

CONGRESO INTERNACIONAL DE GEOGRAFÍA DE AMÉRICA LATINA  
(9.ª. 2018. Toledo)

América Latina: últimas décadas: procesos y retos, IX Congreso Internacional de Geografía de América Latina, Toledo – Toledo, 12 al 14 de septiembre / coordinadores Francisco Cebrián Abellán, Francisco Javier Jover Martí, Rubén Camilo Lois González.– Cuenca : Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2018

1316 p. ; 24 cm.– (Jornadas y congresos ; 17)

ISBN 978-84-9044-333-0

1. Ordenación del territorio – América Latina I. Cebrián Abellán, Francisco, coord. II. Jover Martí, Francisco Javier, coord. III. Lois González, Rubén Camilo, coord. IV. Universidad de Castilla-La Mancha, ed. V. Título VI. Serie

711.4(063)

RPC

1KL

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación solo puede ser realizada con la autorización de EDICIONES DE LA UNIVERSIDAD DE CASTILLA-LA MANCHA salvo excepción prevista por la ley.

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos – [www.cedro.org](http://www.cedro.org)), si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

- © de los textos e imágenes: sus autores.
- © de la edición: Universidad de Castilla-La Mancha.

Edita: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha  
Colabora: Universidade de Santiago de Compostela

Colección JORNADAS Y CONGRESOS n° 17

El procedimiento de selección de originales se ajusta a los criterios específicos del campo 10 de la CNEAI para los sexenios de investigación, en el que se indica que la admisión de los trabajos publicados en las actas de congresos deben responder a criterios de calidad equiparables a los exigidos para las revistas científicas.

Con la colaboración de la Universidade de Santiago de Compostela

Foto de cubierta: IMAG1722. (2011). Bixentro. (CC BY 2.0).



Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional.

I.S.B.N.: 978-84-9044-333-0

Composición: Compobell

Hecho en España (U.E.) – *Made in Spain (U.E.)*

# MOVILIDAD Y FRAGMENTACIÓN CULTURAL EN AGUASCALIENTES. APUNTES SOBRE EL ABANDONO PAULATINO DEL PATRIMONIO EDIFICADO

ALEJANDRO ACOSTA COLLAZO; MARCO ALEJANDRO SIFUENTES SOLÍS  
Universidad Autónoma de Aguascalientes. Departamento de Diseño del Hábitat

**Resumen:** El exceso de movilidad urbana en la ciudad histórica ha producido un fenómeno de segregación cultural pocas veces analizado. Desde los primeros intentos de planificación de la ciudad, las intenciones de trazar vialidades para facilitar el tránsito vehicular se vieron cristalizadas por la construcción del eje oriente-poniente (Av. López Mateos). Dicha vialidad segmentó la ciudad histórica en dos partes: el centro de la ciudad y el Barrio del Encino. Para la publicación de la Zona Decretada de Monumentos en el año 1990, esta fragmentación se reflejó en los dos perímetros de protección: A y A-1. Los cambios demográficos de los últimos años en la ciudad histórica enfatizan un envejecimiento poblacional y una falta de remplazos generacionales, debido a que las nuevas generaciones, por lo general, prefieren utilizar espacios diseñados para su modo de vida. El escrito demuestra por medio de información histórica, datos estadísticos y entrevistas, los cambios urbanos producidos por el exceso de movilidad urbana en la Av. López Mateos. En la construcción de estacionamientos se observan algunas escenografías del paisaje urbano, con apariencias sutiles del pasado, pero con problemas en su contenido cultural, incluyendo una injusticia espacial, que privilegia el automóvil sobre el peatón.

**Palabras clave:** Movilidad urbana, fragmentación cultural y patrimonial.

**Abstract:** The excess of urban mobility in the historic city has produced cultural fragmentation. This situation hasn't been studied in Aguascalientes City lately. Based on the first city planning designs, the intentions on primary street traces to cross the historic city were demonstrated on the East-West Avenue (López Mateos Av.). In fact, such avenue segmented the historic city in two parts: the centre and the Encino neighbourhood. So, when the declaration of historic buildings areas took place in Aguascalientes City in 1990, this fragmentation could be identified in two protected zones: A and A-1. Also, demographic changes in the last few years show in the historic city population ageing and a lack of generational replacements. Also, new generations think they are old fashioned and their life styles are very different now. The paper demonstrates the urban changes by historic information, data obtained from interviews and different points of view from inhabitants and street pedestrians. These changes are produced by the increased mobility in López Mateos Av., also by the building of parking lots –tearing down historic buildings, but their main facades, showing only part of the historical places, but with empty constructions, promoting the use of cars instead of pedestrian activity.

