

## **UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO**

Reitor Carlos Antônio Levi  
Vice-reitoria Antônio José Ledo Alves da Cunha  
Pró-reitores Angela Rocha dos Santos • Graduação  
Débora Fogel • Pós-Graduação e Pesquisa  
Carlos Rangel Rodrigues • Planejamento  
Roberto Antônio Gambine Moreira • Pessoal  
Pablo Cesar Benetti • Extensão  
Araceli Cristina de Sousa Ferreira • Gestão e Governança

### **CENTRO DE LETRAS E ARTES**

Decana Flora de Paoli Faria

### **FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO**

Diretora Denise Barcellos Pinheiro Machado  
Vice-diretora Maria Júlia Santos de Oliveira

### **PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA - PROARQ**

Coordenadora Vera Regina Tângari  
Vice-coordenadora Maria Ângela Dias  
Adjuntos Rosina Trevisan Ribeiro • Ensino  
Giselle Arteiro Nielsen Azevedo • Extensão  
Mônica S. Salgado • Pesquisa  
Cristiane Rose de Sequeira Duarte • Editorial

### **CONSELHO EDITORIAL**

Cristiane Rose Duarte • Coordenadora  
Guilherme Lassance  
Mônica S. Salgado  
Paulo A. Rheingantz  
Rosina Trevisan Ribeiro  
Vera Regina Tângari

### **COLABORADORES**

Cêça Guimaraens • Alvaro A. C. Costa • Juliana Gomes •  
Mauricio Marinho Alves de Castilho • Dilza Torres Melo de Alvim

### **DIAGRAMAÇÃO E CAPA**

Mauricio Marinho Alves de Castilho • Juliana Gomes

|       |  |
|-------|--|
| P314t | Patrimônio e paisagem em espaços lusófonos e hispânicos: tendências e projeções: o futuro aqui e agora/ Luiz Manoel Cavalcanti Gazzaneo, organizador. - Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROARQ, 2012. 210p.: il., 21 cm. (Coleção PROARQ, 2ª Série; 8)<br>ISBN: 978-85-88341-51-7<br>1. Urbanismo. 2. Arquitetura. 3. Preservação. 4. Cidades. 5. Patrimônio cultural. 6. Cultura. I. Gazzaneo, Luiz Manoel Cavalcanti. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura. CDD 711 |
|-------|--|

**Patrimônio e Paisagem**  
**em espaços lusófonos e hispânicos**  
**tendências e projeções: o futuro aqui e agora**

*Organizador*  
*Luiz Manoel Gazzaneo*

Coleção - PROARQ  
UFRJ - FAU  
Rio de Janeiro  
2012

## **Infraestructura e industria *versus* ciudad histórica**

*Alejandro Acosta Collazo*

### **RESUMO**

El primer "anillo de circunvalación" de Aguascalientes, que rodeaba la ciudad, fue diseñado y construido en el año de 1969. La era de los medios de comunicación y el flujo vehicular cambiaron la forma en que se diseña la arquitectura en la actualidad, tanto al interior de las ciudades como en la periferia y las interconexiones con otras ciudades. Ruano menciona que el extraordinario crecimiento suburbial de las ciudades industriales a partir de la Segunda Guerra Mundial, no hubiera sido posible sin el coche particular (1999:12). La planificación urbana proveniente del extranjero estaba dominada por la creencia de que conducir un carro era mejor que caminar. El centro y los edificios históricos se convirtieron en algo impráctico de acuerdo a la nueva movilidad. Cuando los administradores de la ciudad diseñaron en el año de 1970 la Avenida Aguascalientes, el segundo anillo que rodea la ciudad, realizaron desviaciones que rodeaban complejos importantes, pero en otros casos, se atravesó directamente por las propiedades. Esta decisión tuvo consecuencias para la comunicación con el interior de la ciudad antigua y separó algunos servicios del resto de la ciudad. Los planificadores de la ciudad prefirieron darle prioridad a las nuevas avenidas, que a la preservación de edificios históricos de la segunda mitad del siglo XX. A medida que la ciudad se expandió, los "anillos" definieron temporalmente la delimitación de la ciudad. La nueva infraestructura en el centro histórico incluyó líneas eléctricas colgantes de torre a torre que lo cruzaron, así como transformadores e interruptores que se instalaron en el área en la década de los setentas. El Ayuntamiento no ha aportado el flujo económico suficiente para instalar una amplia cobertura de líneas eléctricas subterráneas, por lo que se puede inferir que la infraestructura de la ciudad afectó la revitalización del centro histórico. Igualmente, el Ayuntamiento ha tenido serias dificultades para convertir los nuevos planes de desarrollo en realidad. Por lo tanto, los líderes estatales y municipales han gastado una cantidad considerable de dinero en la planificación de la ciudad, pero la mayoría

