializar el turismo y el desarrollo de la zona. No obstante, esta no es una perspectiva generalizada y sólo responde a una observación sobre las limitaciones actuales del entorno [Material de entrevista RUP220906AiTMuOax].

En este mismo sentido, encontramos que algunos de los actores colectivos expresan mayores posibilidades de vincular al espacio con cuestiones comerciales y turísticas, pero siempre en estrecha asociación con el ámbito de lo cultural y educativo. Es de especial importancia resaltar que para la mayoría de estos actores colectivos la turistificación del espacio es primero concebida en términos de regeneración de la imagen urbana, para hacer coincidir esta zona de la ciudad con el resto de los atractivos turístico culturales que se encuentran concentrados en el polígono central de la ciudad. El entonces regidor de cultura municipal explicó:

**Eréndira:** Una vez regularizada la propiedad del predio ¿seguiría siendo un espacio cultural?

**Informante:** *Sí, claro... pero mejorado. Hay mucho terreno... Oaxaca no tiene un recinto ferial donde se hagan exposiciones, ferias comerciales de mezcal, de café, de artesanías... entonces un espacio se podría destinar a un recinto ferial, otro espacio se podría usar para un espacio cultural con algún teatro al aire libre, no sé...todas esas propuestas que sea la gente la que diga, que sean los oaxaqueños los que digan, está tan politizado Oaxaca que se vuelve un problema no poner a consulta un proyecto en que podría todo el mundo participar.*

**Eréndira:** ¿Y la vocación turística del espacio?

**Informante:** *Muy importante. Oaxaca es visitado como una de las... creo que de las ciudades más importantes en materia turística cultural, un turismo cultural, religioso, regional, de costumbre... No es un turismo que venga a pasarse un rato padre en bares o en restaurantes, no, viene la gente más a... por ejemplo en Muertos se ve la afluencia de gente que viene a ver los panteones, a ver lo que es nuestra fiesta de los muertos y las tradiciones que ya no hay en otros lados, entonces vienen a ver especialmente eso ¿no? Vienen a ver bailables como la Guelaguetza... y dentro de ese turismo el Centro Histórico ocupa un... un 90% vienen a ver y a disfrutar nuestro Centro Histórico, el otro 10% se lo dejo a Monte Albán y Mitla...vienen a disfrutar de su gastronomía, a disfrutar de sus calles, a disfrutar de su gente, a disfrutar de sus mercados... a ver casas tradicionales, museos, Santo domingo, ¿qué te puedo decir?, Oaxaca ofrece un millón de cosas, una*

*gama enorme de cosas para el turismo cultural, entonces la idea de vincular el ferrocarril a través de la Calzada Madero y la Av. Independencia con el Centro Histórico es un proyecto muy bueno...*

**Eréndira:** ¿Qué contempla ese proyecto?

**Informante:** *Un centro cultural en la estación del ferrocarril con un andador que contemple Calzada Madero e Independencia que una el ferrocarril con el Centro Histórico. Claro, se va a hacer un tipo de adoquín que venga del Centro Histórico con sus banquetas, con su alumbrado, que digas que es parte de lo mismo, que nunca pierdas lo que vas pisando y caminando hasta que llegues al centro cultural del ferrocarril, o sea, tratar de integrarlo con obra y con infraestructura...*

[Material de entrevista MEP131106AcCultMpalOax]

Para lograr este objetivo, siempre se hace referencia a la necesidad de reordenar las zonas residenciales al otro lado de las vías, lo que por lo general se entiende como un problema de dimensiones que rebasan las capacidades políticas y económicas del municipio. Como resultado, este imperativo para el desarrollo del espacio bajo cualquier vocación, ya sea turística o cultural (elitizada), se convierte en un obstáculo al que no se le hace frente y por tanto no se materializa en ninguna acción concreta.

En un segundo término, algunos de los actores colectivos aluden a la creación de atractivos turísticos en un claro aprovechamiento de los recursos ya existentes en la localidad, lo que abre algunas posibilidades para que el espacio del ferrocarril se potencialice como un sitio turístico. Al interior de esta perspectiva hay también implícita una incipiente tendencia a considerar al espacio ferrocarrilero como un sitio alternativo para el turismo y así crear una diferenciación de la oferta de templos y museos en la ciudad [Testimonio FB101106AcDSocOax]. Un ejemplo de la forma en que estas potencialidades y alternativas para el espacio se expresan es el siguiente:

**Eréndira:** Si el museo del ferrocarril no cumpliera la función que cumple ahorita como museo y como espacio cultural, ¿cuál sería la función ideal en su opinión? Vamos, desde una visión turística...

**Informante:** *Pues pudiera competir con el de Chihuahua...porque nosotros tenemos atractivos bastante nutridos en la capital y en los alrededores...*

**Eréndira:** ¿Utilizarla como estación?

**Informante:** *También... como una estación de transportación turística y como cuestión urbana... y la estación ocuparla como escenario para algunas convenciones, algún restaurant... algún... tiene una extensión bastante grande y sí se podría hacer un auditorio...*

**Eréndira:** Y ¿cómo cree que reaccionaría la gente de los alrededores?

**Informante:** *Yo creo que bien porque está en una zona que le falta mucho apoyo en el aspecto de infraestructura urbana. Si te das cuenta, la parte de atrás de la estación es un cinturón de miseria, está muy, muy desregulado todas las viviendas que están ahí en la estación, entonces esto sí ocasionaría un mejor estilo de vida... ¿no?*

**Eréndira:** ¿Elevaría el nivel de vida de las familias?

**Informante:** *Sí... sí porque todavía está en el centro de la ciudad, está en la orillita del centro histórico, pero está en el centro...*

**Eréndira:** En las afueritas del centro...

**Informante:** *Sí (ríe)*

**Eréndira:** ¿Pero no ha sido una prioridad para el turismo? Hasta ahora...

**Informante:** *No, hasta ahora no...*

**Eréndira:** ¿Por qué?

**Informante:** *Porque no se ha detectado el segmento de turistas que vengan específicamente a eso... porque aquí el (turismo) religioso está explotado en las fiestas, en calendas, es en eso en lo que está enfocado... en la gastronomía, las artesanías también... pero no en cuanto a museos... lo único es el Centro Cultural Santo Domingo que depende del INAH y es el mejor en Latinoamérica...*

[Material de entrevista COH270107AcTuMpalOax]

En lo que toca al discurso sobre la importancia histórica del ferrocarril y de su carácter de herencia colectiva, vemos que éste se encuentra más articulado en los actores colectivos vinculados al espacio. Sin embargo, lo que estos actores enfatizan como principal elemento que otorga unicidad al espacio es el ferrocarril como un elemento transformador de la economía y el desarrollo local [Material de entrevista COH270107AcTuMpalOax]. Esto, en relación a otros espacios ferrocarrileros en nuestro país y combinado a las complicaciones políticas para la regeneración de la imagen urbana de la zona aledaña, no es suficiente para sostener una justificación turística del sitio. El alcance más claro de las perspectivas de estos actores en torno a la posible turistificación del sitio sólo se remite a la creación de un tren turístico o de una forma de transporte urbano alternativo para la localidad, que coadyuve al tránsito de los turistas de algunas localidades fuera de la ciudad, tales como Etna, Ocotlán o Santa María del Tule, hacia el

Centro Histórico de la misma. Una vez más nos encontramos que, para que esto pudiera ser efectivo, se requiere de una inversión de recursos económicos, humanos y de voluntades políticas para desarrollar la zona aledaña al espacio ferrocarrilero. Esto queda nuevamente como una aspiración o una posibilidad, pero no alcanza a concretarse en acciones sobre el espacio.

Como hemos visto hasta ahora en esta segunda parte del texto, el espacio ferrocarrilero en Oaxaca puede ser considerado como un sitio en el que convergen distintas valoraciones sobre sus significados como un bien patrimonial y algunas consideraciones sobre su ubicación periférica en el mapa turístico de la localidad. Así, en lo que se ha abordado acerca de este espacio que he presentado hasta este momento podemos advertir un reflejo de la complejidad de factores que en él convergen, articulándose en algunos puntos y tensionándose en otros. Esto, finalmente, nos refiere a la construcción social de un espacio que se perfila a la manera de un campo de fuerzas en constante movimiento. Continuemos ahora el viaje hacia nuestro siguiente destino.

### *Aguascalientes: El Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias*

A diferencia del espacio ferrocarrilero en Oaxaca, el Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias en Aguascalientes ocupa un sitio específico en la política turística de la localidad. En principio debemos decir que, al igual que las políticas de conservación patrimonial, los intereses de desarrollo turístico de la localidad son muy recientes y toman como punto de partida una política turística enfocada a tres segmentos principales: el turismo de negocios, el turismo de aventura y el turismo cultural. La localidad es muy pequeña y por lo tanto es más factible que tenga una proyección clara y definida de su política turística, pero tiene pocos recursos en términos de atractivos, por lo que debe esforzarse mucho por identificarlos, fabricarlos o crearlos y, posteriormente, difundirlos.

En vista de que los bienes edificados que pueden considerarse patrimonio por su antigüedad, excepcionalidad y monumentalidad escasean en la localidad, sobre todo si se les compara con la oferta de este tipo de bienes patrimoniales en la ciudades de la región como Zacatecas, Guanajuato y San Luis Potosí, encontramos que el turismo cultural se ha enfocado sobre todo en aspectos como el Festival Cultural de Aguascalientes, en el marco de la Feria de San Marcos, y el Festival de las Calaveras, inspirado en la obra de José Guadalupe Posada y en las celebraciones de Día de Muertos. Al paso del tiempo, la política turística en Aguascalientes ha buscado desarrollar nuevos polos de interés, como por ejemplo el surgimiento del turismo religioso con la explotación de la leyenda del Cristo Roto<sup>23</sup> en el municipio de San José de Gracia.

Los dos últimos ejemplos constituyen casos de lo que Hobsbawm y Ranger (1993) denominan la “invención de tradiciones”. La invención de una tradición implica la construcción de un conjunto de prácticas gobernadas por reglas aceptadas, tácita o abiertamente, de naturaleza simbólica o ritual. De tal manera, esta invención pretende no sólo inculcar valores, normas y conductas a través de la repetición de prácticas específicas, en la mayoría de las veces fabricadas, sino que también busca establecer continuidades entre el presente y un pasado histórico relevante, seleccionado deliberadamente y al que se le atribuye un significado específico (Hobsbawm y Ranger, 1993: 1-14). Esto corresponde, por ejemplo, a la asociación arbitraria que se ha establecido entre la presencia de las calaveras de Posada en la localidad y las celebraciones de Día de Muertos, que no ha sido una práctica tradicional de la localidad con la fuerza cultural que tiene en sitios como Pátzcuaro, Oaxaca o Mixquic. Como ejemplo de cómo

---

<sup>23</sup> La leyenda cuenta que a la iglesia del entonces pequeño poblado hoy conocido como San José de Gracia llegó una mula sin dueño cargada con una caja que contenía la imagen del Cristo Redentor Crucificado (también llamado el Señor Original), cuyo culto se arraigó en la población y se vio afectado por la Guerra Cristera. Se presume que a tal conflicto se deben la ausencia de cruz que lo caracteriza y la mutilación de sus extremidades. Para mayores detalles sobre esta leyenda y el poblado que la alberga ver: <http://www.aguascalientes.gob.mx/turismo/historia.aspx>

se construyen estas líneas de continuidad entre el pasado y el presente en el espacio ferrocarrilero de Aguascalientes, podemos retomar lo que uno de los trabajadores de SECTURE expresó:

*"(...) La Plaza de las Tres Centurias nos habla de una época importantísima en la evolución del desarrollo de Aguascalientes. Antes del ferrocarril Aguascalientes era otro, a partir del ferrocarril se insertó en una dinámica que no ha perdido afortunadamente, por ser un punto geográficamente importante y porque el carácter de su población ha sido muy febril, entonces a partir del ferrocarril Aguascalientes entra en otra etapa que debemos de reconocer y aprender de eso, aprender cómo se creció y cómo se decreció y de ahí tomar la experiencia para con otra estrategia, con otra propuesta de desarrollo, pueda Aguascalientes mantener el mismo crecimiento. Es difícil, pues, que algunas familias no tengan un vínculo directo con los ex ferrocarrileros, entonces eso forma parte de la identidad de los Aguascalentenses y no lo debemos de perder...no es un regionalismo ciego el que hay que tener, porque eso nos limitaría y nos haría perder una visión más amplia, pero son valores que sí debemos de conservar como un principio de identidad." [Material de entrevista JGP110305/15ACTu]*

Los autores especifican que las tradiciones inventadas pueden ser transitorias o más o menos permanentes, algunas están formalmente instituidas y otras emergen desplazándose hacia su consolidación. Sin embargo, lo que cabe rescatar aquí es el contexto de su aparición, los elementos que las constituyen y las prácticas que se les asocian. Más aún, destacan los fines con los que se selecciona el pasado significativo para legitimar intereses específicos en torno a la creación de los atractivos turísticos, patrimoniales y culturales de una localidad. También este es el caso del famoso Cristo Roto, que emerge de una tradición de veneración religiosa en un pequeño poblado en las cercanías de la ciudad de Aguascalientes y que lo vincula con el contexto de la Presa Plutarco Elías Calles, una de las primeras obras de ingeniería hidráulica en México, como un icono de modernidad.

Es evidente que el turismo está actualmente en el centro de las acciones gubernamentales para el desarrollo de la localidad. Pero esto no ha sido siempre el caso pues, si bien siempre hubo intenciones de atraer al turismo, esto no se cristalizó en hechos concretos ni en políticas articuladas con este fin sino hasta principios de la década de 1980. La política turística de

Aguascalientes tuvo como punto de partida la Feria Nacional de San Marcos, pero gradualmente ha ido dando énfasis no sólo a promocionar otras opciones para el visitante y dar mantenimiento a los recursos turísticos ya existentes, sino también a generar infraestructura que contribuya a lograr la experiencia turística de manera más integral [material de entrevista CRS300307AcCDCAgs]. A este respecto, el director general del ICA comentó:

*Eso (buscar equilibrios virtuosos con el turismo) yo creo que es una discusión más allá de lo local, por eso el hecho de que estamos ahora fomentando los festivales, que sean parte fundamental de la Feria, pero además en octubre-noviembre el Festival de Cámara de Verano, bueno, es con la intención de insertarnos a nivel regional al menos en una serie de festivales que puedan ser propicios, si tú lo quieres conceptuar más ampliamente, de un proyecto de turismo cultural...que bueno, ya está Zacatecas, ya está Guanajuato y San Luis, y obviamente Aguascalientes es parte de... no nos queremos hacer para atrás ¿no? Eso yo lo percibí al menos hace dos años y lo hemos más o menos llevado a cabo a través de estas propuestas de festivales. Esa es una manera de que Aguascalientes también esté presente en ese sentido de entender todo lo que ha sucedido con la producción cultural acá y nos hemos insertado entonces en todo este proceso más amplio, somos parte de esta región que es muy propicia para realizar este tipo de proyectos y ha dado muy buena respuesta de la gente. [Material de entrevistas VGE170407AcICAAgs]*

A pesar de este discurso emanado desde las instancias de cultura y turismo de la localidad, algunos actores individuales siguen considerando que el énfasis de las políticas para atraer visitantes nacionales y extranjeros está ubicado en la promoción de la Feria Nacional de San Marcos, pues a este evento se dedican la mayor parte de los recursos y de los esfuerzos de difusión. Con esto se expresa que Aguascalientes es mucho más que la feria y que no se da lugar a atractivos de otro tipo que, si bien han sido identificados o desarrollados, no son potenciados cabalmente.

El interés por el fomento al turismo de tipo cultural es una tendencia que no sólo atañe a la localidad, sino que se puede encontrar a nivel nacional. En este sentido, algunos representantes de las instancias locales de turismo y cultura consideran que la noción más ortodoxa que se tenía del patrimonio en épocas anteriores no permitían usos sociales de los

bienes edificados más allá de la mera restauración y de la sacralización museística de dichos espacios. En la actualidad, se percibe una dinámica que busca reactivar la asociación de la conservación de bienes patrimoniales con un proceso más amplio de desarrollo social, en donde interviene de manera directa la explotación de estos bienes a partir del turismo [material de entrevista FID190607AcSECTUREAgs]. De esta manera vemos que la tendencia hacia conceptualizar la unicidad de la localidad para insertarla en un panorama más amplio de turismo cultural es coincidente con lo que sucede en el ámbito de la política patrimonial de Aguascalientes discutida en el capítulo anterior. Con respecto a esto el director general del ICA apuntó lo siguiente:

**Eréndira:** En estos juegos entre las distintas lógicas de conservación o de desarrollo, de modernidad, yo veo que está el elemento turístico-comercial. ¿Qué papel desempeña en este panorama?

**Informante:** *Yo creo que es una discusión de fondo que no nada más le correspondería a Aguascalientes, a mí me parece que el ejemplo podría ser España, que hay una combinación clara de una vocación turística muy directa y que es el principal motor del desarrollo de España (...) ahora el turismo cultural creo que es uno de los principales ingresos de España. Con todas las salvedades del caso y con todo lo que son distintos, a mí me parece lo habíamos dejado de lado. Quizás en este sexenio a nivel nacional hay un mayor interés en un fomento mucho más claro del turismo cultural, eso me parece que las nociones de patrimonio tradicionales, es decir las que son muy ortodoxas, que realmente sí impedían adecuaciones conservando la esencia de lo que era el patrimonio, porque si me preguntas a mí me parece que lo que hay que revisar en el país es por qué predominó tantos años un concepto de restauración, por ejemplo, tan dogmático (...) tiene que ver más con eso que realmente con una visión mucho más... no es moderna, creo que es una visión, una reflexión de los últimos 50 años de un restauero mucho más, creo yo, vinculado por supuesto al proceso de desarrollo. O sea, ahora el tema es cultura y desarrollo, es cómo hacerlos compatibles, porque siempre hemos buscado formas de que se distancien y yo creo que una de las maneras en que se sí se puede vincularlos es a través del turismo cultural y eso lo ha mostrado un país como España. A mí me sorprendió saber que una parte de la formación, por ejemplo los historiadores en España, los estudiantes de doctorado (...) todos los que tenían que ver, tenían un vínculo muy claro con lo que es el encontrar los equilibrios virtuosos para el turismo.*

[Material de entrevistas VGE170407AcICAAgs]

En lo que respecta de manera directa al espacio ferrocarrilero en esta ciudad vemos que, aunque éste ha sido de crucial importancia como un primer detonador de una oferta turística sustancial y con posibilidades de explotación muy amplias, en los últimos dos años se ha

manifestado un gradual retroceso de los intereses de la Secretaría de Turismo del Estado con respecto a este espacio. Esto puede considerarse como el resultado de la inmensa tarea que implica la rehabilitación y proyección de un sitio tan grande y de los conflictos de intereses que este espacio ha acarreado entre distintos sectores de la sociedad aguascalentense. En este sentido vemos que la rehabilitación de este espacio se ha gestado en torno a prácticas concretas con una clara intencionalidad para su turistificación. Esto implica que si bien el lineamiento que ha seguido dicha turistificación está estrechamente vinculado con una valoración del sitio desde la perspectiva cultural, histórica y patrimonial, los objetivos más evidentes que se han perseguido han sido los de su aprovechamiento turístico-comercial. No obstante, pareciera que una vez restaurado y activado el sitio como un elemento de la oferta turístico-cultural de la localidad, la intencionalidad de las prácticas de las instancias locales involucradas se ha dirigido a otros sitios y otros intereses. Con respecto a esto uno de los representantes de SECTUR indicó lo siguiente:

*"(...) yo pienso que es uno de los proyectos que ha tenido el gobierno del estado que se ha dado muy acertadamente, podemos decir que somos el primer estado que rescata todo lo que fueron los talleres de ferrocarriles y que se proyecta un parque temático con más de 90 hectáreas, que esperemos quede concluido en unos 8 o 10 años, porque es mucho muy grande (...) yo pienso que ha sido exitoso por la cuestión que hemos llevado aquí estadísticas, encuestas... afortunadamente a mí me ha tocado ver cómo el desarrollo turístico en Aguascalientes ha ido avanzando y que todos los gobiernos que han pasado han dejado un granito de beneficio que hay hacia el sector turismo en Aguascalientes. Podemos decir que este es uno de los proyectos que se iniciaron y que obviamente los gobiernos, el actual y así, lo van a ir desarrollando más ¿no? Este gobierno tiene mucho interés en que este lugar sea uno de los más importantes para el estado de Aguascalientes (...) El propósito principal de este complejo fue sin duda alguna rescatar todo lo que fueron las raíces ferrocarrileras de Aguascalientes, que yo creo que Aguascalientes no sería ahora lo que es sin el ferrocarril, si no hubiera llegado el ferrocarril quizás ni existiría... el propósito fue rescatar las raíces ferrocarrileras y convertir este lugar en un parque temático de lo que fueron nuestras raíces y que en la proyección que tiene ahora pues hacerlo uno de los museos, parques, más importantes a nivel nacional (...)" [Material de entrevista RTS310305/19TPTu]*

Con respecto a esto, es posible poner de manifiesto las formas en que el discurso y las prácticas de las dos distintas lógicas de aprovechamiento, la de conservación y la turística, se articulan para dar paso a acciones concretas que van construyendo al espacio.

Los intereses de turistificación del sitio, por tanto, tomaron como punto de partida un discurso que rescata al ferrocarril y sus espacios como aspectos centrales en la identidad e historia aguascalentense. No obstante, una vez que esta articulación ha dado paso a las gestiones y ejecuciones necesarias para activar el sitio como un producto de turismo cultural, el espacio es puesto en un segundo plano. Con respecto a esto último, encontramos que algunos actores consideran que hay pocos esfuerzos de consolidación y seguimiento de los polos de atracción turística que se ponen en funcionamiento en la localidad. Esto quiere decir que se fomenta proyectos de interés turístico, como la Plaza de las Tres Centurias, y que una vez puestos en marcha se delegan a un segundo plano frente al desarrollo de otros nuevos proyectos emergentes [material de entrevista JGR030407AcFICOTRECEAgs1y2]. Los actores individuales, como los trabajadores de SECTURE e ICA en la Plaza, también consideran que las instancias de cultura y turismo locales toman la tarea de “crear” atractivos pero que al paso del tiempo éstos no reciben ni la difusión ni el seguimiento necesarios para mantenerlos activos para el turismo o para la sociedad aguascalentense. Al respecto, una trabajadora de Turismo en la Plaza comentó:

**Eréndira:** ¿Tú crees que Aguascalientes es un destino turístico?

**Informante:** *Sí... sí y no... Sí porque igual cuando es temporada de Feria... y no porque mucha gente...es que también depende del turista, ya ves que la gente se enfoca... por ejemplo a mí me puede gustar nada más lo cultural y no me importa que no haya Feria y puedo venir y visitar las diferentes áreas que tiene Aguascalientes... y hay gente que le gusta más la diversión y viene nada más en tiempo de Feria...*

**Eréndira:** Si ponemos a Aguascalientes en el mapa de la región, ¿crees que puede competir con otros destinos?

**Informante:** *Sí... pues yo digo que sí... o sea tiene sus pros y sus contras, porque de hecho este gobierno y el pasado ha generado más atractivos turísticos, pero es lo que te digo, de tanto que quieren abarcar van dejando atrás lo que ya está... igual y si mantenieras todos los atractivos turísticos al mismo tiempo, la gente pues ya se consideraría más para competir con Guadalajara, San Luis y eso...*

**Eréndira:** Bueno... No sé si quisieras agregar algo más...

**Informante:** *Pues no... Nada más que me gustaría que esto creciera... que le dieran la importancia que tiene, la que se le dio cuando fue nuevo... no es tan vieja la plaza para ya irle relegando, para irle dejando a un lado.... me gustaría que volviera a ser lo que era antes la plaza...*

[Material de entrevista AVM170407AiTTuAgs]

Este tipo de actores también explican que el aparente decaimiento de la afluencia de visitantes al espacio ferrocarrilero está vinculado a que las instancias que lo gestionan han enfocado el giro del sitio hacia el alto turismo, con lo que se descuida el acceso al mismo para sectores menos privilegiados de la sociedad local [Material de entrevista AVM170407AiTTuAgs, G1G2190407AiTTuAgs].

En este sentido encontramos también cómo la intencionalidad de las prácticas turísticas responde a la diversificación de los productos turísticos en la época contemporánea en la que, como indican Ballart y Tresserras (2003), hay una relación constante entre lo que el mercado turístico ofrece frente a una demanda cada vez más segmentada, cambiante y competitiva. Así, vemos que si bien el turismo de tipo cultural ha representado un importante detonador de la industria turística en la localidad en sus etapas más incipientes, este se ve minado por la amplia y reconocida oferta de bienes culturales más antiguos, excepcionales y consolidados en otras ciudades de la región.

Podría argumentarse, entonces, que las instancias de turismo locales buscan de manera más intensificada y sistemática dar impulso a otros nichos de turismo que también son “creados” y/o potencializados en la localidad, como el de negocios, el ecológico y el religioso que se han mencionado antes. Sin embargo, como ya hemos visto, para algunos de los actores individuales esto se traduce en un descuido de las instancias gubernamentales locales por el ámbito de lo cultural y se percibe una ausencia de claridad en los objetivos que de entrada dieron lugar a la rehabilitación del espacio [Material de entrevista G1G2190407AiTTuAgs, GF1110607AiTMuAgs]. Uno de los representantes del ICA expresó lo siguiente con relación a las dos concepciones que enmarcan las acciones en torno al espacio ferrocarrilero y que, al

articularse o tensionarse, pueden generar esta ausencia no sólo de claridad en los objetivos, sino también en la posibilidad de perseguir fines comunes desde ambos frentes:

**Informante:** (...) es un espacio que comprende un montón de cosas (...) hay la creación de un museo, hay áreas comerciales, hay áreas de cines, áreas culturales, teatros al aire libre...se pretende crear un complejo, algo similar quizás a escala mayor que lo que se hizo en el DF con Loreto y Peña Pobre, que es un rescate de la cuestión arquitectónica industrial y por otro lado es la adaptación de estos espacios con fines culturales y comerciales (...)

**Eréndira:** ¿Habría inversión privada?

**Informante:** Sí, obviamente... no sé realmente cómo se vaya a manejar, si sea un inmueble del gobierno y se rente o... ahí sí no te sé decir.

**Eréndira:** ¿Considera usted que es posible conciliar los intereses culturales de promoción o difusión de la historia y del patrimonio con intereses comerciales?

**Informante:** Yo creo que sí y, de hecho, en algún momento eso debiera de conectarse porque desgraciadamente yo siento que, como en muchos otros países, a la cultura se le da menos recursos que los que deberían dársele...entonces muchas veces la cultura se ve... pues... no explotada o no difundida como se debería difundir, precisamente porque los recursos con los que se cuenta no son los apropiados y si de alguna manera logras involucrar a la iniciativa privada, con recursos que apoyen programas o proyectos culturales, pues estaría muy bien."

[Material de entrevista OSG270105/3ACICA]

Esto nos lleva a una reflexión en torno a la sostenibilidad de los destinos turísticos que se ha discutido en la primera sección de este capítulo. Hemos visto que autores como André, Cortés y López (2003) argumentan una necesidad de definir los destinos turísticos de manera integral con objetivos a mediano y largo plazo, de tal manera que no se agoten rápidamente las potencialidades de los recursos existentes en una localidad. El caso de la definición de espacios turísticos en Aguascalientes no ha conseguido esta sostenibilidad a largo plazo, como lo ejemplifica la ausencia de seguimiento al espacio ferrocarrilero. Esto probablemente puede explicarse a través de la paradoja intrínseca a la turistificación de sitios culturales, en la que la cultura aparece como un ámbito disociado de la redituabilidad económica y carente de una proyección que la inserte de manera activa y constante en la comercialización de productos turísticos. A esto se apareja también aquellas articulaciones y tensiones entre la puesta en valor de los bienes patrimoniales como importantes recursos para la localidad, a través de lo cual se

abren las posibilidades de gestionarlos estrechamente con su redituabilidad económica, y los riesgos de degradación que se asumen implícitos a la comercialización de lo cultural. Con respecto a estas tensiones entre lo cultural y lo comercial un trabajador de la Plaza de las Tres Centurias comentó:

**Eréndira:** ¿Crees que el propósito del Museo es el mismo que el del Parque?

**Informante:** *No... La verdad no, mira, puede estar mal que yo lo diga pero creo que el propósito del parque, manejado por Secretaría de Turismo, creo que es más lo económico, la verdad. Creo que es más lo económico, ver qué le sacan de provechoso al parque económicamente, que lo que puedan aprender... o sea, supuestamente estamos en un parque temático pero todo lo que ves tú, por ejemplo los fines de semana, eso que te pongan puestos de fritangas y contratan a veces unos espectáculos que...digo yo... en mi muy particular punto de vista, nada que ver con el parque...no sé... la verdad no creo que sea el mismo propósito. El propósito del museo es que la gente aprenda y que para las personas que vivieron ese tiempo de ferrocarriles tengan un tiempo de nostalgia y vuelvan a regresar aunque sea momentáneamente, no sé media hora, el tiempo que están en el museo...que puedan vivir aquellos tiempos que para ellos me imagino han de haber sido maravillosos...y prácticamente el parque nada que ver." [Material de entrevista JCAL160205/11TPMu]*

A partir de todo esto, vemos que el espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes ocupa un lugar central cuando es considerado como un recurso cultural, patrimonial y turístico que le otorga unicidad a la localidad. Sin embargo, también es un sitio periférico si se considera la enorme cantidad de recursos que requiere para ser redituable, en relación a otros polos de atracción turística de reciente desarrollo y desde la perspectiva de algunos actores sociales que no han sido involucrados en la toma de decisiones, como por ejemplo los ex ferrocarrileros, los vecinos de la zona o los trabajadores del ICA en el espacio. Así, encontramos que muchos de los actores involucrados en el espacio reconocen las posibilidades turísticas del estado y del espacio ferrocarrilero, pero las consideran sobredimensionadas en relación a lo que otras ciudades de la región pueden ofrecer.

Para algunos de los trabajadores del ICA en el espacio, este es periférico en materia de turismo y cultura porque las instancias de Aguascalientes no han sabido potenciar los recursos

locales “hacia adentro”, es decir consolidarlos como elementos que se asocien efectivamente al carácter entrañable de la historia aguascalentense antes de proyectarlos a la manera de una escenificación “hacia afuera”, es decir, para el visitante externo:

**Eréndira:** ¿Cómo ves a Aguascalientes como un destino turístico?

**Informante:** *Ah, bueno, es que a eso iba... ¿Qué sucede? ¿Por qué no podemos hacer que la gente en un momento diga: vamos de vacaciones, nuestro destino... ¡hay que ir a ver a Posada, por Dios, lo tenemos aquí!... no vamos a ir a Puerto Vallarta, no vamos a ir a Veracruz, vámonos a ver a Posada... ¿sí? Yo creo que aquí el problema es que no sabemos lo que tenemos, y si lo sabemos no sabemos qué hacer con eso...o sea, como si tú tienes una cosa muy valiosa y acabas guardándola en la caja fuerte y ya...y tú sabes que la posees ¿no? Entonces, bueno, yo creo que también es eso, que nos ha faltado como... que no tenemos claro cuál es la visión de nuestros espacios y por consiguiente cuál es la misión que nosotros tenemos en ellos... entonces como destino turístico, Aguascalientes podría tener muchísimos beneficios, o sea, sí tiene mucho que ofrecer... sí creo que tenga que ofrecer, pero creo que lo estamos enfocando mal porque estamos buscando que ofrezca lo que no tiene...o sea, NO ES UNA JOYA COLONIAL y se está vendiendo como tal, no tiene playa, entonces no puedes ofrecer las albercas del Ojo Caliente, que podría ser pero no se ofrecen como tal, no tiene obra prehispánica, no tiene ruinas...(lo que hay) está creado a fuerza para que la gente venga... y ni así vienen, porque pues es que es de broma. Entonces, teniendo artistas importantes... yo pienso que lo hemos enfocado mal... es muy triste porque tiene que ver con las autoridades... igual y es una cuestión de formación... ¡no sé! O de deformación. Pero se están fabricando estos atractivos para que la gente los visite y las autoridades no han entendido que hay grandes artistas y tenemos artistas dentro del marco de la tradición, los pintores, los escritores formaron una tradición... o sea tenemos a Víctor Sandoval en poesía, tenemos nuestro Premio Nacional de Poesía que es el más importante porque es el que más dinero da ...(Aguascalientes) tiene el Premio de Arte Joven y tiene artistas como Posada, como Herrán, como Ponce, como López Velarde que estuvieron aquí... entonces ¿por qué no vendemos Aguascalientes desde esa perspectiva y no fabricamos atractivos turísticos?*

[Material de entrevista SRG140607AiTMu2Ags].

A partir de la mirada “hacia afuera” y de la fabricación de atractivos en la localidad podemos abordar algunos otros aspectos de la discusión teórica referida en el apartado anterior, es decir, la espectacularización y la tematización de los espacios turísticos. El espacio ferrocarrilero en Aguascalientes se ha constituido como un instrumento a través del cual se ha generado un proceso de reconstrucción del pasado de la localidad y de reconocimiento a la trayectoria sociocultural vinculada a su actividad ferrocarrilera. Simultáneamente, este espacio se ha estetizado a través de un proceso de tematización que destaca el ambiente ferrocarrilero

hasta cierto punto desvinculado de los sujetos y poniendo énfasis en los objetos y en los espacios edificados, lo que para algunos compromete su autenticidad y lo vuelve espectáculo para el visitante.