**Keywords:** Urban mobility, cultural fragmentation and historic buildings.

## INTRODUCCIÓN

La ciudad histórica de Aguascalientes se ha visto alterada en el transcurso de los últimos años, especialmente por el incremento de la población de toda la ciudad capital, lo cual ha implicado la construcción de nuevos fraccionamientos en forma concéntrica. Al hacer un análisis del Plano Regulador del urbanista Carlos Contreras, realizado en el año de 1948, podemos observar que algunas vialidades, tanto primarias como secundarias, se construyeron como producto de esta propuesta. Por ejemplo, la que hoy conocemos como Av. López Mateos, que en su origen fue oriente-poniente, es un eje que atravesó literalmente como una recta la ciudad provocando una desintegración cultural. El Plano Regulador también dio origen a los dos primeros anillos periféricos que rodean la entidad, así como al eje transversal que atravesó la ciudad, en forma paralela a las vías del ferrocarril, denominado norte-sur. Afortunadamente no todas las vialidades propuestas fueron realizadas, puesto que algunas de ellas implicaban una fragmentación mayor del centro histórico.

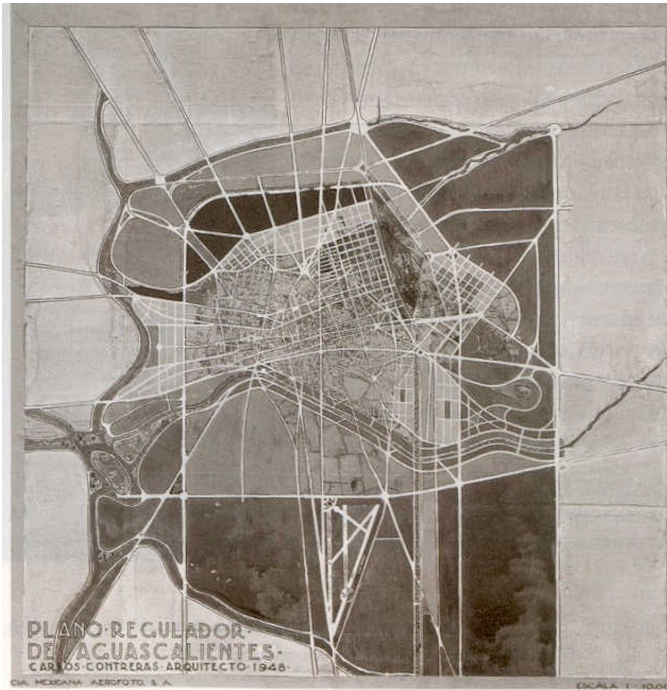
La conservación de centros históricos es un asunto que aún hoy en día sigue causando interés en académicos investigadores y en escuelas de restauración en México, lo que ha logrado que el estudio de sitios y monumentos haya trascendido del análisis del objeto en sí, hasta un espectro más amplio que involucra el territorio y fenómenos sociales y culturales.

Sin embargo, a partir de los años 90 en diversas ciudades del país comienzan a surgir otros tipos de centralidades. Por tanto, la centralidad histórica comenzó a perder importancia para las políticas de intervención en la ciudad, las cuales se preocuparon más por los nuevos entornos con fraccionamientos, y por ende, por nuevas centralidades. Poco después, con la llegada del neoliberalismo las actividades comerciales se incrementaron y se expandieron en forma inesperada, provocando un repentino impacto económico en la estructura de las ciudades, para el que no nos encontrábamos preparados, y el cual terminó afectando de igual manera a la antigua centralidad. En la segunda mitad del siglo XX no se alcanzó a planificar adecuadamente el futuro de nuestros centros históricos, se dejó de generar un instrumento legal necesario para proteger legalmente las estructuras antiguas y se reservó la protección del patrimonio únicamente al Estado, sin conformar bases conceptuales en las universidades. Todo esto nos ha llevado a que las políticas de movilidad en Aguascalientes hayan privilegiado en la segunda mitad del siglo XX y principios del XXI el uso de vehículos automotores, evadiendo el diseño e implementación de vías férreas y al propio sistema de tranvías que alguna vez tuvo la ciudad. Debido a ello el transporte de personas en su versión intraciudad, presenta ahora el uso exclusivo de transporte urbano público y el tránsito vehicular privado. Con el propósito de identificar la problemática de movilidad expuesta, se procedió a delimitar una ‘parte de ciudad histórica’ en Aguascalientes, la cual incluye 126 manzanas y excluye: suburbios, conurbaciones, nuevos fraccionamientos, periferias, etc. El área delimitada como ‘parte de ciudad’ forma parte de la ciudad histórica, la cual es amplia y relativamente dispersa, para los fines analíticos de este escrito. En la ‘parte de ciudad’ delimitada se realizó el registro de estacionamientos, que en realidad conforman una causa que produce pérdida y alteración de patrimonio. En forma adicional, para la identificación de las causas indagamos también en la ‘parte de ciudad’ –por medio de entrevistas– la opinión de usuarios y habitantes para comprobar los supuestos en los cuales se basa este escrito.