de los planes han quedado en el papel. La planificación está limitada por los cambios en la ciudad y en su infraestructura. Algunos problemas se producen porque no hay suficiente espacio para los nuevos edificios que se construyen en el centro histórico y se requiere más territorio para satisfacer las nuevas necesidades de movilidad. En los últimos años, la ciudad se ha desarrollado considerablemente, por lo que se producen problemas ecológicos y no hay un equilibrio entre el desarrollo económico y el medio ambiente. Es necesario un nuevo plan maestro para lograr la conservación del centro histórico. Las condiciones básicas para realizarlo y los posibles escenarios serán considerados en este escrito.

## **ABSTRACT**

The first "anillo de circunvalación" around Aguascalientes City was designed and built in 1969. The mass communication in modern age and traffic flow changed the way the architecture was designed, within cities and the periphery and interconnections with other cities. Ruano mentions that the extraordinary growth of the suburban industrial cities after the Second World War would not have been possible without the private car (1999:12). So urban planning from abroad was dominated by the belief that driving a car was better than walking. The historic centre mobility became impractical according to the new mobility. When city administrators designed in the year 1970 the Avenida Aguascalientes, -the second ring around the city, made significant deviations surrounding built areas and important estates, but in other cases, it crossed by the properties dividing them. This decision had consequences for communication within the interior of the old city and some services were separated from the rest of the city. City planners preferred to give priority to new avenues, rather than preserving historic buildings from the second half of the twentieth century. As the city expanded, the rings defined temporarily city boundaries. The new infrastructure in the old town included power lines that crossed hanging from tower to tower as well as electrical transformers and switches that were installed in the area in the late seventies. Nowadays the City Hall has not provided enough financial flow to install a wide coverage of underground power lines, so it can be inferred that the infrastructure of the city affected the revitalization of the historic centre. State and local

leaders have spent a considerable amount of money in the planning of the city, but most of the plans have remained on paper. Planning is limited by changes in the city and its infrastructure. There is a lack of space for new buildings in the historic centre and more land is required to meet the new needs of mobility. In recent years, the city has developed considerably in size. There is no balance between environmental problems and economic development in the city. Aguascalientes needs a new plan for conservation of the historic centre. The basic conditions to do it and the possible scenarios are considered in this paper.

## **Industrias y nuevas calles**

El crecimiento de la ciudad de Aguascalientes se incrementó cuando el ferrocarril llegó a finales del siglo XIX y con el asentamiento de fábricas. Si observamos el mapa dibujado por Tomás Medina Ugarte en 1900 (ver Figura 1), se puede inferir que la ciudad se fue ampliando paulatinamente en torno al diseño original de la calles del centro. A principios del siglo XX, Aguascalientes siguió un diseño de ciudad propuesto por propietarios de fábricas e industrias, en torno a las vías férreas. La ciudad pasó de tener una autosuficiencia alimentaria, en donde se producían alimentos con sistema de riego para cultivos propio alrededor de ella a mediados del siglo XIX, a una ciudad que necesitó traer provisiones de otros lugares y del extranjero durante el siglo XX.

Durante el siglo XIX el ferrocarril condicionó la expansión de la ciudad en el lado oriente. Las nuevas áreas residenciales fueron construidas alrededor de la estación del ferrocarril, la "Colonia Ferrolales" fue la primera. La arquitectura en este lugar inició a raíz de nuevos modelos, especialmente de casas americanas. La vieja arquitectura colonial española cambió a una nueva generación de viviendas en ese lugar. Los diseños de las viviendas incluían desniveles, tejabanos y porches, este último, en la mayoría de los casos, situado frente a la calle. Las vigas soportan una cubierta, con techo de hierro corrugado, que utiliza la gente para protegerse de la luz solar y de la lluvia (ver Figura 2). Estos diseños permiten que los habitantes eventualmente se sienten a conversar con otras personas fuera de las propiedades. Las amplias calles y grandes árboles complementan

la arquitectura y el urbanismo de la "Colonia Ferronales". Los habitantes originales de estos espacios eran altos mandos del ferrocarril, en su mayoría norteamericanos, que buscaban reproducir un estilo de vida similar al que estaban acostumbrados.