En torno a esta discusión también podemos ver ejemplificadas claramente en el espacio ferrocarrilero de Aguascalientes aquellas etapas del proceso de turistificación descritas por Cammarata (2006), en las que se encadenan la generación de imágenes “hacia adentro”, que destacan los valores y las especificidades de la localidad, en este caso la importancia de la actividad ferrocarrilera en Aguascalientes, lo que posteriormente genera el desarrollo de la actividad turística sustentada en la imagen de la localidad proyectada “hacia afuera”. Finalmente, esto deriva en una tercera etapa en la que los agentes del turismo se separan de la sociedad local, que en este caso empieza a concebir la necesidad de reactivar el espacio a través de la inclusión más activa de los ex ferrocarrileros o de potenciar más la identificación de la sociedad hidrocálida con su historia y tradición en términos de afectividad “hacia adentro”.

Vemos, pues, que el espacio ferrocarrilero de esta ciudad es, al mismo tiempo, un sitio espectacularizado para el turismo, sobredimensionado en torno a su excepcionalidad, reinventado dentro de la tradición hidrocálida y, como abordaremos en el siguiente capítulo, expropiado de las personas que en su vida cotidiana le dieron sentido y significado.

A lo largo del capítulo hemos abordado las peculiaridades de la dinámica turística en los espacios ferrocarrileros de Oaxaca de Juárez y Aguascalientes. Aunque ambos espacios se vinculan de maneras distintas a la lógica de comercialización turística, las prácticas derivadas de ello conducen a construcciones sociales del espacio que derivan en aspectos similares. Así, vemos que al considerar al turismo como una práctica social, éste se convierte en un proceso generador de encuentros y propiciador de interacciones entre la sociedad local y el visitante.

Derivada de estos procesos surge la co-construcción de discursos y prácticas concretas en el espacio que van dirigidos hacia un constante movimiento entre el “afuera” y el “adentro”.

En el caso de Oaxaca, hemos visto que los discursos en torno al turismo cultural están bastante consolidados y que su validación se cimienta en la representatividad patrimonial con la que cuenta la localidad en la región, en el país y en el ámbito internacional. No obstante, este discurso tiende a la sacralización de los bienes patrimoniales y los aleja de la vida cotidiana y de la experiencia afectiva de los habitantes de la ciudad. Mientras el espacio ferrocarrilero no forme parte de estas valoraciones cifradas en la antigüedad, excepcionalidad y unicidad patrimonial, el espacio permanecerá en la periferia del mapa turístico de la localidad. Vemos, pues, que las únicas posibilidades que el espacio tiene para posicionarse en el mapa es a través de la activación del espacio como un foro alternativo para ciertas expresiones artísticas o a través de una formulación pragmática para satisfacer las necesidades de servicios culturales en esa zona de la ciudad. Todas estas posibilidades responden, finalmente, a una mirada “hacia dentro”, dirigida a la comunidad y divergente de las potencialidades turísticas del sitio. La lógica de aprovechamiento turístico, entonces, se encuentra limitada a proyecciones a futuro que no encuentran concreción en las prácticas en el espacio.

En el caso aguascalentense encontramos que el discurso asociado a la dinámica turística-cultural de la entidad está en una fase de conformación y consolidación, lo que propicia la creación de atractivos, a la manera de la invención de tradiciones, que implican la selección de imágenes que representen a la localidad “hacia afuera”. En este proceso, mucho de lo que se fabrica con una intencionalidad y justificación turística tiende a la tematización exacerbada derivada de la limitada representatividad patrimonial de la localidad en la región y en el ámbito nacional. Así, los atractivos turísticos son una espectacularización de espacios, eventos y dinámicas culturales que reciben poco seguimiento por parte de las instancias de turismo

locales. En la carrera de creación de atractivos turísticos, unos sitios se posicionan en el centro y otros pasan a segundo plano, volviéndose periféricos como la Plaza de las Tres Centurias. En un sentido similar al del caso oaxaqueño, encontramos que las únicas posibilidades con que el espacio ferrocarrilero en Aguascalientes cuenta para formar parte del mapa son dos aspectos principales que conforman una mirada “hacia adentro”. El primero de ellos se refiere a la activación de un discurso identitario vinculado a la tradición ferrocarrilera, que tiene una amplia significación en la memoria colectiva de varias generaciones en la entidad. Mientras que el segundo es el que se refiere a la consolidación de la representatividad de la localidad como un importante centro ferroviario, lo que le otorga unicidad y lo coloca en una abierta competencia con respecto al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en Puebla y a otros museos ferrocarrileros en la región y el país.

Como vemos, en el caso oaxaqueño la mirada “hacia dentro” es la que predomina y hasta cierto punto genera una miopía que limita las posibilidades turísticas del espacio ferrocarrilero. Por su parte, en el caso aguascalentense, la ausencia de una mirada “hacia adentro” mantiene al espacio ferrocarrilero distante de los ecos de la memoria colectiva de la localidad y genera una turistificación hueca que no alcanza a ser reconocida en ámbitos más amplios que la localidad misma. De tal manera encontramos que la intencionalidad de las prácticas turísticas en el espacio resulta insuficiente, por su ausencia en Oaxaca y por la ambigüedad de sus objetivos en Aguascalientes, y redundando en un sub aprovechamiento del espacio.

En ambos casos, encontramos que la limitada valoración de estos espacios como parte del patrimonio de la localidad los mantiene en un impasse que no logra ser trascendido del todo. Simultáneamente, las atribuciones turísticas y las construcciones discursivas en materia patrimonial mantienen a estos dos espacios alejados de la cotidianidad de los actores sociales de las dos ciudades.

Siguiendo este argumento, continuaremos el viaje ahora hacia el análisis de las experiencias, las percepciones y las proyecciones a futuro de los actores sociales en los dos espacios estudiados. En el siguiente capítulo exploraremos cómo, ya sea a través de la gentrificación que genera la turistificación de la Plaza de las Tres Centurias o de la sacralización que ha tomado la dinámica patrimonial en Oaxaca (de la que el Museo del Ferrocarril no forma parte), las personas se vinculan de maneras distintas con estos dos espacios y con lo que representan para su cotidianidad.

## Capítulo VI

### **Lógica Comunitaria: experiencias, percepciones y proyecciones a futuro**

Como se ha explicado ya a lo largo de este texto, en la articulación y tensión de las lógicas de conservación esencialista y de comercialización turística desarrolladas respectivamente en los capítulos IV y V, se entreteje una tercera: la lógica del aprovechamiento comunitario de los espacios ferrocarrileros en Oaxaca de Juárez y la ciudad de Aguascalientes.

En este momento del recorrido se presenta una aproximación a esta tercera lógica, la cual se refiere directamente a los usos sociales de los dos espacios estudiados en su dimensión más próxima a quienes se vinculan con ellos de manera cotidiana. Por lo tanto, lo que se busca en este apartado es explorar aquellas formas en que los sujetos experimentan estos espacios, cómo los perciben y qué proyecciones a futuro les otorgan.

Del análisis de estos tres aspectos, en vinculación constante con las lógicas de aprovechamiento conservacionista y turístico de los espacios que se han desarrollado en capítulos anteriores, el viajero podrá ubicarse en un mapa panorámico de la construcción social de estos sitios. Explorar las prácticas concretas de los sujetos en los espacios permite tender puentes entre lo que distintos sectores de la sociedad local valoran, necesitan y desean en relación a estos sitios. Esto genera conflictos, acciones, inacciones, discursividades, cooperaciones y alianzas, que en conjunto permiten comprender la construcción social de estos espacios. A su vez, dicha construcción social es un reflejo de procesos más amplios que nos acercan a la comprensión de la localidad en el contexto contemporáneo de globalización.

Con esto, cabe enfatizar que las experiencias de los sujetos en el espacio, sus percepciones y las proyecciones a futuro que elaboran en torno a él, se intercalan de tal manera que unas afectan a otras. Como en capítulos anteriores, también aquí se hace una separación de estos tres

aspectos fundamentales en la construcción social del espacio con fines analíticos y de exposición, pero deberá tomarse en cuenta siempre su constante interrelación.

A lo largo del capítulo veremos cómo se manifiesta esta lógica de aprovechamiento en el espacio de ambas ciudades. Así se desarrollará un análisis de la misma recurriendo al principal eje teórico de este texto expuesto en el primer capítulo, es decir la discusión en torno al concepto de espacio y su construcción social. El análisis, como en los casos anteriores, se ilustrará con material etnográfico producto de la investigación de campo realizada en las dos ciudades.

### **Espacio y cotidianidad en los sitios ferrocarrileros de Oaxaca de Juárez y la ciudad de Aguascalientes**

La lógica de aprovechamiento comunitario en los dos espacios ferrocarrileros estudiados se manifiesta de maneras diversas, con elementos comunes y otros no coincidentes. Las convergencias y divergencias en la espacialización de esta lógica en los dos sitios pueden ser comprendidas como reflejo del contexto en el que cada uno está inserto.

De tal manera veremos que en el caso oaxaqueño esta lógica es mucho más fuerte que en el de Aguascalientes, dado que al otro lado de las vías hay personas que residen desde hace más de 30 años y que han mantenido desde entonces una relación constante con el espacio en su paso hacia la Calzada Madero y en sus necesidades cotidianas (como el abastecimiento de agua y luz, o el servicio de recolección de basura). No obstante, el espacio se les ha convertido recientemente en un sitio para la diversión, para el desarrollo de actividades artísticas y en un lugar *recuperado* para ellos. Así, veremos que para los trabajadores, vecinos y ex ferrocarrileros oaxaqueños, la lógica de uso comunitario del espacio da paso a una incipiente conciencia de la

necesidad de que sea conservado, al mismo tiempo que genera mucho recelo porque les sea expropiado para cumplir propósitos comerciales.

En el caso de Aguascalientes, la lógica comunitaria se entreteje de manera mucho más sutil y compleja con la de comercialización turística y con la de conservación. La comunidad aguascalentense que se ha vinculado directamente con el espacio ferrocarrilero está conformada en su mayoría por adultos de edad media y ancianos, quienes vivieron el espacio de manera cotidiana a través de su trabajo o de residir en las inmediaciones del predio. Por su parte las nuevas generaciones tienen vínculos con el espacio que carecen de esta afectividad directa y, en realidad, reproducen un discurso de su importancia cultural, histórica e identitaria emanado de las instituciones y de la prensa local. Veremos entonces cómo La Plaza de las Tres Centurias es un espacio que le ha sido expropiado de cierta manera a la comunidad y ha sido estetizado en su remodelación, con lo que ha perdido su carácter de “plaza pública” y de “sitio de trabajo”, para dar paso a un aparador que muestra la cultura ferrocarrilera al turista. En realidad, muchos de los vecinos y ex ferrocarrileros de la zona lo consideran como un espacio *perdido* a manos de los intereses de políticos y del turismo. Pero esta consideración se sustenta en el rejuego de las nociones de cambio y permanencia, en el que siempre está presente un sentimiento de que lo ferrocarrilero *debe* ser conservado pero de otra manera, es decir que involucre mayor autenticidad y fidelidad a la actividad y el espacio en cuestión.

Para una mejor comprensión de lo que da lugar a estas generalizaciones, a continuación se ofrece al viajero un recorrido por las experiencias, percepciones y proyecciones a futuro de los sujetos en torno a los espacios ferrocarrileros de cada una de las dos ciudades.

### **i. Las experiencias: Lo vivido en el pasado y en el presente**

El viajero recordará que en esta investigación el espacio es conceptualizado de manera dinámica, en constante interacción con el tiempo y con la vida social. El espacio es, pues, construido socialmente a través de las diversas formas en que se relacionan los elementos físicos o materiales que lo constituyen y la dimensión social, es decir las interacciones, las prácticas, los discursos, los imaginarios y los significados que emanan de las relaciones sociales. Los espacios construidos socialmente son también lugares definidos por la subjetividad de quienes, a través de su experiencia, le imprimen valores y cargas afectivas. Todo esto se deriva en gran medida de las prácticas del hacer cotidiano de los sujetos en y en torno al espacio.

Los lugares, parte fundamental de la experiencia de una localidad, también son delimitados física y simbólicamente y son portadores de fronteras variables. A partir de estos aspectos podemos también entender los espacios ferrocarrileros en Oaxaca de Juárez y Aguascalientes como parte de un entramado de lugares. Así, podremos aproximarnos a una mejor comprensión de su aprovechamiento por parte de la comunidad vinculada directamente a ellos y las formas de localización que adquieren los procesos sociales más amplios en estos sitios.

Hemos visto que la construcción social del espacio se genera, entre otras cosas, a partir de la experiencia, la percepción y la imaginación en torno al espacio. En primer lugar analizaremos los procesos que corresponden a la experiencia del espacio, traducida en prácticas concretas de los actores individuales sobre el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur en Oaxaca y sobre la Plaza de las Tres Centurias en Aguascalientes.

Cabe recapitular que el espacio es experimentado a través de las interacciones sociales que ocurren en él, es decir en términos de lo que las personas viven y hacen en el espacio. Como ejemplos de ello podemos considerar las relaciones laborales que se establecen cotidianamente

en el espacio o las formas de convivencia que tienen los usuarios al interior de él. Esto conduce a analizar las formas de apropiación material y simbólica que los actores sociales hacen del espacio. La apropiación, a su vez, influirá en la manera en que estos espacios se experimentan y en sus prácticas concretas sobre el sitio.

*Convivencia y conveniencia en el espacio rehabilitado: el espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez.*

El espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez ha transitado por una serie amplia de transformaciones al paso del tiempo, con lo que las maneras de vivirlo por parte de quienes están involucrados en él también lo han hecho. El primer gran aspecto que ha redirigido el curso de las prácticas espaciales de las personas en él es el hecho de que su función como estación y taller haya cambiado, primero hacia el abandono con el cierre de la empresa Ferronales y posteriormente hacia su patrimonialización y su vocación como centro cultural.

Estos cambios imprimen ciertas características a las prácticas espaciales de los vecinos del Barrio del Ex Marquesado y de las colonias al otro lado de las vías que se reflejan en una diversidad de connotaciones. Lo más generalizado es que el espacio se vive como un paso obligatorio para tener acceso a las vías de comunicación con el centro de la ciudad. Este paso es en ocasiones un rodeo o un cruce por las vías, atravesando el andén y el edificio de la estación o el jardín. En ese tránsito cotidiano se establecen algunas interacciones con el personal que labora ahí o con los ex ferrocarrileros que todavía pasan una buena parte de sus días de jubilados rememorando el tiempo en que ahí laboraban. Para algunos vecinos este paso obligado les permite enterarse de las actividades del museo, aunque generalmente no induce a una visita al sitio. Por ser cotidiano, el cruzar el espacio sucede en un ritmo hasta cierto punto acelerado para

tomar el autobús o para acortar la distancia hacia actividades rutinarias como ir al trabajo, asistir a consultas en la clínica del IMSS que se ubica a un costado de la estación o una caminata hacia la Iglesia de Santa María del Ex Marquesado que se ubica exactamente en frente del jardín:

**Eréndira:** ¿Crees que este espacio es importante para Oaxaca?

**Informante:** *Yo creo que sí, aunque no esté tan difundido... no tiene tanta importancia de que las personas lo conozcan... sino... del tiempo que he estado aquí sólo he visto que las personas pasan, entran y salen, entran y salen...pero muchas no se quedan a observar, no entran al museo, no se detienen ni un momento para ver porque nada más van de paso, porque me imagino que ahí hay casas [señala al otro lado de las vías] y la gente nada más cruza.*

[Material de entrevista EAS310107AiTMuOax]

Algunos vecinos de las colonias indicaron que en ocasiones optan por caminar siguiendo las vías en dirección al centro o a la Central de Abastos, principalmente porque es más agradable tomar ese camino tranquilo, verde y arbolado, que hacerlo por las avenidas que lo circunscriben. Esto lo convierte en un remanso de silencio y calma en medio de los ruidos de automóviles y autobuses. Al optar por transitar por ese espacio de manera cotidiana, muchos refirieron que lo más agradable del sitio es que resulta fresco, abierto y que en él se puede todavía experimentar algo de la esencia de lo que fue anteriormente, es decir, un sitio marcado por la nostalgia de un pasado todavía no muy lejano [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Como ya se ha descrito en capítulos anteriores, esto no siempre fue así. Antes de su rehabilitación el lugar estuvo abandonado y durante ese tiempo el espacio se vivía como un lugar inseguro, por lo que era mejor rodearlo o evitarlo cuando la luz del día ya no alcanzaba a iluminarlo. Esto contribuyó a exacerbar el imaginario colectivo del peligro y de la inaccesibilidad de espacios usados por grupos marginales como drogadictos, borrachos, vándalos y delincuentes, lo que deriva en una connotación de formas “incorrectas” de apropiación del espacio. Durante ese tiempo hubo una cierta expropiación del espacio que lo

alejaba simbólicamente de los residentes de las zonas aledañas. Sin embargo, la rehabilitación del espacio permitió su reactivación en el ir y venir cotidiano de la comunidad en las inmediaciones, inicialmente sólo como un tramo de tránsito y después como un sitio en el que además se puede pasar el tiempo.

La rehabilitación del espacio también se vive de manera contradictoria, para la mayoría de los habitantes de la zona es positiva porque no sienten que el espacio haya sido alterado en su estructura original y porque los predios residenciales de alrededor tampoco fueron afectados como se temía que podía suceder si el lugar era vendido por Ferronales. Sin embargo, para algunos de los residentes de las colonias al otro lado de las vías todavía persiste cierta incertidumbre y en ocasiones temen las posibilidades de que sus predios sean afectados, así como en ocasiones se piensa que podría cerrarse su cotidiano acceso al espacio por ser ahora un museo:

**Eréndira:** ¿Hubo algún tipo de choque con la gente de las colonias?

**Informante:** *Claro, claro...tenía que haberlo porque de alguna forma ya no se les dejaba pasar tan fácilmente y de alguna forma éramos extraños para ellos. Y en alguna forma revivíamos un fenómeno que ya estaba prácticamente olvidado. En alguna forma, la gente no sabe exactamente por qué tú quieres recuperar el espacio... es decir, "¿qué es lo que pretendes?" Porque hay una gran incredulidad social y entonces dicen "bueno y estos ¿qué pretenden?" Entonces hay una resistencia, sobre todo en términos de que es extraño, de que tú te ocupes de un lugar abandonado...*

[Material de entrevista RVB291106AcAAFMS]

La rehabilitación del espacio también es experimentada de distintas formas en relación con las diferencias generacionales entre los adultos y los jóvenes y niños. Para los adultos, y más especialmente para los ex ferrocarrileros, lo más positivo de la rehabilitación es que el sitio es nuevamente un lugar seguro y, por tanto, lo viven como un espacio recuperado del abandono, ahora iluminado y como parte nuevamente de sus itinerarios cotidianos.

Por su parte, los jóvenes y los niños no prestan demasiada atención a esa transformación pues para ellos es sólo un lugar que muestra lo que era el ferrocarril. Una joven de 19 años que imparte clases en el museo indicó lo siguiente:

**Eréndira:** ¿Cuál crees que es el principal objetivo de este espacio?

**Informante:** *Dar a conocer lo que es relativo al ferrocarril y eso...*

**Eréndira:** ¿Tú viajaste en tren alguna vez?

**Informante:** *Nunca... en México no... en Europa sí...pero en Oaxaca ya conocí el ferrocarril ya en desuso.*

**Eréndira:** ¿Qué opinas de que sea un museo?

**Informante:** *¿Que esto sea un museo?*

**Eréndira:** Sí...

**Informante:** *Está bien, porque dan a conocer el espacio que es, lo que fue y la actividad que se realizaba. Y eso es bueno, porque en Oaxaca ya ahorita no pasa el tren... en México, creo que nada más en el norte, entonces es bueno tener un lugar donde podamos ver que sí existió el ferrocarril, que sí había bastante actividad.*

[Material de entrevista EAS310107AiTMuOax]

Cuando los jóvenes y los niños refieren que nunca viajaron en tren o que lo hicieron en alguna ocasión excepcional (los de mayor edad), hacen referencia a que el viaje en ferrocarril era bonito aunque resultaba lento. Como ejemplo tenemos las opiniones de las niñas que asisten a la clase de danza regional en el museo por las tardes:

**Eréndira:** ¿Cuando lo ven (el museo) qué piensan o qué sienten?

**Informante 3:** *Que qué sentiría la gente anterior cuando andaba el tren...*

**Eréndira:** ¿Alguna de ustedes viajó en tren?

**Informante 2:** (la mayor de todas) *Sí, yo sí... cuando pasaba, porque ahorita ya no pasa, ya no funciona. Hasta lo extraño porque ahorita ya no pasa. Antes viajaba de Puebla -como yo soy de La Cañada-, de Puebla a La Cañada, a Cuicatlán y ahí siempre viajaba en tren... y me gustaba mucho.*

**Eréndira:** ¿Y qué piensas que de que ya no hay tren?

**Informante 2:** *Pues me gustaría que volviera a funcionar... porque aunque ahorita me parece que ya es lento ¿no?, pero pues es más bonito viajar así.*

[Material de entrevista GFDanza271106AiVeUsOax]

Los adultos no hablan de la velocidad en las comunicaciones actuales y pasadas, sino de las experiencias estéticas, recreativas y de accesibilidad económica que les otorgaba el viaje en ferrocarril. A partir de esto podemos ubicar claramente que las percepciones del tiempo y del

espacio se han transformado al paso de las generaciones y que lo pausado de las comunicaciones ferroviarias resulta en una evocación nostálgica del pasado por los adultos o en una consideración pintoresca que los más jóvenes sólo tienen como referencia indirecta [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Una joven belga, quien radica en Oaxaca y que asiste a alguna clase en el museo, relató que para ella es muy atractivo el espacio del ferrocarril puesto que en Europa las estaciones continúan en uso, han sido modernizadas y no permiten el acceso a vagones antiguos o la reutilización de estaciones como centros culturales:

**Eréndira:** ¿Y habías visto un museo como este?

**Informante:** *Sí... a mí no me interesan mucho los trenes y esas cosas... pero sí me gusta que todo aquí es abierto y me gustó que hicieran como conciertos y me gustó subirme en los trenes y descubrir todo eso ¿no? Porque allá todas las estaciones todavía las están ocupando y no se puede subir así nada más en los vagones, no se puede. Por eso igual no existe, porque todas las estaciones todavía funcionan...* [Material de entrevista JS310107AiUsPortOax]

A través de estas consideraciones podemos ver que el espacio no es más una isla impermeable, sino que a partir de su rehabilitación se ha ido activando gradualmente en la vida cotidiana de los que viven en las inmediaciones. Esto puede entenderse como un reflejo de que, a pesar de tener una vocación museística, el espacio no se ha sacralizado pues sigue funcionando de forma práctica y primordialmente como un sitio de paso.

Dicha función museística es en realidad la menos reconocida y la menos atractiva en términos de las experiencias concretas de los habitantes de la zona aledaña. Por ello, su relevancia como centro cultural y sus posibilidades de funcionar como tal se vinculan más con las opciones que proporciona al ser un espacio abierto para diversas prácticas espaciales: desde usarlo como camino al centro, tomar clases al aire libre e ir a desayunar al tianguis orgánico, hasta cruzar para tomar el camión.

No obstante, al percibirse el espacio como un sitio lejano del Centro Histórico de la ciudad, encontramos que aunque en la experiencia cotidiana los primeros beneficiarios de la rehabilitación del sitio han sido los vecinos, el espacio todavía no se incorpora del todo al panorama de la comunidad bajo otras funciones que no sea el de tránsito hacia otros lugares de la ciudad [Material de entrevista EAS310107AiTMuOax].

Vemos que muchos de los vecinos consideran que este espacio ha venido a subsanar la ausencia de espacios para que los niños realicen actividades de tipo artístico en esta zona de la ciudad. Por lo general se piensa que la Casa de la Cultura es más accesible para quienes viven más cerca del centro y que los habitantes de la zona circundante al museo deberían aprovecharlo más. Algunos de ellos efectivamente se han convertido en asiduos asistentes a talleres y actividades culturales del museo, pero la gran mayoría no se acerca y no participa de las actividades que ahí se desarrollan pues no conocen lo que el espacio ofrece. Esto se vincula de manera directa a que el cruce por el sitio sea en muchos casos mecánico sin propiciar más interacción en el sitio.

De acuerdo con las personas entrevistadas, hay varias explicaciones para la baja afluencia de los vecinos a los servicios del museo. Algunos argumentan que es el resultado de la apatía característica de los oaxaqueños, otros lo explican a partir de que es un espacio que desde fuera no permite ver los atractivos que ofrece y otros, la mayoría, opinan que se debe a que no hay suficiente difusión del museo y sus actividades. Una vecina de las colonias al otro lado de las vías comentó:

**Eréndira:** Oiga ¿usted se acuerda cuando ya cerró el ferrocarril cómo estaba este edificio, qué pasó con este lugar?

**Informante:** *Pues... pues yo pienso que no ha cambiado mucho, lo que pasa es que ya no se ve movimiento, pues, está muy triste... yo lo que diría, yo pienso, como ahora que está bien feo, pues no hay mucha gente, no veo yo que vengan a visitarlo... no, no... entonces*

*yo diría que deberían poner alguna otra cosa para llamar la atención de la gente, poner una biblioteca... un buen jardín así alrededor de estos patios de ferrocarril para que tenga vista esto... porque nada más me fijé ahora que vinieron los jueguitos [verbeneros<sup>24</sup> de diciembre] ¿no viste? ¡Que casi no se veía gente, pues!*

**Eréndira:** ¡Sí, hombre! ¿Por qué será?

**Informante:** *Por lo que está muy... cómo le diré... está muy encerrado esto, no tiene gran vista de allá afuera, pues...*

**Eréndira:** O sea que desde fuera las personas no se dan cuenta que acá adentro hay algo...

**Informante:** *Ajá... porque estaba esa feria y estaba muy escondida...no la veían...*

**Eréndira:** ¿Y por qué la gente no viene tanto al museo?

**Informante:** *Porque mucha gente no sabe, mucha gente no sabe que esto es ahora un museo,... ora sí que no le dan una gran promoción al museo... y piensan que no es muy interesante, la mayoría de gente por aquí pues ya lo conocían ¿no?, ya sabían qué movimientos había aquí, qué es lo que están mostrando en el museo... ya lo conocían...*

[Material de entrevista PMN310107AiVeColsOax]

En las argumentaciones referidas hay presente un componente común que se refiere al desconocimiento. Con esto queda claro que en el tránsito de un uso a otro del espacio, atravesado por un largo período de abandono, no se ha logrado su reactivación completa como un espacio público abierto a formas distintas de sociabilidad.

La mayoría de las personas entrevistadas coinciden en pensar este espacio como un sitio que oferta servicios “hacia adentro”, es decir, para los residentes. Por lo regular no se asocia con la actividad turística y, dado el caso, se practica como un espacio cultural cercano, del tipo que contiene manifestaciones de la cultura “popular”. Esto queda claro cuando las personas indican que algunos de los eventos culturales que se presentan son sofisticados y no gustan a las personas del barrio, pero también se refleja lo contrario cuando algunos vecinos opinan que debería programarse más actividades periódicas que atraigan a los vecinos:

---

<sup>24</sup> Los verbeneros son un conjunto de vendedores ambulantes que establecen un tianguis de distintos tipos de mercancías en diferentes temporadas festivas como la Semana Santa, fiestas decembrinas y días de reyes. Se estima que son alrededor de 700 puestos de comercio informal que tradicionalmente se ubicaban en la Alameda de León en el Centro Histórico de la ciudad de Oaxaca. Esto ha interferido con la regeneración de la imagen urbana del espacio y se ha convertido en un constante conflicto de negociación para su reubicación. Para mayores detalles sobre este asunto ver:

<http://www.metoaxaca.com.mx/articulos.php?art=6037>,

[http://www.e-consulta.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=16958&Itemid=181](http://www.e-consulta.com/index.php?option=com_content&task=view&id=16958&Itemid=181), entre otros.

**Eréndira:** ¿Usted qué haría con este lugar? ¿Qué cambiaría, qué dejaría?

**Informante:** *Pues, por ejemplo, si ya no va a volver el ferrocarril o algo... pues yo haría el espacio de otra forma para los niños, para la gente, para todo esto... haría muchas cosas, pues, tanto para la gente como para los niños, pues. Poner más cosas, poner cursos más atractivos para que se animara la gente, las bibliotecas, porque eso no tenemos por aquí... un jardín grande donde hubiera juegos para los niños... porque que así los niños también supieran que hay bastantes cursos y todo eso, y hay muchos niños por aquí...*

**Eréndira:** Oiga ¿y de eventos qué le gustaría que hicieran?

**Informante:** *Pues así de los que están haciendo, de cine y de teatro... porque aquí no hay... por ejemplo no hay teatros infantiles... porque hay teatro para grandes pero no para niños...*

[Material de entrevista PMN310107AiVeColsOax]

Esto puede interpretarse como un indicador de que los sujetos no logran establecer una comparación de este sitio con otros espacios culturales de la ciudad de Oaxaca, concentrados casi todos en el Centro Histórico y a los que acude la élite cultural de la localidad. La mayoría de los centros culturales de la ciudad ofrecen servicios de otra índole: música y danza clásicas, tertulias literarias, ciclos de cine de arte o exposiciones de arte contemporáneo. Ninguna de estas actividades es concurrida por los habitantes de las inmediaciones cuando ocasionalmente se llevan a cabo en el espacio del Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur, mientras que lo que los vecinos del barrio y las colonias valoran como parte de su vida cotidiana es que se ofrezcan clases y talleres para los niños a bajo costo y sin tener que trasladarse hasta la Casa de la Cultura.

En el discurso de los residentes del Barrio y de las colonias aledañas hay un referente común a la falta de “cultura” de la gente. Con esto refieren que los museos se piensan aburridos, que hay poca educación hacia las actividades artísticas de distinta índole y que prevalece un desconocimiento sobre ellas. Este discurso por lo general se articula como una justificación al hecho de que pocas personas visiten el espacio y hagan uso de los servicios que ofrece el museo. Aunado a esto, siempre se arguye que las personas no van al museo ni asisten con tanta frecuencia a las actividades porque son insuficientes. A su vez, dicha insuficiencia se explica a

través de la falta de recursos, tanto monetarios como humanos, y finalmente deriva en una idea recurrente de la falta de voluntad política para mejorar el espacio y sus servicios [Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Al preguntar a las personas qué pasaría si se cobrara la entrada al museo, la mayoría refirió que esto sería útil para recaudar recursos para el espacio, pero también restringiría el acceso y eso influiría en que aún menos personas lo visitaran. [Material de entrevista PABEL021006AiUsNiñosOax]

Sobre este último punto se ahondará en la parte final del documento, en la que se recapitula sobre las reconfiguraciones en las esferas de lo público y lo privado en lo que respecta a la gestión de espacios patrimoniales. Lo que toca aquí resaltar es que una serie de acciones e inacciones se encadenan desde el nivel de lo más concreto de las prácticas cotidianas en el espacio, por parte de los residentes de las zonas aledañas, pasando por la limitada competencia de quienes lo dirigen y culminando en una expectativa de soluciones cifrada casi exclusivamente en funcionarios e instancias públicas.

**Eréndira:** Oiga ¿y a usted qué le gustaría que hicieran en la estación, además de un museo?

**Informante:** *Pues... ¿qué otra cosa pueden hacer? Pues el museo todavía es parte de Ferrocarriles, pero hay otras estaciones, las de la línea que pues las han agarrado... el gobierno, más bien, ha puesto oficinas de gobierno... los edificios los han tomado, hay oficinas... y aquí tan siquiera se sigue conservando...*

**Eréndira:** Y aquí mero, en la estación de Oaxaca, además del museo, ¿Qué otra cosa sería bueno que pusieran? ¿Qué se le ocurre que podrían hacer?