## **1. LA PLANIFICACIÓN URBANA Y EL CENTRO HISTÓRICO**

La ciudad de Aguascalientes en el siglo XX se vio alterada sustancialmente en su morfología, especialmente por el incremento poblacional y por la construcción de nuevos fraccionamientos en forma concéntrica al centro fundacional. El tema de la planificación urbana en México es paradigmático por tener un origen con cierto tufillo socialista ligado a los regímenes revolucionarios de las décadas de los veinte y los treinta, el cual se trató de vincular con el desarrollo del país durante el mismo siglo XX, aunado al intento de aplicar conocimiento científico en su quehacer.

En la parte analítica y propositiva la planificación es más bien económica, y en segundo término se ha enfocado a temas urbanos en la entidad. Sin embargo, los gobiernos han procurado generar secretarías específicas para atender las necesidades de las ciudades, el campo y la población en general.



**FIGURA 1**

Plano Regulador de Aguascalientes de Carlos Contreras, elaborado en el año de 1948.  
Fuente: Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes (AHEA). Número de Catálogo: 78.

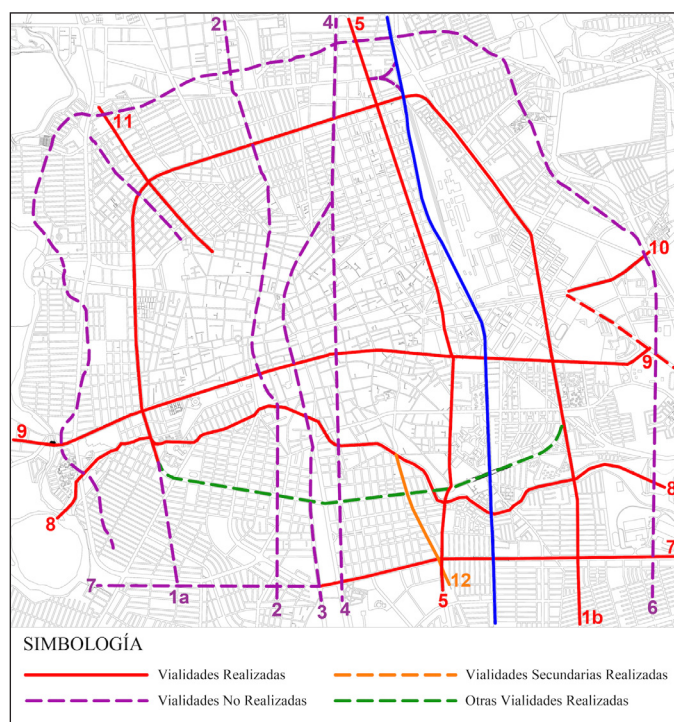
Uno de los principales problemas –durante el siglo XX– fue la falta de continuidad y la aplicación real de lo planificado, aunado a los cambios en los períodos administrativos en turno dentro de las estructuras de poder político<sup>1</sup>. Este fenómeno, el cual aún padecemos, tiende a generar nuevos planes de acuerdo a los intereses políticos y económicos particulares del poder en turno, con la supuesta finalidad, según el discurso, de traducir el crecimiento económico en desarrollo social. Sin embargo, no se produjo continuidad, aun cuando los cambios políticos fueron entre el mismo partido en el poder, cada administración en turno generaba

<sup>1</sup> Cfr. GUILLÉN ROMO A. (1971). *Planificación económica a la mexicana*. México: Editorial Nuestro Tiempo.

nuevos planes, desechando los anteriores. Esto ha generado múltiples propuestas que pasaron al archivo muerto, aun cuando los planes sean sexenales. Sin embargo hay que reconocer la experiencia que tiene México en la generación de planes, pues las antologías así lo demuestran.

