

Colección Los Ojos de la Memoria, n.º 19
INCUNA Asociación de Arqueología Industrial

Las imágenes de cada capítulo han sido aportadas por sus respectivos autores.

© Los autores y CICEES editorial
Editor y coordinador: Miguel Ángel Álvarez Areces
Edición y distribución: CICEES
c/ La Muralla, 3 – entresuelo
33202 Gijón – Asturias
Teléfono / Fax 00 34 985 31 93 85
Correo electrónico: ciceeseditorial@gmail.com
www.revista-abaco.es

Portada: David Busto
Corrección de textos: Rubén Figaredo
Fotos de la Memoria Gráfica: Archivo INCUNA
Impresión: Gráficas Apel
Depósito Legal: AS 02806-2017
ISBN edición impresa: 978-84-945966-3-6
ISBN edición digital: 978-84-945966-8-1

Impreso en España – Printed in Spain

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopia o escanear algún fragmento de esta obra.

El ferrocarril como detonador territorial y limitante en Aguascalientes.

Miguel Alejandro García Macías. Maestro en Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Alumno del Doctorado en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos de la Universidad Autónoma de Aguascalientes.

Alejandro Acosta Collazo. Doctor en Arquitectura por la UNAM. Profesor adscrito al Sistema Nacional de Investigadores. Coordinador del Doctorado en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos de la UAA.

Es indudable que la historia del crecimiento económico y territorial de la ciudad de Aguascalientes está totalmente relacionada con la llegada a la ciudad, en 1897, de los Talleres Generales de Reparación del Ferrocarril Central, los cuales han dado identidad, y, con su llegada, detonaron el crecimiento exponencial de la zona oriental, al generarse en esta zona múltiples barrios para el creciente número de trabajadores del ferrocarril. Los mismos barrios que al declive de la actividad económica de los Talleres, vieron reducidas sus posibilidades de crecimiento y consolidación por el borde en que se transformaron dichos Talleres, convirtiéndose en zonas muertas, estancadas en una época anterior. A principios de este siglo, con un plan de rescate y de reapropiación del Territorio de los Talleres por el gobierno estatal, se empieza a ver cómo este borde, se filtra paulatinamente a la ciudad, y con ello, los barrios de su alrededor vuelven a surgir con el realce de esta zona industrial en el pasado.

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Aguascalientes es la capital de un pequeño estado en el centro geográfico de México, ubicación que le dio valor, por ser un punto estratégico para las comunicaciones ferroviarias del país a finales del siglo XIX, junto con la modernización y la Revolución Industrial tardía de los países latinoamericanos, en la época denominada el Porfiriato¹. En México, se dio el auge del ferrocarril, impulsado por el gobierno mexicano, quien apoyó a empresas norteamericanas dueñas de la infraestructura ferroviaria².

¹ Época dictatorial en México, que acuña al nombre del dictador militar Porfirio Díaz (1830-1915) que duro en el poder desde 1876 a 1910, que con el fin de su régimen, da inicio la Revolución Mexicana.

² ALCÁZAR, Joan del (2003) *Historia contemporánea de América*, "Del México oligárquico al México revolucionario", pp. 175-188. Universidad de Valencia Servicio de Publicaciones.

La empresa norteamericana fundada en 1859 con el nombre de *Atckinson & Topeca Railroad*, y que para 1880 cambiaría de nombre a *Atckinson, Topeca & Santa Fe Railway*³, tenía como su octavo presidente a Thomas Nickerson quien en su último año al frente de esta empresa, con sede en la ciudad de Boston, Massachusetts, fundó la *Mexican Central Railway Company Limited*⁴ al adquirir los derechos de la primera línea férrea en el país, que uniría a la Ciudad de México con la ciudad de León, Guanajuato⁵, y a la cual se le unirían más tramos de vías férreas al construirlas o al absorber a las compañías dueñas de tales, formando de esta manera, el monopolio de la línea ferroviaria que cruzó de norte a sur el país, conectándose al norte con empresas filiales en los Estados Unidos de América y al oriente, en la ciudad de San Luis Potosí, con la vía férrea que se dirigía a los puertos del Golfo de México.