Figura 1 - Morfología de la ciudad en relación a la ciudad antigua. Original tomado de: (Martínez, 2009:198).

Los vehículos cambiaron eventualmente la manera en que los arquitectos diseñaban las casas en el siglo XX, y el porche ya no era tan conveniente como proponían las casas de la Ferronales. Estas viviendas retomaron modelos de otras estaciones de ferrocarril de México o de otras colonias del país ubicadas en los alrededores de las estaciones y del extranjero.

Algunos de los trenes de la época eran muy agradables y confortables. El tren "San Marqueño" llegó a ser popular en la ciudad y era preferido por la gente porque siempre llegaba a tiempo y ofrecía un buen servicio. Aguascalientes comenzó a crecer en mayor grado desde las últimas décadas del siglo XIX. Un distinguido personaje inglés, llamado John Douglas, llegó a Aguascalientes y estableció la fábrica

de molino "La Perla" en 1989. Después adquirió una gran propiedad cerca de la fábrica y decidió vender fracciones a la gente que trabajaba para él. También estableció una compañía de electricidad y un sistema público de tranvías eléctricos para comunicar la pequeña ciudad: el *Express Wells Fargo*. Los tranvías permitieron a la gente llegar a su destino más rápido y con mayor facilidad. Había líneas de tranvía del centro a la fábrica "La Perla", y también desde el centro hasta la fábrica Guggenheim. De hecho, esto fue parte del comienzo de la modernización en Aguascalientes. Los tranvías eléctricos ya no se utilizaron en la segunda mitad del siglo XX y Aguascalientes tuvo que readaptarse a la nueva realidad.

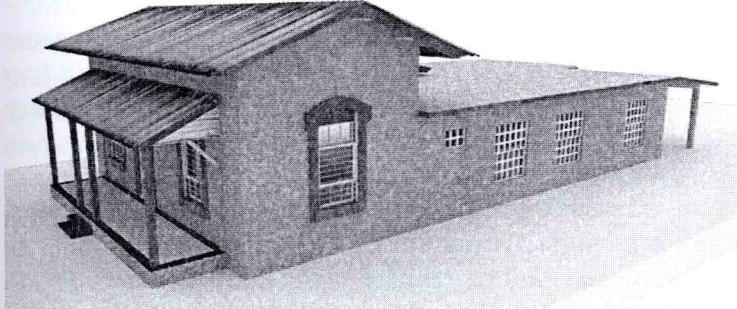


Figura 2 - Ejemplo de una típica casa de la Colonia Ferronales. A pesar de que está alterada conserva el antiguo porche. Dibujo: Gethzemani Loera Terrones/Alejandro Acosta Collazo, 2012.

Además de las situaciones anteriores, de alguna u otra manera la modernidad trajo grandes beneficios a los ciudadanos Aguascalentenses. La expansión de la ciudad, la estandarización de materiales y nuevos descubrimientos tecnológicos promovieron con cierto impulso la industria de la construcción. La antigua ciudad comenzó a alterarse dramáticamente, en términos morfológicos, y nuevas calles se trazaron durante el siglo XX, como la Avenida Madero y otras más que cruzaron el centro. Algunas casas modernistas se construyeron a lo largo de ambos lados de dicha calle en la década de los cincuenta. Más tarde, otras avenidas cruzaron el centro histórico de oriente a poniente, como la Avenida López Mateos, y de norte a sur la Avenida Héroe de Nacozari; con el fin de que los automóviles pudiesen trasladarse más rápido y más lejos. En lugar de controlar la utilización del automóvil dentro del centro de la ciudad, los administradores y

diseñadores los hicieron atravesar el territorio histórico. Parece que no hemos aprendido a respetar correctamente el sentido de contar con edificios históricos en la ciudad, por lo que la modificación de su arquitectura es una situación común. La construcción de algunas avenidas en el centro ha demolido lo que estaba en su camino, sin importar si eran edificios de "adobe" o construcciones nuevas, los diseñadores de la ciudad prefirieron promover el uso de vehículos, en lugar de alentar a la gente a caminar y en lugar de diseñar más espacios públicos con instalaciones apropiadas para los peatones.