Un caso paradigmático de excepción es la propuesta del Plano Regulador de Aguascalientes, realizada por Carlos Contreras en el año de 1948 (Figura 1), que resulta ejemplar por el impulso en el ordenamiento de la ciudad, pues la ciudad es reconocida por su planificación de vialidades vehiculares.

Traducido el Plano Regulador en una geo-referencia analítica comparativa, observamos que, la vialidad No. 9 (Figura 2), conocida en su origen como orienteponiente es producto del plano realizado por el urbanista Carlos Contreras en el año de 1948. En realidad, la avenida se construyó sobre el antiguo arroyo de Los Adoberos, contribuyendo al saneamiento del río, por el hecho de ser una de las vertientes principales de aguas negras en aquella época.



**FIGURA 2**

Intenciones y trazos de calles logrados como producto del Plano Regulador de Carlos Contreras en la ciudad. Elaboración de Alejandro Acosta Collazo y Jorge Carlos Parga Ramírez.

Otra aportación del plano regulador de Carlos Contreras fue la propuesta para entubar el arroyo del Cedazo (vialidad No. 8 en Figura 2), proveniente de la presa con el mismo nombre, el cual acumulaba aguas vertidas por acueductos, sobrantes del riego de huertas y también aguas negras, proveniente de los antiguos barrios de La Salud y El Encino.

Las avenidas indicadas como: 1a, 1b y 6, en la Figura 2, conformarían posteriormente los dos primeros anillos periféricos de la entidad, y son identificables por el escaso compromiso con la morfología natural del entorno –caso similar al de la avenida oriente-poniente (ahora denominada Av. López Mateos), separando esta avenida en forma substancial la zona histórica de la ciudad, como se explicará más adelante en este escrito.

Cabe mencionar la intensión explícita en el Plano Regulador original de ampliar la Avenida Fundición (indicada como No. 11). La cual incluía el tendido de vías del antiguo tranvía que comunicaba la antigua fundidora de altos hornos denominada Gran Fundición Central Mexicana (GFCM) –por cierto ahora desaparecida casi en su totalidad– con el centro de la ciudad.

También se reconoce en el Plan Regulador de Contreras la prolongación de la Calzada Alameda (No. 10) y la intención de continuar la calle Josefa Ortiz de Domínguez (No. 12). Es conveniente comentar que el otro eje que atravesó la ciudad (vialidad No. 5 en la Figura 2), en forma paralela a las vías del ferrocarril, es el denominado: norte-sur. Cabe mencionar que Contreras detectó la categoría del tren y sus talleres de reparación de material rodante y respetó su trazo original, reconociendo la importancia de Aguascalientes como ‘ciudad ferroviaria’, vocación que la diferenciaría posteriormente de las ciudades mexicanas y llegaría a incluir el complejo más grande en su género de Latinoamérica.

Si bien, Carlos Contreras no influyó en forma tajante, con todas las trazas propuestas en el Plano Regulador, la ciudad asimiló parte de su ideología, retomando su visión prospectiva e influyó con ideas urbanas del desarrollismo mexicano, sobre todo pensando en el lado funcional de la infraestructura, pero con premisas ejemplares traídas de los urbanismos norteamericano y europeo. De esta manera, se debe reconocer el respaldo ideológico que fundamenta el trabajo de Carlos Contreras. Como menciona Gerardo Sánchez: ...lo que se observa como “simples planos” –y pese a los límites poseídos por muchos de éstos–, finalmente se muestran como la conclusión de estudios físicos y sociales, a la vez que como guía para las transformaciones (2008:283). Cabe mencionar que, afortunadamente las vialidades señaladas en la figura 2 con los números 2, 3 y 4 no fueron realizadas, pues implicaba una fragmentación mayor del centro histórico. La vialidad No. 9 (eje Oriente-Poniente), conocida ahora como Av. López Mateos dividió definitivamente en dos sectores el centro histórico,

la parte con la plaza mayor (fundacional) quedó en el lado norte y uno de los barrios más tradicionales de la ciudad: El Encino, antiguo de Triana, quedó en el lado sur.