La vía férrea tenía total control del servicio de importación y exportación de mercancía vía terrestre del vecino país del norte, además de que tenía parte de la distribución de lo que arribaba desde el viejo continente a los puertos del Golfo de México, lo que la llevó a convertirse en la empresa más grande del país en aquella época.

Años más tarde, como una empresa consolidada, fue adquirida por el gobierno mexicano, el cual se hizo cargo de su administración a partir

del año 1906, para en 1909 convertirla en Ferrocarriles Nacionales de México. Como paraestatal duraría la mayoría del siglo XX, hasta que en la década de los 90's se privatiza con inversión norteamericana y toma el nombre de Ferromex⁶.

Dentro de los primeros años de auge de la empresa, cuando la administración está todavía a cargo de los inversionistas de Boston, se decide la construcción de los Talleres de Construcción y Reparación de Material Rodante en la ciudad de Aguascalientes, en donde se ubicaba una pequeña estación provisional que fue inaugurada con la llegada del ferrocarril en el año de 1883 con el tramo entre Lagos de Moreno, Jalisco y la ciudad de Aguascalientes⁷. Esta decisión de ubicar los Talleres de Construcción y de Reparación de Material Rodante, se da por la cercanía que tienen a la ciudad de San Luis Potosí, la otra opción que se planteaba la empresa, ya que esta era la conexión que existía entre la vía que cruzaba el país de Norte a Sur y la conexión con la vía al Golfo de México; al final se optó por la ciudad de Aguascalientes, quizás por el apoyo que se encontró en el gobierno de la ciudad, ya que se obtuvieron un sin fin de apoyos fiscales y la donación de las 88 hectáreas de terreno⁸ de lo que fue en su momento la hacienda de Ojo Caliente, que se encontraba aledaña a la pequeña estación, dicho convenio se oficializó el 24 de septiembre de 1897⁹, cuando se emprende tan grande proyecto en la pequeña ciudad de Aguascalientes.

³ 2016. The history of BNSF: a legacy for the 21st Century. Available: http://www.bnsf.com/about-bnsf/our-railroad/company-history/pdf/History_and_Legacy.pdf.

⁴ MARICHAL, Carlos. Y CERUTTI, Mario (1997) *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, Universidad Autónoma de Nuevo León.

⁵ LOPEZ GARCÍA, J. Jesús y ACOSTA COLLAZO, Alejandro (2010) Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central. pp. 639-656, en *El patrimonio industrial y el mar. Reflexiones sobre el patrimonio industrial marítimo de México, Centroamérica y el Caribe, y su interrelaciones con los sitios de producción*. 1era edición ed. Campeche: Archivo Histórico y Museo de Minería A.C.

⁶ Perteneciente al consorcio Grupo México, dueño de Ferromex, un grupo empresarial que se encuentra en cotización en la bolsa, su última carta de presentación fue presentada en 2015: <http://www.gmexico.com/images/pdf/Presentaciones/GMexico%20Investor%20Presentation%202Q15.pdf>

⁷ BARBA RODRÍGUEZ, Marlene (2013) *Evolución tipológica-arquitectónica de los talleres del ferrocarril de Aguascalientes :aproximaciones al espacio a partir de la memoria obrera*. Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Aguascalientes. pp. 120-132.

⁸ Ibid.

⁹ LOPEZ GARCÍA, J. Jesús y ACOSTA COLLAZO, Alejandro (2010) Los Talleres Generales de Construcción

PRIMERA ETAPA. ÉPOCA DE CRECIMIENTO

Desde el inicio de la construcción se apreció el compromiso de la empresa por retribuir el esfuerzo a la ciudad, ya que la construcción de los Talleres marchó a muy buen ritmo. En el año de 1900, ya se contaba con el Departamento de Mecánica, el Hospital Ferroviario y el Patio General de Maniobras¹⁰, con lo cual empezaba a crecer la población que abandonaba el campo y veía a la industria como su actividad productiva.