**Informante:** *Pues no... no sé... un centro recreativo o algo...*

**Eréndira:** ¿Y por qué cree que no lo hacen?

**Informante:** *Pues porque depende del presidente...esos compran, venden, hacen lo que quieren... fueron ellos los que vendieron ferrocarriles... ahora dicen que van a volver a poner ferrocarriles...*  
[Material de entrevista MCC161106AiExfVeXMOax]

Por otro lado, como ya se ha descrito en capítulos anteriores, el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur se ha ido posicionando gradualmente como un foro alternativo para actividades culturales que progresivamente van tomando reconocimiento por parte de la élite

cultural de la ciudad. Cuando eventos como el festival de música X-Tación o el Ciclo de Rieles, Vino y Jazz se llevan a cabo en este espacio, se puede observar una clara diferencia entre el público que asiste, en su mayoría de artistas e intelectuales de la localidad, y el público de las colonias aledañas que asiste con mayor regularidad a los talleres vespertinos que se imparten entre semana y a otras actividades como conciertos de música popular presentados por la Orquesta Primavera o a las matinés de cine infantil los domingos. En esta diferencia queda manifestada la relación centro-periferia que sostiene el espacio con respecto a otros espacios culturales y a actividades artísticas dirigidas al público de la élite cultural de la ciudad. También en ello se puede percibir la dicotomía entre la cultura refinada y la cultura popular de la que se ha hablado en capítulos anteriores [Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

La creación de públicos es un proceso que se desarrolla lentamente en este espacio. No sólo ha requerido de un costoso y arduo trabajo de difusión formal, a través de carteles y comunicados de radio y prensa, por parte de los directivos del Museo para colocarse en la escena cultural de la localidad, sino que también ha implicado un importante esfuerzo de difusión informal a través de mecanismos como “pasar la voz” entre los residentes de las zonas aledañas para que asistan a los eventos. Otra de las estrategias que se ha seguido en este tipo de difusión para darle mayor afluencia a los talleres ha sido el ubicarlos en espacios abiertos: las clases de origami, modelado en plastilina y artes plásticas en mesas alargadas en el pasillo de entrada y las clases de danza regional y de baile de salón en el vestíbulo de la estación. Esto ha sido bien recibido pues los usuarios refieren disfrutarlo más de esta manera, debido a que uno de los principales atractivos del espacio es precisamente su carácter abierto y verde. También ha sido útil para atraer más participantes a los talleres pues llama la atención de transeúntes y así se percatan de las actividades que se desarrollan en un espacio que en ciertos momentos del día parece vacío de gente y de movimiento. Un profesor de los talleres indicó:

**Eréndira:** Tú das este mismo taller en otros espacios. Si compararas, ¿qué podrías decir?

**Informante:** *Pues es que depende mucho de la difusión que se le dé al taller... en el Museo del Ferrocarril se hacen exposiciones, cuando termina el taller, se invita a la gente de aquí cerca o a otros alumnos, entonces ya vienen y conocen el taller y esa es la publicidad (...). En las instalaciones donde se dan los talleres está bien, contamos con lo necesario para poder dar un buen taller, o sea, hay aulas especiales para hacer algún tipo de conferencias, áreas audiovisuales y en los corredores es bonito trabajar porque hay árboles y está bonito, esto... la cantera es bonita...*

[Material de entrevista FACB250906AiTMuOax

A partir de lo anterior podemos decir que hay diferentes niveles y formas de apropiación del espacio. En este sentido, la forma de apropiación más tangible es aquella que corresponde a un componente de uso cotidiano como cruce y a lo que se refiere a la afectividad asociada al espacio por parte de los residentes de la zona circundante y de quienes laboran en el espacio. Las personas entrevistadas refieren un cariño por el lugar, que se traduce en una memoria que evoca el recuerdo de la vida del sitio cuando el tren todavía corría por las vías. El espacio es entrañable también por sus árboles y su tranquilidad, así como por ser un referente de los cambios que ha experimentado el espacio urbano. Estas evocaciones son más comunes entre las personas mayores, quienes tienen esa noción del transcurrir del tiempo y quienes practicaron el espacio bajo otra función. Para los más jóvenes la apropiación del espacio se vincula de manera más clara con las posibilidades de recreación y aprendizaje que les ofrece, mientras que simultáneamente se empieza a conformar un ideario de valoración como testimonio de una forma de transporte que ellos no conocieron [Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Estas diversas formas de experimentar el espacio implican una reapropiación del mismo, primero como consecuencia de su abandono y posterior rehabilitación, y después como el objeto de la memoria que ahí se espacializa. Sin embargo encontramos una distinción fundamental en las formas de apropiación que deriva de las diferencias generacionales. Conforme las personas

tuvieron una experiencia más directa con el espacio y sus actividades en el pasado, hay una menor posibilidad de resignificarlo hacia una vocación patrimonial y de centro cultural. Por el contrario, mientras la experiencia del espacio con funciones ferroviarias es más lejana, en conjunción con la influencia del contexto de su uso contemporáneo y de los discursos que se les transmiten a los jóvenes, es más factible el practicar el espacio como centro cultural y como testimonio de la historia.

Como un ejemplo de las valoraciones y el posicionamiento generacional del que hemos hablado tenemos la siguiente cita de un ex ferrocarrilero vecino del Barrio del Ex Marquesado:

**Eréndira:** ¿Y qué opina de que lo hayan hecho un museo?

**Informante:** ¡Ah! Pues está bien (ríe)... seguro, que quede algún recuerdo de los ferrocarriles, tantos años y años, para que la juventud vaya a conocerlo... sobre todo hijos de ferrocarrileros....

**Eréndira:** ¿Usted cree que los jóvenes le dan importancia al ferrocarril?

**Informante:** ¡Pos sí! Bueno, digamos que los jóvenes más grandes, porque los chiquitos ni conocen las máquinas, no conocieron nada... yo, por ejemplo, mis hijas ahí iban a dejarme el almuerzo y todo, ahí había relación con varios compañeros... y ellas ya están grandes y conocieron ahí, mis nietos ya ni saben qué era un ferrocarril... (ríe)

**Eréndira:** ¿Usted no les cuenta?

**Informante:** Pos a veces sí... sí... fueron 46 años de estar ahí, pues sí, tengo mucho que platicar... pues sí...

[Material de entrevista MCC161106AiExfVeXMOax]

Con relación a las diferencias generacionales cabe una precisión con respecto a los adultos. Debido a que muchos de los predios de las colonias al otro lado de las vías cambiaron de propietarios y la presencia ferrocarrilera se fue diluyendo al paso del tiempo, la afectividad con respecto al espacio no está del todo cimentada en aspectos laborales vinculados a la actividad ferrocarrilera, sino en la cercanía residencial a un espacio que generaba una sociabilidad específica. Esto es que la apropiación del espacio adquiere sentido mayoritariamente a través de prácticas espaciales que bien podrían realizarse en otros sitios, pero este espacio es además cercano y familiar, con características específicas propias de una estación de ferrocarriles:

**Eréndira:** ¿Qué es lo que más le gusta de este lugar?

**Informante:** *Pues... ahora sí que me gusta todo porque es mi rumbo, pues... yo lo siento como si fuera nuestra casa, digamos, estos lugares los vivimos casi diario y transitamos por aquí... uno los reconoce, ahora sí que siente uno como un cariño por el lugar, pues...*  
[Material de entrevista PMN310107AiVeColsOax]

Hasta este momento hemos abordado las experiencias de los actores individuales en el espacio ferrocarrilero de Oaxaca de Juárez. Si bien los representantes de actores colectivos experimentan el sitio de manera muy indirecta, cabe recapitular algunas de sus acciones en torno a él para comprender cómo se articulan sus experiencias con las de las personas vinculadas más estrechamente con el espacio. Al respecto podemos decir que para algunas instancias locales, específicamente la Regiduría de Desarrollo Social, éste se convirtió en un espacio “alternativo” durante el conflicto político social del 2006-2007, como por ejemplo su uso para el desecho de basura de la municipalidad o para albergar algún evento cultural emergente en el marco de dicho conflicto [Testimonio FB101106AcDSocOax]. También se le ha usado para dar espacio a los verbeneros, a quienes han tenido que reubicar desde que otros espacios públicos abiertos han sido restaurados (tales como el parque El Llano y la Alameda de León).

En el caso de que algún evento resulte exitoso en el espacio, como la instauración del Tianguis Orgánico, que los sábados se ubicaba únicamente en el Centro Cultural El Pochote en el Centro Histórico, o como la celebración del 3er Aniversario del Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur, entonces la “participación” de estos representantes de actores colectivos se hace presente en los medios de comunicación y ante la comunidad. Ante esto muchos de los involucrados directamente en el espacio opinan que es sólo una pantalla y que se adjudican éxitos que no les corresponden pues no son un apoyo real para el espacio de manera cotidiana [Materila de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Esto refleja una clara manipulación

del espacio con fines políticos, lo que es factible dada la poca participación de la sociedad civil en la conservación y gestión del sitio. En términos generales esto indica el poco reconocimiento de los grupos de poder político en el espacio, lo que resulta coincidente con la mayoría de los gestores y promotores culturales de la localidad. Una vez más encontramos que el espacio es periférico en el mapa “monumental” de Oaxaca, así como lo es en términos espaciales y de la institucionalización que permea a otros espacios culturales y patrimoniales de la ciudad.

A esto se pueden añadir aspectos importantes que están presentes en el discurso de la mayoría de los actores colectivos en el espacio, ya sea funcionarios de cultura, turismo o de gestión patrimonial del municipio de Oaxaca de Juárez. El primero de ellos es el hecho de que la propiedad del espacio hasta el 2007 no estaba resuelta<sup>25</sup>. En la medida que el contrato de comodato tenía una temporalidad definida y la compra del predio no había sido efectuada por parte del municipio, la mayoría de los funcionarios públicos aludían a la ambigua titularidad del espacio como una de las principales causas de que las acciones de las instancias municipales sobre él fueran tan escasas, difusas y poco definidas.

En la investigación de campo en el 2006 encontré que, por lo general, los actores colectivos involucrados con el sitio consideraban que mientras la titularidad sobre el predio no estuviera definida de manera real y permanente como propiedad del gobierno municipal, ninguna acción de mejora infraestructural o de reactivación en el uso del espacio podía llevarse a cabo. Esta ambigüedad acababa por convertirse en un aspecto que influía de manera determinante en las inacciones del gobierno municipal sobre el espacio, pues si bien siempre surgía en el discurso una apremiante necesidad de adquirir el predio para protegerlo de que algún otro actor lo

---

<sup>25</sup> En el 2008 se logró la compra definitiva del sitio a Ferrocarriles Nacionales de México en Extinción por parte del Municipio de Oaxaca de Juárez, lo que aparentemente no ha cambiado en mucho la dinámica ya establecida por parte de las instancias gubernamentales involucradas con el espacio [Seguimiento informal a través de la comunicación con informantes clave de la administración del Museo]

hiciera y por lo tanto se pudiera conservar así su vocación como espacio cultural, también lo colocaba en una especie de estancamiento que de distintas maneras impedía su desarrollo y consolidación como un espacio institucional. El principal obstáculo que esto representaba para el espacio ha sido una limitada partida presupuestal para la operación del museo y para la remuneración de los escasos recursos humanos asignados al espacio [Material de entrevistas AHA180107AiAdmonOax, MEP131106AcCultMpalOax]

Finalmente, la escasez de recursos asignados al museo se convierte en un aspecto crucial que influye en las prácticas de los actores colectivos sobre el espacio. La relación que se establece entre éstos y los trabajadores del museo casi siempre está mediada por el recurso monetario que se solicita, que difícilmente es otorgado y que cuando sí se autoriza resulta insuficiente. Muchos actores colectivos e individuales esperan que los recursos sean provistos en todo caso por el gobierno municipal o estatal y se considera únicamente la dimensión monetaria de los mismos. Por lo general, al plantearse la posibilidad de involucrar a otros actores no gubernamentales (IP, ONGs) como alternativa para la obtención de recursos, se considera como poco favorable pues podría acarrear problemas de titularidad sobre el espacio [Testimonio FB101106AcDSocOax]. Esto significa que las posibles prácticas de otros sectores sobre el espacio se perciben en un plano de apropiación/expropiación que excluye el control real del municipio sobre el sitio. Esto afecta de manera directa lo que se hace y no se hace en el espacio, limitándolo así también a las posibilidades de las instancias gubernamentales. El anterior administrador del Museo explicó:

**Informante:** (...) La primer tarea era que (...) se había iniciado en aquél entonces con la administración anterior (...) la compra precisamente del inmueble de ferrocarriles, por cuestiones políticas ya estaba prácticamente para comprarlo y se cayó y no se pudo hacer. Entonces reiniciar eso nuevamente, elaborar un trabajo para presentárselo al presidente y para decirle de la importancia que tenía para la ciudad el que pudiéramos contar con ese espacio, porque ya teníamos varias gentes que querían comprarlo, entre ellas Wal-Mart y alguna otra cadena así de tiendas transnacional... que además el precio en el que lo vendían era una verdadera ganga (...) ferrocarriles mandó a través de Banobras a un valuator para ver en cuánto salía... pero hasta ahí se quedó, el presidente le pidió apoyo al

*gobernador, precisamente para ver si podía conseguir más dinero y que pudiéramos comprarlo y se nos dijo que iban a ver la posibilidad de resolverlo... hasta la fecha no se ha podido hacer nada (...). Entonces, prácticamente todo el tiempo que estuve ... básicamente a eso nos enfocamos cuando vimos que la cosa se enfrió y no podíamos hacer nada, lo único que en coordinación con la Asociación Amigos del Ferrocarril, fue el tratar de promover al museo (...) muchas cosas tratamos de hacer sin éxito porque cuando yo estuve no había ...¿qué se puede decir? Recursos...Nunca me los quisieron dar...la mera verdad...*  
[Material de entrevista AHA180107AiAdmonOax]

No obstante comienza a aparecer en el discurso de los diversos actores la consideración de que si se tomara en cuenta la participación de otros sectores en el espacio, por ejemplo a través de la creación de un fideicomiso, sería un factor que ayudaría a reducir las dificultades de continuidad política que implica la gestión gubernamental de sitios como este. Simultáneamente, estas consideraciones se enmarcan en una concepción contradictoria que alude a que la incorporación del espacio ferrocarrilero en el Plan Parcial del Centro Histórico de la ciudad de Oaxaca y su catalogación como inmueble histórico lo “protegen” de usos no adecuados (por lo general asociados a lo comercial), pero también se considera que esto limita otros usos del espacio (no culturales).

A pesar de todo lo anterior, cabe destacar que el museo opera con el poco dinero disponible en la partida municipal y, de hecho, no se concreta a éste sino que recurre también a la movilización de redes informales de amigos, familiares y conocidos para conseguir apoyos en especie a manera de donaciones para poder extender sus actividades [Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Sobre este aspecto se profundizará en el siguiente capítulo de este documento.

Otro de los aspectos en el discurso de los actores colectivos sobre sus prácticas en el espacio es una constante referencia a la manera en que éstas son entorpecidas u obstaculizadas por intereses personales de algunos sujetos, por rencillas políticas y por las divergentes percepciones

de titularidad que hay sobre el espacio. En concreto se hace referencia a las acciones de algún miembro de la Asociación de Amigos del Ferrocarril Mexicano del Sur, quien lejos de promover la cooperación entre la asociación y las instancias políticas, generó relaciones de conflicto que minaron la participación organizada de la comunidad ex ferrocarrilera en el espacio y erosionaron las relaciones con las dependencias municipales. También se hace referencia a que los impulsores originales de la conformación del museo no sostienen una buena relación con la actual administración municipal, lo que en consideración de algunos afecta la afluencia de recursos y, en general, la voluntad política de darle continuidad al proyecto [Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Lo anterior se vincula de manera tangencial con las referencias que actores colectivos e individuales hacen en relación a que uno de los primeros administradores del museo actuó de manera poco ética, no sólo con respecto al proyecto ejecutivo para la rehabilitación del espacio, sino también al acervo hallado en el predio y los presupuestos asignados para la operación del espacio. Estas acciones tuvieron un efecto negativo de desmoralización y desconfianza en la comunidad involucrada, así como consecuencias de desgaste en el resto de los actores colectivos involucrados con el espacio y, especialmente, en el desarrollo mismo del sitio que no logró empezar a consolidarse como un centro cultural activo en sus primeros años [Testimonios y conversaciones informales, Campo Oaxaca 2006-2007].

Los obstáculos que he referido se agravan con una recurrente alusión por parte de los actores colectivos a la ausencia de voluntad política que, en términos generales, se enuncia como la razón más poderosa por las que el espacio se encuentra tan limitado:

**Eréndira:** ¿Por qué cree que las autoridades no han tenido un real interés por este espacio?

**Informante:** *Yo, del gobierno municipal, entiendo que no ha tenido recurso pero finalmente yo creo que lo que no se ha tenido es el firme propósito de decisión política de hacer algo... esa*

*es la mera verdad... porque yo cuando veo otras asociaciones, organizaciones, fundaciones que le podrían meter dinero a eso... sería fácil...*

[Material de entrevista AHA180107AiAdmonOax]

Finalmente, todo lo referido anteriormente con respecto a las experiencias en el espacio por parte de actores colectivos e individuales involucrados en él refleja un círculo vicioso que no logra ser trascendido. Los actores refieren que el espacio está poco activo porque no hay suficientes actividades desarrolladas en él, esto lo explican por una falta de promoción que a su vez no propicia la visita de turistas y usuarios locales. Esto lleva implícito que al no haber visitantes, entonces el espacio no se desarrolla más y simultáneamente no se le asignan recursos, por lo que, finalmente, no hay actividades ni promoción. En esto contrasta enormemente el discurso sobre lo que sucede en el espacio y lo que de hecho sucede en él, pues hemos podido ver que hay un esfuerzo grande por parte de diversos actores individuales que trabajan en el Museo por mejorar la difusión, por allegarse recursos desde distintas vías, por conseguir colaboraciones y por tener siempre una oferta de actividades culturales diversas [Conversaciones informales y material de entrevista YR290906AiTMuOax].

### *Apropiación, conflicto y consenso: el espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes*

En esta parte del recorrido es tiempo de abordar el panorama de prácticas en el espacio ferrocarrilero de la ciudad de Aguascalientes. Este espacio también ha atravesado por una serie de transformaciones que influyen en la manera en que es vivido. Sin embargo, el viajero deberá recordar que este espacio, a diferencia del de Oaxaca de Juárez, contiene una historia de rehabilitación y refuncionalización más larga que lo ha consolidado y lo coloca en una dinámica

que ha estado más cifrada en procesos de conflicto y consenso<sup>26</sup>. No obstante, en este sitio también se puede desentrañar una dinámica de centralidad y periferia en relación con diversos actores sociales, así como con otros espacios turísticos y culturales de la localidad.

Antes de iniciar el recorrido también debemos recordar que en este espacio conviven dos instancias que operan el complejo de manera conjunta: la Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE), a cargo de la Plaza, y el Instituto Cultural de Aguascalientes (ICA), a cargo de los espacios museísticos. En el 2005, las experiencias de los actores individuales de estas dos instancias vinculados con el espacio ferrocarrilero de Aguascalientes eran más discordantes. En la actualidad, si bien persisten las diferencias básicas que se registraron entonces, hay un acercamiento en lo que respecta a sus prácticas en el espacio debido principalmente al decaimiento del espacio en el mapa cultural y turístico de la localidad.

En principio vemos que para los trabajadores del ICA sus prácticas estaban cifradas en la defensa del espacio. Esto respondía a un riesgo constante de que el espacio se perdiera tanto física como simbólicamente al no consolidarse como un sitio patrimonial, digno de ser conservado, y que por lo tanto se devaluara o que su vocación tomara un giro comercial indeseable emanado principalmente de un conflicto de intereses con SECTURE y sus representantes en la Plaza. En la actualidad esta amenaza y este conflicto se han diluido y, con el cambio de dirección del Museo (a partir de 2006 hasta la fecha), las formas de experimentar el espacio transitaron de su defensa a un interés por profesionalizar las actividades museográficas y por mejorar los servicios museísticos que se ofrecen.

---

<sup>26</sup> Para un desarrollo más profundo de las relaciones de conflicto y consenso en este espacio, ver Campos García Rojas, Eréndira (2005) *El espacio reinventado. La construcción social del espacio ferrocarrilero en el contexto contemporáneo de globalización en la ciudad de Aguascalientes*, Tesis de Maestría, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

En este mismo sentido vemos que los trabajadores de SECTURE en la Plaza experimentaban el espacio seccionado y sin posibilidades de establecer un punto de encuentro entre los propósitos del Museo (culturales) y los del resto de la Plaza (turísticos), lo que también se sustentaba en un constante conflicto entre las dos instancias. En la actualidad, para el personal de SECTURE el conflicto se ha desgastado y, aunque siguen existiendo perspectivas diferentes y poca comunicación entre éstos y los representantes de ICA en el espacio, lo que predomina es una convivencia no cooperativa pero respetuosa.

Este acercamiento entre las dos experiencias en el espacio se debe, como ya se ha mencionado, en primer lugar a la erosión de un conflicto que no logró derivar en la construcción de consensos y que terminó por convertirse en una tolerancia relativa. Sin embargo, hay un aspecto fundamental que ha influido en este acercamiento de las formas de experimentar el espacio por parte de estos dos grupos de actores individuales. Esto es que el espacio es vivido como un sitio que hasta cierto punto ha perdido su eficacia como atractivo turístico y cultural. Muchos de los actores individuales, sobre todo quienes laboran ahí, lo viven como inactivo, más vacío que en épocas anteriores y con menor afluencia de visitantes. Por lo general esto se explica con el argumento inicial, referido por algunos trabajadores de la Plaza y algunos de los vecinos de las zonas aledañas, de que en Aguascalientes la gente pierde interés muy rápido en los atractivos que son impulsados como novedad, lo que también se vincula a que no hay un hábito real en la localidad de visitar espacios culturales:

**Informante:** *En la plaza pues antes había más actividades... ahorita lo que es de lunes a viernes yo nunca he visto como antes que se veía mucha gente... dicen que los domingos, pero ahí no sé yo... pero antes estaba llenísimo y ya está muy solo...ha decaído mucho.*

[Material de entrevista GF1110607AiTMuAgs]

A este mismo respecto, podemos decir que los visitantes locales –que son muy pocos– encuentran un espacio que ofrece atractivos poco cambiantes, esto se traduce en que muchos de ellos consideran que es un espacio para ser visitado una sola vez y que no provoca un nuevo paseo.

La experiencia del espacio como un sitio inactivo influye de manera importante en que los conflictos se hayan erosionado al punto de ser sobrellevados en un cierto grado de hartazgo. Esto también se vincula de manera directa con que la resolución del conflicto al interior del complejo no es viable sin la redefinición de la relación entre las autoridades que representan a cada instancia. Así, los trabajadores de ICA y SECTURE manifiestan que las autoridades involucradas en el espacio cada vez les prestan menos atención a ellos y al espacio. También se menciona, especialmente por parte de los trabajadores del ICA, que el sentimiento de hartazgo a través del cual experimentan el espacio se vincula con la poca remuneración que reciben:

**Informante:** *No está bien aprovechado el espacio... porque sí hay bastante espacio como la área verde que está allá anticipando lo que era la parte norte del taller, ahí estaba demasiado solo... está la pura fuente, tal vez si se distribuyeran estas cosas... quedaría mejor... y principalmente que hubiera una persona que hablara con, pos no sé si con el gobernador o con alguien, y también ver lo de los sueldos... porque yo creo que somos la parte más mal pagada... de todo el Instituto, somos lo más mal pagados...*

**Eréndira:** ¿Ustedes operarios o todos los del museo?

**Informante:** *Todos los del museo...*

**Eréndira:** ¿Y eso cómo les afecta?

**Informante:** *Principalmente porque aquí... no porque yo trabaje aquí, pero aquí trabaja más gente que en cualquier museo y es cosa chistosa, a los otros museos se les da bien visto y todo eso, como que les ayudan más y aquí ya no... o sea, empezaron muy fuerte y ya... La verdad es que los sueldos y todo está muy mal para los trabajadores...*

[Material de entrevista GF1110607AiTMuAgs]

A través de esto podemos ver reflejado el posicionamiento periférico del espacio para los actores colectivos, mientras que para quienes laboran ahí hay una centralidad específica del sitio como su principal fuente de ingresos y de desarrollo laboral.

La cuestión es que la mayoría de los trabajadores del espacio consideran que las autoridades de turismo y cultura tienen poca claridad sobre lo que es realmente el espacio, su vocación y sus potencialidades, que desde su perspectiva se define como un parque temático diferente a otros espacios públicos de la localidad como plazas o parques. Dicha falta de claridad limita las acciones de los actores colectivos en el espacio para el desarrollo de más y mejores actividades/atractivos lo que, por ende, implica el poco reconocimiento de los recursos humanos con los que cuenta el sitio. [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2007]

Lo anterior influye de manera importante en las prácticas de los actores individuales en el espacio, adscritos tanto a Cultura como a Turismo, pues experimentan el espacio con poco entusiasmo y remiten sensación de estancamiento que afecta de manera constante su trabajo.

Como ya se ha esbozado al principio de este apartado, a pesar de esta forma de experimentar el espacio como un sitio marginal en el interés de los actores colectivos y a pesar del sentimiento de estancamiento, el cambio reciente de la dirección del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes ha traído cierta renovación para los trabajadores del ICA. Por lo general se experimenta un mayor interés por la profesionalización de las prácticas museográficas en el espacio, una mayor sensibilidad de la directora hacia las necesidades y capacidades de sus empleados, así como una cierta feminización del espacio<sup>27</sup>. Sin embargo, las inacciones y falta de atención de las instancias de cultura de la localidad repercuten en una carencia de recursos que obligan al espacio a moverse en un reducido marco de posibilidades museográficas, artísticas y

---

<sup>27</sup> Por feminización del espacio me refiero a cuestiones que se asocian al ferrocarril y que trascienden la visión técnica, industrial y de sitio de trabajo que se privilegiaba de manera constante en administraciones masculinas anteriores. Algunas de esas cuestiones son la incorporación más recurrente de narrativas, poesía, arte plástico y artes escénicas vinculadas todas con el tema de la identidad ferrocarrilera en las actividades del Museo.

de otros servicios culturales. Esto genera, por ejemplo, que las museografías en el espacio sean renovadas cada dos años en lugar de cada seis meses, como sucedía anteriormente cuando había más recursos, y que se desarrollen ciclos de desgaste en la convivencia, en las actividades laborales y en las interacciones con los empleados de la Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE). Uno de los trabajadores del museo comentó lo siguiente:

**Informante:** *Sí, ellos...bueno, toda la gente sabe, todos los que vivimos aquí en Aguascalientes sabemos que este gobernador nomás trata de... Dice mucha gente "Él está haciendo", sí pero está haciendo a base de sus constructoras de él, ¿por qué no le mete todas las buenas obras que está haciendo a mucha gente que deveras necesita unas casas buenas? Como aquí antes uno pedía material y se lo daban y ahora no... No yo nomás pienso que aquí al ver los espacios... porque aquí vinieron los de México, ¿verdad Güicho? Y ellos nos enseñaban, principalmente el carpintero... que decía que debíamos hacer el embalaje que con esta madera y nos enseñaban papel de allá... y pa' una pieza, ¡no!.. no nos van a dar el material...*  
[Material de entrevista GF1110607AiTMuAgs].

Como hemos explicado anteriormente, si bien el conflicto entre los trabajadores de las dos instancias involucradas en el espacio se ha diluido, no se ha logrado una colaboración conjunta entre las dos instancias para una operación integral del sitio, pues los dos espacios a cargo de una y otra instancia funcionan de manera disociada, con una comunicación poco efectiva entre ellas y en mayor conflicto que cooperación. En lo que toca a las acciones concretas de actores colectivos sobre el espacio, el MFA y la Plaza de las Tres Centurias se encuentran en la periferia del mapa de los recursos culturales y turísticos de la localidad, pero al mismo tiempo, quienes laboran ahí y están a cargo de la operación de los espacios se concentran en buscar la mejor manera de mantener el sitio activo aún con los limitados recursos y atención que reciben. Esto en realidad aplica de manera más clara para el MFA, pues es la sección del espacio que ha sido concebida desde sus orígenes de manera más dinámica, es decir con un giro cultural que hace más asequible la posibilidad de plantear una serie de actividades y servicios con objetivos más claros. Sin embargo, todas las vías para lograr llevar a cabo estos planteamientos son altamente

institucionalizadas, por lo que el personal del museo no puede realizar ninguna actividad para reactivar los espacios o para involucrar más a la comunidad que sobrepase los límites de las dos esferas gubernamentales que lo circunscriben [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2007].

Al igual que en la investigación realizada en el 2005 y todavía lejos de la cooperación, los empleados y directivos de ambas instancias incurren en una constante descalificación mutua del trabajo que llevan a cabo, de la forma de operar los espacios y de la calidad de los servicios que ofrecen. Por lo general, los empleados de SECTURE consideran que el personal del ICA no está bien capacitado y que no otorgan un buen servicio al visitante, mientras que los empleados del ICA expresan que los operativos de la Plaza carecen de entrenamiento, de una visión clara de la vocación cultural del sitio y que sus acciones están enfocadas únicamente a una cuestión comercial [Material de entrevistas G1G2190407AiTTuAgs, GF1110607AiTMuAgs].

Los trabajadores del Museo y de la Plaza tienen también un punto de convergencia al argumentar que el espacio, al haber sido concebido como un sitio cultural (haciendo alusión a lo “refinado” y de contemplación), tiene ciertas limitaciones en cuanto a las prácticas que en él se desarrollan. Estas limitaciones excluyen actividades que resulten atractivas para los niños pues, por ejemplo, no se puede llevar al perro ni andar en bicicleta. Para los adultos, el espacio carece de “vida placera”. Esta limitación con respecto a las prácticas en el espacio se explica también en gran parte a través de la polémica con respecto a la reja que delimita el espacio y al cobro de la entrada a la plaza pues, si bien se alude a que es una cuestión básica de seguridad del inmueble, también se considera que es un obstáculo para que haya una afluencia más holgada de todo tipo de personas, de todos los sectores sociales y con intereses diversos. Algunos de los trabajadores opinaron lo siguiente:

**Eréndira:** ¿y qué opinan de la reja que está alrededor?

**Informante:** *Bueno yo pienso que... bueno, la reja es por el vandalismo ¿verdad? Pero pienso que eso está mal porque es un centro histórico y además pues vienen turistas de otras partes y vienen a verlo entonces es injusto que se les cobre... y así ya no dan ganas de volver a entrar, porque pues si es para el público debería ser la entrada libre, la reja es medida de seguridad, pero no deberían de cobrar...*

**Eréndira:** ¿Los demás qué opinan?

**Informante:** *No, pos está mal eso...yo creo que está mal porque, como dice el compañero, esto es para el público... ahora los... bueno, cada quién sabe, sólo ellos saben qué le harán a ese dinero que están cobrando, porque se supone que deberían darle mantenimiento a esto y ellos lo están agarrando para hacer negocio y pos no, no es así...incluso si le dan una vuelta a los niños, los de las mismas escuelas, y también a ellos les cobran... y yo pienso que eso no debería de ser...*

[Material de entrevista GF1110607AiTMuAgs]

Con respecto a esto cabe empezar a perfilar las formas en que otros actores individuales experimentan el espacio. La reja que delimita el espacio es también un elemento que define de manera importante la forma en que los ex ferrocarrileros y los vecinos del Barrio de la Estación, de la Colonia Ferronales y de la Colonia del Trabajo se relacionan con él. Aunque la mayoría de sus prácticas en y en torno al espacio se mantienen constantes a la forma en que se desarrollaban en el 2005, encontramos una aceptación generalizada de las condiciones que imprime la rehabilitación del sitio en la zona. Esta aceptación se traduce en una disolución de la intensidad de los descontentos, si bien no han desaparecido del todo.

Por ejemplo, los ex ferrocarrileros en el 2005 se mantenían distantes del espacio, pues lo experimentaban como expropiado a manos de las autoridades de Cultura y Turismo que le impusieron una reja a su práctica cotidiana de visitar el espacio como punto de reunión y de evocación nostálgica del pasado. A esto se añadía un claro resentimiento por la falta de autenticidad que se reflejaba en el Museo y en la *estetización* turística del predio que lo alejaba de sus recuerdos de vapor, diesel y trabajo industrial. En la actualidad, los ex ferrocarrileros siguen resintiendo la falta de autenticidad pero en su discurso se percibe que el dolor por la pérdida del

espacio se ha diluido en cierta aceptación e indiferencia. A pesar de esto, en 2007 encontré que gradualmente ha habido un mayor acercamiento al espacio del Museo por parte de individuos aislados, nunca como gremio o como un colectivo cohesionado. Esto se ha posibilitado a partir de la nueva dirección del Museo, que admite colaboraciones de los ex ferrocarrileros como donaciones de piezas, fondos documentales o acervos aunque no cumplan con los criterios de antigüedad y representatividad testimonial que se esperaría para un museo<sup>28</sup> [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Por otro lado tenemos a los vecinos de la zona circundante, quienes también muestran una cierta aceptación de las implicaciones de la refuncionalización del espacio que se refleja en sus prácticas cotidianas en torno al espacio. En el 2005, los vecinos del Barrio de la Estación reconocían una mejoría en la zona, pero también vivían el espacio como una fuente de molestia e irrupción en su área residencial. Estas molestias se traducían en ciertas inconformidades por el tránsito vehicular que se generaba, por el ruido de las actividades en fin de semana y por la constante música de las fuentes danzarinas a lo largo del día. En el 2007, las molestias expresadas por estos vecinos se han diluido y aceptado, pues también se han convertido en parte de la cotidianidad de sus vidas. No obstante, lo que permanece es el experimentar el espacio como una isla, separada del continuo urbano por la reja que lo delimita y que lo mantiene cerrado, hasta cierto punto inaccesible e intransitable. Aunque esto se acepta y se ha aprendido a convivir con esta condición de *espacio fragmentado*, sigue manteniendo a los vecinos alejados del espacio. Una de las vecinas del barrio comentó:

---

<sup>28</sup> Por ejemplo, se recibió un fondo documental rudimentario de un ex líder sindical muy vinculado a la lucha ferrocarrilera de 1958-59 conformado por notas de prensa, algunas valiosas y otras no. También se recibe de manera regular las aportaciones de un ex ferrocarrilero que fotocopia fotos de la época del auge ferrocarrilero y las pega en cartón de cajas de galleta. A este “acervo” se le asigna un oficio de resguardo o de donación y, aunque no se exhiben, se le da un valor a lo que implican para el donante.