Diversos dibujos de la ciudad se han realizado desde el elaborado por Isidoro Epstein, cuando éste visitó y vivió en Aguascalientes a mediados del siglo XIX; sin embargo es en las últimas décadas del siglo XX que se han elaborado levantamientos y programas. Carlos Contreras, hijo del afamado artista Aguascalentense Jesús F. Contreras, realizó un plano de la ciudad en 1948, anticipando de alguna manera cómo sería su morfología en la segunda mitad del siglo XX (ver Figura 3); sin embargo los administradores del Ayuntamiento nunca siguieron el proyecto original de Contreras. Se puede identificar en este dibujo la intención de trazar un "primer anillo de circunvalación" y la calle que corre a lo largo de un río en el sur de la ciudad, llamada ahora la Avenida Ayuntamiento. En 1969 el primer anillo de Circunvalación fue construido y, con ello, el uso de concreto en las calles aumentó la movilidad de un sector de la ciudad a otro, especialmente utilizando vías rápidas. El primer anillo de Circunvalación funcionaba como una frontera para el cuadro histórico de la ciudad (ciudad antigua) a finales del siglo XX, y cuando los planificadores de la ciudad diseñaron el segundo anillo trataron, sin éxito, de contener la ciudad nuevamente. La Avenida Gómez Morín se diseñó paralela a la línea de tren principal, a principios del siglo XXI, y continuó con ese mismo diseño en línea recta, desde el centro de la ciudad hasta el segundo anillo.

Hay una realidad en México que requiere ser analizada pausadamente: Existen una gran cantidad de planes de desarrollo de la ciudad que nunca se hicieron realidad. Las secuelas de la revolución mexicana sugirieron un incremento en el número de personas en las ciudades del país y en el número de automóviles. La producción arquitectónica se vio beneficiada por la revolución. El primer vehículo que se utilizó en México fue en el año de 1885, y aceleraba a una velocidad de 16 kilómetros por hora. Porfirio Díaz fue el primer presidente



de México que usó un vehículo automotor. Los autos comenzaron a usarse más en Aguascalientes durante la primera mitad del siglo XX. David Guzmán abrió una tienda denominada "Autos y Camiones" en el año de 1938 (*Nuestro Siglo*, 2005:6), pero lo cerró más tarde. En el año de 1946, la familia Guzmán estableció nuevamente la tienda de "Automóviles y Camiones" (*Nuestro Siglo*, 2006:4). Es en 1958 cuando las autoridades comenzaron a registrar todos los vehículos que se utilizaban en la ciudad (*Nuestro Siglo*, 2001:2). En la pequeña ciudad de Aguascalientes parecía haber suficiente espacio para los vehículos en la década de los años cincuentas, pero las autoridades de la ciudad nunca pensaron en el tamaño que tendría posteriormente, ni acerca de la cantidad de autos que pasarían por la zona antigua a principios del siglo XXI.

La infraestructura moderna es producto de las ciudades industrializadas (refiriéndose deliberadamente al siglo XX). También hay una cantidad significativa de residuos industriales; los cuales se pueden encontrar en la mayoría de las áreas de las estaciones del ferrocarril en México. Los automóviles han contaminado el aire y ahora es necesario contar con nuevas formas de movilidad sustentable en la ciudad.

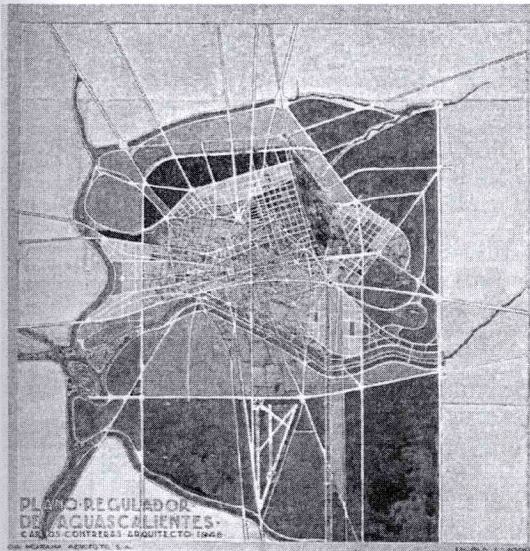


Figura 3 Plano regulador de Aguascalientes del Arq. Carlos Contreras, 1948. Fuente: Fototeca del Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes (AHEA).