Los movimientos mercantiles y de especulación del suelo, en cuanto a los terrenos aledaños al complejo ferrocarrilero, empezaron desde el momento en que se concretó el convenio de la construcción de los Talleres. El empresario inglés John Douglas¹¹ adquirió, en 1897, un predio al oriente de los futuros Talleres para aprovechar la cercanía con éstos y fundar una empresa molinera; al igual que él, varios empresarios extranjeros y locales radicados en la ciudad formaron el primer parque industrial al poniente, al costado oriente del complejo ferrocarrilero; con él se formaba el segundo nodo laboral industrial de la ciudad, que junto a la Fundidora Guggenheim ubicada en el lado opuesto de la ciudad, hacia el nororiente, conformaron las grandes ofertas laborales para la población que quería dejar a un lado la tradicional vida rural y emprender el camino a la modernidad, de la mano de la nueva vida obrera.

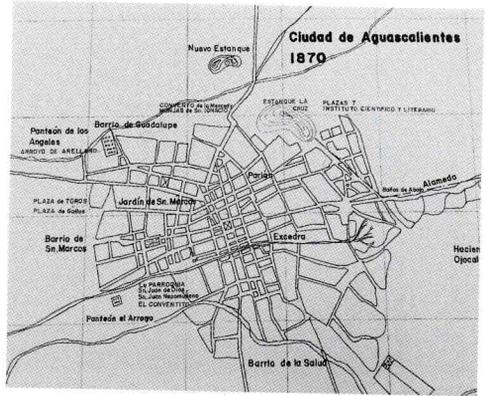


Fig. 1.- Plano de la ciudad de Aguascalientes en 1870. Fotografía tomada a original de la mapoteca del Archivo Histórico Estatal.

Entre las diversas empresas industriales que se ubicarían en este nuevo parque, destacarían dos por su capacidad de generar nuevos servicios a la ciudad, la cual se desarrollaba a una velocidad nunca vista en la modernidad, y en las cuales se encontraba un común denominador en cuanto a inversionistas se refiere. El inglés John Douglas, junto con otros colaboradores fundó la empresa de Tranvías Eléctricos en 1903, con la cual Aguascalientes se convirtió en la segunda ciudad en el país, en poseer este servicio, después de la Ciudad de México.

Al siguiente año, la Compañía Eléctrica de Aguascalientes, con ambos servicios, se colocó al frente de las ciudades en la carrera por la modernidad en el país. Estos grandes pasos que se daban en la transformación de la ciudad, se pueden atribuir a la fertilidad que encontraban los inversionistas extranjeros en estas tierras a través de las grandes consideraciones que tenía el gobierno por este tipo de inversión, la cual gozaba de todo tipo de exenciones fiscales, y que en su momento dieron resultados que se materializaron en el crecimiento acelerado del nuevo nodo urbano de la ciudad al poniente de ésta, el cual se unió al centro de la ciudad por lo que ahora se conoce como la Alameda, pero que de inicio se conoció como camino a la Hacienda Ojo Caliente, en la

y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central. en: OVIEDO GÁMEZ, Belén y IWA-DARE LIJIMA. *El patrimonio industrial y el mar. Reflexiones sobre el patrimonio industrial marítimo de México, Centroamérica y el Caribe, y su interacción con los sitios de producción*. 1era edición. Campeche: Archivo Histórico y Museo de Minería A.C. pp. 639-656.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ BARBA RODRÍGUEZ, Marlene (2013) *Evolución tipológico-arquitectónica de los talleres del ferrocarril de Aguascalientes: aproximaciones al espacio a partir de la memoria obrera*. Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Aguascalientes. pp. 120-132