**Eréndira:** *¿Y en comparación a como estaba antes el lugar?*

**Informante:** *¡Ah, no! está mil veces mejor porque esto era un muladar... cuando se fue acabando ferrocarriles poco a poco los carros estaban ya solos y eran como casas, como bodegas, había malvivientes, borrachitos, de todo encontrabas... de todo tú veías ahí... (...) porque como te digo, más antes estaba todo sin barandal y ahí se venían... y el jardín era desgraciadamente como un jardín de citas... entonces no podías salir, no podías pararte en la puerta porque... todavía es la zona un poco así pero ha bajado mucho... uno no podía ir al jardín a sentarse o llevar a sus hijos al jardín...no era un lugar agradable, pero antes sí, cuando yo estaba joven sí, cuando yo tenía como unos 10 o 14 años, era muy bonito porque venía una banda que tocaba, podías jugar... eran las diez de la noche y tú andabas jugando, no había los problemas que hubo ya después..."*

**Eréndira:** *¿Le parece que aprovecharon bien el espacio de la Plaza?*

**Informante:** *Pues... a como estaba... sí... pero luego quieren hacerlo como en México que tiene juegos y todo... y sí lo aprovecharon bien y está bonito y todo eso, pero le falta algo, le falta vida. Y cuándo lo iban a hacer, ¿los vecinos que dijeron?*

*No nos tomaron en cuenta... así que tú dijeras que pidieron firmas o algo, no...Sólo llegaron y tumbaron... incluso metieron máquina pesada y todo, y hasta te cimbraban la casa... y era lo que yo decía, a la larga vamos a tener un problema y sí, allá arriba ya se nos cuarteó...y luego te ponían y te quitaban la banqueta, era puro gastar dinero..."*

[Material de entrevista JGR100205/7AIVe]

Por su parte, los vecinos de la Colonia Ferronales<sup>29</sup> en el 2005 experimentaban su área residencial como un espacio violentado por las intervenciones que se realizaron en la rehabilitación del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias. No obstante, el formar parte del predio y la unicidad de sus características en la localidad les permitía experimentar el espacio con cierto prestigio. En el 2007 la situación de la colonia no ha cambiado mucho desde que se rehabilitó el espacio y, aunque se le reconoce como parte de los bienes patrimoniales del ferrocarril, no ha habido prácticas concretas que lo acaben de integrar al complejo [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Finalmente, en lo que se refiere a los vecinos de la zona, encontramos que los habitantes de la Colonia del Trabajo no han experimentado muchos cambios en relación a sus prácticas en el espacio ferrocarrilero. Tanto en el 2005 como en el 2007, los vecinos de la Colonia del Trabajo experimentan el espacio con mucha distancia y por lo general se involucran poco con lo que en él

---

<sup>29</sup> Esta colonia es parte del predio ferrocarrilero, está conformada por casas estilo californiano construidas para funcionarios norteamericanos de la empresa ferroviaria a principios del siglo XX y, por lo tanto, se le ha conferido cierto valor patrimonial.

sucede. Al ser esta la colonia más alejada de las tres en términos físicos y al tener más vías de acceso y contacto con distintas áreas de la ciudad, hay una relación menos directa con el espacio ferrocarrilero rehabilitado y menos contacto con lo que en él sucede. Esto no ha cambiado en el transcurso de los años entre la primera y la segunda investigación, sin embargo sí se registró también una cierta aceptación a los cambios que ha sufrido el espacio, aunque a ellos no les involucre de manera directa [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Como ya se ha esbozado, las prácticas de los actores colectivos en el espacio se han transformado. Quizás es en este rubro en el que los cambios al paso de los dos años entre una investigación y otra son más evidentes. Esto se vincula también con la erosión del conflicto por la apropiación del espacio que, a diferencia de lo que sucede con los actores individuales, en realidad responde a una reorientación de intereses. Por ejemplo, en el 2005 los representantes de SECTURE consideraban al espacio de la Plaza de las Tres Centurias como un producto generado específicamente para satisfacer las necesidades del mercado, con objetivos cumplidos y sin insuficiencias. En el 2007 las prácticas de este actor colectivo sobre el espacio denotan una pérdida de interés, pues han enfocado más sus acciones al desarrollo de otros polos de atracción dirigidos a otros nichos de mercado turístico, como el turismo religioso y el turismo de aventura. Esto se refleja en el espacio en la falta de mantenimiento en la Plaza, la ausencia de incentivos y proyecciones para nuevas actividades, la disminución de personal y la posibilidad que ahora se contempla de transferir la operación de todo el complejo al ICA [Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007, Material de entrevista FID190607AcSECTUREAgs].

Por su parte, los representantes del ICA siguen experimentando el espacio como un reto, por sus dimensiones y por todo lo que implica su gestión. Sin embargo, vemos que los directivos del

ICA también muestran un cierto desgaste en el conflicto por la apropiación del espacio, especialmente reflejado en la ausencia que han tenido con respecto al desarrollo de los servicios y actividades museísticas, como por ejemplo su inasistencia a inauguraciones de exhibiciones, a las jornadas de museos y eventos extraordinarios como presentaciones editoriales o conferencias. También se manifiesta en el poco interés que se ha puesto en la consecución de recursos, en la compra de más acervo y en la gestión del aumento de sueldos para los trabajadores del Museo.

En el 2005, el director general del ICA comentó lo siguiente en un acto público:

*Informante: Esa es mi discusión (...) se ha ganado mucho. Tenemos varias cosas que yo creo que tenemos que consolidar y es de ahí de donde tenemos que ir construyendo, no le rehúyo al debate ni al compromiso patrimonial, no lo malinterpretan, lo que sí creo es que se necesita una actitud distinta de cómo vamos a ir renovando el museo que **ya tenemos** (...) peleemos donde tengamos que pelear (...), hagamos lo que tengamos que hacer, pero no nos enfrasquemos precisamente en una especie de nostalgia permanente que nos impida reconocer lo que sí tenemos y a dónde podemos llegar. Esa es la discusión ahora, no es ninguna renuncia."*

[Material etnográfico, 2º Semana del Museo Ferrocarrilero, marzo 18 de 2005]

No obstante, para los directivos de este actor colectivo la experiencia directa de lo que el espacio ferrocarrilero ofrece se mantiene casi igual en 2005 y 2007, es decir que se sigue considerando que lo que se ofrece en el Museo es únicamente una muestra de objetos, desvinculada de los sujetos y que se perfila más a la manera de un proyecto inconcluso. A este respecto encontramos que los directivos del ICA buscan entablar una relación más estrecha con el Museo Nacional de los Ferrocarriles Nacionales en Puebla para crear mayor cooperación con dicha instancia [Material de entrevista VGE180407AcICAAgs, JGR030407AcFICOTRECE1Ags]. Este hecho genera una dinámica tirante con la dirección actual del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes, pues las relaciones con Puebla siempre han sido asimétricas y de competencia, bajo poca o nula cooperación real, y cifradas por un conflicto de representatividad del patrimonio ferrocarrilero en México:

**Informante:** (...) *nuestra escisión (con el MNFM) partió desde que empezamos a formar aquí el museo, que decían que estábamos haciendo un Disnelandia... y yo le comentaba, qué bueno que recuperaste todo esto... pero ya tienen los dos vagones ahí, ¿para qué quieren cosas allá si nosotros los necesitamos acá? Ahora tienen ahí los carros de bomberos, tienen las ambulancias ¡y los tienen en un estado!... ¿tú los llegaste a ver?... que da vergüenza... totalmente en mal estado... entonces, vamos haciendo eso, regrésenlo a nosotros y nosotros los restauramos, con la asesoría de ustedes que tienen un excelente equipo de restauración y la documentación y todo... mis respetos, yo no se los quito, pero regrésenlo, para qué lo quieren tener ahí... y a partir de eso como que se empezó a distender la relación...es que yo siempre ha dicho que el Museo Nacional de los Ferrocarriles debe ser Aguascalientes, no porque quiera que sea, sino por las dimensiones, por la importancia que tuvo y ese tipo de cosas. Bueno, el Museo Nacional está allá porque fue la primera estación que se tuvo, no hay bronca, que siga conservando todo lo que tiene, la documentación que la siga conservando como la tiene... los archivos, la mapoteca, perfecto...pero lo de Aguascalientes ya hay que regresarlo a Aguascalientes...*

[Material de entrevista JGR030407AcFICOTRECE1Ags]

Otros de los actores colectivos involucrados en el espacio ferrocarrilero de Aguascalientes son la Secretaría de Obras Públicas (SOP) y el Fideicomiso del Complejo Tres Centurias (FICOTRECE). En el 2005, estos actores experimentaban el espacio como un proyecto cuyas etapas se han ido concluyendo con éxito y eficacia. La SOP ha estado involucrada en el espacio únicamente en el aspecto de la ejecución de las obras de rehabilitación y restauración, por lo que por lo general hay poca preocupación por la operación misma del predio. En 2007, algunos representantes de la SOP vinculados con FICOTRECE han mostrado un especial interés por incluir al espacio en el panorama internacional, especialmente a través de su ambicionada incorporación a la lista indicativa de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO y en la conformación del capítulo ferroviario del TICCIH-México<sup>30</sup> en Aguascalientes, así como en la vinculación estratégica con el ICOMOS (International Council of Monuments and Sites) órgano estrechamente articulado con la UNESCO. Esto involucra una transformación en las prácticas espaciales de estos actores sociales sobre el espacio, pues genera una mayor proyección de las obras realizadas que la mera consecución del proyecto ejecutivo para el predio. Dicha proyección

---

<sup>30</sup> The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCHI), por sus siglas en inglés. La conformación de este comité en el ámbito mexicano y los conflictos que ha acarreado se han abordado ya en el capítulo III.

se traduce en acciones que coloquen al espacio en un proceso de “internacionalización”, así como de vinculación con otros espacios y con redes de actores relacionados con la gestión cultural y el patrimonio industrial en el ámbito nacional e internacional. A su vez, estas acciones implican una clara ruptura con otros organismos nacionales como el Museo Nacional de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos.

Por otro lado, entre los actores colectivos que han tenido poca vinculación con el predio ferrocarrilero en Aguascalientes, encontramos al Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), quienes en 2005 consideraban que el Complejo Ferrocarrilero en esta ciudad era un proyecto inconcluso, limitado y marcado por su falta de dinamismo. De acuerdo con los representantes de esta instancia en 2005, la forma en que el espacio era gestionado y utilizado representaba claramente una expresión dogmática de conservación que lo limitaba enormemente. Sin embargo, en el 2007, este actor social mostró estar totalmente desvinculado del espacio, aún cuando unos cuantos edificios (como el Almacén de Carga) fueron construidos antes de 1900 y con ello le correspondería a INAH cuando menos su catalogación como inmueble histórico [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

El siguiente actor social que debe ser abordado en este mapa es Ferrocarriles Nacionales de México en extinción (FNM). Si bien la empresa ferroviaria donó el predio al gobierno del estado de Aguascalientes al principio de la presente década, todavía es dueña de una gran cantidad de piezas que se encuentran alojadas en el inmueble. La intención de la empresa es la de vender todo lo que todavía posee para poder solventar sus gastos de extinción y aún de liquidación de sus empleados.

En teoría la liquidación de piezas que puedan resultar parte del acervo del patrimonio industrial debería dar prioridad al gobierno del estado, sin embargo no hay suficientes recursos

para que éste las adquiriera y mientras se resuelve su estatus permanecen en el inmueble. Las piezas siempre están expuestas a ser robadas por chatarreros, a perderse o faltar por causas que no se conocen con certeza. El único empleado (ex ferrocarrilero también) de FNM presente en el predio se encarga de la custodia de esas piezas y de la seguridad del inmueble. Este informante expresó tanto en 2005 como en 2007 que la rehabilitación del espacio no cumplió con las expectativas que se tenían, sobre todo porque está restringido a quienes pueden pagar por entrar a visitarlo. También hizo alusión a la misma experiencia de expropiación que mencionaron otros ex ferrocarrileros y a la poca autenticidad con que representa la vida ferrocarrilera. Esto puede entenderse, por ende, como el reflejo de una tradición inventada desde las instancias de turismo y cultura que no es coincidente con la evocación de la realidad histórica desde la perspectiva de los ex ferrocarrileros. El informante comentó:

**Informante:** *El museo pues... pues lo que pasa, no es que sea tan grande... aquí el ferrocarril era el más grande de toda la república, para la magnitud de lo que fue aquí el ferrocarril comparado con lo que es el museo se me hace muy pequeño, mucho muy pequeño... con muy pocas cosas.*

**Eréndira:** *¿Usted cree que el museo representa la vida ferrocarrilera?*

**Informante:** *Es que hay otra cuestión... me consta porque yo lo he escuchado por ahí, hay personal que cuando van las personas, van grupos de personas o de escuelas, entonces hay guías, y esas personas van y les empiezan a echar un rollo que muchas veces ni es cierto... ni es cierto porque el chiste es entretener ahí a la gente, parte es realidad pero mucho no.*

**Eréndira:** *¿Y qué opina usted de cómo ha sido aprovechado el espacio del parque?*

**Informante:** *El parque sí... está bien, o sea yo lo que percibo es que sí, pero no deberían de cobrar... que cobren una cosa simbólica y que lo promuevan más para que venga más gente...*

**Eréndira:** *¿Usted cree que es importante que se haya hecho eso?*

**Informante:** *Sí, porque esto de alguna manera permite que la gente conozca lo que fue tradicionalmente aquí en Aguascalientes ferrocarriles, pues la mayoría de los trabajadores en aquellos años era...la fuente principal de trabajo aquí era ferrocarrilero...todo el mundo era ferrocarrilero...y tenía mucho prestigio... hacia el final ya no era así...antes eran buenos tiempos (...)"*

[Material de entrevista PAN230305/18ACFNM]

Por otro lado tenemos a la Asociación Amigos del Ferrocarril (AAF), ferromodelistas y ferroaficionados que se han vinculado de manera muy cercana al espacio. En el 2005, los miembros de la asociación expresaron una interacción con el espacio muy conflictiva y plagada de dificultades. Esto respondía una experiencia de descalificación por parte de la dirección del Museo y la Plaza en ese entonces, de quienes sentían cierta desconfianza y que no se les tomaba en lo que se refería a sus conocimientos con respecto al tema ferrocarrilero y en su entusiasmo por participar en distintas actividades de manera desinteresada. En el 2007 y bajo la nueva dirección del Museo, los miembros de la asociación experimentan la casi completa disolución de los conflictos que influían sus prácticas en el espacio en 2005. La mayoría de ellos refiere que se ha logrado una mejor comunicación y cooperación con la nueva dirección, por ejemplo en lo que correspondió a la organización de la Convención Nacional de Ferromodelistas que se llevó a cabo en agosto de 2007 y que tuvo sede en el Museo, para lo que se les ayudó con el préstamo de espacios, de infraestructura y hasta de personal de apoyo del ICA. También se han realizado otros eventos, como homenajes a ex ferrocarrileros, en los que el Museo ha colaborado de la manera que le ha sido posible. Al mismo tiempo, el Museo se ha favorecido de la AAF a través de la búsqueda de apoyos en conjunto con el ICA y otras instancias para el traslado de alguna pieza o para su restauración [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

## **ii. Las percepciones: Construcción de discursos**

La siguiente dimensión espacial que abordaremos es la percepción en torno al espacio. Esto consiste en aquellas representaciones que los sujetos hacen del espacio, estrechamente vinculada a sus experiencias en el sitio, y que conllevan signos, significados o códigos también derivados de los discursos institucionales. Todo ello en conjunto permite que el espacio sea también aprehensible en el plano de lo cognitivo y afectivo. Para ejemplificar este aspecto nos referiremos a las diferentes representaciones que los actores hacen del pasado ferrocarrilero a través del espacio ferroviario y las maneras en que lo conciben en la actualidad. Una consideración como ésta se convierte por lo tanto en una herramienta útil para entender cómo se entreteteje la subjetividad de las personas en el espacio, con los contenidos de discursos institucionales y con los efectos de las acciones de otros sectores de la localidad en el lugar.

### *Olvidos y prioridades: el espacio y la cultura ferrocarrileros en la percepción oaxaqueña.*

Las percepciones en torno al espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez resultan un tanto más homogéneas que las experiencias que se han descrito en la primera parte del apartado anterior. En general se pueden advertir dos grandes conjuntos de percepciones que corresponden por un lado a los actores individuales y por el otro a los actores colectivos.

Los primeros basan sus percepciones del espacio como un lugar abierto y verde, pero simultáneamente aislado y un tanto abandonado o desolado. Quizás esta percepción surge del contraste con el pasado de intensa actividad de la estación y con otros espacios públicos abiertos, como plazas y parques, que son constantemente concurridos.

Como ya se ha esbozado en lo que corresponde a las experiencias en el espacio, este sitio es percibido por quienes lo viven de manera cotidiana como un sitio que no es muy conocido por la mayoría de las personas e, incluso, se concibe como un espacio que ni siquiera es reconocido activamente por la misma gente del barrio pues piensan que está abandonado o inactivo y no saben que ahí hay un museo. Estas percepciones están todas orientadas hacia el interior mismo de la comunidad y en ningún momento se le concibe como un espacio con posibilidades de ser atractivo para el turismo o para las élites culturales de Oaxaca. Con esto no se quiere decir que las personas que habitan en las inmediaciones consideren que los turistas no lo visitan lo suficiente, sino que simplemente esto no es parte de la forma de percibir el espacio y no figura en un horizonte que trascienda las fronteras del barrio y de las colonias aledañas [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Cuando los informantes fueron enfrentados a preguntas que lo asocian con la intervención de elementos comerciales en el sitio, la gran mayoría refirieron que dado el caso de ser vendido o usado para fines comerciales, el espacio perdería su esencia. En este sentido los informantes perciben que el incorporarlo a una lógica de uso comercial le restaría originalidad, pues entonces sería como cualquier otro sitio, no sería único ni especial. De hecho, varios de ellos refirieron una percepción que vincula la conservación del sitio como un espacio bello y tranquilo precisamente con el hecho de no ser comercial:

**Eréndira:** ¿Qué es lo que más le gusta a usted de este espacio?

**Informante:** *Pues la cantera... o sea, es un lugar antiguo que no ha cambiado su estructura...pareciera que cuando pasas por los andenes la gente de antes, recuerdas lo bonito de antes, recuerdas cuando llegaban los trenes....*

**Eréndira:** ¿Qué opina de que hayan convertido este espacio en un museo y no en otra cosa?

**Informante:** *Pues que está bonito porque se presta, pues. Como que un centro comercial o algo no... no checaba ¿no?. Aunque podrían hacer más cosas con relación al museo, por ejemplo, armar más exposiciones para aprovechar más el espacio o agrandarlas.*

**Eréndira:** ¿Qué pasaría si, por ejemplo, lo convirtieran en un centro comercial o en un restaurante?

**Informante:** *Ay, pues ya perderíamos nuestro espacio... pues a lo mejor pudieran ocupar un pedazo, ¿no?, pero no todo (ríe)... y pues ya pasaría a ser un lugar común y ya perdería su esencia del lugar, como si fueras a cualquier ciudad, vas a las plazas y ya.... todas son iguales... para ir a consumir que es lo de moda y pues ya lo cultural y lo bonito del lugar se perdería totalmente.*

[Material de entrevista TP130107AiVeXMOax]

Como vemos, hay una dificultad también perceptual para asociar al espacio con un giro comercial, y vemos que su vocación cultural ha sido incorporada como lo más aceptable a través de la tensión constante entre el discurso de conservación esencialista y el de comercialización turística que permean en el imaginario de las personas. Resulta curioso que el espacio, cuando funcionaba como estación, era un lugar que además cobraba importancia por la actividad comercial que concentraba. En los recuerdos de las personas que vivieron esa época siempre hay una alusión directa al movimiento de personas que acudían al sitio a vender sus productos para los viajeros. Sin embargo, en las percepciones actuales este carácter funcional de intercambio comercial ha sido sustituido por una que privilegia el que no sea comercializado ni comercializable. Aunque el espacio nunca fue un sitio cultural –en el sentido de concentrar actividades y servicios artísticos- en las percepciones de los actores individuales esto es lo que más sentido tiene.

No me es posible asegurar si esto tiene su origen en que la rehabilitación del espacio se haya dado precisamente en ese rubro, condicionando de alguna manera la percepción de las personas, especialmente de los más jóvenes. Si esto es así, también podría argumentarse que es posible que, en consecuencia, esto también influya en la paradoja intrínseca en las percepciones en torno al espacio, por un lado de quienes no consiguen concebirlo o practicarlo como un espacio patrimonial-cultural (porque quisieran que el tren siguiera funcionando), y por el otro las de los más jóvenes que seminalmente le van confiriendo una percepción más clara de espacio

histórico-cultural. En este sentido, podemos identificar que las preguntas dirigidas a enfrentar a los informantes con usos posibles del espacio denotaron la dificultad de pensar los sitios más allá del esquema establecido por su uso original (en el caso de los más ancianos) y por el uso que se le confirió en la rehabilitación actual (en el caso de los más jóvenes). De ahí que al plantearseles ambiguamente la posibilidad de un uso distinto fuera necesario conducir la conversación hacia propuestas específicas que no estaban incorporadas en sus esquemas de conceptualización del espacio. Una vez más, esto nos refiere a los discursos contruidos en torno a la conservación esencialista y a la turistificación que han permeado en la percepción de los sujetos.

Lo que sí es posible argumentar de manera más precisa es que la percepción de la importancia del espacio por parte de los actores individuales se articula también de manera casi automática al traslado, es decir que lo que se evoca más recurrentemente en todas las generaciones es el viaje. Esto conduce a percibir el espacio como el punto de partida del viaje, lo que deriva posteriormente en otras percepciones que le dan importancia a las edificaciones por su cantera y por el recuerdo de la sociabilidad que concentraba anteriormente. Siguiendo esta cadena de asociaciones, este recuerdo y esta valoración conducen en el presente a una romantización hacia imaginarios más bucólicos del espacio, lo que finalmente resulta hasta cierto punto congruente con su asociación al uso cultural, dejando de fuera la dimensión comercial.

Por lo general el espacio también se percibe como subutilizado, pues las personas consideran que debería de aprovecharse más, que debería haber más cosas y que quienes están a cargo encuentran ciertas limitaciones pues no están directamente vinculados con la actividad ferrocarrilera [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

El grupo de los exferrocarrileros es definitivamente aquél que muestra de manera más clara, directa y generalizada una percepción del espacio marcada por los cambios que éste ha atravesado. Dichas transformaciones y el uso contemporáneo del sitio se perciben con nostalgia, cierta tristeza y siempre se connota con cierto dolor ante la ausencia del ferrocarril. Son ellos quienes más abiertamente perciben que el espacio no está bien aprovechado porque los “municipales” lo compraron, y por lo tanto es la misma acción/inacción gubernamental lo que se percibe como el principal obstáculo para su crecimiento como espacio activo:

**Eréndira:** ¿Creen que el museo los representa a ustedes como trabajadores?

**Informante 3:** *Pues no, yo creo que no... para mi criterio no... Aquí deberían tener una máquina de vapor siquiera ahí parada... y ya más o menos a las personas que no conocieron una máquina de vapor explicarles lo que era... o una máquina diesel. Ahí está un tablero de una máquina diesel y una persona que lo ve no sabe ni para qué son, ni las palancas ni nada...entonces ahí tendría que haber una persona que les indicara y les dijera “Mire, esto fue así y así” y les explicara su función...*

**Eréndira:** ¿Y por qué no hay una persona que haga eso? Digamos, alguno de ustedes...

**Informante 1:** *Bueno, porque eso ya lo agarró el municipio...*

**Informante 2:** *Ya lo tienen los del gobierno, y esos no saben nada...*

**Informante 1:** *Mire, le voy a decir la verdad... tenemos por ejemplo la locomotora que tienen ahí parada en la vía a un lado del andén... y el furgón y todo eso... está abandonado... ya a la locomotora le robaron todo, farolas, números... todo... deberían cuando menos darle mantenimiento a ese tren.*

**Eréndira:** ¿Por qué creen que está así?

**Informante 2:** *¡Porque las personas encargadas no le echan ganas!*

**Informante 3:** *No le ponen empeño...*

**Informante 1:** *Como no fueron ferrocarrileros no le tienen cariño a ese equipo...llegan unos chamaquitos a ver el tren y ven pura chatarra, puro desecho ya, puro... la locomotora ya no es locomotora, ya es un pedazo de fierro...*

**Eréndira:** ¿Y si a ustedes les pidieran ayuda?

**Informante 4:** *Con mucho gusto se las daríamos... pero...no nos las han pedido...inclusive cuando se inició el museo yo doné una lamparita de petróleo de las que usábamos cuando trabajábamos, de esas de lámina recortadita... ¡Jamás la pusieron! No los que están ahorita, los que iniciaron... Y dimos libros de capacitación y cosas así ¡Y no están! Ya ahorita la ingeniera sí le di boletaje que yo tenía de cuando me hice conductor, nos dieron boletos para aprender a manejar el pasaje también nosotros y yo tenía de esos boletos y yo se los entregué y eso es lo que tienen ahí... en la taquilla, son los que me dieron en la capacitación...*

[Material de entrevista GF1120106AiExfOax]

Los trabajadores del Museo, especialmente los profesores de los talleres y los prestadores de servicio social reflejan en su discurso una percepción de que, más allá de la carencia de recursos económicos que limitan la operación del espacio, una ausencia fundamental para su correcta conservación y difusión es la falta de recursos humanos profesionales que tengan mayor pericia en tareas como la museográfica, de investigación y de gestión cultural [Material de entrevistas YSC251006AiTMUOax, PGM021006AcAAFMSOax].

Es interesante resaltar cómo, al preguntar a las personas sobre las características del espacio antes de que fuera un museo, la gran mayoría se remite en inmediato a la época en que el ferrocarril todavía funcionaba (aún los últimos años en que se encontraba en decadencia). Lo que cabe destacar es que entre su etapa como estación y su rehabilitación como centro cultural hubo casi 5 años de abandono del espacio. A la mayoría de las personas abordadas se les tuvo que aclarar que la pregunta hacía referencia al periodo comprendido entre el momento en que el espacio dejó de ser una estación y se rehabilitara como museo [Conversaciones, testimonios, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Esto refleja que en la percepción generalizada del espacio no figura de manera inmediata ese período intermedio en que estuvo abandonado, lo que sí es más evidente para quienes residen en las colonias al otro lado de las vías pues lo vivieron también entonces de manera más cercana como paso y como zona residencial.

Por lo general, la percepción que los actores tienen del pasado relevante en y en torno al espacio ferrocarrilero se formula más a la manera de un anecdotario, entre lo que destaca por ejemplo una asociación entre el hecho de que Porfirio Díaz fuera originario de Oaxaca y que a él haya correspondido la introducción del ferrocarril a México y a la entidad oaxaqueña. Otro

ejemplo son eventos aislados como la explosión de una cueva durante los trabajos de construcción del ferrocarril en Oaxaca, en la que la mayor parte de la fuerza de trabajo era de origen chino, por lo que ahora se le conoce como “La cueva de los chinos”. Como esos ejemplos encontramos muchos: la llegada en ferrocarril de la estatua de Juárez ubicada en el Cerro del Fortín y que fue remolcada por una cadena que todavía cuelga de un árbol en la estación de carga y la fama de los ferrocarrileros como trabajadores entregados, pero también como mujeriegos, prestamistas, jugadores y bebedores [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Lo que cabe destacar es que este posicionamiento frente al pasado se transforma ligeramente ante la posibilidad de que el espacio se “pierda” -es decir que sea demolido, que sea comprado, comercializado por la iniciativa privada, o cambie de vocación-, pues entonces en el discurso de los actores sociales surge de manera más clara y articulada, si bien seminal, la noción de la importancia histórica y como legado patrimonial del espacio.

En lo que se refiera a los actores colectivos encontramos una cierta homogeneidad en lo que se refiere a sus percepciones en torno al espacio. Lo más evidente de estas percepciones es que la mayoría de los representantes de actores colectivos, que no tienen una experiencia tan directa con el espacio y su funcionamiento, suelen tener un pensamiento más pragmático en torno a la utilización del espacio, por lo general en lo que se refiere a las posibilidades de adecuación arquitectónica y el hecho de que se considera al espacio más como un recurso aprovechable (en el sentido cultural, comercial o de equipamiento urbano). Esta percepción contrasta con aquella de actores individuales que está más claramente atravesada por un componente afectivo como el que tienen los ex ferrocarrileros o los vecinos de las zonas aledañas por el espacio.

Como ejemplo de lo anterior vemos que para los representantes de actores colectivos la primera y principal percepción del espacio tiene que ver con su extensión territorial, que se

considera como muy apetecible, no sólo para las instancias gubernamentales, sino para cualquier otro sector en condiciones de comprar el predio [Material de entrevista AHA180107AiAdmonOax]. Relacionado con esto debemos retomar que, como ya se ha referido anteriormente, la ambigüedad en la propiedad del espacio incide directamente en las prácticas (o ausencia de ellas) en el espacio, y a su vez tiene también una influencia importante en la percepción que se tiene de él por parte de los actores colectivos. Por lo general, los representantes de actores colectivos entrevistados refirieron que el espacio se encuentra en un impasse, es decir que lo perciben como en una fase transitoria y temporal:

**Eréndira:** Cuando se arregle el asunto del comodato, cuáles son las proyecciones a futuro?

**Informante:** *Atraer personas encargadas, gente encargada –que hay mucha- gente más que nada comprometida con Oaxaca, hay fundaciones que pueden ayudar a lograr un proyecto o varios proyectos para que la ciudadanía, yo me inclinaría a que la ciudadanía encabezada por el municipio, se hiciera una consulta de lo mejor que podría ser el terreno del ferrocarril. Mira, tuvimos problemas en el zócalo porque fue culpa del gobierno del estado en cuanto a no haber hecho una consulta con la ciudadanía de lo que quería... Me encantaría una consulta sobre proyectos ya hechos y que sea la ciudadanía, a través de una consulta ciudadana, sea la que diga “que se haga esto”, pues...*

**Eréndira:** Podría decirse que lo que se ha hecho hasta ahora...

**Informante:** *Es una especie de un impasse entre lo que fue el ferrocarril y lo que va a ser...*

A través de esto podemos establecer una conexión con el carácter de sus prácticas en el espacio, pues también se traducen en percepciones de efimeralidad, del tipo “mientras lo compramos”, y que parecen estar a la espera de que la titularidad del predio les permita desarrollar acciones más definidas y con cierta definitividad. Aquí encontramos de nuevo el círculo vicioso del que hemos hablado en el apartado anterior, pues prácticas y percepciones se concatenan entre sí resultando en una serie de inacciones que no colaboran para impulsar o desarrollar más el museo.

Además de la percepción más pragmática sobre el espacio, también encontramos que los actores colectivos tienen una percepción más elaborada de la importancia histórica del espacio,

sobre todo cifrada en su papel testimonial para las nuevas generaciones y como un elemento transformador del entorno, de la ciudad y del estado de Oaxaca. En esta percepción no hay realmente una atención clara a su significación como enclave de socialización o como espacio de identidad laboral. Sin embargo, aunque esta percepción está más articulada y estructurada en el discurso de los actores colectivos, no cobra un sentido real hasta que se adquiere consciencia de la posibilidad de “pérdida” a manos de la iniciativa privada o de intereses comerciales ajenos a los del municipio. Al respecto un promotor cultural independiente reflexionó:

**Eréndira:** ¿Qué opinas de que un inversionista privado comprara el espacio de la estación?

**Informante:** *Mira, hay muchos tabúes al respecto... o sea... y me parece que por ahí hay también una crítica porque hay una defensa a ultranza ¿sí? Si pasara eso, habría una defensa a ultranza del espacio, o sea no a la privatización y habría movilizaciones y hasta Toledo entraría ahí... pero mientras no sucede no pasa nada, ¡nadie lo pela! O sea, ¿por qué lo tienen que pelar hasta que ya se va a vender? A mí lo que me molesta es que seamos tan snobistas ¿no?. O sea, “se va a vender la estación” ¡Uy! Hacemos de todo: “hay que hacer un cinturón y no sé qué, y un festival y no a la privatización”, pero ¿qué estamos haciendo antes?*

[Material de entrevista OJM301106AcXtaciónOax].

Así, volvemos a encontrar un desfase, a manera de transición o intermedio, que justifica la necesidad de compra del espacio para poder garantizar que su carácter testimonial no se pierda, pero también encontramos la inacción que no concreta programas o actividades claras para la operación del museo que los actores individuales ponen en funcionamiento, con o sin recursos, con o sin la titularidad del espacio resuelta.