## Territorio histórico y paisajes contemporáneos

La Revolución Industrial produjo un encuentro entre el territorio histórico y la nueva arquitectura, incluyendo algunos materiales para la construcción de edificios y casas. El uso de concreto no era muy común a finales del siglo XIX en Aguascalientes, ni tampoco el uso del acero para la construcción de edificios. Existe un buen ejemplo en la utilización y combinación de estos materiales en México: el edificio de Correos de Adamo Boari en la capital de la república mexicana. En Aguascalientes, un buen ejemplo es el templo de "San Antonio", en el cual se instaló un cinturón de acero en el interior de la cúpula principal; para ayudar a mantener la estabilidad de su extraordinaria estructura. El estilo de diseño ecléctico es elegante y la estructura principal de acero no se ve desde el exterior. El templo de San Antonio fue diseñado y construido por Refugio Reyes a finales del siglo XIX y principios del XX. Reyes no estudió arquitectura y algunos historiadores dicen que tomó algunas ideas de revistas y libros. Cuando García habla de su trabajo menciona algunos de los siguientes títulos en la biblioteca de Reyes: *Barcelona a la vista* (c. 1890), *Dibujo ornamental* (c. 1900), *Hôtels privés et Maisons du Rapport (1867-1892) and Palast Architektur venedig (1886-1903)*. *Galería universal de historia y arte* (1891), "Palacios de México" in *El mundo ilustrado* (1908), y *el tratado de arquitectura de Vignola, entre otros* (García, 1994:75). Reyes también compró libros en algunos de sus escasos viajes a la Ciudad de México: *Historia universal de la Galería de Arte* y (1891), *Palacios de México en El Mundo Ilustrado* (1908), y *el Tratado de Arquitectura de Vignola, entre otros* (García, 1994:75). Las innovaciones en la construcción de San Antonio y los efectos que Reyes lograba, fueron el comienzo de varios cambios en la arquitectura local y una puerta abierta al inicio del modernismo en Aguascalientes.

La era de los ferrocarriles apoyó la época de las máquinas y comenzó una clara transformación en las ciudades tradicionales de México. Hoy en día algunos de los edificios industriales antiguos en la ciudad están muy deteriorados y algunos de los edificios más dañados de la estación de ferrocarril requieren una restauración urgente. Por otro lado, el antiguo paisaje industrial de la ciudad está cambiando dramáticamente. Alrededor del centro histórico existen una serie de áreas residenciales que exhiben paisajes contemporáneos, pero que contrastan con la arquitectura histórica y del movimiento

moderno. Esto produce una interrogante en relación a la permanencia del patrimonio y reafirma una crisis de la arquitectura en Aguascalientes.

### **Infraestructura y restauración del centro histórico**

Tyler dice: Restauración se refiere al proceso de regresar un edificio a su estado original en un período específico de tiempo. La restauración de un edificio es adecuado cuando porciones de la integridad histórica de una estructura se pierden o cuando su importancia en un momento específico es significativa (2000:24). La restauración de edificios históricos en Aguascalientes es una actividad poco común, practicada solamente por algunos arquitectos. El interés del gobierno en la restauración se centró principalmente a finales del siglo XX en un pequeño número de edificios históricos y en mejorar la imagen urbana del centro histórico. El Palacio de Gobierno fue restaurado en la década de los años sesentas por Roberto Álvarez Espinosa. Asimismo, Álvarez restauró el Teatro Morelos, el teatro más importante en el centro de la ciudad. En ambos casos, Álvarez contó con el apoyo del arquitecto local: Francisco Aguayo. El Teatro Morelos fue diseñado por el ingeniero José Noriega en 1883 y en él se celebró la afamada Convención Nacional Revolucionaria en el año de 1914. Este edificio es modesto en tamaño y en diseño, a comparación de otros grandes teatros del país. Recientemente el gobierno también restauró el edificio de la primera escuela pública en la ciudad, creada en el siglo XVIII, denominada Casa Pía.