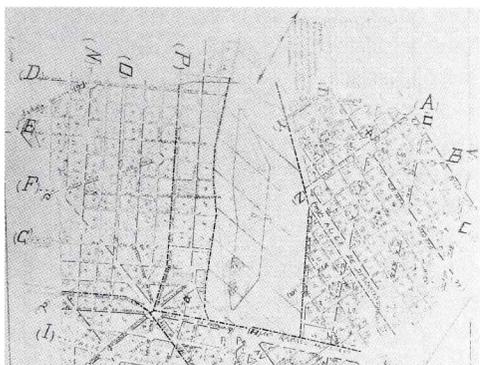


Fig. 2.- Plano de proyecto de Colonias Héroes y del Trabajo en 1900. Fotografía tomada a original de la mapoteca del Archivo Histórico del Estado.

cual se observaron de primera mano las transformaciones, consecuencia de la modernidad.

De igual manera, en el costado colindante oriente a los terrenos del Taller, (el mismo donde se planteó el nuevo parque industrial, que habrá que acotar que era el colindante con mejores cualidades, ya que se encuentra entre el centro de la ciudad y los Talleres del Ferrocarril), el mismo John Douglas adquirió en el año de 1900 un terreno un poco más grande de las 84 hectáreas donde se plantearía hacer una zona habitacional para el creciente número de obreros, terreno que hasta antes de ese momento era conocido como parte del Rancho Buenavista y que pasaría a ser la Colonia Buenavista.¹²

Del lado opuesto del colindante, es decir, al lado oriente de la ciudad y de los terrenos del Taller, se proyectarían otras dos colonias, la del Trabajo y la Héroes, que al igual que la colonia Buenavista iniciaron los trámites de construcción con el municipio, justo con el mismo objetivo de albergar a la creciente población de obreros de la zona. Por este mismo colindante de los Talleres, pero por la parte interior de la zona donada por el gobierno de Aguascalientes, se inició la construcción de la ahora denominada Colonia Ferronales, antes conocida como Colonia Americana, ya que esta se

proyectó en su momento para albergar a los inmigrantes norteamericanos que arribaban a la ciudad para trabajar en los Talleres de Reparación y Construcción de Material Rodante.

SEGUNDA ETAPA: BORDE PARA LA CIUDAD

De inicio, cuando le fueron entregados los terrenos para el Taller de Construcción y Reparación de Material Rodante a la empresa Ferrocarril Central de México, la zona mantenía todavía cierta distancia entre la ciudad y este predio, de tal manera, que la zona que primeramente se explotó por parte de los empresarios inmobiliarios e industriales fue la existente entre la ciudad y el predio; al costado poniente del predio sólo se plantearon las ya mencionadas colonias del Trabajo y Héroes. Suponemos que en su momento nadie pensó en lo que sucedería en el futuro inmediato del país, que detendría por un momento los humos crecientes de la ciudad.

Iniciando la Revolución Mexicana en 1910, la empresa Ferrocarril Central de México ya tenía varios años en manos del gobierno federal, un dueño demasiado ocupado en decidir si tomaría un nuevo rumbo y cuál de los múltiples que se presentaban tomaría; situación que se veía reflejada en la vida diaria de los Talleres. Tales fueron las afectaciones de la situación bélica del país, que la recién formada Colonia Americana, dentro del complejo ferrocarrilero fue abandonada hacia 1914¹³ por los extranjeros que no estaban dispuestos a arriesgar su vida, por el trabajo diario y oportunidades que años antes se les presentaban en la ciudad.

De esta manera, una de las tres colonias fundadas más allá del poniente de los Talleres, se despoblaba súbitamente. Pasando el conflicto bélico, no le faltarían dueños a tan peculiar

¹² *Ibidem*.

¹³ MEDRANO SE LUNA, Gabriel (2006) *La morena y sus chorriados: los ferrocarriles en Aguascalientes*, pp 51, Universidad Autónoma de Aguascalientes.

conjunto vecinal, ya que al no estar los dueños originales, no faltó quien quisiera reclamar alguna de las casas.