## **2. LA CENTRALIDAD TRADICIONAL**

En Latinoamérica, los intentos por resolver las problemáticas sobre la conservación de centros históricos es un asunto que sigue causando interés en académicos investigadores y en escuelas de restauración –incluyendo algunos programas de posgrado–. En estos últimos se ha puesto especial atención por resultar un fenómeno cultural con significados valiosos. El estudio de sitios y monumentos ha trascendido del análisis del objeto en sí –en ocasiones identificado como unidad de análisis– hasta un espectro más amplio que involucra el territorio y fenómenos sociales y culturales. Es el estudio de la reconfiguración urbana –de la mano con la geografía humana– un elemento vital en el abordaje del patrimonio material e inmaterial en la actualidad.

Aunque las primeras rupturas de la centralidad histórica ocurrieron entre finales del siglo XIX y primeros años del XX, con el crecimiento urbano hacia la Gran Fundación Central Mexicana y con el Plano de las Colonias de Samuel Chávez, respectivamente, fue a partir de los años 90 del siglo XX que en el medio académico mexicano se reconoce el fenómeno de centralidad urbana, basada en principio en los centros históricos. Es decir, el fenómeno comienza a reconfigurar el funcionamiento de ciudades como México, Guadalajara, Monterrey, Puebla e incluso León, provocado principalmente por los nuevos esquemas financieros y plazas comerciales que se desarrollaban en las periferias de las ciudades. De manera que la centralidad histórica comienza a perder importancia, aunada a las centralidades que los propios barrios históricos generaron en torno al centro histórico tradicional (Figura 3). Asimismo, el modelo neoliberal que siguió México se interpreta por medio de comercios que producen causas de transformación inducidas en el tradicional centro histórico. Así, la influencia del centro fundacional a los barrios periféricos es evidente (en términos culturales), sin embargo, con el fenómeno del neoliberalismo, traducido en comercio, su impacto se traduce en abandono y pérdida de patrimonio.

Respecto al fenómeno de centralidades urbanas menciona Franco: los espacios de centralidad son el resultado de una serie de actuaciones que se materializan en determinados momentos históricos, que demandaron para determinado momento sus propios espacios de centralidad con las características espaciales propias de la época (2013:253). Así, en el debate de la centralidad y ‘parte de ciudad’ de este escrito existen elementos que influyen en los barrios colindantes, pero hay causas (como el comercio) que propician contradicciones funcionales en la estructura tradicional.





**FIGURA 3**

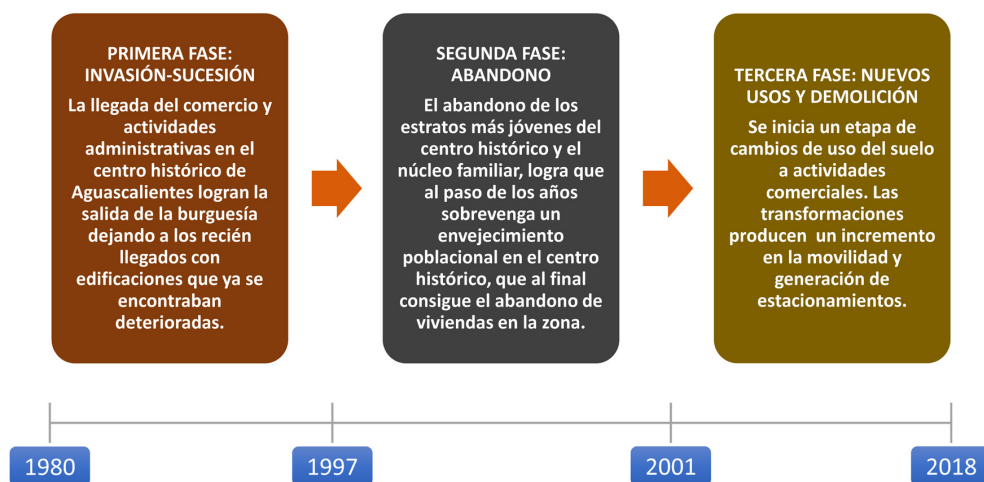
La centralidad histórica, el neoliberalismo y las nuevas centralidades.  
Interpretación propia, mayo 2018.