El otro aspecto que es común a la mayoría de los actores colectivos involucrados en el espacio es la percepción de la zona residencial circundante. Si bien el Barrio del Ex Marquesado se percibe integrado a la traza urbana, las colonias al otro lado de las vías se perciben como un problema y, sobre todo, como una complicación de orden político. El argumento parte de que estas colonias, al ser irregulares, no coinciden con la imagen urbana asociada a un espacio de

vocación cultural en el sentido de la cultura refinada de la que se ha hablado en capítulos anteriores. La imagen urbana de estas colonias tampoco es coincidente con una vocación turística que parte de la gentrificación o elitización del espacio discutida en el capítulo V. Bajo esta percepción se piensa que la zona debe ser regenerada en términos urbanísticos, pero esto implicaría conflictos políticos pues su integración al espacio elitizado (cultural o turísticamente) podría acarrear descontentos sociales inevitables e indeseables [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007]. Aquí también encontramos un desfase importante con la percepción que la mayoría de los actores sociales individuales tienen sobre el espacio, que tienen como prioridad el desarrollo cultural del espacio “hacia adentro”, es decir para beneficio y disfrute de esa comunidad aledaña, sin aludir realmente al refinamiento de las élites culturales oaxaqueñas o al turismo como público principal. Desde ese desfase, encontramos también que los actores sociales colectivos consideran que lo que se hace actualmente en el espacio es transitorio, pues se percibe un potencial importante aunque complejo para su gentrificación cultural o turística.

Lo anterior también revela que para los actores sociales colectivos existen mayores posibilidades de percibir el espacio en una asociación más abierta con aspectos comerciales (como espacio para expos y ferias), con el turismo (de tipo cultural principalmente) y con opciones alternativas de transporte urbano y turístico [Material de entrevista COH270107AcTuMpalOax, Testimonio Testimonio FB101106AcDSoc].

Algunos otros aspectos son menos comunes a todos los actores colectivos vinculados con el espacio, sin embargo son relevantes pues muestran cuestiones de percepción que influyen también en la construcción social de este espacio. Como ejemplos de ello podemos mencionar el hecho de que para estos actores es más frecuente una percepción del espacio como “cerca” del Centro Histórico, lo que también parece influir en las posibilidades pragmáticas del espacio para

convertirse en equipamiento urbano o en un atractivo turístico-cultural. Mientras se le considera cercano al centro, la necesidad de la regeneración urbana de la zona que se ha ya mencionado se concibe como más factible, mientras que al concebirse el espacio como alejado del centro, las posibilidades de darle cauce a la problemática de vivienda que se concentra sobre y alrededor de las vías no se toman demasiado en cuenta:

**Eréndira:** ¿Y cómo ve el asentamiento que hay, las colonias atrás de las vías?

**Informante:** *Pues es un peso muy complicado... muy complicado porque ya ni siquiera podemos decir que sea gente que está muy necesitada, a excepción de muy poquitas que están ahí... hay gente ahí que tiene terrenos del ferrocarril que se los dieron sus parientes... hay gente ahí tratando de sorprender a las autoridades de que los deje vender y buscando que ferrocarril ya les escriture... y han tratado de meter algunos servicios en contra de las políticas del municipio... es un verdadero problema. Sinceramente, yo expropiaría... o lo compraría, se lo compraría todo el terreno al ferrocarril, aún con los invasores y ya entonces decirles "te compro", aunque ya lo compré, "te indemnizo" y ya...*

**Eréndira:** ¿Hacer eso para poder hacer todo lo otro?

**Informante:** *Todo lo otro...*

**Eréndira:** Es decir que no hay manera de hacerlo si está ahí el asentamiento...

**Informante:** *Sí se puede... sí se puede... pero se complica un poquito. Desde luego que sí se puede integrar, se podría integrar muy bien, pero habría que meterle recursos para que se pudiera integrar... la gente por sí sola, aún cuando se manejara un plan maestro ahí, decirle "Oye, la reubicación de tu suelo, shalalala", siempre te van a decir que no tienen dinero, entonces no puedes hacer un desarrollo de esta naturaleza, sería muy deprimente... arreglar y eso... te quedaría como un parche ¿no? Tiene que ser el municipio... tendría que... y ni siquiera se podría manejar la cuestión de "Oye, te doy un crédito" y eso... ellos te dicen que no tienen...*

[Material de entrevista AHA180107AiAdmonOax].

En la percepción de algunos actores colectivos encontramos también una alusión recurrente al hecho de que el museo es insuficiente, especialmente porque no cuenta con suficiente acervo. También se menciona que a esta insuficiencia se suma el hecho de que la gente en Oaxaca no tiene el hábito de visitar museos. La cuestión es, entonces, que el discurso resulta contradictorio pues las prácticas en el espacio, dictadas desde las instituciones, no ayudan a romper estas inercias. Si las personas no visitan museos, ¿por qué no motivar ese hábito otorgando atención a uno de los pocos espacios en Oaxaca que posee un componente real de afectividad por parte de

quienes lo usan y practican? Si el hábito de visitar museos no existe en Oaxaca y se argumenta como una razón para que el espacio sea desaprovechado, ¿por qué entonces insistir en conservar este espacio como un museo y no darle más impulso a las actividades de centro cultural que de hecho ya se desarrollan en él? [Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Desde la perspectiva de algunos actores colectivos, este espacio también se percibe bajo una clara diferenciación con otros sitios ferrocarrileros pues se argumenta que lo que lo distingue es que quizás en él no hay una gran cantidad de acervo, pero se conserva tal como era. Si bien esta es una valoración positiva, también se percibe que es diferente a otros sitios ferroviarios pues en él no hay un involucramiento importante de los ex ferrocarrileros, lo que se traduce en poca colaboración de su parte. En este sentido se percibe también que la Asociación Amigos del Ferrocarril Mexicano del Sur funciona como un actor bisagra que articula, no siempre de manera eficaz, la afectividad de los ex ferrocarrileros involucrados por el espacio y la agencia política que en su momento llevaron a cabo. Sin embargo, el arraigo de las personas con el espacio se percibe por algunos actores colectivos sólo en función de la importancia de algunos personajes históricos, como los oaxaqueños Porfirio Díaz (como principal impulsor del ferrocarril en México y en el estado) y Benito Juárez (vinculado al traslado en ferrocarril desde la Ciudad de México de la pesada estatua del benemérito que se ubica en el Cerro del Fortín). También se percibe el espacio como un testimonio de “anécdotas” del pasado (y no de hechos históricos como tales). Esto no es exclusivo del discurso de los actores colectivos, pero sí es más recurrente que se exprese de esta manera en sus argumentaciones en torno al espacio.

*I: Lo que pasa es que yo siento que la gente me invitó a mí, te digo a partir de la amistad que tengo con Miguel (presidente de la asociación AFMS) desde esa época, pero me invitó porque yo creo que ellos pensaron que yo tenía mayor número de relaciones, por fuera vamos, porque por dentro hay mucha gente que lo conoce (...) pero no por fuera. En las oficinas públicas yo tenía mayor número de relaciones, entonces podíamos ayudar mucho porque se hacía el proyecto de lo que*

*íbamos a hacer y yo iba con ellos, o iba con él, a pedir recursos...generalmente todos me los daban, porque la gente nos creía, porque nos conocían desde antes y eso favorecía mucho que la gente nos apoyara en muchas cosas. Yo creo que ahí fue el encaje, el reconocimiento de mi postura dentro del contexto de Oaxaca... y él conseguía las cosas desde dentro. (...)Y no se hubiera podido hacer porque él había sido jefe de estación aquí en Oaxaca, en otros lugares también, fue telegrafista que era una de las áreas técnicas más importantes...entonces eso era fundamental para saber para qué era cada cosa y preguntar las cosas a otros, con la idea general, para rehacer los espacios e ir consiguiendo con gente que él mismo conocía del medio para conseguir fotografías, piezas, etc. Y conseguir que fueran ayudando en forma gratuita, simplemente prestando un auxilio... e ir motivando también a la gente, porque había un sentimiento inicial de cierto rechazo porque la gente cuando sale de una institución de este tipo, y más en las condiciones en las que salió, pues lógicamente no dejaba de tener cierto rechazo hacia ese lugar, inclusive que vio que algunas cosas se destruyan, se desaparezcan... gente que sufrió tanto para hacer el ferrocarril (...) porque yo pienso que en la última parte el ferrocarril simplemente entró en un dejar hacer, dejar pasar...como cancelar el proyecto, irlo cancelando hasta que desapareció.*  
[Material de entrevista RVB291106AcAAFMS(a)Oax]

### ***Orgullo y prejuicio: el espacio y la cultura ferrocarrileros en la percepción aguascalentense.***

En la percepción del espacio ferrocarrilero por parte de los distintos actores sociales individuales y colectivos también encontramos la inercia de aceptación de los cambios y procesos que en él suceden y que hemos ya desarrollado en el apartado anterior. En este rubro de la construcción social del espacio ferrocarrilero también se ven reflejadas algunas constantes en la percepción del sitio y que se vinculan con las prácticas espaciales que ya se han descrito. No obstante, es factible anotar algunas divergencias con lo registrado en 2005 y que se irá abordando a lo largo de este segmento.

Como aspectos generales, encontramos una percepción generalizada de expropiación del espacio tanto para los actores individuales que estuvieron vinculados con el espacio desde antes de su refuncionalización, es decir vecinos y ex ferrocarrileros, como para los trabajadores del parque y del museo. Esta percepción responde en el primer caso a la cercanía física con el espacio y a la experimentación del mismo desde la afectividad, así como a las implicaciones de

las transformaciones en el espacio. Para el caso de los trabajadores del espacio, la percepción de expropiación responde mucho más a una constante tensión entre la vocación del sitio que en apariencia lo impulsa como un espacio nodal de la cultura y el turismo aguascalentense y que es incongruente con las acciones/inacciones de los actores colectivos sobre el espacio.

También encontramos una percepción común a actores individuales de los distintos sectores estudiados con respecto al deterioro de la Plaza y al decaimiento de las actividades que denotan la ubicación periférica de la cultura y el turismo, cuando menos en lo que se relaciona con este espacio. Así, casi todos los actores individuales perciben una necesidad apremiante de que el espacio sea reactivado para volver a darle vida.

La otra percepción generalizada hace referencia a los procesos de rehabilitación del espacio, que denota una dialéctica compleja entre la renovación, la conservación y la transformación de los espacios. Sobre esto hay ciertas coincidencias y divergencias que serán exploradas con mayor detalle en momentos posteriores de este apartado.

Comenzaré a analizar con mayor detalle las percepciones de los actores sociales en torno al espacio refiriendo que los trabajadores de ICA y SECTURE en el sitio sostienen una concepción algo rígida del espacio como un elemento que representa la tradición y al ámbito de lo cultural. En el 2005 esto era más evidente para ambos grupos de trabajadores en el espacio, pues en su discurso se revelaba una percepción del espacio que privilegiaba elementos no disruptivos de lo que se considera como culto y refinado. Esto denotaba una concepción elitista de la cultura que distinguía a este espacio de otros sitios en la localidad.

En 2007, la percepción del espacio estuvo más cifrada en su carácter de *parque temático*, que lo aleja de muchas posibilidades de utilización del espacio pero que también lo distingue de un parque de diversiones o de una plaza pública. Esto le imprime características especiales al espacio y lo conduce hacia una vocación sacralizada de conservación y difusión cultural, pero al

mismo tiempo lo vuelve singular. Aunado a esto, en 2007 encontramos que hay un mayor cuestionamiento a qué se conserva, cómo se lleva a cabo dicha conservación y con qué fines [Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007]. Desde esta perspectiva se piensa que lo viejo renovado pierde su autenticidad y que ya no habla de un nosotros, pero al mismo tiempo se percibe poco interés real por conservar de manera adecuada lo que ya se ha identificado como parte del patrimonio aguascalentense. Sobre esa percepción se cifran todas las argumentaciones de las insuficiencias del sitio, primero porque en la recepción del público no existe una noción clara de que el espacio es distinto, como por ejemplo el hecho de que el espacio sea percibido como un sitio dirigido a un público adulto, no para niños aunque sean los usuarios más frecuentes por las visitas escolares. En segundo término, hay una argumentación de que el sitio es insuficiente porque el turismo cultural parece haberse devaluado en las prioridades de las autoridades locales que dan mayor impulso a otros polos de atracción, como el turismo ecológico y de negocios

**Eréndira:** ¿Por qué crees que se ha deteriorado y ha bajado la actividad?

**Informante:** *Porque no le han... como que este gobierno no está tan enfocado en lo turístico... igual y en lo que se está enfocando es en las cosas nuevas que está haciendo, no en o que ya había en el anterior gobierno...*

**Eréndira:** ¿Cuáles serían esas cosas nuevas?

**Informante:** *Pues El Caracol, el Cristo Roto, la Isla San Marcos... a todas esas áreas les están dando más difusión y a lo que ya había en turismo ya no... O sea, sí le dan una parte de importancia pero no la que necesitan para seguir funcionando como estaba antes...*

**Eréndira:** ¿Si tú pudieras qué harías aquí para levantar la plaza?

**Informante:** *Pues yo creo que lo principal es la difusión, o sea, primero el mantenimiento... porque si tú hablas maravillas de él y si la gente no ve lo que les estás prometiendo, pues la gente no va a regresar... yo creo que lo primero sería que le dieran el mantenimiento que necesita la plaza, acondicionada, llenarla... ora sí que solventar las necesidades de cada departamento y después darle la difusión que necesita para que la misma gente... porque hay mucha gente de aquí de Aguascalientes que todavía no conoce...*

[Material de entrevista AVM170407AiTTuAgs]

En el 2007, tanto los trabajadores del ICA como los de SECTURE en el espacio perciben que las autoridades locales han perdido el enfoque del sitio, lo que se refleja en una menor atención y mantenimiento a los espacios, en una disminución en la asignación de recursos, y en cierta apatía por parte de funcionarios de cultura y turismo.

La mayoría de los trabajadores en el espacio perciben que el sitio ha sido espectacularizado para el turismo, en una especie de montaje “hacia afuera”. Lo paradójico de esta percepción es que mientras al espacio ferrocarrilero se le considera como parte medular de la identidad aguascalentense, las autoridades *fabrican* otros atractivos turísticos (como el Cristo Roto que se ha descrito en el capítulo III) y que se deja de impulsar lo que es verdaderamente un testimonio de la historia de la localidad. Esto es coincidente con la percepción de que las autoridades cifran sus acciones prioritariamente en aquello que resulta beneficioso para el gobernador y sus intereses personales, colocando así al espacio ferrocarrilero en un lugar periférico pues la cultura no suele ser considerada como algo redituable. De esta manera, al ser considerado como un espacio sacralizado vinculado a la cultura refinada y con formas de aprovechamiento esencialistas que excluyen las posibilidades comerciales del predio, se limita la percepción a que el espacio no puede ser sustentable en términos económicos [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

El espacio se percibe como un sitio subutilizado que, si bien se articula en el discurso de manera sólida como un elemento identitario vinculado a la importancia del ferrocarril como hecho histórico y como agente de progreso en el ámbito local y nacional, en la práctica no alcanza a cristalizarse en acciones congruentes con dicho discurso. En este mismo orden de ideas, los trabajadores del sitio perciben como un aspecto fundamental la unicidad del espacio ferrocarrilero de Aguascalientes en relación con otros sitios de la misma naturaleza en otras localidades, a través de lo cual lo perciben como más representativo de la escena ferrocarrilera

mexicana y lo ubican en una disputa abierta con el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en Puebla, por considerarlo menos relevante en términos de las dimensiones espaciales y simbólicas que el de Aguascalientes. Simultáneamente, las dimensiones del espacio y la carga identitaria con la que se le asocia lo convierten en un sitio muy demandante y con dificultades para cubrir las expectativas que de ello se derivan [Material de entrevista G1G2190407AiTTuAgs, Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007]

Siguiendo esta línea de análisis, podemos abordar los cambios y permanencias en las percepciones de los directivos del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes. En el 2007 se registró una percepción por parte de la directora del Museo que considera al espacio de manera simultánea como un sitio marginal o periférico para los directivos del ICA y, al mismo tiempo, como un representante de un modelo de gestión y de actividad museográfica, a pesar de ser muy demandante, que lo distingue de otros espacios museísticos en la localidad. Esto pone de manifiesto las limitaciones de la profesionalización museográfica que hay en Aguascalientes y la poca gestión real que se lleva a cabo para realizar exposiciones y otras actividades de servicios museísticos en los diferentes espacios de esta índole en la localidad.

**Informante:** (...) Entonces no puedes dejarlo en un mínimo nivel, al contrario, hay que hacerlo a lo grande y apostarle a lo grande y lo de área lúdica es esto, como una pruebita de eso, de todo lo que se puede hacer...entonces tenemos los rompecabezas y demás. Aquí también se hace toda la cuestión de las multimedias, desde idearlas, desde qué juegos se va a implementar, cómo se va a jugar y todo, el diseño, dibujos, ilustraciones, todo, todo, todo se hace aquí. Y a mí eso también me llena de orgullo porque no tengo que pedirle a nadie más que me lo resuelva, que me lo haga... incluso nosotros si quisiéramos, ya lo hemos probado, podemos hacer hasta los videos que se pueden proyectar en una sala de proyecciones sobre el museo del ferrocarril, que se recurrió en su momento a otras instancias y a otros particulares, también se puede resolver desde aquí, que ya no queremos apostar por ese otro lado, sino por otras cosas que me parecen más enriquecedoras.  
[Material de entrevista SRG130307AiTMu1Ags]

Esto es muy diferente a la concepción del director en funciones del Museo en 2005, que cifraba sus acciones y percepciones en torno al espacio únicamente a través del conflicto, como un estandarte en la defensa del patrimonio y como una arena de lucha para conseguir la valoración del espacio por sí mismo (en términos testimoniales) y no lo por lo que ofrecía al usuario y a la sociedad aguascalentense (en términos de servicios de “museo vivo”).

Por su lado, en 2005 el director de la Plaza, adscrito a SECTURE, expresaba una percepción imprecisa del espacio que reflejaba tendencias a priorizar lo comercial. Su percepción del espacio estaba cifrada en los conflictos y acuerdos que le habían sido heredados de la dirección anterior, tales como la ambigüedad de límites y obligaciones de cada instancia en el espacio. En el 2007, su percepción ya no está cifrada en los conflictos, aunque estos no se solucionaron. Sin embargo las ambigüedades sí se perciben más diluidas en una inercia de aceptación de la situación del espacio cada vez más orientada a los fines culturales propuestos para la Plaza y para el resto del complejo ferrocarrilero.

Como ya se mencionó al principio de este apartado, la percepción del espacio expropiado es algo generalizado. Sin embargo, son los ex ferrocarrileros quienes expresan esta percepción de manera más clara y con mayor intensidad. Tanto en el 2005 como en el 2007, este grupo de actores individuales expresaron su percepción de dicha expropiación a manera de un rechazo evidente a las transformaciones radicales que desde su perspectiva sufrió el espacio y borró la historia ferrocarrilera auténtica. En esta percepción está imbricada una profunda nostalgia por lo que quedó atrás y un sentimiento de pérdida que enmarca siempre sus percepciones. Ante esto, en la actualidad los ferrocarrileros expresan más resignación e indiferencia que resistencia o enojo. Al igual que la mayoría de los ex ferrocarrileros, el empleado de Ferrocarriles Nacionales en extinción percibía este sitio en 2005 y 2007 como un espacio público que se ha perdido para

servir los fines de lucro del gobierno [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Esto es convergente y divergente con lo que otros actores individuales perciben en torno al espacio. Por ejemplo, los vecinos del Barrio de la Estación expresaron en las dos temporadas de campo una percepción del espacio recuperado del abandono, pero al mismo tiempo expropiado cuando se colocó el enrejado y se le convirtió en un complejo turístico. No obstante, los cambios son también asumidos sin mucha resistencia y con cierta resignación. Los vecinos de la Colonia del Trabajo también lo perciben como un espacio recuperado del abandono y asumen los cambios sin mucha resistencia, sin embargo ellos expresan de manera más clara una percepción de sofisticación de un espacio común y corriente, al que se le ha dado una grandilocuencia que no es coincidente con lo que era en el pasado. Por su parte, los vecinos de la Colonia Ferronales perciben el espacio ferrocarrilero con más familiaridad, es decir con un mayor sentido de pertenencia y con una perspectiva de que es auténtico y excepcional. Esto quizás es influido porque su espacio residencial está directamente asociado al predio ferrocarrilero y es considerado como un elemento valorado como patrimonio [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Los actores colectivos también han cambiado su percepción del espacio en ciertos aspectos y en otros reflejan las mismas perspectivas que en el 2005. El director general del ICA sostenía entonces una percepción del espacio como polémico y versátil, pero con una ausencia importante de elementos histórico-sociales, lo que implicaba desde su percepción una necesidad de incorporar más la historia social del ferrocarril al discurso museográfico del espacio. A su vez, su percepción era que los conflictos que definían al espacio también le habían sido heredados, tales como las ausencias legales y jurídicas que dificultaban la operación del predio. En 2007, fue más evidente una percepción del espacio influida por una tendencia no ortodoxa de

conservacionismo que busca vincular al patrimonio local con el desarrollo económico, turístico y cultural de Aguascalientes. No obstante eso no se traduce en acciones reales ni en una mayor vinculación de la dirección general del ICA con el espacio. De hecho, la mayoría de los trabajadores del espacio adscritos al ICA perciben la dirección general del instituto bajo un carácter de pasividad y poca actividad que los afecta de manera negativa.

**Informante 1:**... *en esta administración sí nos han recortado mucho... o sea que cuando estaba Felipe González (Gobernador anterior), como que al señor sí le importaba más este espacio, o sea, daba más material, o sea, más recursos y vemos que este gobernador que está aquí y tanto los que nos dirigen, o sea, Giacinti (ICA) y este señor (Víctor González, ICA) no se meten muy a fondo ¿no? O sea, como que no les gusta el espacio de ferrocarriles...o sea ellos lo ven como un elefante muerto aquí... y con Felipe González... y lo que sea de cada quien con la administración de Fernando (ICA) sí se veía más, más coordinación... o sea, como que les importaba más lo que es ferrocarriles y ya no...*

**Informante 4:** *Solamente les importa lo que deje dinero... solamente hasta que apriete uno, casi, casi... como que lo vemos que falta mucho aquí en cuestión tanto de salarios como... porque hay cosas mucho más allá... adentro del ferrocarril, o sea lo que es ferrocarriles, hay cosas para rescatar para el museo o no tanto museo, pues hasta da, puede ser para otro museo...pero no...*

**Informante 1:** *Pos no les interesa...*

[Material de entrevista GF1110607AiTMuAgs]

Por otro lado, en 2005 la Secretaría de Obras Públicas (SOP) tenía una percepción sobre el espacio centrada en el urbanismo, en aspectos arquitectónicos y de restauración. El espacio era también percibido como un resultado del esfuerzo colectivo de diversas instancias que colaboraron en su formulación y proyección, así como un espacio público aunque cercado. Sin embargo, en el 2007 el representante de la SOP en el Fideicomiso del Complejo Tres Centurias (FICOTRECE) mostró una percepción en la que se presentaba un mayor involucramiento con aspectos de la identidad ferroviaria asociada al predio y de singularización del espacio. Esto hace al espacio especial en el ámbito de la localidad y, simultáneamente, se aprovecha para su ubicación en el mapa más amplio (regional, nacional e internacional) de espacios patrimoniales y culturales. Por su parte, FICOTRECE concebía al espacio en 2005 enfatizando las vastas potencialidades de desarrollo implicadas en él y su alto valor comercial. En el 2007 no se

registraron muchos cambios en esta percepción, pero al haberse seguido un curso de rehabilitación que va gradualmente limitando la conceptualización comercial del espacio, la percepción cultural del inmueble se ha ido afianzando. Esto responde a que, en los dos años entre una investigación y otra, el avance de la rehabilitación del espacio de los ex talleres del ferrocarril se definieron finalmente hacia la renovación de las naves para ubicar ahí la Plaza de las Artes del ICA, que incluye entre otras a la Escuela de Danza, la Escuela de Artes Visuales y el proyecto incipiente de creación de museos al aire libre con motivo del Centenario de la Revolución Mexicana. Cabe destacar que en el 2005, la proyección de la vocación de estos espacios no estaba aún definida y todavía se contemplaban otras soluciones más dirigidas al turismo y a algunos fines más comerciales del espacio. A continuación expongo una nota sobre los conflictos y negociaciones en torno al espacio concernientes a este actor social:

**Informante:** (...) se trabajó muchísimo el sexenio anterior pero no es fácil, es una labor de convencimiento y el convencimiento no siempre empata con las decisiones y los tiempos políticos, (...) hay que ser gestores, hay que ser diplomáticos, hay que ver las cuestiones legales y la situaciones políticas...los recursos económicos, las presiones sociales, las de grupo, todo... todo se tiene que ver de manera simultánea, en la medida de lo posible. (...) implica mucha coordinación de dependencias, que todos estamos en el mismo rollo, que todos estamos con el mismo nivel de compromiso, que todos sepamos que estamos trabajando todos como un solo equipo... lo más difícil son los egos y los celos de las autoridades ¿no?, porque hay secretarios que son muy conscientes y hay otros que también lo son pero que tienen otras prioridades y los que no son tan conscientes y a fuerzas quieren tener vela en el entierro... y quieren tomar decisiones, entonces para convencerlos de que las decisiones las tomamos de manera colegiada porque existe un ordenamiento, aunque haya cosas que no se han reglamentado (...)

[Material de entrevista JLG090205/5ACOPa]

En 2005, los miembros de la Asociación Amigos del Ferrocarril (AAF) tenían una percepción del espacio como pobre y muy limitado, que no era manejado apropiadamente y marcado por muchas incongruencias en las acciones de sus directivos y de las instancias locales de cultura y turismo. Sin embargo, la percepción que predominaba más era la incertidumbre en relación a la conservación del espacio con el objetivo que se le había asignado desde el principio del proyecto

y que, por lo tanto, no se valoraba de manera adecuada la importancia del ferrocarril en Aguascalientes. En el 2007, este actor social colectivo sigue percibiendo el espacio como un reflejo poco auténtico de la escena ferrocarrilera, pero sus miembros reconocen el esfuerzo que se hace desde la dirección por mejorar el funcionamiento del museo. También reconocen que la incertidumbre se ha disuelto, lo que se asocia a los beneficios de una relación menos conflictiva entre ICA y SECTURE [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Por último, entre los actores colectivos encontramos al Instituto Nacional de Antropología e Historia que, como ya se ha mencionado anteriormente, ha tenido un involucramiento muy indirecto con el espacio. A pesar de este distanciamiento, es importante recuperar sus percepciones sobre el espacio en 2005 y en 2007. En realidad estas no se transformaron y reflejaban una percepción del espacio como un proyecto ambicioso que prioriza los edificios y los objetos, por encima de los sujetos. Sin embargo, aunque los representantes del INAH consideran que debería incorporarse de manera más activa a la comunidad y la historia social del espacio y lo que contiene, no existe un involucramiento del Instituto mas que a través del establecimiento inicial de lineamientos y metodologías de restauración, pero no tiene ninguna injerencia en las obras del proyecto ni en la operación posterior del complejo [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

### **iii. Las proyecciones a futuro: Imaginarios y usos sociales**

Los sujetos no sólo experimentan el espacio a través de sus prácticas cotidianas y no sólo construyen percepciones en torno a él, sino que también generan proyecciones a futuro al imaginar el espacio de acuerdo con sus expectativas, necesidades y deseos a futuro. Las formulaciones mentales de los sujetos que proyectan el espacio hacia el futuro le confieren nuevos significados o posibilidades a las prácticas espaciales, como por ejemplo la evocación y espacialización nostálgica del pasado que se conecta con el presente y se reformula en los nuevos usos asignados a objetos, edificaciones y espacios al aire libre. También en esto encontraremos una herramienta para dilucidar las conexiones que los actores establecen o no entre sus proyecciones a futuro y la tradición e identidad de sus localidades. Veremos, pues, que en los espacios ferrocarrileros estudiados se entrecruzan temporalidades diferentes: distintas valoraciones del pasado, las experiencias presentes del espacio y las elaboraciones de posibilidades futuras para el sitio.

#### *Cambio y permanencia: posibilidades de aprovechamiento del espacio ferrocarrilero en Oaxaca de Juárez*

En lo que se refiere a las proyecciones a futuro también encontramos una dicotomía en lo que respecta a actores individuales y actores colectivos. Esto por supuesto está vinculado a las experiencias en el espacio, pues dependiendo de la cercanía física con el espacio y el involucramiento directo con sus usos anteriores, la posibilidad de proyectar el espacio a futuro es más o menos factible.

Quizás debemos empezar por lo que ya hemos acotado anteriormente con respecto a los ex ferrocarrileros, quienes tienen una enorme dificultad para pensar en usos del espacio que no estén vinculados a la actividad ferrocarrilera. Este grupo de personas no se limita a esperar ingenuamente no sólo el regreso del tren al estado de Oaxaca, sino al espacio mismo al que dio vida décadas atrás en la ciudad. Ellos lo piensan tanto como medio de transporte y de carga, como con una función recreativa para los niños que no conocieron el ferrocarril. Esta proyección a futuro casi siempre se piensa *hacia dentro*, es decir en términos de un beneficio para los más jóvenes de la población local (“nosotros ya lo conocemos, en dado caso el museo es para que los niños sepan lo que fue el ferrocarril”). Salvo contadas excepciones, en realidad es casi nulo el eco de esta idea *hacia afuera*, es decir en relación a convertirlo en un atractivo para el turismo nacional o internacional. Con esto se puede argumentar que entre este grupo de actores individuales no hay muchas posibilidades de proyección a futuro del espacio. Por el contrario, siempre hay también un dejo de desolación porque se considera que es muy difícil que las circunstancias del espacio mejoren en el sentido de sus perspectivas a futuro y se ve siempre amenazado por la incesante preocupación de que se venda y “se pierda” definitivamente [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Por parte de otros actores individuales, como los vecinos y los usuarios, las perspectivas a futuro del espacio son muy congruentes con lo que en él se experimenta y con las maneras de percibirlo. Esto quiere decir que el alcance de sus proyecciones a futuro está cifrado especialmente en que se reforeste y que ofrezca más posibilidades como un espacio público abierto para la recreación y el paseo. Lo que más se menciona es que se limpien los vagones del grafiti, que se pongan juegos para los niños (a manera de parque) y que se amplíe con instalaciones deportivas como canchas de fútbol o basquetbol. Un ejemplo:

**Eréndira:** Si tú tuvieras el dinero y el poder de decisión ¿qué harías?

**Informante:** *Primero, acondicionar los vagones porque yo creo que si te hablan del Museo del Ferrocarril lo primero que buscarías es ver una locomotora o ver un vagón con los asientos tal como eran en ese entonces... que se vea un poquito más cercano a lo que realmente era el ferrocarril, que no haya tanto abandono, tanto descuido. En las instalaciones donde se dan los talleres está bien, contamos con lo necesario para poder dar un buen taller, o sea, hay aulas especiales para hacer algún tipo de conferencias, áreas audiovisuales y en los corredores es bonito trabajar porque hay árboles y está bonito, esto... la cantera es bonita...*  
[Material de entrevista FACB250906AiTMuOax].

Como ya también se ha visto en las prácticas y percepciones del espacio por parte de los usuarios y vecinos, los usos posibles más frecuentes para el espacio edificado que manifestaron los informantes están todos asociados a la educación y la cultura. Varios niños y niñas dijeron que sería bonito que en el espacio se hiciera una escuela o una biblioteca, mientras que los adultos refirieron más frecuentemente una mejoría sustancial en el museo (que sea más grande y pongan más cosas) y en sus actividades como centro cultural (que haya más clases y más cine), así como que se aproveche para la venta de productos oaxaqueños (artesanías y comida específicamente). Muchos de los usuarios corroboraron que otros usos, como hacer un restaurant o una discoteca, sería interesante pero indudablemente dañarían el edificio y por ello son descartados [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

La idea de las mejoras para el espacio tiene que ver con que se conserve el edificio tal cual es y está, porque es histórico y así se conserva su autenticidad, pero que se modernice el resto de la infraestructura para dar mejores servicios. Ejemplos de esto es la perspectiva de que se reforeste el jardín, así como que se mejoren los salones en que se desarrollan algunos talleres (portugués, violín y guitarra) pintando las paredes, colocando mejores pizarrones y decorando con cuadros o fotos. También se manifiesta recurrentemente que se habiliten los vagones para distintas funciones, como para hacer talleres en su interior o desarrollar actividades diversas:

**Eréndira:** ¿Qué te parece el espacio?

**Informante:** *Me parece bien, aunque a veces está medio sucio... hay que limpiarlo... los salones están bien, pero están poco limpios.*

**Eréndira:** ¿qué es lo que más te gusta?

**Informante:** *¡El árbol! (ríe)*

**Eréndira:** ¡Ah! Muy bien... ¿qué cambios le harías a este espacio?

**Informante:** *Mejorarlo por dentro, no la estructura, sino más bien los salones... o sea, las puertas, la bodega... no he entrado, pero tal vez sí reconstruir eso...*

[Material de entrevista EAS310107AiTMuOax].