Después del conflicto bélico la ciudad pasó por años complicados, donde se rumoraba el término y cierre de los Talleres¹⁴; sin embargo, estos continuaron trabajando, basándose en la tradición ferrocarrilera ya fundada que se concretó en la creación de la Escuela Técnica “La Maestranza”, abierta en el año de 1927, en la cual se formaba personal técnico para la fabricación de máquinas ferroviarias.

A mediados del siglo XX, se empezó a reflejar una mejoría general en la economía de la ciudad, coincidiendo con los cambios estructurales de la economía nacional con un plan proteccionista de la industria¹⁵. En 1947 se fabricó la primera máquina ferroviaria a base diésel del Taller, y con ella un nuevo campo de producción para los Talleres, misma amplitud que se ve reflejada en una nueva planta de fabricación en 1967.

Todos estos cambios y avances dentro del complejo ferrocarrilero no se evidencian en el crecimiento de la ciudad al poniente, que se vuelve un bordo infranqueable, en el cual se siguen viendo sólo las colonias construidas. Si se observa una imagen aérea de 1956 de la ciudad y un mapa de la proyección que se planteaba de la misma zona en 1900¹⁶, se podrá apreciar que la zona es casi igual, es decir, el crecimiento de los alrededores por más de 50 años, es casi nulo.

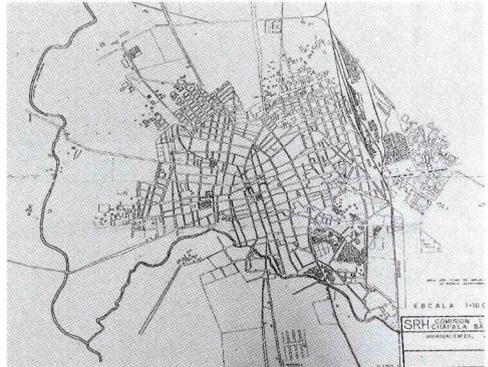


Fig. 3.- Plano de la ciudad de Aguascalientes en 1956, basado a fotografía aérea del mismo año. Fotografía tomada a plano original de la mapoteca del Archivo Histórico del Estado.

Para esta misma época, la ciudad continúa su expansión a las otras zonas, en el sur ya pasó su bordo natural que era un río, y se ha convertido en la actual Av. Adolfo López Mateos, el borde oriente es el río San Pedro, al cual no se ha llegado, pero se está cerca, y los viñedos, al norte de la ciudad, empiezan a desaparecer para darle camino a la ciudad, al igual que la distancia de la que fue la Fundidora Guggenheim es más estrecha aunque no ha sido cubierta por la mancha urbana.

Ya en la década de los 80's es más significativa la ampliación de la ciudad, que coincide con la llegada de otras empresas a la ciudad, como es la ensambladora de automóviles de la marca japonesa NISSAN y la paraestatal enfocada a los censos a nivel nacional INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía); además de que los logros de los Talleres Generales de Reparación y Construcción de Material Rodante continúan funcionando al lograr firmar un contrato en el año de 1980 con la transnacional *General Electric Company* para la construcción de máquinas a base de diésel y electricidad.

Esta explosión productiva y demográfica se ve reflejada en un impresionante crecimiento de la ciudad, misma que se ensancha pero no de igual manera, es decir, el borde que son los

¹⁴ 1918. Los Talleres Ferrocarrileros de Aguascalientes no se han clausurado. *Boletín Municipal*, Tomo I. Numero 16. 18 de agosto de 1918.

¹⁵ GUILLEN ROMO, Héctor (2013) México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico. pp. 34-60, *Comercio Exterior*. Digital ed.

¹⁶ Imagen de plano que muestra la distribución planeada de las calles hacia el lado oriente de la ciudad de Aguascalientes. Fotografía a original incompleto. Mapoteca del Archivo Histórico del Estado.