Durante los últimos ocho años, la conservación principal de edificios industriales la llevó a cabo el Gobierno del Estado, particularmente en la antigua estación del ferrocarril, en la nave de locomotoras, y en algunos de los edificios antiguos del área de ferrocarriles. En esa misma área también se creó un centro cultural. Igualmente, algunas casas antiguas en el centro histórico se han restaurado para ser utilizadas como bibliotecas, museos y escuelas. La mayoría de ellos con fines culturales. La Universidad Autónoma de Aguascalientes (UAA) ocupa dos edificios históricos en el centro, que fueron restaurados en la década de los años noventas por la misma universidad y por el Ayuntamiento de la capital. La UAA restauró sus edificios incluyendo el espacio interno de un antiguo aljibe.

Un serio problema en la restauración de edificios antiguos es

determinar si vale la pena preservarlos. El rescate urbano del centro histórico fue realizado básicamente por el H. Ayuntamiento de Aguascalientes, a pesar de que el Gobierno del Estado ha recuperado algunos edificios históricos importantes. La imagen de la ciudad, que a menudo incluye la remodelación y restauración de fachadas de edificios, se centró principalmente en el mejoramiento de la infraestructura por parte del Ayuntamiento. En los últimos años el gobierno promovió la instalación de cables de fibra óptica e instaló algunas líneas eléctricas subterráneas. El uso de pequeños cubos de piedra (acabado pórfido), en lugar de piso de concreto y asfalto en el arroyo de las calles, se hizo popular en algunas zonas del centro histórico como en la calle "Carranza"; a pesar de los costos para instalar estos acabados. Una de las virtudes de esta calle es que conserva casi la misma escala (altura) en los edificios civiles.

El acabado pórfido recién colocado lucía original, a pesar de que este tipo de material había sido utilizado antes en algunas ciudades históricas de Europa. El Ayuntamiento ha invertido recursos en la pintura y en la renovación de fachadas de edificios históricos. También ha mejorado substancialmente la imagen de algunas calles y espacios históricos abiertos, que ahora lucen limpios y brillantes (ver Figura 4). En general la ciudadanía vio con buenos ojos el programa de preservación de edificios históricos en la ciudad antigua. Posteriormente el resultado de las elecciones para cargos de gobierno demostró que la intervención fue un buen argumento que el partido en el poder utilizó para ganar de nuevo en los comicios electorales.

En principio, el rescate en el centro de la ciudad comprendió solamente dos edificios en la calle Victoria, a un costado de la catedral de la ciudad, en el año de 1997. Bajo la supervisión del "Centro INAH"<sup>1</sup> la restauración fue exitosa. En el año de 1998 otros 12 edificios fueron restaurados. De 1999 a 2001 un promedio de 15 edificios fueron reparados por el Ayuntamiento de la ciudad; pero el recurso se destinó a las fachadas principales de los edificios históricos. Se regresó a los colores originales en exteriores y se hizo un buen trabajo en el aspecto de las construcciones; sin embargo el interior de las casas no fue tocado. En estos casos el pretexto fue: el espacio privado no debe ser reparado con fondos de gobierno; por lo que se siguió trabajando en mantener en mejores condiciones la infraestructura y la imagen de la ciudad. La administración siguiente del Gobierno Municipal, de 2002 a 2004, mantuvo el interés en la restauración de

los edificios históricos aumentando del trabajo en un promedio de 35 fachadas de importantes edificios históricos en un año.



Figura 4 - Una casa en la Av. Madero, después de los trabajos de restauración.

Fotografía: Alejandro Acosta Collazo, 2008).

En la administración del Ayuntamiento que continuó (2005-2007), el promedio llegó a 50 fachadas de edificios históricos en un año. Además de estas obras, se mejoró la imagen urbana de áreas residenciales con valor histórico cercanas al centro de la ciudad. En la reciente administración del Ayuntamiento (2008-2010), los encargados mostraron cierto interés en la recuperación de edificios históricos y calles, e.g. Ignacio Zaragoza, frente al templo de San Antonio.