Por parte de los trabajadores del museo lo que más se considera como una posibilidad a futuro es que se profesionalice la labor museográfica, con lo que se tiene una perspectiva a futuro de darle mayor calidad a lo que exhibe y que por lo tanto sea más fácil su difusión y se logre “ponerlo a nivel”. Algunos de los trabajadores en el espacio y algunos de los usuarios consideran de mucha importancia que para el mejor funcionamiento del espacio se proyectara no sólo desarrollar la infraestructura interna en el sitio, sino también la de la zona circundante para activar al espacio. Con esto se piensa en el desarrollo de más comercios, servicio hoteleros y de restaurantes, o de tiendas que regeneren la dinámica urbana de esa área de la ciudad [Material de entrevistas YSC251006AiTMUOax, PGG251006AiTMuOax, RUP220906AiTMuOax]

Por su parte, los actores colectivos refieren más comúnmente proyecciones a futuro del espacio que involucran una solución alternativa para los problemas de transporte público urbano, pues consideran que podría aprovecharse la estación y las vías para impulsar un tren urbano que ayude a desahogar la enorme carga vehicular de taxis y autobuses que transitan de los poblados cercanos a la ciudad hacia la central de abastos, que es el principal nodo comercial de la zona. Como un aspecto secundario se proyecta la idea de crear un tren turístico que haga recorridos cortos a poblados cercanos como Etna, Ocotlán o Santa María del Tule. Esto se piensa como un elemento que contribuiría al fomento del turismo, pero no se consideran las acciones necesarias para llevarlo a cabo y traducirlo en una práctica real sobre el espacio [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Aunado a estas proyecciones, siempre se hace una referencia por parte de los actores colectivos involucrados en el espacio a la importancia de conservarlo bajo su vocación museística, aunque siempre pensando en mejoras que logren “ponerlo a nivel” utilizando tecnología de punta y dotándolo de más infraestructura para un mejor funcionamiento. Estas proyecciones lo enmarcan en un uso asociado a su valor patrimonial y a su utilidad como equipamiento urbano:

**Eréndira:** ¿Qué harías con ese espacio?

**Informante:** ¡Qué haría!

**Eréndira:** Echa a volar la imaginación...

**Informante:** (ríe) *No sé... no sé, la verdad no sé... a lo mejor no llega a tanto mi imaginación (ríe). Si yo tuviera lana y la posibilidad de echar a andar el museo me iría a la parte que conozco, que es la parte musical. O sea, sí propugnaría porque cada año se hiciera un festival en el que esta opción de los viajes... por ejemplo, una idea que tengo, que ojalá un día se pueda hacer eso, es subir en vagones de tren a la gente del festival, la que quiera participar en el festival, y viajar: una con gente tocando en el tren mientras viaja y yendo a estos pueblitos como fantasmas y en cada pueblo poner un grupo musical, entonces vas, los escuchas tocar y te sigues y vas a otro pueblo y los escuchas tocar... un viaje de todo el día. Eso me encantaría, que hubiera gente tocando, obviamente con todo lo que implica el viaje, gente vendiendo cosas, a lo mejor cine, algo de malabarismo, merolicos... eso me encantaría, sería una cosa como una extensión del festival y que fuera un viaje en realidad... que pudieras viajar de aquí a... no sé, dos horas tres horas... y regresarte a Oaxaca.*

**Eréndira:** ¿Y al espacio mismo, qué modificaciones le harías?

**Informante:** *Yo creo que está muy desaprovechado. Está focalizado en un par de salitas que tiene, un par de exposiciones que tiene... yo creo que está muy desaprovechado. Tendría que dársele un poco más de vida ¿no?, no sé, aprovechar las áreas para, por ejemplo, un área de escultura, esto de cine que fuera más constante, aprovechar más esta cuestión... por ejemplo, esta idea del Pochote como un mercado orgánico se puede trasladar ahí una vez por semana y la gente de las colonias seguro iría... entonces, yo creo que eso, eso se me ocurre ¿no? sacarlo de esta área de que hay dos salitas y ahora la bodega...*

[Material de entrevista OJM301106AcXtaciónOax].

Si bien estas formulaciones implican una inversión importante y se alude, una vez más, al estado de *impasse* en el que se encuentra el predio y a las limitaciones presupuestales existentes, también se hace referencia a que la injerencia de la Iniciativa Privada en este tipo de acciones generaría una respuesta desfavorable por parte de la sociedad civil. En el caso de que en estas proyecciones a futuro se contemple como aceptable la intervención de recursos por parte de

otros sectores no gubernamentales, se expresa la necesidad de una estricta vigilancia y regulación de las acciones sobre el espacio por parte de las instancias municipales:

**Eréndira:** ¿Cuáles serían las implicaciones de que la iniciativa privada la comprara?

**Informante:** *Que se pondría en riesgo el patrimonio porque, al ya tener propietario, eventualmente no podría haber un plan de protección, un reglamento y... eventualmente se pone en riesgo el patrimonio, porque quién no le dice que proyectaran un centro comercial y yo como regidor opino que la vocación de ese espacio no es para cuestiones comerciales...*

**Eréndira:** ¿Cuál sería la mejor vocación?

**Informante:** *Definitivamente el aspecto cultural. Por ejemplo en Oaxaca no tenemos muchos espacios grandes para expresiones culturales, entonces hay mucha energía y se nos ha comentado y me parece una buena idea crear ahí un atractivo cultural. Aparte de la estación está la bodega que es muy grande, en una época ya sirvió para hacer algunos eventos culturales y tuvieron mucho éxito y es una sensación muy agradable estar oyendo música en una bodega de un ferrocarril... ¡se me hace muy buena idea! Entonces la vocación tendría que ser cultural... ese es mi punto de vista. Eso no está peleado con algunos aspectos comerciales, pero no necesariamente tendría que ser comercial con intenciones culturales... tendría que ser cultural con algunos rasgos comerciales que, bueno, es lógico que deban a existir ¿no? o sea, dentro de este complejo pues deberá haber un área comercial...*

[Material de entrevista RGR150107AcCentrHistOax]

Aunque el sitio se proyecta primordialmente en términos de transporte urbano y de giro cultural, también existen elaboraciones que lo proyectan como un espacio alternativo para el turismo cultural, que podría funcionar como un atractivo diferente a la oferta ya existente de templos y museos en la localidad [Testimonios, Material de Diario y Notas de Campo Oaxaca 2006-2007].

Como un último aspecto sobre el cual quiero llamar la atención es el hecho de que en el proyecto ejecutivo la proyección del espacio tenía como una prioridad la conservación de la identidad del espacio, es decir una proyección integral que involucraba el reordenamiento urbano de la zona aledaña sin excluir a sus residentes, sino su incorporación ordenada a la regeneración del sitio [Material de entrevista MC150107AcColArq(a)Oax]. Esto me parece importante puesto que, nuevamente, pone de manifiesto los desfases que existen entre algunas de las percepciones/proyecciones que surgen en torno al espacio en momentos específicos de su historia reciente y las acciones que se llevan a cabo en él. Así podemos ver que, si bien las

experiencias en el espacio, las percepciones en torno a él y las formas de proyectarlo a futuro están constantemente correlacionadas, también tienen puntos de divergencia de acuerdo a los intereses y posicionamiento de diversos actores sociales, sean estos individuales o colectivos. Finalmente, estas convergencias y divergencias se traducen en la construcción física y simbólica del espacio.

*Tradición y progreso: posibilidades de aprovechamiento del espacio ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes.*

Hasta este momento, hemos mostrado al viajero cómo las experiencias y las percepciones de actores colectivos e individuales en torno al espacio ferrocarrilero de Aguascalientes se han transformado al paso del tiempo. También hemos abordado aquellos aspectos que persisten en estos procesos de construcción social del espacio. Para el caso de las proyecciones a futuro con relación al sitio también hay elementos que permanecen similares a lo que se registró en el 2005 y algunos otros que en 2007 han cambiado. Al igual que en los apartados anteriores, veremos que esto responde en gran medida al curso que ha tomado la utilización del espacio y a la forma en que se ha desarrollado el conflicto entre instancias a lo largo de esos dos años.

Lo primero que quisiera anotar es que los actores individuales cuentan con un margen cada vez más acotado de posibilidades para imaginar al espacio, especialmente influido por las decisiones, acciones e inacciones que se toman en torno al sitio desde las instancias de cultura y turismo locales. En 2005 los empleados de SECTURE en la Plaza lo proyectaban hacia el futuro como un espacio más abierto a aspectos museográficos que enfatizaran la tradición ferrocarrilera como un elemento fundamental en la historia, la identidad y la cultura aguascalentense. Con ello se imaginaba el espacio marcado más claramente con un giro cultural que ofertara más

actividades de mejor calidad en este rubro. A la par, se le proyectaba como un espacio nodal en referencia a altas expectativas de desarrollo comercial y recreativo a nivel regional, nacional e internacional.

En el 2007 los empleados de la Plaza se mostraban más críticos ante esas posibilidades, principalmente como resultado de la insatisfacción de esas expectativas. Ahora, los guías y otros empleados de Turismo en la Plaza consideran que para que ésta pueda desarrollarse más y ser mejor aprovechada en el futuro es necesaria una reactivación del espacio con objetivos redirigidos. Esta redirección implica el involucramiento más claro e incluyente de los ex ferrocarrileros, así como nuevas perspectivas para explotar el orgullo ferrocarrilero de Aguascalientes y, así, posibilitar una diferenciación de la localidad en el mapa turístico regional y nacional más allá de la Feria de San Marcos, que sigue siendo el principal polo de atracción de turismo nacional e internacional. Por lo tanto, vemos que estos actores reconocen las posibilidades turísticas del estado pero las consideran sobreestimadas y no exploradas de manera eficaz:

**Eréndira:** ¿Tú crees que Aguascalientes es un destino turístico?

**Informante:** *Sí... sí y no... Sí porque igual cuando es temporada de Feria... y no porque mucha gente...es que también depende del turista, ya ves que la gente se enfoca... por ejemplo a mí me puede gustar nada más lo cultural y no me importa que no haya feria y puedo venir y visitar las diferentes áreas que tiene Aguascalientes... y hay gente que le gusta más la diversión y viene nada más en tiempo de feria...*

**Eréndira:** Si ponemos a Aguascalientes en el mapa de la región, ¿puede competir con otros destinos?

**Informante:** *Sí... pues yo digo que sí... o sea tiene sus contras y sus pros y sus contras, porque de hecho este gobierno y el pasado ha generado más atractivos turísticos, pero es lo que te digo, de tanto que quieren abarcar van dejando atrás lo que ya está... igual y sin mantenerlos todos los atractivos turísticos al mismo tiempo, la gente pues ya se consideraría más para competir con Guadalajara, San Luis y eso...*

**Eréndira:** ¿Cuál es la impresión que los turistas se llevan de Aguascalientes?

**Informante:** *Los turistas de fuera se van muy contentos, cuando es la primera vez se van muy contentos... y los de aquí también se van contentos nada más que sí te hacen ese tipo de aclaraciones de que el jardín ya no es lo que era antes, que las sillas esto, entonces sí te marcan algún detalle que ellos han visto...*

[Material de entrevista AVM170407AiTTuAgs]

Por otro lado, en lo que respecta a los empleados de ICA en el Museo, encontramos también un sentido más crítico en torno a lo que se proyecta para el espacio, pero mucho más dirigido a necesidades individuales y ya desgastadas las expectativas a futuro. En el 2005 lo más evidente para estos actores era una aspiración a que el acervo del Museo se incrementara y se asegurara su resguardo para beneficio del espacio. Aunque esto sigue presente en el 2007, hay pocas expectativas ya al respecto. También en la primera investigación, los empleados del ICA en el espacio proyectaban a futuro un sitio más armónico en el que pudieran desarrollar sus actividades bajo mejores condiciones de respeto al espacio y a su trabajo por parte de SECTURE y de las mismas autoridades de ICA. En la actualidad, esto se ha disuelto en gran medida y las proyecciones a futuro se concentran en aspirar a una mejor paga y a un mayor reconocimiento por parte del ICA:

**Informante 1:** *Pos no les interesa...*

**Eréndira:** *¿Por qué las autoridades no dan dinero?*

**Informante 2:** *(...) yo pienso que son los directivos porque principalmente pos ¿uno qué quisiera? Pero si allá en la Casa de la Cultura no aprietan al gobernador o al encargado de... como de turismo, no sé... usted no lo ha visto porque duró un tiempo el parque... o sea, se estaba secando todo este parque y hasta que ya vieron que ya estaba todo jodido los árboles y las plantas trajieron otra vez jardineros... como que no les interesa ya más, ferrocarriles... yo tengo ese punto de vista...*

[Material de entrevista GF1110607AiTMuAgs].

Las expectativas con respecto al acervo tampoco se han llenado, pues el que existe en el sitio no ha sido comprado de manera definitiva a FNM ni tampoco se ha recuperado las piezas hidroclidas que se trasladaron a Puebla en 1995. Esta aspiración era uno de los aspectos centrales que definían la proyección a futuro del espacio para conformarse como el sitio representativo por excelencia de la escena ferrocarrilera en México, contrapuesto a Puebla. En el 2007, los empleados del Museo también imaginan un espacio que se reactive, que tenga más actividades y que no les resulte estático por periodos de tiempo tan largos [Material de entrevista ACH/SRG040407AiTMuAgs].

Por parte de los directivos del Museo, encontramos que en el 2005 el director en funciones proyectaba un espacio en el que hubiera mayor flujo de recursos, lo que implicaba también un compromiso más claro de las autoridades con el Museo y una revaloración histórica y cultural del espacio. También para este actor entonces la prioridad en lo que se refiere a las proyecciones sobre el espacio era la necesidad de conformar un acervo seguro y amplio para el museo. Esto hacía una clara referencia al énfasis que existía en esa administración a un espacio imaginado como el principal depositario de objetos considerados los símbolos del trabajo ferrocarrilero. A diferencia de esto, en el 2007 la directora del museo proyecta el espacio a futuro sobre la base de una mejor comprensión de los objetivos del proyecto, aunque también con un mayor flujo de recursos para la realización de actividades de apoyo, lo que considera como prioridad para el desarrollo del sitio en el futuro es conseguir mayor claridad en la misión del espacio en todos los niveles y una profesionalización constante del personal en el espacio. Esta representante del ICA en el espacio considera que la restauración del inmueble no es suficiente, y que si se busca potenciar las posibilidades del espacio es necesario complementar las obras de rehabilitación con una amplia gama de actividades culturales, académicas y de vinculación con otras áreas e instituciones (por ejemplo con otros museos de la localidad y de la región). Hacer esto significaría lograr potenciar más los recursos locales “hacia adentro”, en lugar de fabricar atractivos efímeros para el turismo y esperar que éstos se desarrollen por sí solos sin darles mayor seguimiento e inversión posterior [Material de entrevista SRG140607AiTMu2Ags].

El resto de los actores individuales no muestran muchos cambios en lo que respecta a las proyecciones en torno al espacio. Tanto en 2005 como en 2007 los ex ferrocarrileros pocas fuerzas y ánimos para imaginar el espacio de maneras distintas a como lo vivieron en el pasado, lo que se vincula tanto a su nostalgia por la época de auge del ferrocarril como a su posición marginal

en la toma de decisiones al no haber sido considerados en los proyectos de rehabilitación del sitio. La realidad es que este grupo de actores individuales pueden únicamente proyectar las posibilidades futuras del espacio en relación a lo que significó para ellos en términos laborales y de espacio de sociabilidad que era antes, para lo cual consideran muy importante que se regrese todo el acervo que fue trasladó a Puebla y que también sienten expropiado [Testimonios, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Por su parte, los vecinos del Barrio de la Estación y de la Colonia Ferronales tienen una tendencia a pensar el espacio como un bien público y en sus proyecciones a futuro también expresan deseos de que se conserve como era en el pasado. En esa conservación se espera que la restauración del predio se complete, incorporándolos en los beneficios que eso implique, pero que no violente sus espacios residenciales de manera radical. Esta proyección a futuro existía en el discurso de los vecinos de estas colonias tanto en 2005 como en 2007, pero al momento de la segunda investigación de campo no habían experimentado cambios ni mayores beneficios a través de las obras de restauración que se llevaban a cabo en las 90 hectáreas de los ex talleres.

Desde el otro lado de las vías, las proyecciones a futuro de los vecinos de la Colonia del Trabajo en torno al espacio se refieren a que vuelva a tener un carácter de lugar público de acceso gratuito y que así regrese a la vida cotidiana de los habitantes de la zona como un paseo obligado.

Los actores colectivos tienen proyecciones a futuro del espacio más focalizadas, si bien en el transcurso de los dos años entre una investigación y otra, estas proyecciones se han vuelto un poco más difusas. Por ejemplo, los representantes de SECTURE cifraban sus proyecciones a futuro en 2005 en que el espacio se convirtiera en un gran complejo comercial, turístico y de negocios a nivel regional, nacional e internacional, que funcionara como un foco de desarrollo económico y social para la localidad. Sin embargo, en 2007 no se registró ya un interés muy

definido porque esto sucediera y en realidad se empezaba a contemplar la posibilidad de que la operación completa del predio se traspasara a ICA. Esto se debe a que, al definirse el giro cultural de la refuncionalización de los ex talleres para albergar la Plaza de las Artes (más a la manera de Parque Fundidora en Monterrey), la consolidación como atractivo turístico de la Plaza de las Tres Centurias (como ha sido concebida y operada por SECTURE) ya no es viable ni redituable [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Curiosamente, la dirección general del ICA tenía ya desde 2005 proyecciones poco ortodoxas con respecto a las posibilidades futuras del espacio. Con esto me refiero a que desde que inició esta administración el director general del ICA ha concebido la necesidad de contemplar proyectos de aprovechamiento comercial del espacio que sean complementarias a los servicios culturales de primer nivel y de gran formato que se desarrollen en él. No obstante, esto no se ha traducido en manifestaciones concretas en el espacio, pues ha habido una cierta pasividad en lo que respecta a las acciones de este actor social y ha dado prioridad a otros espacios y eventos culturales de la localidad, como el impulso a la Orquesta Sinfónica de Aguascalientes y al Festival de Cultura de la Feria de San Marcos.

Uno de los actores colectivos que han redirigido el enfoque de sus proyecciones a futuro es la SOP, vinculada a FICOTRECE, pues en 2005 no expresaba otra posibilidad de pensar el espacio a futuro más que en relación a la realización de aquello que había proyectado en términos de ejecución de las obras de restauración y rehabilitación. Pero en 2005, por la influencia de algunos de sus representantes vinculados al tema de la conservación del patrimonio industrial, lo que se proyecta como posibilidades futuras del predio está relacionado con la consolidación de la sección ferroviaria del TICCIH México, incorporando por igual a la

comunidad local (especialmente los ex ferrocarrileros), a los especialistas de la región y a representantes de instancias nacionales e internacionales vinculadas con la conservación y difusión de este tipo de patrimonio. Todo esto responde a un interés por posicionar al espacio y a la localidad como un lugar emblemático de la escena ferrocarrilera y portadora de un orgullo local que los coloca en un lugar privilegiado en el mapa del patrimonio ferroviario en nuestro país. La proyección a futuro también ha sido redirigida hacia la conformación de redes de apoyo con personas e instituciones vinculadas al tema, así como hacia la dimensión política de gestión del espacio, no sólo su intervención arquitectónica.

Al respecto, veremos que en el 2005 el INAH Regional expresó una proyección a futuro sobre el espacio que implicaba su posible inscripción en la lista indicativa de Patrimonio Cultural de la Humanidad de la UNESCO, con el interés de darle mayor proyección turística, promover su internacionalización y generar más recursos. Si bien esto no se ha conseguido hasta este momento, no ha sido INAH el actor social que más ha impulsado estas proyecciones, sino representantes específicos de SOP-FICOTRECE quienes han movido los recursos disponibles para poder crear el expediente de inscripción a la lista de la UNESCO. Con esto nos encontramos nuevamente con la posición marginal y el poco involucramiento que INAH ha tenido con el espacio desde su rehabilitación hasta el presente.

En el caso específico de FICOTRECE, encontramos que en el 2005 su proyección a futuro en torno al espacio era la de un gran complejo comercial y de negocios, similar a la visión de SECTURE. Desde la perspectiva de FICOTRECE esto conllevaría la creación de un distrito financiero y ejecutivo en la zona circundante al espacio, lo que también implicaba que para que su manejo fuera viable se proyectaba la necesidad de incorporar a la inversión privada y darle un sustento jurídico sólido al predio. Sin embargo, como hemos visto, en 2007 las posibilidades de un proyecto comercial se habían ya soslayado en función del giro cultural que tomó el

espacio. Esto, finalmente, ha significado una disminución en el involucramiento de FICOTRECE en el predio que se limita a la administración del espacio y no se vincula operación diaria del espacio [Conversaciones informales, Material de Diario y Notas de Campo Aguascalientes 2005 y 2007].

Al igual que INAH, los representantes de FNM se mantienen como actores desvinculados con los usos actuales del predio y, por tanto, con sus posibles visualizaciones de aprovechamiento a futuro. Para este actor social, el espacio es sólo un remanente de los bienes de la paraestatal, cuya propiedad (incluidos los bienes muebles presentes en él) es un problema a resolver para que la extinción de la empresa pueda ser completada. Así, no hay posibilidades de imaginar el espacio más allá de las implicaciones como bien raíz y como recursos a ser liquidados en el futuro inmediato.

También las proyecciones a futuro en torno al espacio por parte de la AAF se han transformado al paso del tiempo. En el 2005, los miembros de la asociación tenían proyecciones de un espacio que ofreciera un museo más completo e ilustrativo, a través del cual se lograra reivindicar la vida y el trabajo ferrocarrileros. Esto correspondía a una visión romantizada que suprime muchos de los estigmas negativos que se han asociado con el gremio ferrocarrilero. Tales estigmas son el resultado de las luchas ferrocarrileras durante el siglo XX y, específicamente, de la huelga nacional que llevaron a cabo en 1958-59. También había un interés por borrar las connotaciones “negativas” de los ferrocarrileros en el imaginario social que los caracterizaban como borrachos, mujeriegos, agiotistas, flojos y corruptos. En el 2007, los miembros de la asociación expresaron una menor preocupación por la autenticidad de lo que comunica el museo y una disminución en el fervor con el que proyectaban estas reivindicaciones discursivas a través del espacio. Ahora, lo que estos actores sociales privilegian es la posibilidad

de seguir contando con un espacio para llevar a cabo sus actividades como club de ferromodelistas y ferroaficionados, así como al seguir contando con un cierto reconocimiento a la colaboración que hacen al museo. Junto con este reducido ideal de reivindicar la figura del ferrocarrilero, también abandonaron algunas proyecciones a futuro que se mostraron poco viables o que no fueron tomadas en cuenta por otros actores sociales involucrados, como por ejemplo la puesta en funcionamiento de la locomotora 2708 que se encuentra en la plaza como el Monumento a la Locomotora.

Hemos recorrido ya un panorama amplio que aborda las experiencias, percepciones y proyecciones a futuro en torno a los dos espacios estudiados. Esto, en conjunto, nos revela el rumbo que toma la construcción social de los sitios ferrocarrileros en las dos ciudades, vinculada siempre a los discursos de conservación patrimonial y a las tendencias de turistificación en los que se insertan. Así, vemos cómo estos dos aspectos se interrelacionan con las acciones e inacciones en el espacio por parte de distintos actores y que, finalmente, inciden en las maneras de practicar el espacio y de ejercer una apropiación del mismo de acuerdo con los diversos intereses cifrados en él o en las formas de vivirlo en la cotidianidad.

Se podría concluir que en el caso de Oaxaca, la cotidianidad con la que se experimenta el espacio y la afectividad predominante en su valoración lo hacen un sitio cercano que se vive predominantemente bajo una perspectiva “hacia adentro”. Mientras que las posibles consideraciones dirigidas “hacia fuera”, a través de su patrimonialización y turistificación, especialmente en las percepciones y proyecciones a futuro parecieran alejarlo tanto discursiva como físicamente.

En el caso oaxaqueño encontramos también un desfase muy evidente entre las prácticas, percepciones y proyecciones de los actores colectivos y aquello que de hecho sucede de manera

cotidiana en el espacio, así como en relación con lo que los trabajadores del museo y algunos miembros de la comunidad de facto hacen para mantenerlo activo.

Por su lado, el análisis del caso del espacio ferrocarrilero en Aguascalientes nos revela las transformaciones en las percepciones en torno al espacio por las que los distintos actores han transitado, lo que influye significativamente en las prácticas en el espacio. Vemos que la experiencia del espacio tiene cada vez menos eco en el plano de la cotidianidad de las colonias y barrios aledaños, y que por lo general se le percibe como un espacio alejado y poco accesible. Si bien hay una afectividad intrínseca, ésta está marcada por diferencias generacionales y por una vinculación con el ámbito de lo ferroviario en términos laborales. Vemos en que la actualidad, este sitio se consolida gradualmente como un espacio con quehaceres y saberes más institucionalizados que en el caso oaxaqueño, lo que también propicia una mayor factibilidad a su patrimonialización. Podemos también concluir este capítulo argumentando que las formas de practicar el espacio, así como la experiencia que se desprende de ello y por lo tanto la proyección a futuro del mismo están más articulados entre los actores colectivos, de tal manera que les permite visualizar un panorama más amplio que el de la afectividad cotidiana. Esto es, por ejemplo, las motivaciones originales para *turistificar* el espacio, así como la consideración de establecer vínculos estrechos con el TICCIH y las ya descritas tensiones con el MNFM por la representatividad ferroviaria a nivel nacional. Esto nos lleva a que la construcción social de este espacio, a diferencia del de Oaxaca, se orienta más “hacia fuera”.

## Conclusiones

### Las dos caras de la moneda: recapitulación comparativa

Hemos llegado al final de este viaje. En el camino he buscado llevar al viajero por los rumbos que siguen los espacios ferrocarrileros visitados. Como hemos visto, estos espacios son transformados, creados y recreados al paso del tiempo por las personas y sus interacciones. Estas transformaciones se gestan a través de sus acciones, sus memorias y sus perspectivas de lo que fue la actividad ferrocarrilera, de lo que son ahora sus espacios y de lo que pueden ser en el futuro. Como hemos visto, las sociedades viven sus espacios patrimoniales y los habitan de distintas maneras al apropiárselos. También los modifican y resienten el cambio, los dotan de sentido y en ellos también diluyen las dinámicas que al paso del tiempo devienen obsoletas. En los espacios se materializan sus intereses y sus olvidos, en ellos se ubican sus marginalidades y sus centralidades. A través de ellos se plasman evocaciones y contradicciones, proyecciones y necesidades concretas.

A lo largo del texto hemos recurrido a una comparación constante entre dos espacios ubicados en contextos sociales muy diferentes pero que recurren a la rehabilitación de estaciones ferroviarias en respuesta a su desuso como tales. Esta comparación parece conducirse por caminos opuestos, pero hacia el final del viaje ha permitido un análisis de procesos que suceden de manera simultánea y que los van construyendo socialmente en coherencia con dinámicas más amplias que las meras diferencias y similitudes entre ellos.

Al final del viaje nos es posible regresar al eje principal que ha estructurado este trabajo desde el inicio, es decir a la premisa de que el espacio no es una entidad estática, tan sólo conformada por elementos físicos a la manera de un contenedor de objetos, eventos o personas. Por el contrario, en el trabajo se ha demostrado que al analizar el espacio estamos también posibilitando el estudio de las relaciones sociales que lo estructuran y que le dan sentido. De tal manera, en el trabajo se ha buscado alcanzar un análisis que aporte una comprensión detallada y profunda de los procesos a través de los cuáles las dos localidades estudiadas van construyendo sus espacios ferrocarrileros de acuerdo con el contexto en el que están insertos y en virtud de la interacción de distintas variables socioculturales, económicas, políticas e históricas presentes en dicho contexto.

Lo anterior involucró, como hemos visto, un análisis de factores como las políticas de conservación patrimonial, la influencia del turismo y los usos comunitarios del sitio. Recurriendo nuevamente a una especie de mirada panorámica, es decir desde lo panóptico, podemos entonces decir que la intención de este trabajo ha sido la de presentar los espacios ferrocarrileros analizados en sus *características físicas actuales* y en las *transformaciones* que han atravesado en el tiempo, a partir de los procesos de *patrimonialización* y *turistificación*, así como las formas en que son *practicados* en la experiencia contemporánea de diversos sectores de las sociedades oaxaqueña y aguascalentense. También podemos ver que este análisis ha estado permeado por una discusión general sobre las reconfiguraciones en las esferas de lo público y lo privado que surgen de la convergencia de los factores antes mencionados y de los procesos de transformación propios de un panorama en el que lo global y lo local están en constante relación.

Por lo tanto, este último apartado del documento recapitulará sobre esas áreas de análisis principales, delineando primero lo que toca a la discusión sobre las reconfiguraciones de las esferas de lo público y lo privado, vinculadas con las tendencias supralocales de gestión cultural y patrimonial propias de la dinámica global contemporánea, para finalmente conectarlas con una síntesis comparativa de las tensiones y articulaciones entre las tres lógicas de manejo del patrimonio ferroviario en las ciudades de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez.

Abordar aquellos hallazgos que apuntan a identificar las reconfiguraciones que atraviesan las esferas de lo público y lo privado en la gestión de estos espacios ferroviarios implica, inevitablemente, hacer alusión a los contextos de *patrimonialización* y *turistificación* de los sitios ferrocarrileros de la ciudad de Aguascalientes y de Oaxaca de Juárez que ya se han explorado y discutido a detalle a lo largo del texto. Hago esta anotación buscando reiterar que todos los elementos de este análisis se encuentran estrechamente interrelacionados, aunque por fines de exposición se busca desglosarlos de la manera más adecuada sin dejar de lado la complejidad de sus interconexiones.

El punto de partida para iniciar la recapitulación sobre el tema de lo público y lo privado es la insuficiencia de los aparatos gubernamentales (locales y federales) para hacerle frente a la inmensa tarea de la gestión patrimonial y cultural en México. En este sentido, el gobierno federal y sus organismos son portadores de un discurso de ciudadanización en relación al tema de la cultura y el patrimonio, coherente con las condiciones del liberalismo contemporáneo. La ciudadanización, de acuerdo con el Programa Nacional de Cultura 2001-2006, implica no la privatización, sino *“acentuar el carácter público (social) de la cultura, (...) hacer de la cultura un asunto de todos y para todos, (...) no la abdicación por parte del Estado como promotor y gestor de la cultura, sino el imperativo de ceñir sus prácticas a los valores y procedimientos de la democracia.”* (p. 29-30). Al

interior de este discurso, el Programa presenta como algunos de sus objetivos en esta materia el compromiso con los valores y prácticas democráticas, el trabajo colectivo, la descentralización de la gestión cultural, así como el alentar la creación de organizaciones ciudadanas para la preservación y protección del patrimonio cultural y el fomento a las artes.

A partir de una reflexión en torno a estas modalidades de la política cultural establecidas por el Estado y en relación con los datos obtenidos en la investigación de campo, se desprende que las opciones de búsqueda de recursos en los dos espacios ferroviarios estudiados sean cada vez más reales y más variadas, con el objetivo de procurar por su cuenta una mejoría en la oferta cultural de cada uno de los dos sitios. El caso de los espacios ferroviarios en las dos localidades muestra cómo esta insuficiencia los enfrenta a carencias de recursos económicos y humanos cada vez mayores. Así, quienes están vinculados a los espacios ferroviarios en estas dos ciudades siguen diversos caminos para conseguir lo que las instancias correspondientes no logran resolver.

En el caso de Aguascalientes, el proyecto de rehabilitación del sitio ferroviario surgió de la administración anterior y, si bien los trabajos de desarrollo del predio continúan, el actual gobierno ha puesto el énfasis en la creación e impulso de nuevos productos turísticos lejanos al tema ferroviario. Debido a esto, la Plaza de las Tres Centurias se ve en una constante necesidad de seguirse colocando en el centro de la atracción turística de la ciudad y compite con otros sitios más nuevos que reciben más atención. A la par recibe menos apoyo y reconocimiento por parte del Instituto Cultural de Aguascalientes (ICA) y de la Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE). Sin embargo, quienes dirigen este espacio y laboran en él se mantienen en la constante búsqueda de vías de acción que lo mantengan vigente y en operación. Como ejemplos podemos considerar la incorporación del Museo Ferroviario de Aguascalientes (MFA) a una

red de museos de la ciudad de reciente creación para obtener mayor difusión y cooperación, en la que despunta como uno de los principales espacios que funciona de manera autónoma para resolver la mayor parte de sus necesidades. Como hemos ya presentado en capítulos anteriores, vemos que el MFA recicla materiales para montar exposiciones nuevas, aprovecha las habilidades y talentos de todos y cada uno de sus trabajadores en dichos montajes, ha cambiado la dinámica de museografías temporales cada seis meses por la de exposiciones semi-permanentes a dos años, consigue donaciones de ex ferrocarrileros o de coleccionistas privados, y busca involucrar a una red de amigos y conocidos en la oferta de actividades culturales como conferencias, presentaciones editoriales, conciertos o muestras de artes plásticas. De esta manera, sin salirse del marco institucional que no le permite buscar recursos externos al ICA, el Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes logra mantenerse en funcionamiento.

Si bien la trayectoria de la gestión cultural y patrimonial en Aguascalientes ha estado intrínsecamente asociada al Estado, vemos que el proceso de democratización cultural que permea el discurso federal en este ámbito no se ha consolidado de manera real en esta localidad.

Esto se ilustra a través de los obstáculos que la alta institucionalización de la gestión de los espacios culturales, como el Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias, impone a las acciones encaminadas a la búsqueda de otras fuentes de recursos alternativas al Estado, tales como la intervención de la inversión mixta en materia patrimonial y cultural, así como el aprovechamiento de redes informales para la obtención de recursos en especie, donativos o participación ciudadana de otra índole como sucede en el caso oaxaqueño. Esto revela la limitada esfera de posibilidades sobre las cuales actúan funcionarios, directores y empleados en espacios que requieren de un mayor flujo de recursos económicos y humanos para el desarrollo de sus actividades e impacto sobre la sociedad local y el turismo.