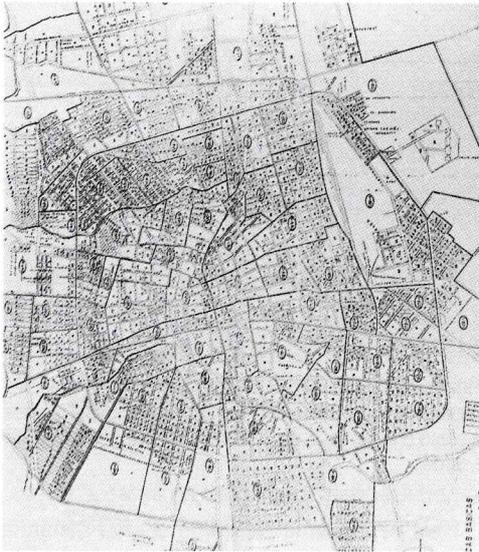


Fig. 4.- Plano de la ciudad de Aguascalientes en 1980. Fotografía a original de la mapoteca en Archivo Histórico del Estado.

Talleres sigue limitando su crecimiento. Para el año de 1980, sólo una nueva colonia se ha atrevido a brincar el borde, es una colonia popular de nivel socio económico bajo, llamada Las Viñas, que toma como limitante todo el lado poniente del predio de los Talleres y traza la siguiente vía primaria de la ciudad del lado poniente. Esta relación de la colonia Las Viñas y la parte trasera de los Talleres, generó una zona conflictiva en todo alrededor del borde, donde el contexto y las circunstancias sociales de los habitantes de la colonia originaron una zona no grata para andar y de alto potencial delictivo.

Ya a mediados de la década de los 80's se puede observar como por fin la ciudad se esparce y libra el gran borde urbano de 88 hectáreas hacia el poniente, aunque lo cruza con proyectos coloniales de tipo socioeconómico bajo, es decir, la necesidad de dar habitación al creciente número de población de nivel socioeconómico bajo se cumple, segregándola hacia la zona a la que la ciudad nunca quiso crecer.

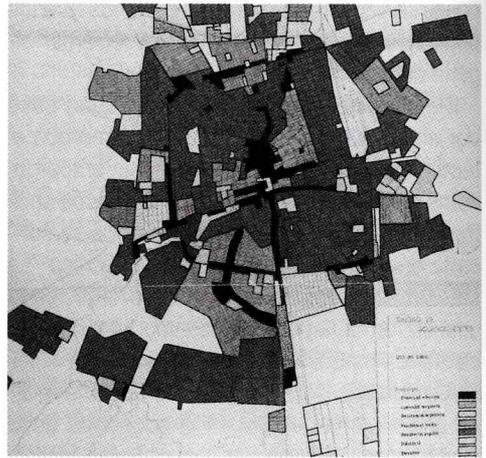


Fig. 5.- Plano de la ciudad de Aguascalientes de 1984. Fotografía tomada a original de la mapoteca del Archivo Histórico del Estado.

TERCERA ETAPA: RENACIMIENTO ALREDEDOR DEL BORDE

En el año de 1990, la empresa paraestatal ferroviaria terminó. Desde la Presidencia de la República se anunció la privatización de las vías férreas y con ello, el cierre de los Talleres Generales de Reparación y Construcción de Material Rodante. Esto dejó desolada la zona, que al cerrar, terminó con la tradición ferrocarrilera de la ciudad que duró casi un siglo; lo peor se vio venir cinco años después cuando, igualmente, desde la presidencia se anunció la venta del predio junto con todo el patrimonio industrial incluido en su interior.

Para ello, el Gobierno del Estado a sabiendas del potencial que se podía tener en el interior del predio, y equiparando las ganancias que podría generar en el Gobierno Federal al venderlo como terreno, éste se dio las manos a la obra y decidió interponer una solicitud para hacerse con el patrimonio de la pasada empresa paraestatal.