### **Futuros escenarios para el centro histórico de la ciudad**

Es conveniente para la ciudad que se comience a trabajar en un nuevo plan maestro para preservar el territorio histórico. Este plan podría ser realizado por académicos y profesionales involucrados en la preservación, tomando en cuenta el paisaje urbano y la relación entre la movilidad en la ciudad y en el centro histórico. Los ciberespacios

se están convirtiendo en lugares muy populares en el centro debido a que no necesitan mucho espacio y la conectividad es bastante simple. Las nuevas referencias digitales y la información del exterior llegan fácilmente a cualquier punto de la ciudad. ¿Cómo está afectando la comunicación global al centro histórico? En este siglo podemos observar nuevas formas de comunicación y una mejor comprensión mundial a través de Internet. La "carretera de la información" ha cambiado la forma de ver el territorio histórico. El mejoramiento del "software" permite ahora estar más cerca de edificios históricos del extranjero y aparentan ser una buena alternativa para reconocer y aprender acerca de otras culturas, así como de la nuestra; pero una mejor comprensión de la ciudad se adquiere con ver y tocar estos espacios. Los nuevos planes maestros de la ciudad deberían incluir edificios verdes, pero no se observa ninguno de éstos en el centro de Aguascalientes. Glancey dice: Debido a que los edificios generan una gran parte de las emisiones de dióxido de carbono (hasta el 30 por ciento en los EE.UU.), el verde será el color que dará forma a la arquitectura, sus funciones, y su uso en la próxima década (2006:490). Probablemente esta es una buena alternativa para los centros históricos.

Algunos edificios históricos en el centro de la ciudad son muy frágiles, sobre todo si los planes maestros no toman en cuenta su conservación. En realidad existen algunos problemas complejos, como el de la integración formal de los edificios recientes. Sólo algunos arquitectos, en múltiples contextos, e.g. Mario Botta, utilizan un lenguaje con un "*senso di luogo*", como en la catedral de Evry, Francia (ver Figura 5). La mayoría de los nuevos edificios en el centro de la ciudad de Aguascalientes contrastan con sus nuevas formas frente a los monumentos históricos, y también frente a los materiales utilizados. La nueva arquitectura en el centro no se preocupa acerca de las tradiciones locales o regionales. Se incluye en las nuevas intervenciones materiales estandarizados. Algunos arquitectos piensan en ello como parte de la imagen de los sitios históricos y de la ciudad. Renzo Piano mencionó alguna vez: La arquitectura es, por definición, locales, local en el sentido etimológico, es decir, limitada al lugar, la topografía, al terreno (Metcalf, 2001:28).

También hay algunos otros problemas derivados de la globalización y sus efectos en lugares históricos. Adam Piore menciona en la revista Newsweek el concepto de "ciudad digital" como lugares

con vivienda y espacios comerciales de alta tecnología. A pesar de que están incrementándose de manera muy rápida, todos ellos surgen como un oasis, a partir de la esterilidad de los suburbios y el bullicio de la vida moderna... (2004:38).



Figura 5 - Catedral de Evry y el "senso di luogo", Francia. Mario Botta. Fotografía: Alejandro Acosta Collazo, 2004.

La reutilización de edificios históricos es conveniente para la ciudad, con el fin de preservar los valores sociales. Algunos propietarios de estos bienes especulan con la esperanza de obtener un beneficio posterior. Battle menciona al respecto: El valor de un entorno construido se extiende más allá de la contabilidad de sus estados financieros, un pueblo educado implica no solamente tener inmuebles de calidad, sino también una responsabilidad social y ambiental. El desarrollo de soluciones surge de la superposición y la integración de diversas disciplinas y conocimientos especializados (Battle, 2001:125). Con el fin de preservar los edificios históricos se debe generar un plan maestro para la ciudad antigua. Al referirse a Giancarlo De Carlo, en el proyecto Colleta di Castelbianco Televillage,<sup>2</sup> Miguel Ruano dice: Todas las características de la tradición urbana, deberán de ser combinadas con las ventajas de la innovación, la cual se logrará principalmente a través de las nuevas tecnologías de comunicación: una especie de sistema nervioso cibernético ultra-moderno se

injerta en la antigua estructura del pueblo (Ruano, 1999:176). Las nuevas tecnologías y el mundo digital están llegando a lugares históricos, y los planificadores de la ciudad tienen que pensar y considerar cómo hacer frente a esta situación.