En el caso aguascalentense también encontramos que, al ser este espacio el único en la localidad con características de patrimonio industrial, se encuentra desfasado de los lineamientos más generales de gestión y operación establecidos para el resto de los sitios culturales de la entidad. El espacio cuenta con un acervo que implica acciones de acopio, traslado, resguardo, conservación y mantenimiento más complicadas y más costosas que las que requiere el manejo de otro tipo de acervos, como la obra plástica o piezas de colección de pequeño formato. En este sentido es que la intervención de otras fuentes de recursos, en las que bien se podría incorporar a la iniciativa privada, se vuelva necesaria. No obstante, esta dimensión de la gestión de este patrimonio fundamental para el espacio no encuentra vías de salida que no estén adscritas a la administración gubernamental.

El tema de la democratización cultural atañe a una discusión muy amplia, de la cual yo rescataré el aspecto que considero más relevante para los fines de este trabajo. Esto se refiere a que el concepto en México se ha formulado con relación a un proceso de “popularización” de las manifestaciones de la cultura refinada a la que me he referido a lo largo del texto. Esto tiene implicaciones importantes primero en términos de la conceptualización misma de la cultura atomizada en polos opuestos de lo popular y lo refinado o de élite. Esa dicotomía nos conduce a una reflexión sobre aspectos de las ideologías hegemónicas y de las formas de exclusión/inclusión intrínsecas a una catalogación de este tipo, así como a los mecanismos de legitimación de lo que es reconocido y valorado como arte y cultura desde los sectores dominantes de una sociedad.

En segunda instancia, las implicaciones de este proceso de ampliación del acceso a las manifestaciones culturales también nos conduce a aspectos que pueden resultar positivos, como el que se destinen más recursos a la difusión cultural y a la educación o que se fomente una

participación más activa de la sociedad civil en la gestión, producción y desarrollo culturales. No obstante, la discusión también apunta al hecho de que la ampliación del consumo cultural no siempre refleja la generación, por ejemplo, de las infraestructuras necesarias o la inclusión de todos los muy diversos sectores de una sociedad y de sus variadas manifestaciones culturales en el mercado. Al final, de esta discusión me surgen interrogantes más dirigidas a pensar en la bidireccionalidad de los procesos que ocurren en el proceso de democratización del consumo cultural, es decir la *popularización* de la cultura refinada y la *elitización* de la cultura popular. Esta interrogante también me conduce a preguntarme por los factores por los cuáles la ampliación del acceso a las manifestaciones culturales y artísticas se hace efectiva o redundante en la poca o nula participación real de las personas.

Como vemos, esta discusión resulta de especial interés para un acercamiento a los temas que se han explorado en este trabajo. Es interesante anotar que si bien la idea de democratización del consumo cultural estaba de alguna manera presente en mis formulaciones iniciales del trabajo, en realidad ha sido una perspectiva de análisis que fue emergiendo de la investigación misma. Es por ello que considero muy valioso dejar abierta una vía para discutir y analizar de manera profunda este aspecto en futuras investigaciones.

Retomando las consideraciones en cuanto a la obtención de recursos de los espacios estudiados vemos que, por su parte, el caso del Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur en Oaxaca presenta una situación aún más deficiente que el de Aguascalientes. Como ya hemos descrito anteriormente, el museo cuenta con un personal de cuatro empleados (una secretaria, un notificador, un intendente y un jardinero), además de la directora. Los recursos que se le asignan al museo y la atención que se le presta desde las diversas instancias municipales de cultura y turismo son mínimos. Por ello, la dirección del museo recurre siempre a una red

informal de amigos, familiares y conocidos para poder llevar a cabo eventos como inauguraciones, ciclos de cine o conciertos. Además de que casi toda la logística y la operación de dichos eventos corre a cargo de la directora, con ayuda de algún prestador de servicio social en turno y de sus familiares y amigos, el museo ha iniciado un arduo esfuerzo por convertirse en un espacio reconocido por organizaciones y fundaciones culturales de la ciudad, por ser sede de eventos de mayor alcance y por ofrecer a la comunidad actividades a bajo o nulo costo a pesar de las carencias. En realidad, este museo se mantiene en operación gracias al entusiasmo de su directora, quien ha logrado la cooperación desinteresada de actores muy diversos, cuya motivación real es el simple gusto por el espacio y por las potencialidades que tiene como foro de expresión artística.

Vemos, pues, que en ambos casos hay un esfuerzo por mantener los espacios ferrocarrileros en movimiento. La diferencia fundamental estriba en que en el caso aguascalentense la institucionalidad se impone, cerrando de cierta manera el abanico de opciones, y que en el caso oaxaqueño el uso de préstamos, donativos en especie y cooperación informal se da por la vía de redes personales. No obstante, vemos que la atención de las instancias locales y federales de gestión patrimonial y cultural está puesta en otros espacios y en otros intereses, quizás más redituables, y que ambos espacios reconfiguran sus vías de acción para poder resolver las carencias a las que se enfrentan.

Lo que se desprende de esto es que los espacios ferrocarrileros de ambas ciudades han cobrado importancia como formas de patrimonio local, en un inicio para las instancias que los rehabilitaron y posteriormente para quienes laboran ahí, para quienes los usan y para quienes mantienen lazos afectivos con ellos. Al buscarse nuevas vías de operación y de obtención de recursos, también entran al mapa nuevos actores sociales y nuevas dinámicas de gestión que no

necesariamente se vinculan con la administración pública del Estado y sus instituciones. Aunque el involucramiento de estos nuevos actores en el mapa de la gestión cultural y patrimonial no es propiciada de manera práctica por parte de las instancias de cultura y turismo locales, sí encontramos en su discurso una mención a la importancia de empezar a abrir las posibilidades hacia ese camino. Por ejemplo, el director general del Instituto Cultural de Aguascalientes comentó:

*Ahora tú decías de los proyectos comerciales, bueno, hoy estaba justamente platicando con un pintor y yo creo que es también que no hemos conocido adecuadamente los mercados, como que nos dan miedo, desde las humanidades nos dicen "híjole es que a lo mejor me voy a pervertir si conozco cuál es el mercado de las artes", pero existe el mercado de las artes y es el que da vida finalmente a las mejores propuestas... suena fácil decirlo así, pero finalmente las que pueden consolidarse, las propuestas artísticas que pueden consolidarse, son aquellas también que han considerado aspectos del mercado, aspectos que pueden colocar obras de calidad y que existen... el mercado no es algo perverso por sí solo, yo creo que es un instrumento, son instituciones que igual son parte de la convivencia y que depende cómo las puedas tú convertir. A mí no me asusta ¿eh? Que nos podamos vincular cada vez más a cuestiones comerciales y a cuestiones turísticas, al contrario. [Material de entrevistas VGE170407AcICAAgs]*

Por otro lado, vemos que los esfuerzos de estos espacios por mantenerse activos resultan útiles para los actores colectivos que se benefician de ellos. Con esto me refiero a que, en el caso de Aguascalientes, la Plaza de las Tres Centurias es un polo de atracción turística y su funcionamiento permite la reafirmación de un pasado ferrocarrilero que forma parte de la identidad de la localidad. Esto le otorga un elemento más en el conjunto para posicionar a Aguascalientes en el mapa de la región y para apostar por un desarrollo económico a través del turismo. En el caso oaxaqueño, el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur es un espacio alternativo de oferta cultural que exige muy poco o casi nada a las instancias municipales, a las que les corresponde su gestión. De esta manera, el proyecto y la intención inicial del gobierno municipal por incorporar al espacio del ferrocarril al Centro Histórico de la ciudad se cumple de

cierta manera gracias a las vinculaciones, negociaciones y cooperaciones que el museo mismo busca para poder funcionar.

Como hemos visto hasta ahora, las localidades en cuestión eligen aquellos sitios y aspectos que les son centrales para reformular su propia tradición e historia, afianzar lo que las distingue de otras y al mismo tiempo colocarse en un mapa más amplio (regional en el caso aguascalentense y en el Centro Histórico para Oaxaca). Podemos también argüir que los patrimonios locales se van gradualmente autonomizando y diversificando. Lo primero resulta de una renovada importancia de la localidad como el principal agente en la toma de decisiones sobre sus sitios y bienes patrimoniales, sí en relación con esferas más amplias de gestión pero en busca de aquello que hace a la localidad única e irrepetible.

Como ya se ha abordado en discusiones conceptuales de capítulos previos, sabemos que la diversificación se refiere a que en esta búsqueda de unicidad, nuevos espacios y bienes se van consolidando como formas de patrimonio que antes no se consideraban como tales. Este es claramente el caso para el espacio ferrocarrilero en Oaxaca que, si bien siempre ha sido valorado por la comunidad cercana a él, ahora representa también un sitio con potencial para ser explorado y explotado en su vinculación con la cultura y las artes, y como alternativa a los foros existentes en el centro de la ciudad. Si bien Oaxaca tiene un vasto acervo patrimonial, la opción de un sitio como el del ferrocarril (que alude a la modernización porfirista), podría resultar atractivo y funcional para ampliar el espectro de espacios turísticos. A la par y como resultado del impacto del movimiento magisterial sobre el patrimonio edificado del Centro Histórico de Oaxaca, algunos representantes de actores colectivos de la localidad manifestaron la posibilidad de darle impulso a nuevos sitios, como el espacio ferrocarrilero, para tener “algo más” que ofrecer al turismo nacional e internacional.

Vemos, pues, que los espacios ferrocarrileros de las dos ciudades son sitios socialmente activos y que en ellos se manifiesta la constante articulación de las necesidades y experiencias de la localidad con elementos políticos, económicos y socioculturales que la trascienden.

Si bien las opciones de reutilización de estos espacios se ve influida directamente por la tendencia a convertir sitios patrimoniales en centros culturales o museos, permea en ellos una noción de amplias y diversas posibilidades de usos que no se pensarían compatibles con otros sitios más antiguos o más valorados por su unicidad. Vemos, pues, que esto potencializa la transformación de sus usos conforme distintos actores se van involucrando con ellos y les permite considerar como opciones para la conservación y la gestión a la iniciativa privada o a otros organismos de financiamiento locales, nacionales e internacionales.

La cuestión central en torno a este tema es, pues, que las reconfiguraciones entre las esferas de lo público y lo privado en materia de gestión cultural y patrimonial llevan implícita una serie de paradojas que van marcando las acciones en torno a estos espacios y, por tanto, su construcción social. Los reacomodos entre el manejo de estos espacios como sitios públicos o con la intervención de recursos provenientes de otros sectores sociales implican tensiones constantes entre el cambio y la permanencia, es decir en relación a la accesibilidad sobre los espacios, su titularidad y su autenticidad. En el caso oaxaqueño vemos que hay un abierto rechazo a los cambios que han experimentado algunos espacios públicos de alta significación colectiva, como el zócalo, la Alameda, Santo Domingo de Guzmán y El Llano. Este rechazo responde a los efectos de los procesos de patrimonialización y turistificación de estos sitios y que, al elitizarlos o gentrificarlos, los aleja de la afectividad intrínseca a las plazas públicas. Así, la intervención de estos espacios, ya sea por parte de las instancias gubernamentales o de la incorporación de cafés, bares, restaurantes y tiendas dirigidas a un público con mayor poder adquisitivo, los convierte

en sitios estéticamente atractivos pero con una oferta de servicios que no son compatibles con lo que los oaxaqueños tradicionalmente valoraban de esos espacios.

Un proceso similar se encuentra en el Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias, en el que la reja establece límites espaciales hasta cierto punto infranqueables y que demarcan un espacio que ha perdido su esencia de sitio de convivencia “popular” y accesible a toda la comunidad de la localidad. El rechazo a estos cambios en Aguascalientes se dirige en dos sentidos pues, por un lado las personas consideran que el espacio ha sido estetizado y tematizado en exceso y, por el otro, no encuentran que el proyecto inicial que dio origen a dicha transformación en el espacio se haya concretado y desarrollado de manera que mantenga al sitio en actividad y movimiento. Al paso del tiempo, las intenciones de atraer al visitante y de convertir al espacio en un recurso turístico que a través de sus servicios genere una derrama económica importante para la localidad, se han diluido y ni siquiera los locales de comida o de venta de artesanías y souvenirs han podido desarrollarse de manera adecuada en el espacio.

La paradoja de las reconfiguraciones de lo público y lo privado en el aprovechamiento de estos espacios apunta también a que por su naturaleza admiten y requieren de una inversión de recursos que las instancias de gobierno local no se encuentran en condiciones de solventar, no obstante, no se generan los mecanismos necesarios para que se establezcan de manera viable y real los vínculos con empresas, fideicomisos, organizaciones civiles y organismos nacionales e internacionales. A la par, quienes experimentan los espacios ferrocarrileros de Aguascalientes y Oaxaca de Juárez se mueven constantemente entre opiniones opuestas. Por un lado se espera que sea el Estado quien se encargue de mejorar y solventar el desarrollo de estos espacios, pero al mismo tiempo se considera que la ausencia de voluntad política para lograrlo los coloca en una especie de callejón sin salida. Simultáneamente, se expresa cierto recelo ante la intervención de “particulares” por temor a que ésta desvirtúe la esencia de los espacios, violente la tradición

que los distingue y vulnera la autenticidad testimonial que aparentemente la gestión pública sí garantiza.

Resulta interesante que en torno a los reacomodos de las esferas de lo público y lo privado también se intercalen posturas maniqueístas que asumen, por una parte, que la gestión pública de los espacios siempre está vinculada a una vocación cultural y educativa que incuestionablemente “defiende” la tradición y la autenticidad de los elementos que distinguen al sitio en la localidad. Por otra parte, se asume que la intervención de la iniciativa privada atañe al capital extranjero o que lo comercial necesariamente degrada la esencia de los sitios y los expropia de la comunidad por considerarse siempre desvinculada de fines culturales o educativos. En este mismo sentido se asume que la intervención de la iniciativa privada o de cualquier otro sector no gubernamental implica dar privilegio a lo moderno, que no es atractivo para el turismo y que, al transformar los elementos tradicionales de un sitio, lo homogeneiza a otros espacios y le resta unicidad. De esta manera, también encontramos que se asume que la incorporación de actores no gubernamentales establece problemas de titularidad sobre los espacios patrimoniales, por ejemplo en el caso oaxaqueño la intervención de personalidades como Isabel Grañén, Francisco Toledo y Alfredo Harp Eliú quienes han invertido en la dinámica cultural y patrimonial de la localidad como promotores independientes de la sociedad civil y que ha provocado mucha polémica.

Como hemos visto, las reconfiguraciones en las esferas de lo público y lo privado en la gestión cultural y patrimonial pueden considerarse como dinámicas procesuales que se mantienen en constante movimiento. En ese sentido, las interacciones entre las dos esferas atraviesan por reacomodos que tienen una injerencia directa en lo que los actores sociales perciben y hacen en torno a los espacios, siempre en sentidos que se contraponen. Esto responde al curso que van tomando las dinámicas en este ámbito relacionadas con los tres

aspectos que se han explorado a lo largo del documento, es decir la reformulación de las nociones de patrimonio, la autonomización de los patrimonios locales y la incorporación de nuevos actores en el mapa del aprovechamiento patrimonial en nuestro país. Como ejemplo de esto encontramos que los actores colectivos en las dos localidades suelen considerar que los recursos monetarios deben dotarse sin excepción desde los gobiernos, pero que la gestión de recursos en especie o de cooperación social para el desarrollo de los espacios culturales (y en particular de los ferrocarrileros) puede correr a cargo de la sociedad civil, en la medida que la voluntad política del sector público no alcanza para cubrir todas estas necesidades [Material de entrevista RVB291106AxAAFMS(a)Oax].

No obstante, el involucramiento en esta materia de la iniciativa privada y de la sociedad civil, se acepta únicamente si hay de por medio un estricto ejercicio de regulación gubernamental. Así, si bien la noción de que los espacios y bienes patrimoniales pueden ser gestionados desde otros frentes se encuentra abierta, esto no exime a las autoridades municipales, estatales y federales de sus obligaciones sobre estos espacios [Material de entrevistas MEP131106AcCultMpalOax, RSA270906AcCCOOax, FB101106AcDSocOax (Testimonio), OJM301106AcXtaciónOax].

En el trasfondo de esta argumentación se presenta un círculo vicioso en torno a la gestión de los espacios ferrocarrileros de las localidades estudiadas, pues se considera que al no haber recursos ni personal suficientes, no hay actividad ni impulso al desarrollo de los espacios, lo que conduce a una ausencia de gestión, de reconocimiento turístico y de las posibilidades comerciales o de autosustentabilidad de los sitios, lo que, finalmente, redundará en que tampoco se generen más recursos destinados a ellos [Material de entrevistas AHA180107AiAdmonOax MAO190906AcAAFMSOax (Testimonio), COH270107AcTuMpalOax]. En este sentido, lo que se identifica como principal razón de esta circularidad es la poca planeación a mediano y largo

plazo en términos de política cultural y patrimonial, así como una dinámica en que la sociedad civil no logra romper la inercia de las acciones gubernamentales. A la par se identifican dificultades intrínsecas a la discontinuidad de políticas diseñadas por sexenios, que podrían ser trascendidas si se crearan e incorporaran a la gestión de los sitios patrimoniales a patronatos o fideicomisos que tengan programas más amplios [Material de entrevistas FB101106AcDSocOax (Testimonio), AHA180107AiAdmonOax]. En este contexto sí se piensa en las posibilidades de una utilización mixta de los sitios (comercial y cultural) en aras de conseguir su autosustentabilidad, sin embargo seguimos encontrando un fuerte componente que refiere a la importancia de la regulación gubernamental de dicha utilización, siempre buscando garantizar la conservación de la esencia de los espacios y de la autenticidad de su capacidad testimonial.

Como en el resto de las argumentaciones en torno a este tema, también encontramos que los actores individuales y colectivos perciben que el reconocimiento del espacio ferrocarrilero por el plan parcial del Centro Histórico de Oaxaca de Juárez, así como su catalogación como monumento histórico, lo protegen de la degradación comercial pero también limitan los usos del espacio. Lo mismo sucede para el caso aguascalentense, en el que la presencia del ICA en la gestión del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias atenúa los efectos de la tematización y las pretensiones de comercialización en el espacio efectuadas por SECTURE. No obstante, esto también implica conflictos y las limitaciones de gestión de recursos mencionadas anteriormente. A ambos casos se suman los privilegios y las limitaciones inherentes a las declaratorias e inscripciones del espacio ferrocarrilero, en el caso aguascalentense, y de la ciudad en el caso oaxaqueño, en listas de declaratorias de organismos nacionales y transnacionales como el INAH, el TICCIH y la UNESCO.

Como resultado de esta discusión cabe resaltar cómo las reconfiguraciones de las esferas de lo público y lo privado en la gestión de los sitios patrimoniales y, en concreto, de los espacios

ferrocarrileros estudiados tiene una influencia directa en su construcción social. Así, como hemos visto a lo largo del documento, las acciones en torno a estos espacios van articulándose en relación con la ausencia o presencia de recursos. Esto pone de manifiesto cómo la gestión de estos sitios no sólo atraviesa por un manejo de las memorias espacializadas en ellos y por una manipulación de los recursos simbólicos que contienen, sino que también se encuentran marcadas por una dimensión político-económica que se vincula con los intereses de distintos sectores de una localidad y que se manifiestan en los espacios turístico-patrimoniales. De ello se derivan acciones e inacciones, discursos, prácticas concretas, percepciones y proyecciones a futuro que revelan algunos de los procesos por los que las localidades atraviesan en su conformación como portadoras de recursos culturales, turísticos e históricos que les confieran unicidad, autonomía y posibilidades de desarrollo.

En este rejuego de elementos que se encuentran en continua interacción también encontramos una constante y profunda contraposición entre lo “puro” de la cultura y la “espectacularización”, “mercantilización” y “falsificación” de los recursos patrimoniales de una localidad para ofertarlos al turista. En esta contraposición hay también un tránsito constante entre las valoraciones de lo “moderno” y lo “tradicional”, así como una constante negociación entre lo que es representativo de la historia y la cultura de la localidad y aquellos mecanismos que deben desarrollarse para convertir esas anclas identitarias en recursos autosustentables y generadores de reconocimiento amplio, de prestigio y de recursos económicos. Así, las reconfiguraciones entre las dos esferas aquí discutidas están simultáneamente mediadas por el Estado, por el Mercado y por los especialistas, así como por lo que las personas vinculadas con el espacio hacen, perciben y proyectan en torno a él. Finalmente, encontramos que las tensiones y articulaciones entre las tres lógicas de aprovechamiento exploradas a lo largo del texto están enmarcadas en una serie de transformaciones seminales en cuanto a quién, cómo y con qué

objeto debe gestionar los recursos turístico-patrimoniales de una localidad, ya sea en el tránsito de lo público a lo privado o en una concepción mixta. La lógica de conservación esencialista, la lógica de comercialización turística y los usos comunitarios de estos espacios son, en suma, aspectos que se entrecruzan con los procesos de reacomodo que aquí se han descrito y que en el proceso van encaminando las transformaciones, usos y desusos de los espacios ferrocarrileros en las dos ciudades.

Habiendo elaborado ya sobre las configuraciones de lo público y lo privado en la construcción social de los espacios ferroviarios podemos advertir que esto tiene una influencia no sólo en torno a la conceptualización de los espacios ferroviarios como formas patrimoniales o turísticas y en la construcción de discursos con relación a ello, sino también a las experiencias concretas de los actores sociales involucrados. Esto se percibe de manera clara en el acercamiento a las lógicas de aprovechamiento que se han analizado a lo largo del texto. También es posible ubicarlo entre los elementos físicos y simbólicos que han guiado el rescate y el uso de los espacios ferroviarios de las dos localidades. Dicho rescate y uso social de los espacios, por supuesto, no se encuentran ajenos a relaciones de conflicto y de desfase entre lo que unos y otros sectores de la sociedad local quieren y necesitan del espacio. De tal manera, el análisis efectuado permite adentrarnos en los distintos intereses que sustentan la rehabilitación de los espacios ferroviarios en cuestión, así como las formas en que éstos se manifiestan en el espacio, siempre relacionados con los distintos posicionamientos y características de los actores sociales que los detentan.

Así, para dar pie a una recapitulación general de este trabajo debemos retomar la construcción social de estos dos espacios a través de la relación entre las tres lógicas de aprovechamiento ya discutidas: la lógica conservacionista, la turístico-comercial y la de uso

comunitario. Podemos argüir que la construcción social de estos espacios se desentraña a partir de los puntos de encuentro entre estas tres lógicas en tensión y/o en articulación constante. Así, hemos visto cómo en los usos y significados que se le atribuyen a estos espacios se presentan contradicciones y paradojas propias de las diversas valoraciones, experiencias, percepciones, acciones e inacciones de los actores sociales involucrados en ellos y que coexisten en simultaneidad.

A lo largo del texto hemos abordado varios aspectos fundamentales que le dan sentido al análisis. En primera instancia encontramos que la patrimonialización de estos sitios alude a múltiples memorias que se espacializan de diversas maneras y enfatizando distintos aspectos de la historia ferrocarrilera local. A continuación abordamos cómo el proceso de *turistificación* de los dos sitios alude a construcciones de discursos (y sus prácticas adyacentes) “hacia adentro” y “hacia afuera” de la localidad. Finalmente, las experiencias, percepciones y proyecciones a futuro de quienes viven estos dos espacios en el día a día están permeadas no sólo por los dos aspectos ya referidos, sino también por la cotidianidad, por la proximidad física y por la afectividad asociada a ellos. Estos aspectos hacen plausible la perspectiva que se ha utilizado en torno al espacio, es decir concebido como una dimensión espacio-temporal articulada y asociada estrechamente a la movilidad de las relaciones sociales. Así, vemos que los espacios estudiados reflejan el aspecto procesual a través del cual es posible leer dinámicas culturales locales y globales en interacción constante.

Con respecto al primer argumento que referí en el párrafo anterior, vemos que en la construcción social de ambos espacios, a pesar de las diferentes tradiciones patrimoniales con las que cuentan, se pueden vislumbrar las diversas valoraciones de aquello que se identifica como representativo de la historia y la cultura locales. La diversidad de valoraciones que encontramos

produce tensiones importantes entre las justificaciones de conservación esencialista y las posibilidades de abrir el espectro tanto a nuevas formas de conceptualizar el patrimonio como de los posibles usos que se le confieren a éste. Como ya hemos abordado en esta recapitulación, sabemos que al interior de estas valoraciones también hemos visto que en ambos espacios se gestan contradicciones intrínsecas a la dinámica cambio-permanencia, en la que cobra sentido una resistencia a los cambios experimentados en el uso de los espacios derivado de su rehabilitación, así como se pone de manifiesto un constante cuestionamiento a su autenticidad como formas testimoniales de la historia local.

Tanto en el caso oaxaqueño como en el aguascalentense, existe una construcción discursiva con respecto a la importancia de estos espacios como formas representativas de un momento histórico y del desarrollo de la localidad, pero también se hacen presentes incongruencias en la activación y reconocimiento real de esta importancia que no acaba de traducirse en prácticas concretas en el espacio para su conservación y su uso como un sitio patrimonial. En el caso oaxaqueño, las insuficiencias de dicho reconocimiento amplio del espacio como sitio patrimonial desembocan en una construcción social del mismo como centro cultural que tiene relevancia “hacia dentro” de la comunidad, en una tendencia más inmediata y pragmática que siempre se encuentra limitada por la falta de recursos y la ausencia de interés por parte de las instancias de cultura y conservación. Por su parte, en el caso aguascalentense encontramos que el discurso de su valoración como patrimonio local es el punto de partida para un proceso de desarrollo de una conciencia patrimonial y para detonar las posibilidades turístico-culturales del estado, lo que implica una tendencia de construcción social del espacio “hacia afuera” de la comunidad local. No obstante, los objetivos iniciales de la rehabilitación del

espacio se han visto rebasados y la atención se ha desviado a otros polos de interés de las instituciones locales de cultura y turismo.

En los dos casos también encontramos un proceso de redefinición de los criterios convencionales a través de los cuales se valoran los bienes patrimoniales. En Oaxaca, estos criterios son más fuertes en la tradición patrimonial del estado y por tanto el espacio se encuentra en un impasse que lo mantiene en una constante tensión entre los esfuerzos por posicionarlo como un foro alternativo para la escena cultural de la localidad y las prácticas concretas por consolidarlo como un centro cultural cotidiano para los residentes de las zonas residenciales aledañas. Por su parte, en Aguascalientes los criterios de identificación de bienes patrimoniales se encuentran en formulación, pues la política cultural y patrimonial en el estado son muy recientes. De esta manera, dichos criterios son mucho más flexibles pero también desembocan en una tensión constante entre la centralidad del espacio como un ancla identitaria de significación amplia y su uso efectivo como sitio de sociabilidad dirigido a la localidad misma. Si bien la flexibilidad de dichos criterios admite la valoración de este espacio como un enclave importante de las acciones de conservación y refuncionalización del sitio, hay un desgaste de su eficacia como atractivo para la sociedad local debido a factores como su tematización y elitización dirigida al turismo, así como por la ausencia de acciones concretas de seguimiento y reactivación después de su rehabilitación. Esto, finalmente nos remite nuevamente a las limitaciones y complicaciones para gestionar y administrar el conjunto de bienes patrimoniales con lo que el Estado y sus instancias se enfrenta. Así, nos referimos no únicamente a una cuestión de asignación de recursos monetarios, sino también en lo que toca a la toma de decisiones y el rumbo que toman las acciones/inacciones derivadas. Los nuevos retos que estas limitaciones y dificultades imprimen a la dinámica patrimonial cultural están, como

hemos visto, estrechamente asociados con las reformulaciones en torno a la noción de patrimonio y con las características del turismo cultural como un elemento detonador que se considera fundamental para desarrollo local y nacional.

Siguiendo con esta recapitulación comparativa, podemos también concluir que ambos espacios encuentran limitaciones y dificultades intrínsecas a la institucionalización que experimentan. En el caso oaxaqueño, la ausencia de un discurso sólido y articulado en torno al valor patrimonial de este espacio conduce a la constante necesidad de recurrir a redes informales de amigos y familiares cuya contribución en recursos humanos y en especie resultan cruciales para que el espacio se mantenga en funcionamiento. En el caso aguascalentense, la alta institucionalización a la que está sujeta la operación del sitio redundante en una limitación grande para la consecución de recursos alternos que contribuyan a un mejor funcionamiento del espacio. Tanto la utilización de redes informales en Oaxaca como la alta institucionalización en Aguascalientes implican una serie de limitaciones que ambos espacios deben sortear para poder mantenerse activos y para acercarse a sus objetivos como espacios culturales.

Otro de los aspectos que influyen directamente en la construcción social de ambos espacios es el que se asocia a las diferencias generacionales que permean la significación del espacio como un sitio patrimonial o no. En ambos casos encontramos que las generaciones que tuvieron un vínculo cercano con el ferrocarril de las dos ciudades y sus espacios son portadoras de valoraciones más asociadas a lo afectivo y a la nostalgia de la rememoración, en cuyo caso la patrimonialización de los espacios conduce a un sentimiento de expropiación y distanciamiento, así como a una mayor dificultad para considerarlo como parte del mapa patrimonial de la localidad. Mientras que, por otro lado, las generaciones más jóvenes son receptoras de un discurso más articulado que ha otorgado a estos espacios un valor patrimonial específico y que

no se asocia directamente a un componente afectivo de rememoración, pues el ferrocarril y sus espacios nunca fueron experimentados bajo su función original. De esta manera, para jóvenes y niños hay una posibilidad mucho más amplia de conceptualizar el tema ferrocarrilero desde la construcción discursiva que lo convierte en un testimonio de la historia local. Al interior de estas diferencias generacionales hay también una tensión entre las maneras de percibir los espacios y de experimentar lo que estos ofrecen, pues en uno y otro caso las resistencias ante los cambios y las expectativas de lo que detentan desembocan en dos formas de apropiación del mismo.

La apropiación del espacio es otro de los aspectos cruciales en la construcción social de estos dos sitios, pues en ambos casos se gesta de manera dinámica transitando de la expropiación a la reapropiación detonada por la rehabilitación de los mismos. Si bien su patrimonialización ha permitido una rehabilitación que los reincorpora, de distintas maneras, a la dinámica social de las localidades; también encontramos otra tensión con respecto a este proceso de reincorporación. En el caso oaxaqueño la patrimonialización posibilita la reapropiación del espacio, pero de manera cotidiana y cercana, no de manera amplia que lo inserte de manera real en el mapa patrimonial o turístico de la localidad. En el caso aguascalentense, conduce a su turistificación, lo que lo aleja de la cotidianidad de la comunidad local y circundante. A este respecto podemos retomar la distinción que he establecido en el capítulo I en torno a la apropiación institucional y la apropiación subjetiva del espacio, pues los distintos posicionamientos de los actores sociales individuales y colectivos al vincularse con el espacio influyen en las formas en que éstos se lo apropian a través de acciones y discursos, ya sean convergentes o divergentes entre sí y con los de otros sectores de la sociedad local. Esto también podemos vincularlo con lo que Harvey (1992), retomando a Lefebvre, indica sobre dominación del espacio, en la que las relaciones de poder y las formas de organización, control y

explotación del mismo inciden directamente en el rumbo que toma la construcción social del espacio.

A continuación, podemos empezar a recapitular sobre aquellos aspectos referentes a la lógica de aprovechamiento turístico de estos dos espacios. Como hemos explicitado el turismo puede ser considerado como una práctica social que genera encuentros e interacciones entre grupos. En este sentido, el turismo funciona como un fenómeno social en el que podemos advertir, por un lado, el papel que desempeñan los imaginarios globales en la construcción de espacios urbanos locales y la participación de lo que las localidades ofertan a un mercado turístico para la construcción de dichos imaginarios globales.

En las dos localidades estudiadas el turismo es un referente importante, en Oaxaca por el lugar que ocupa como destino turístico y en Aguascalientes por el énfasis que se le ha otorgado a la creación de atractivos locales. Sin embargo, la turistificación de los espacios ferrocarrileros se gesta de distintas maneras. En Oaxaca, así como hay una enorme dificultad para efectuar un giro en la percepción de los actores individuales y colectivos locales hacia la importancia patrimonial del sitio, también encontramos limitaciones perceptuales para ubicar sus potencialidades turísticas. Por lo general, los espacios turísticos son asociados a cuestiones “espectaculares” que en el caso del espacio ferrocarrilero en Oaxaca no logra percibirse por su cotidianidad y sus características de espacio laboral o de tránsito. En el caso aguascalentense el espacio es, junto con la Feria de San Marcos y la obra de José Guadalupe Posada, un referente importante para la construcción de un discurso de unicidad de la entidad en el marco regional. Sin embargo esta turistificación deja en segundo plano el componente de identificación de la sociedad local del espacio como un sitio de trabajo asociado a la importancia que tuvo en las vidas cotidianas de las personas vinculadas a él. También esta turistificación, como ya se ha

mencionado antes, conduce a una elitización del sitio que lo aleja de la comunidad local y que no logra concretarse de manera sustentable para su desarrollo turístico en relación con la afluencia de visitantes externos que requiere un sitio de esta naturaleza para mantenerse activo. La principal contradicción que encontramos en este aspecto es que los espacios ferrocarrileros fueron espacios cotidianos, marcados por el trabajo de tipo fabril y por su función como sitios de comunicación y transporte. Por lo tanto, la mirada turística sobre ellos destaca un desfase importante entre aquello que se puede explotar como atractivo excepcional y espectacular de un lugar para el visitante, y lo que los espacios de trabajo y tránsito representan para la dinámica sociocultural de la localidad que los detenta.