### 3. LA TRANSFORMACIÓN ACELERADA DEL CENTRO HISTÓRICO

Las principales transformaciones en el centro histórico se traducen en la aparición de los edificios históricos, en su estructura interna y en su contenido formal. Aunque el problema es más complejo de lo que aparenta ser. El modelo económico adoptado por México a finales del siglo XX impactó en la estructura de las ciudades y afectó sensiblemente el paisaje de los centros históricos. Esto es, las actividades comerciales se incrementaron y se expandieron en forma inesperada. En realidad, no estábamos preparados para un cambio estructural tan repentino. Todo transcurría a una velocidad relativamente tranquila en las ciudades mexicanas de la primera mitad del siglo XX. Sin embargo, en la segunda mitad de dicho siglo no se alcanzó a planificar adecuadamente el futuro de nuestros centros históricos, a pesar de la tardía propuesta del Plano Regulador de Contreras. Dejamos de generar la infraestructura prudente y necesaria para proteger legalmente las estructuras

antiguas. Asimismo, reservamos la protección del patrimonio únicamente al Estado, sin conformar bases conceptuales en las universidades, y evadimos el control de las acciones inmobiliarias de particulares en su influencia en espacios históricos. Ahora que volteamos a ver lo que ha quedado en pie nos preocupamos y realizamos investigación al respecto. Lo cierto es que la fragmentación física se tradujo en una fragmentación cultural.

Analizando las transformaciones del centro histórico de Aguascalientes en los últimos años, siguiendo a Campesino (1984: 51-61) podríamos identificar tres fases (Figura 4): la primera se refiere a invasión-sucesión, la cual comprende las últimas dos décadas del siglo XX, en la cual, se identifica la llegada de comercio masivo, incluyendo actividades administrativas y escuelas. En esta etapa la burguesía prefirió comenzar a desocupar sus propiedades, para así rentarlas para la asignación nuevos usos –principalmente comerciales. Algunos propietarios prefirieron quedarse en la zona pero conviviendo con las problemáticas urbanas que conllevaba el aumento comercial en un lugar considerado originalmente como habitacional por excelencia.