## CONCLUSIONES

Cuando se abrieron las puertas al modernismo en Aguascalientes la imagen de la ciudad cambió radicalmente. Nuevas formas de apreciación de la arquitectura arribaron y cambió el status de larga duración de algunos edificios, por un concepto más efímero del ambiente edificado, en términos de conservación. El centro histórico no puede contener más vehículos automotores. Después de 125 años, desde que el primer vehículo llegara a México, Aguascalientes cuenta actualmente con más de 400,000 unidades que se desplazan de un lugar a otro dentro de la ciudad, utilizando flamantes puentes, y atravesando el centro histórico, afectando la arquitectura y el urbanismo en esa parte de la ciudad. En la actualidad, hay más caminos para llegar al centro de la ciudad que los que había en el siglo XIX.

Hacer nuevos edificios de gran altura en la ciudad antigua parece ser el futuro próximo en Aguascalientes. Aunque una gran cantidad de edificios históricos están con una urgente necesidad de reparación. Las antiguas fábricas situadas cerca de la estación de la vía férrea necesitan también de una restauración para recuperar el paisaje industrial original de la ciudad; pero esto debe ser un objetivo central de un nuevo proyecto.

El aumento de vehículos en el centro histórico ha traído problemas de contaminación a la ciudad. Está comprobado que es mejor tener residentes en el centro y mantenerlo habitado; sin embargo la gente, en general, no quiere vivir ahí por una razón muy simple: no hay espacio para los vehículos dentro de los edificios antiguos. Los diseños originales de los edificios históricos no incluyeron cocheras. En algunos casos había espacio para carruajes tirados por caballos, pero las dimensiones son distintas.

La mayoría de los edificios históricos en el centro contienen una fuerte identidad. El centro histórico es el orgullo de una ciudad y un nuevo proyecto se hace necesario con el objetivo principal de implementar su conservación, mediante el diseño de espacios públicos adecuados y con un gran significado para los ciudadanos; pues hacen



falta esculturas, fuentes y obras de arte monumentales en espacios abiertos.

En la actualidad se observan diversas intersecciones entre la arquitectura y la infraestructura. Algunas zonas industriales en la ciudad condicionaron el desarrollo de Aguascalientes en el siglo XX, y ahora es muy común que se incluya una gran cantidad de infraestructura en los diseños urbanos. En la actualidad los diseñadores tienden realizar propuestas independientes del resto de la ciudad; de acuerdo a espacios disponibles y considerando la infraestructura que, a fin de cuentas, rige los proyectos definitivos.

---

## **SOBRE O AUTOR**

### ***Alejandro Acosta Collazo***

Doctor en Arquitectura

Universidad Autónoma de Aguascalientes

Email: aacosta@correo.uaa.mx

## **NOTAS**

1. "INAH" son las siglas del "Instituto Nacional de Antropología e Historia".
2. En Savona, Liguria, Italia, 1994- Giancarlo De Carlo, Valerio Saggini & Stefania Belloni, Telesma s.a.s. (Ruano, 1999:176).

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- BATTLE, GUY AND MCCARTHY, CHRISTOPHER, Sustainable Ecosystems and the built environment, Great Britain, Wiley-Academy, 2001 (120-125).
- GARCÍA RUBALCAVA, J.L., "Refugio Reyes", Artes de México, México, septiembre-octubre, n. 26, 1994 (43-47).
- GLANCEY, JONATHAN, Architecture, New York, Dorling Kindersley, 2006 (490-495).
- MARTÍNEZ DELGADO, GERARDO, Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes, 1880-1914, México, UAA, 2009 (197-200).
- METCALF, ANDREW, Aurora Place Renzo Piano Sydney, Australia, The

Watermark Press, 2001 (20-29).

Nuestro Siglo, "Hace medio siglo, comenzó el registro de vehículos", El Hidrocálido, Enero 7 del 2001 Aguascalientes, México (2-5).

Nuestro Siglo, "Figuras y automóviles en Aguascalientes", El Hidrocálido, Junio 5 del 2005, Aguascalientes, México (5-6).

Nuestro Siglo, "La familia Guzmán", El Hidrocálido, Enero 8 del 2006, Aguascalientes, México (4-6).

PIORE, ADAM, "Charm city? South Korea's New Songdo leads a wave of digital cities trying to replicate the best of Paris or Venice", Newsweek, March 29, USA, 2006 (37-38).

RUANO, MIGUEL, Ecurbanismo, los asentamientos humanos sostenibles: 60 casos, Barcelona, GG, 1999 (7-176).

TYLER, NORMAN, Historic preservation, an introduction to its history, principles and practice, New York/ London, W. W. Norton & Company, 2000 (24-27).