La experiencia vivencial del trabajo ferrocarrilero parece ser, pues, un aspecto de tensión importante entre las posibles valoraciones patrimoniales y turísticas del espacio ferrocarrilero en ambas ciudades y la construcción social del mismo. Esto es mucho más evidente en Aguascalientes en donde, por un lado se ha elaborado un discurso en torno al trabajo ferrocarrilero que denota tesón, esfuerzo y modernidad, mientras que simultáneamente permea un estigma laboral que asocia al gremio ferrocarrilero a la corrupción, a las “grillas” sindicales y al deterioro gradual de la empresa ferrocarrilera. Probablemente esta tensión ejerce una influencia en las formas en que el espacio ha sido rehabilitado y lo que muestra al visitante, en una constante contradicción entre presentar una idealización de ciertos aspectos del trabajo ferrocarrilero pero también ejerciendo ciertos olvidos sobre aspectos no valorados positivamente de las dinámicas laborales del gremio.

En el caso oaxaqueño, los olvidos y las prioridades que se presentan en el discurso construido en torno al trabajo ferrocarrilero están más asociados al hecho de que, como ya se mencionó antes, la cotidianidad del trabajo en el espacio no puede ser equiparado a la

grandiosidad de espacios muy antiguos y espectaculares como Santo Domingo de Guzmán y Monte Albán. De tal manera, vemos que efectivamente se elabora un discurso sobre la importancia del trabajo ferrocarrilero, pero su huella en la sociedad local no es suficiente para activar dicho discurso y traducirlo en prácticas concretas de un aprovechamiento más amplio e integral del sitio. En el caso oaxaqueño resulta interesante advertir cómo otros aspectos cotidianos de la cultura local, como la gastronomía o las tradicionales calendas<sup>1</sup>, han logrado trascender ese ámbito de lo inmediato cotidiano para formar parte del acervo de patrimonio intangible de Oaxaca, que es simultáneamente ejecutado como parte de la vida cotidiana de los oaxaqueños y explotado como un atractivo para el visitante. Como es evidente, estos aspectos cotidianos corresponden a cuestiones muy valoradas en Oaxaca, por su vinculación con aspectos rituales, étnicos, de folklor y de excepcionalidad y, en consecuencia, el trabajo ferrocarrilero tampoco es equiparable a estos aspectos por lo que no es trascendido en su cotidianidad como un aspecto representativo de la localidad.

El constante rejuego entre los aspectos abordados a lo largo de este texto, tales como el cambio y la permanencia, el “adentro” y el “afuera”, las memorias institucionalizadas y las memorias específicas, la cotidianidad y la espectacularización, la afectividad y la sacralización, está también permeado por una movilidad constante entre el centro y la periferia. La doble ubicación de estos espacios en el centro y en la periferia se ha analizado en términos relacionales, es decir, en directa vinculación con otros espacios patrimoniales, con otros productos o atractivos turísticos y con distintas formas identitarias locales. En dicho rejuego

---

<sup>1</sup> Las calendas son un desfile tradicional que da inicio a las fiestas patronales en los Valles de Oaxaca. A través de ellas se anuncia y se invita a todo el pueblo a la fiesta. Para mayor información ver <http://www.aquioxaca.com/fiestas/calendaoaxaquena.htm>

encontramos la relación de los espacios con instancias locales y supralocales de gestión patrimonial. La principal de estas instancias para ambos casos es el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) en Puebla, cuya vinculación con ambos espacios genera asimetrías y rivalidades importantes que contribuyen a la formulación de una dinámica en la que su colaboración o su distanciamiento permean la forma en que ambos espacios son operados. Sabemos que en el caso oaxaqueño el MNFM reproduce una relación de dependencia que poco ayuda al mejoramiento del sitio y que, por el contrario, debe complementarse con un amplio esfuerzo por parte de los directivos del espacio ferrocarrilero para mantenerse activo. Sabemos también que en el caso aguascalentense la relación con el MNFM es tirante y de abierta competitividad, por lo que debe subsanarse con la incorporación de otras instancias supralocales para consolidarse como un sitio reconocido y validado en la escena ferrocarrilera. La relación con el MNFM en Puebla y los espacios ferrocarrileros estudiados puede también considerarse como un detonador importante de procesos cada vez más presentes de incorporación de actores sociales no tradicionalmente asociados a la escena patrimonial.

Como ya se ha explicado, esto alude a la utilización de redes informales en el caso oaxaqueño para conseguir recursos humanos, monetarios y en especie y, en el caso aguascalentense, al posicionamiento del espacio ferrocarrilero en un panorama de reconocimiento internacional por parte de organismos como la UNESCO o el TICCIH. En ambos casos esto nuevamente revela una dinámica peculiar en la forma en que ambos espacios se construyen socialmente: bajo una mirada “hacia adentro”, familiar y cotidiana en Oaxaca, y en una perspectiva “hacia afuera” y proyectiva en Aguascalientes.

Finalmente, hemos visto que a la articulación y tensión de todos los aspectos mencionados se añade la reconfiguración seminal de las esferas de lo público y lo privado en la

gestión de estos espacios. Al respecto quisiera destacar cómo estas reconfiguraciones en las esferas de lo público y lo privado pueden asociarse con las transformaciones propias de la época contemporánea de globalización que impactan a las culturas locales. Sin embargo, este es un proceso bidireccional y dichas tendencias globales están lejos de ser adoptadas de manera mecánica e inmediata por las localidades, sino que son adecuadas y resignificadas en un proceso muchas veces heterogéneo y ecléctico.

A la par, vemos también como dichas reconfiguraciones son un proceso en el que también se imprimen el rejuego entre lo que los espacios requieren para mantenerse activos y en adecuada operación y las percepciones de aquello que puede garantizar su autenticidad y su vocación cultural. La tensión más clara es, como ya se ha abordado, la necesidad de recursos para los espacios y la insuficiencia (muchas veces marcada por el desinterés) de las instancias públicas para proveerlos. A esto se encadena la marcada concepción de que la intervención de otros agentes no gubernamentales, locales o no, en los espacios puede conducir a su vulnerabilidad como testimonios de la historia y a degradarlos a través de prácticas comerciales no congruentes con su uso cultural. A pesar de la tensión entre estos dos aspectos encontramos que hay una reformulación seminal en las perspectivas que conducen a un cada vez más amplio reconocimiento de las limitaciones y potencialidades asociadas a lo que la inversión mixta o privada en los sitios puede acarrear. Esto, como el resto de los aspectos analizados, también se conduce por el terreno de las necesidades concretas en los espacios estudiados y las diversas vías que siguen las prácticas en el espacio por parte de distintos actores sociales. Así, los beneficios y los costos, los riesgos y las certezas de la incorporación de otros agentes en la gestión de estos espacios se ven influidos por aspectos simbólicos ubicados en el plano de lo que se considera adecuado en el marco de las tradiciones patrimoniales y de política cultural en

nuestro país. A la par, hay elementos que ejercen presiones para que la administración pública y quienes dirigen estos espacios consideren gradualmente las posibilidades de incluir otras formas de obtención de recursos. Esta discusión lleva como fondo la dicotomía constante entre cultura y comercialización, en la que la primera no se puede concebir como un aspecto económicamente redituable sin perder su autenticidad y en que la segunda no logra abarcar de manera certera las posibilidades comerciales de espacios definidos bajo una vocación cultural.

En suma, lo que se ha pretendido en este documento es mostrar el mapa de dos espacios en el que se empalman y contraponen aspectos de diversa índole. No es la tradición ferrocarrilera ni la naturaleza de los espacios por sí sola la que conduce la construcción social de los mismos. Tampoco es la patrimonialización o turistificación en sí misma lo que define su uso o el rumbo que sigue su utilización. No es la afectividad ni lo que vecinos, ex ferrocarrileros y trabajadores de los sitios hacen en ellos lo que predomina en lo que esos espacios son en la actualidad. Así, lo que se ha pretendido mostrar es que no es posible comprender la construcción social de estos espacios a partir de elementos aislados, unívocos y monolíticos. Por el contrario, lo que se ha buscado es un análisis a través del cual se dibuje un panorama de aspectos que se relacionan constantemente entre sí, en contradicción, en articulación, en matices y con referentes variables. No es de la conjunción de esta serie de elementos de donde surge la construcción social de los espacios, sino de las formas en que estos interactúan entre sí. Esto significa que la asociación de aspectos como el turismo y la valoración patrimonial en un sitio no necesariamente permite analizar su construcción social. Aquello que permite abordar y comprender la construcción social de ese espacio será el análisis de si estos dos aspectos están en tensión o en articulación, así como en indagar en qué consisten esas vinculaciones y de dónde

surgen, hacia dónde conducen lo que se hace en ese espacio y cómo inciden en las experiencias del espacio de diversos actores que se vinculan con él.

Podemos encontrar otro ejemplo de este análisis dirigido a las interconexiones entre elementos y a la construcción social de espacios en la presencia los elementos ubicados en ese sitio, tales como edificios, objetos, significados y valoraciones. Identificarlos de manera aislada no permite comprender cómo se construyen discursos referentes a ese espacio para transmitir mensajes sobre el patrimonio, la identidad, la memoria y las posibilidades turísticas del sitio. Por el contrario, identificar esos elementos y además dilucidar cómo interaccionan entre sí, qué o quién propicia esas interacciones y qué efectos tienen en el espacio y las personas hace posible una comprensión más completa. Abordar de esta manera al espacio permite, por ende, un acercamiento más profundo a las *prácticas espaciales*, apropiaciones, conflictos y consensos que van construyendo al espacio socialmente bajo procesos particulares en tensión y articulación.

Las interacciones referidas son propias de la complejidad de una localidad, inserta en el contexto regional y nacional más amplio, y que hace de y en sus espacios una arena de negociación constante entre memorias, necesidades, construcciones de futuro, prácticas cotidianas y valoraciones de lo que significan, así como de apropiaciones e inacciones. Visto así, a través de las interacciones entre elementos, un espacio socialmente construido contiene las características de un *lugar*, pues en él se concentran sentidos y significados surgidos de la experiencia subjetiva al paso del tiempo. Así, queda manifestado que a la par de la influencia y afectación de las dinámicas globales en lo local, la creación de significados, sentidos, prácticas y experiencias asociadas a los espacios (locales y globales) sigue siendo plausible.

Para concluir baste decir que, finalmente, es a través de la construcción social de los espacios que pueden leerse, a la manera de un mapa, los procesos por los que atraviesa la sociedad local que los detenta. Como estos espacios pueden abordarse y comprenderse muchos otros, pues, recurriendo a las reflexiones que dieron inicio a este viaje, el espacio es una de las principales categorías a través de las cuales los seres humanos pensamos el mundo y actuamos en él, ordenándolo y transformándolo al paso del tiempo. Con esto también podemos acercarnos nuevamente a la importancia del espacio como una herramienta de análisis social, pues como construimos nuestros espacios también construimos la memoria, el presente y lo que proyectamos para nuestro futuro. Podemos pues leer las actividades humanas en el espacio y, a través de él, tratar de comprender algunos aspectos de la complejidad social en la que se desarrollan.

Eréndira Andrea Campos García Rojas

México D.F a 31 de agosto de 2009

## Anexo

### Mapas mentales

El ejercicio de los mapas mentales fue un primer acercamiento a lo que una representación gráfica puede aportar como herramienta para el análisis de la percepción del espacio. Si bien se realizaron varios de estos ejercicios tanto en Aguascalientes como en Oaxaca, su análisis profundo requeriría un trabajo aparte que nos alejaría del objetivo que esta investigación persigue. No obstante, he querido aquí dar al lector un par de ejemplos de lo que los mapas mentales reflejan.

Las primeras dos imágenes (mapa 1 y 2) corresponden a niños que asisten a los talleres vespertinos en el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur (MFMS) y que viven en las inmediaciones del espacio ferrocarrilero, mientras que las últimas dos (mapa 3 y 4) corresponden respectivamente a un promotor cultural independiente que ha estado vinculado con el espacio recientemente y a uno de los profesores de los talleres. Ambos radican en otras áreas de la ciudad no cercanas al predio ferrocarrilero.

En el lado *A* de los mapas encontramos un croquis en el que los informantes representaron el espacio del ferrocarril y su relación con el Centro Histórico de Oaxaca de Juárez. En el lado *B* del mapa, los informantes mencionaron tres sitios en la ciudad de Oaxaca que consideran representativos para el turismo y cinco lugares que les son significativos de manera personal. Como podemos ver, en los mapas 1 y 2, los informantes mencionan el MFMS como un sitio de significación personal, mas no como un espacio que se asocie al turismo. Por su lado, en los mapas 3 y 4, el MFMS no es contemplado y ni siquiera es considerado como un espacio que tenga relevancia personal, a pesar de que ambos informantes han estado estrechamente ligados al espacio a través de sus actividades laborales y de expresión artística. Este ejercicio podría profundizarse y tratar de abordarlo de una manera mucho más

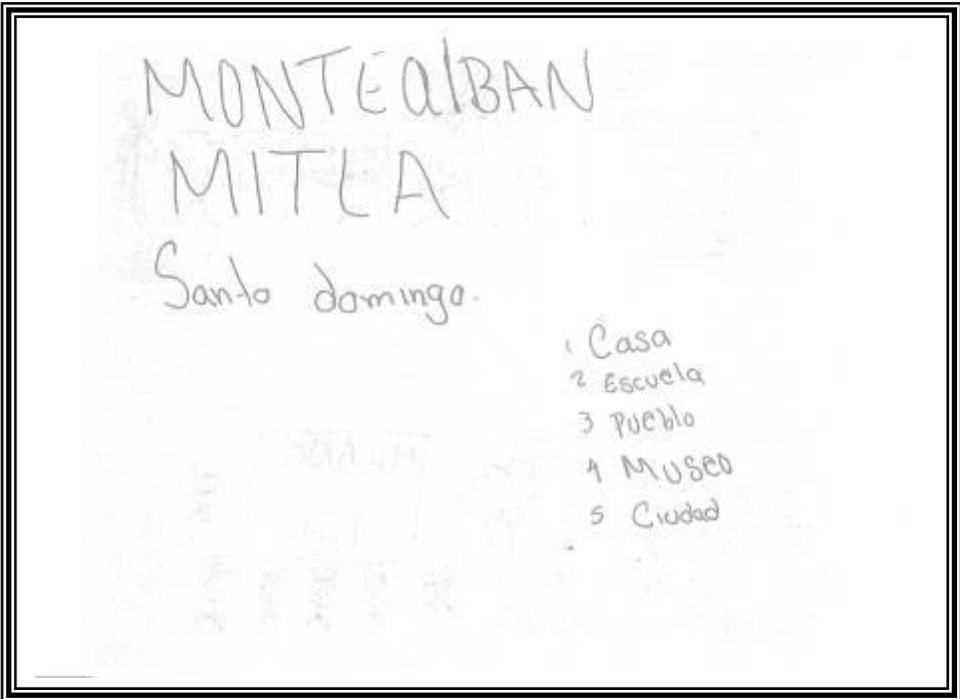
representativa y con una metodología cuidadosa. Para fines de esta investigación, baste únicamente como una primera aproximación.

Mapa 1

Lado A

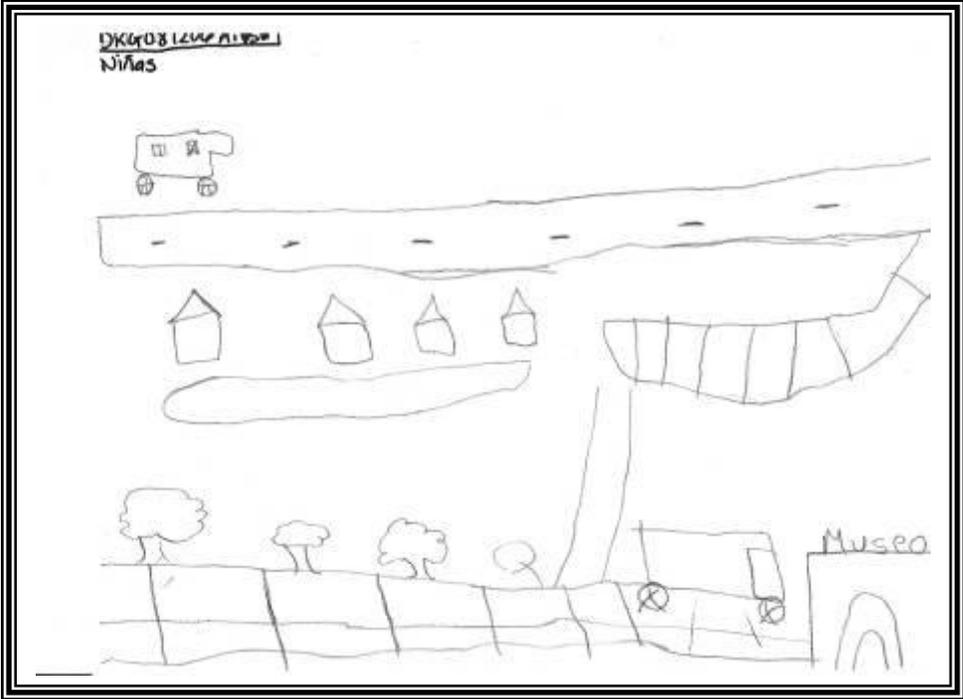


Lado B

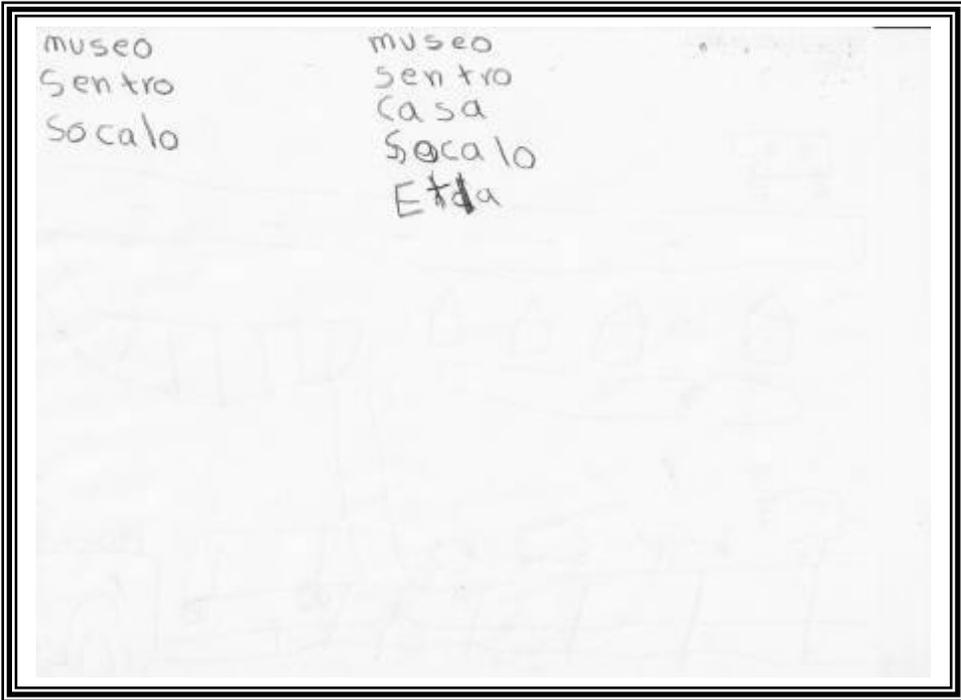


Mapa 2

Lado A



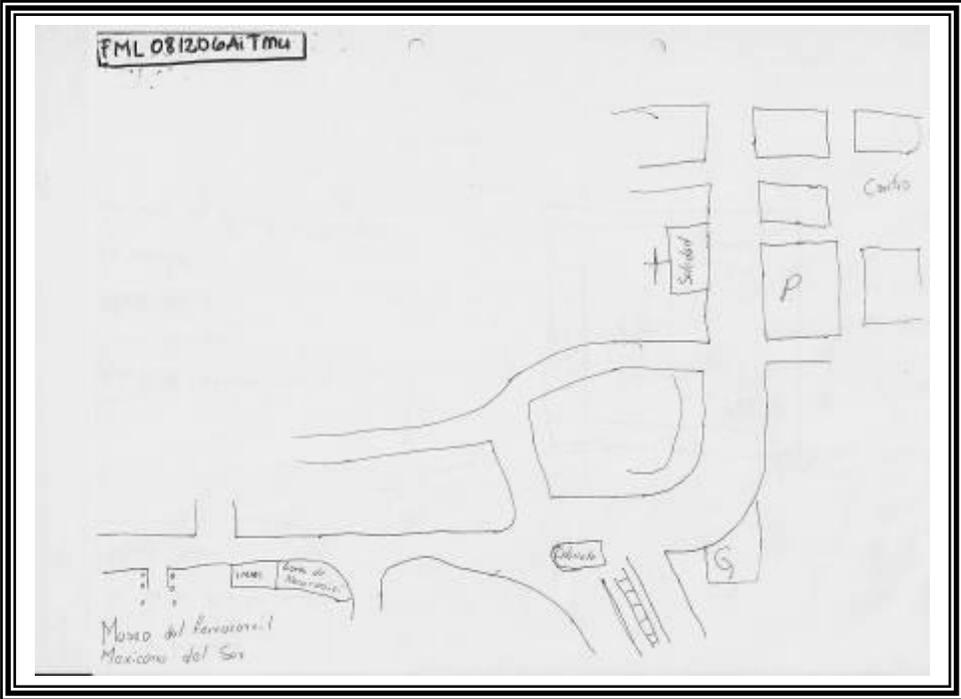
Lado B



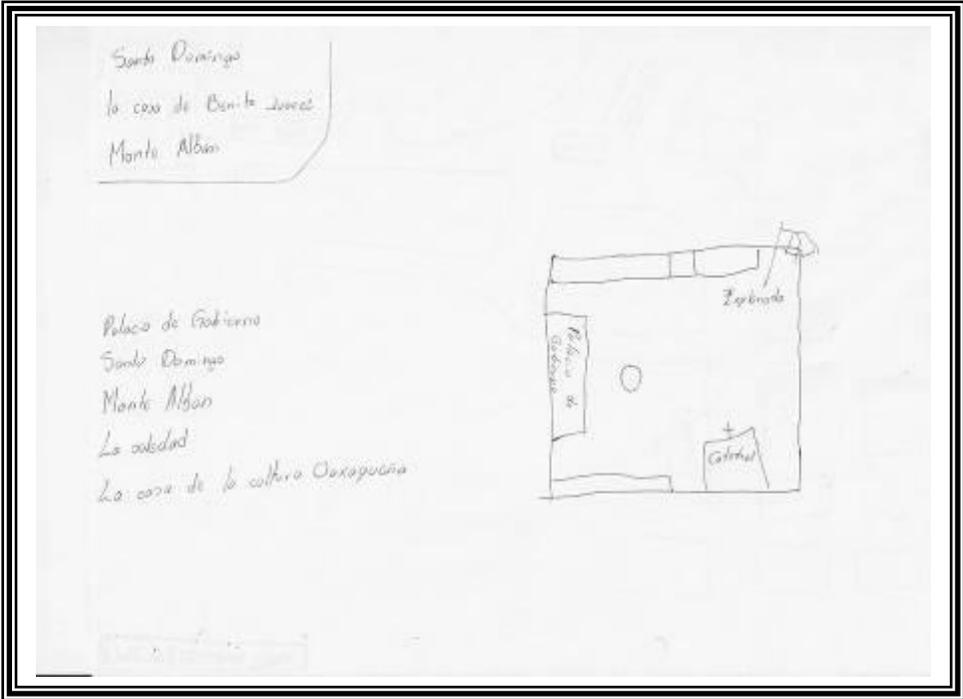


Mapa 4

Lado A



Lado B



## Bibliografía

- André, Marién; Isabel Cortés y Jordi López (2003) Turismo cultural: cuando el recurso cultural supera al destino turístico. El caso de Figueres. Publicación electrónica: (<http://www.esade.es/cedit2003/pdfs/cortesisabel.pdf>)
- Augé, Marc (1998) Los 'No lugares' Espacios del anonimato, Barcelona: Gedisa
- Bazán Levy, Lucía y Margarita Estrada Iguiniz (1999) Apuntes para leer los espacios urbanos en *Cuicuilco*, Vol. 6, número 15, enero-abril, México, pp. 53-66
- Ballart Hernández, Joseph y Jordi Juan-Tresserras (2003) El patrimonio y el turismo en Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 3. Pensamiento acerca del Patrimonio Cultural. Antología de Textos, México: CONACULTA, pp. 185-212.
- Bedate Centeno, Ana; José Ángel Sanz Lara y Luis César Herrero Prieto (2001) Turismo cultural y patrimonio histórico: aplicación multivariante al estudio de la demanda en *Estudios Turísticos*, N° 150, pp. 113-132. Publicación electrónica: (<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2167378>)
- Brunswick, Yves and André Danzin (1999) Nacimiento de una civilización: El choque de la mundialización, Colección Desafíos, París: UNESCO.
- Cammarata, Emilce Beatriz (2006) El turismo como práctica social y su papel en la apropiación y consolidación del territorio en Amalia Geragies de Lemos (et al) *América Latina: cidade, campo e turismo*, San Pablo: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Campos García Rojas, Eréndira (2005) El espacio reinventado. La construcción social del espacio ferrocarrilero en el contexto contemporáneo de globalización en la ciudad de Aguascalientes, Tesis de Maestría, CIESAS, México.
- Caraballo, Ciro (2006) Programa de fortalecimiento de la gestión municipal del Patrimonio Cultural en *Programa de fortalecimiento de la gestión municipal. El patrimonio cultural, una herencia capital*, México: UNESCO
- Castillo de Curry, Ma. Eugenia (2002) Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México: Las estaciones como zonas de conservación en *Segundo Encuentro Nacional para la Conservación del Patrimonio Industrial: El*

*patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana.*  
Aguascalientes: MNFM, UAA, CONACULTA, CMCPI.

Cruces, Francisco (1998) Problemas en torno a la restitución de patrimonio. Una visión desde la antropología en *Alteridades* 8(16), México: UAM Iztapalapa, pp. 75-84

Dávila Díaz de León Laura E. y Esquivel Reyna María E. (1981) Los ferrocarriles y sus trabajadores. Aguascalientes 1883-1928, Tesis de Licenciatura, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Ags.

De la Vega, Francisco (2003) El patrimonio turístico: patrimonio natural y cultural en Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 6. Congreso Iberoamericano sobre Patrimonio Cultural, Desarrollo y Turismo, Morelia, Michoacán, México: CONACULTA.

Derek, Gregory y Urry, Jhon (eds.) (1985) Introduction en *Social Relations and Spatial Structures*, St. Martin's Press, New York.

Escobar, Arturo (2000) El lugar de la naturaleza y la naturaleza del lugar: ¿Globalización o postdesarrollo? en <http://www.clacso.org/wwwclacso/espanol/html/libros/lander/6.pdf>

Florescano, Enrique (2003) El patrimonio nacional: valores, usos, estudios y difusión en Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 3. Pensamiento acerca del Patrimonio Cultural. Antología de Textos, México: CONACULTA, pp. 185-212.

García Canclini, Néstor (1997) El patrimonio cultural de México y la construcción imaginaria de lo nacional en Florescano, Enrique (coord.) *El patrimonio nacional de México*, tomo 1, México: FCE.

Giménez, Gilberto (1996) *Territorio y Cultura* en Estudios sobre las culturas contemporáneas, diciembre, año/vol. II, núm. 004, Colima: Universidad de Colima, pp. 9-30.

Harvey, David (1992) The Condition of Posmodernity, Blackwell, Cambridge MA.

Hidalgo, Neydo (2005) ¿Qué es el patrimonio industrial?, Lima: Museo de la Electricidad.

Hobsbawm Eric y Terence Ranger (1993) The Invention of Tradition, Londres: Cambridge University Press

Hoffman, Odile y Salmerón, Fernando (coords.) (1997) Nueve estudios sobre el espacio. Representación y formas de apropiación, SEP-CIESAS-ORSTOM, México.

Huyssen, Andreas (2002) *En busca del futuro perdido. Cultura y memoria en tiempos de globalización*, México: FCE-Instituto Goethe.

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

Lindón, Alicia; Miguel Aguilar y Daniel Hiernaux (coords.) (2006) *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, México: Anthropos, UAM- Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades.

Machuca, Jesús Antonio (2005) *Reconfiguración del Estado-Nación y cambio de la conciencia patrimonial en México en La identidad nacional mexicana como problema político y cultural*. Cuernavaca: Nuevas miradas, CRIM. Publicación electrónica: (<http://www.crim.unam.mx/cultura/peimbert/Libros/BejarRosales/6Machuca.pdf>)

Massey, Doreen (1985) *New Directions in Space* en Derek, Gregory y Urry, Jhon (eds.) *Social Relations and Spatial Structures*, St. Martin's Press, New York.

Mendes, José Amado (2000) *Uma nova perspectiva sobre o patrimonio cultural: preservação e requalificação de instalações industriais* en *Gestão e Desenvolvimento*, num 9, pp. 197-212. (Publicación electrónica en: ([http://www4.crb.ucp.pt/Biblioteca/GestaoDesenv/GD9/gestaodesenvolvimento\\_09\\_197.pdf](http://www4.crb.ucp.pt/Biblioteca/GestaoDesenv/GD9/gestaodesenvolvimento_09_197.pdf))

Norrild, Juana (2002) *Patrimonio: Características y uso* en Norrild, Juana y Regina Schlüter *Turismo y patrimonio en el siglo XXI*, Buenos Aires: CIET.

Oviedo Gámez y Hernández Badillo (2004) *El patrimonio industrial en México, 20 años de estudio: rescate, reutilización y difusión* en *XII Coloquio del Seminario de Estudios del Patrimonio Artístico, Conservación y Defensa*, Córdoba, Ver.

Piccolo Telerman, Eva (2003) *Cultura y Turismo* en *Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 6. Congreso Iberoamericano sobre Patrimonio Cultural, Desarrollo y Turismo*, Morelia, Michoacán, México: CONACULTA.

Pollack, Michael (1989) *Memória, esquecimento, silêncio* en *Estúdios Históricas*, Rio de Janeiro, vol. 2, n.3, p. 3-15.

*Programa Nacional de Cultura 2001-2006*, Secretaría de Gobernación.

- Ramírez Velásquez, Blanca R. (2003) Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio. Un recorrido por los campos de las teorías, UAM-X, Miguel Ángel Porrúa, México.
- Reiffers, Jean-Louis (et al) (1982) *Transnational Corporations and Endogenous Development*, Paris: UNESCO
- Sack, Robert D. (1991) El significado de la territorialidad en Pérez Herrero, Pedro (comp.) *Región e Historia en México (1750-1850)*, México: UAM, pp. 194-205.
- Sayer, Andrew (1985) The Difference that Space Makes en Derek, Gregory y Urry, Jhon (eds.) *Social Relations and Spatial Structures*, New York: St. Martin's Press.
- Serrano, Enrique y Chiñas, Alberto (2003) La casa redonda. De espacio laboral ferroviario a patrimonio industrial en *Boletín Documental*, Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias, Nueva época, año V, núm. 17, octubre-diciembre 2003, Puebla: Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicano (MNFM), CONACULTA, pp.14-16
- Simonicca, Alessandro (2007) Conflictos e interpretación: problemas de la antropología del turismo en las sociedades complejas en David Lagunas (coord.) *Antropología y Turismo: claves culturales y disciplinares*, México: Plaza y Valdés, pp. 27-46
- Florescano, Enrique (2003) El patrimonio nacional: valores, usos, estudios y difusión en *Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 3. Pensamiento acerca del Patrimonio Cultural. Antología de Textos*, México: CONACULTA, pp. 185-212.
- Soja, Edward W. (1985) The Spatiality of Social Life: Towards a Transformative Rethorisation en Derek, Gregory y Urry, Jhon (eds.) *Social Relations and Spatial Structures*, St. Martin's Press, New York.
- Villalobos Nájera, Hugo (2003) Los talleres de Aguascalientes: datos históricos para su proyección museográfica en *Boletín Documental*, Nueva época, año V, núm. 17, octubre-diciembre 2003, Puebla: Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicano (MNFM), CONACULTA, pp. 3-7
- Wallerstein, Immanuel (2004) Las incertidumbres del saber, Madrid: Gedisa.
- Wildner, Kathrin (2006) Los nuevos centros y la periferia: el proyecto Santa Fe, México; y Hafen City, Hamburgo. Etnografía urbana de la globalización en Bueno, Carmen y Margarita Pérez Negrete (coords.) *Espacios Globales*, México: UIA-Plaza y Valdés.

**Fuentes hemerográficas citadas:**

*El Sol del Centro*, martes 23 de febrero de 1999, Aguascalientes, Ags.

*El Sol del Centro*, Jueves 26 de septiembre de 199, Aguascalientes, Ags.

*El Imparcial*, 12 de octubre de 2003, Oaxaca, Oax.

*El Hidrocálido*, suplemento dominical Nuestro Siglo, domingo 6 de junio de 2004, Aguascalientes, Ags.