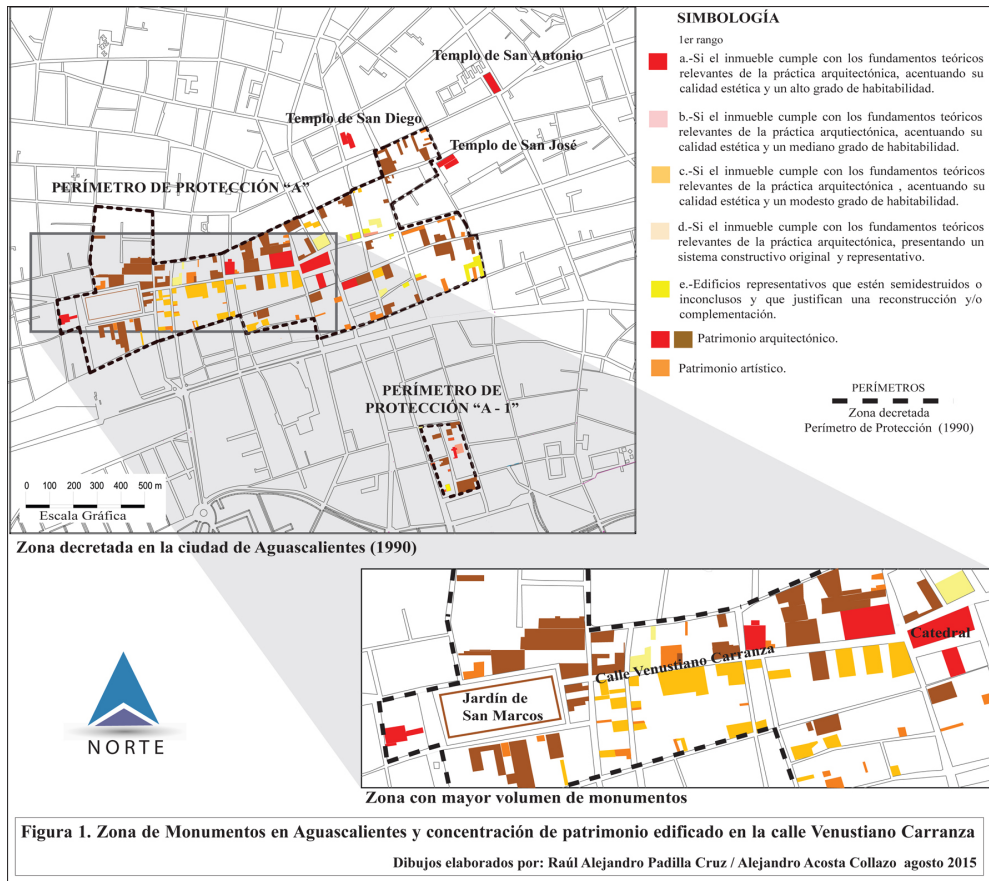
**FIGURA 4**

Fases de la transformación del centro histórico. Interpretación propia, mayo 2018, basada en: Campesino Fernández, Antonio-J., *Los Centros Históricos: Análisis de su problemática*, pp. 51-61

En este cambio de usuarios la mayoría de las propiedades adolecían de un bajo sentido de conservación por la poca oferta de restauradores capacitados en la ciudad para promover la preservación de los edificios históricos. Aunado a reglamentos

congelados desde el año 1972, los cuales –a pesar de sus reformas– aparecen obsoletos ante los cambios vertiginosos de la modernidad actual y el hecho de ignorar el valor cultural y el interés social del conjunto denominado centro histórico.

La segunda fase tiene que ver con el envejecimiento de la gente que habitaba (o habita) el centro histórico, aunado al abandono de edificios por parte de los estratos poblacionales más jóvenes, quienes habitaban con sus padres las antiguas edificaciones. Esto afectó a las casas amplias, con suficientes espacios, pero con una incapacidad económica para conservar semejantes propiedades. En varios casos



**FIGURA 5.**

Zona decretada de Monumentos Históricos en 1990 (A y A-1), elaboración propia, publicada en: Boletín de Monumentos Históricos No. 34, Tercera Época, mayo-agosto de 2015. México: INAH, p. 82.

las ‘casonas’ presentan dos o tres niveles, resultando un problema para el adulto mayor, por la dificultad física para subir escalones. De modo que es común encontrar fincas catalogadas habitadas solamente en su planta baja.

La tercera fase inició a principios del siglo XXI y tiene que ver con el acceso del neoliberalismo a las formas de expandir y administrar el comercio en el centro histórico de la ciudad, con matices económicos análogos al *laissez faire* del siglo XIX. Así, la falta de normativas gubernamentales ha causado un crecimiento comercial en forma anárquica en las zonas declaradas como de monumentos: “A” y “A-1” (Figura 5) y en sus zonas de transición con la ciudad. Un ejemplo claro son los ejes viales instalados en la zona centro, específicamente en la ampliación de la calle Dr. Díaz de León a principios del siglo XXI (año 2001). Bajo el argumento de mejorar la conectividad vehicular a través del centro histórico, pero con el trasfondo del beneficio económico en los procesos de detonación comercial en la zona.

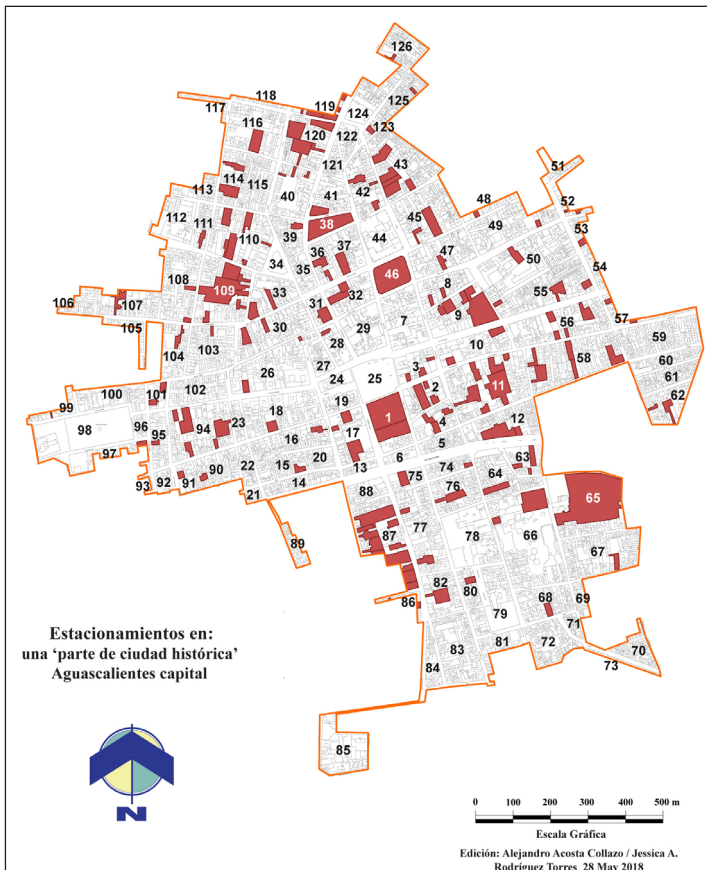
#### **4. LA MOVILIDAD Y LA GENERACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS**