En el año 2000 el Gobierno Estatal consiguió un acuerdo con el Gobierno Federal, en el que una parte del predio se donó y otra parte se compró, junto con el patrimonio interior exis-

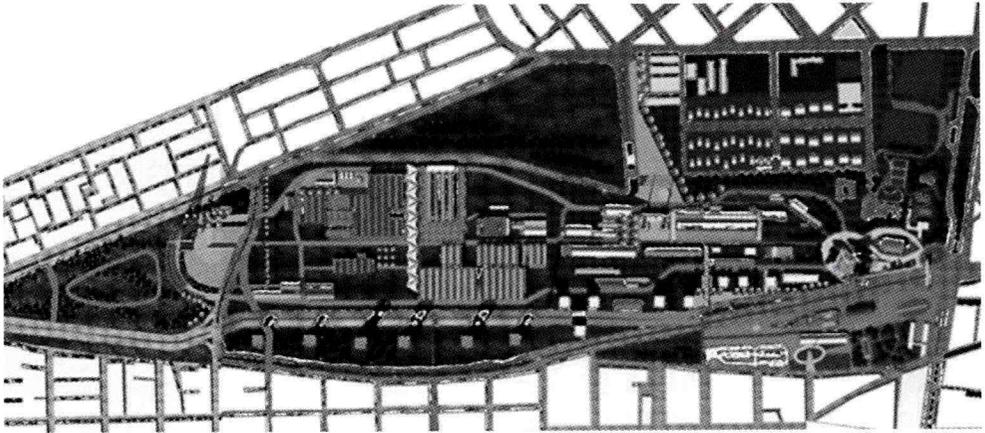


Fig. 6.- Plan maestro de conjunto ferrocarrilero, realizado por el Fideicomiso FICOTRECE. Consultado en 2008.

tente. A partir de aquí se dispuso un plan de trabajo para generar un fideicomiso a cargo de la administración del nuevo patrimonio del estado, además de que se planteó la descontaminación del predio y el planteamiento de un plan maestro urbano del cual se desprenderían las directrices del nuevo proyecto.

Para este momento la zona perimetral del predio se encontraba casi en su totalidad cerrada, no existía permeabilidad con la ciudad, sólo en algunas zonas, como era la estación donde sólo quedaba su pequeño parque, ya que desde mucho antes de los cierres de los Talleres, la estación de pasajeros dejó de funcionar por las políticas nacionales, donde el uso del tren para llevar pasaje había terminado desde hacía ya tiempo; al igual que estaba el deportivo ferrocarrilero construido en los años 50's, que quedaba abierto a los que fueron trabajadores de éste, pero en malas condiciones.

Ya realizado el plan maestro del nuevo complejo ferrocarrilero, se tomaron decisiones dirigidas a generar permeabilidad en este predio, mismo que se volvió un borde para el crecimiento de la ciudad por casi un siglo, a la vez que la conservación del patrimonio histórico se hizo patente en la búsqueda de convertirse en un sub centro urbano en el cual se pudieran aglutinar una gran diversidad de actividades,

las cuales pudieran tener cabida en las zonas recuperadas de los Talleres.

Para ello, se tomó la decisión de abrir una gran vía vehicular a un costado del camino de lo que era la vía férrea de Norte a Sur, una decisión que permitió, por lo menos visualmente, el acceso a todos los conductores vehiculares a este borde que permaneció cerrado. De igual manera, se regeneró la vía con la que colindaba la zona poniente del predio y la zona marginada de la colonia Las Viñas y la del Trabajo, conectándola a la vía principal, además de que se plantearon vías que cruzaran la zona de Oriente a Poniente, pero las cuales lo harían de manera subterránea para dar prioridad al proyecto peatonal que se planteaba en la zona de los Talleres.

Dentro del planteamiento peatonal, se generó la idea de proyectar zonas de estacionamiento en diversos polos perimetrales al complejo para que la llegada a los diversos edificios rehabilitados de los Talleres fuera a través de un paso peatonal central, un andador, el cual conectaría los diversos edificios y que al día de hoy ha marcado la dirección general del proyecto. Actualmente dentro del complejo se accede de esa manera a diversos edificios, como son: escuelas de arte, bibliotecas, zona deportiva, centro de convenciones, museo de arte moderno y complejos corporativos.



Fig. 7.- Imagen tomada de Google Earth© con fecha de 15 de mayo del 2016 en la que se enmarcan los tres edificios mencionados. De izquierda a derecha, Velódromo, Torre de especialidades Hospital Miguel Hidalgo y Centro de Rehabilitación Infantil Teletón.

Aunque también existen elementos dentro del complejo que parecen no cumplir con la idea inicial del plan maestro, como son, el Centro de Rehabilitación Infantil Teletón el cual aun estando dentro del predio, le da la espalda y no comparte la funcionalidad que tiene el complejo en general. De igual manera el Hospital de especialidades Miguel Hidalgo, aún en construcción, el cual se erige como una construcción moderna, con la cual el esquema general peatonal del complejo topa y quiebra la continuidad del predio que tenía de norte a sur, así como también el velódromo en la punta norte del complejo, donde el plan maestro planteaba un gran parque que sería un pulmón de la ciudad y el remate de este andador del complejo.

Decisiones políticas e idearios de las diversas administraciones estatales por las que ha pasado este plan maestro, que en general se cumple, han generado que este sub centro urbano detone una regeneración urbana de la zona, potenciándola, y con la cual se han generado diversos proyectos más allá del predio del complejo ferrocarrilero, como es la zona de los estadios de fútbol y béisbol en la colonia Héroes, lo cual también regenera las colonias aledañas, así como los diversos esfuerzos por potenciar la vida nocturna de la zona; así mismo son visibles los intentos de cada ad-

ministración por dejar su huella en la avenida La Alameda, lo cual ha levantado en general las posibilidades de mayor atención por parte del ayuntamiento para que las zonas tengan el equipamiento urbano necesario. Donde antes pareciese que las colonias tenían una barrera que los potenciaba para el crimen y la segregación, ahora es observable una permeabilidad que los potencia hacia una mejor rentabilidad del suelo de la zona.

BIBLIOGRAFÍA

- The history of BNSF: a legacy for the 21st Century. Available: http://www.bnsf.com/about-bnsf/our-railroad/company-history/pdf/History_and_Legacy.pdf. 2016.
- ALCÁZAR, Joan del. *Historia contemporánea de América*, "Del México oligárquico al México revolucionario", pp. 175-188. Universidad de València Servicio de Publicaciones. (2003)
- BARBA RODRÍGUEZ, Marlene. "Evolución tipológico-arquitectónica de los talleres del ferrocarril de Aguascalientes :aproximaciones al espacio a partir de la memoria obrera". pp. 120-132 Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Aguascalientes. (2013)

GUILLEN ROMO, Héctor. "México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico". pp. 34-60 *Comercio Exterior*. Digital ed. (2013)

LOPEZ GARCÍA, J. Jesús. y ACOSTA COLLAZO, Alejandro. "Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Maquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central". en: OVIEDO GÁMEZ, Belén y IWADARE (2010)

LIJIMA, Miguel A. "El patrimonio industrial y el mar. Reflexiones sobre el patrimonio industrial marítimo de México, Centroamérica y el Caribe, y su interacciones con los sitios de producción". 1er. edición. Campeche: Archivo Histórico y Museo de Minería A.C.

MARICHAL, Carlos Y. CERUTTI, Mario. "Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930" Universidad Autónoma de Nuevo León. (1997)

MEDRANO DE LUNA, Gabriel. "La morena y sus chorriados: los ferrocarriles en Aguascalientes" p. 51. Universidad Autónoma de Aguascalientes. (2006).

Hemerografía

1918. Los Talleres Ferrocarrileros de Aguascalientes no se han clausurado. *Boletín Municipal*, Tomo I. Número 16. 18 de agosto de 1918.