Después de abordar algunos antecedentes vinculados con la manera de hacer ciudad en la entidad –bajo el punto de vista crítico de la planificación urbana en México, y a partir del fenómeno de la centralidad urbana inmerso en nuestras ciudades–, se observa que surgieron fenómenos que han tenido prioridad en los últimos años en ciudades como Aguascalientes, como lo es la propia movilidad urbana, en un marco económico que privilegia su presencia.

Efectivamente, las políticas de movilidad en Aguascalientes han promovido el uso de vehículos automotores, evadiendo el diseño e implementación de vías férreas y el propio sistema de tranvías que alguna vez tuvo la ciudad. Al contrario de las políticas de movilidad implementadas en Europa y en Norteamérica, que incluyen en gran medida servicios de trenes, tranvías o sistemas tipo Metro. El traslado de personas intraciudad presenta el uso exclusivo de transporte urbano público (aunque en realidad concesionado a empresas) y el tránsito vehicular privado. Esta versión ortodoxa neoliberal no permite la mejora cualitativa del servicio al basarse en especulación e imposición de tarifas de transporte. Así, el acceso al centro de la ciudad carece de un ordenamiento en su movilidad que permita una dialéctica de funcionamiento con los elementos culturales edificados, considerados valiosos en la declaratoria de Zona de Monumentos y por los estudiosos del patrimonio. Es decir, si no se valora adecuadamente lo prioritario, menos se reconocerán las obras de arquitectura del siglo XX, las cuales han demostrado sobrada calidad en la conformación del paisaje urbano histórico.

Con el propósito de identificar las problemática de movilidad expuesta líneas arriba, se procedió a delimitar una ‘parte de ciudad histórica’ en Aguascalientes, la cual

incluye 126 manzanas. Aldo Rossi menciona que una ‘parte de ciudad’ ofrece mayores criterios de concreción desde el punto de vista del conocimiento y de la intervención (1982:114). La delimitación espacial es la parte de ciudad que físicamente comprende el área identificada por el geógrafo Isidoro Epstein, pero en su desarrollo, desde el año de 1855 hasta la actualidad; es decir, se realizó una georreferenciación entre los dos momentos históricos y se obtuvo dicha zona de estudio. Esta ‘parte de ciudad’ excluye: suburbios, conurbaciones, nuevos fraccionamientos, periferias, etc. La superficie de interés no es el área metropolitana, sino sólo la parte histórica del espacio geográfico identificado desde 1855 a la actualidad (Figura 6).



**FIGURA 6**

Estacionamientos construidos en la ‘parte de ciudad histórica’. Elaboración: Alejandro Acosta Collazo & Jéssica A. Rodríguez Torres, mayo 2018.

El área delimitada como ‘parte de ciudad’ forma parte de la ciudad histórica, la cual es amplia y relativamente dispersa para los fines analíticos de este escrito. Cabe mencionar que algunos malos diseños urbanos han alterado substancialmente dicha parte de ciudad. Después de realizar una cuidadosa revisión de los estacionamientos construidos, en términos de superficies (en m<sup>2</sup>) –aunado a observaciones de campo– hasta el año 2018, se integró la información en un plano catastral (Figura 6), obteniendo un concentrado de datos, el cual se puede observar en la Tabla 1. Este censo de datos extraído se organizó según el número de manzana asignada y la cantidad de estacionamientos por manzana. Cabe aclarar que, en el caso de estacionamientos de diversos niveles o pisos sólo se consideró el más próximo al nivel de calle, para poder realizar un análisis comparativo más objetivo en toda la zona de estudio. En otro momento se podrá analizar la densidad de vehículos por manzana.

La manzana que contiene mayor superficie de estacionamiento es la marcada con el número: 65, la cual cuenta con 15,946.70 m<sup>2</sup>. En realidad el lugar es ocupado por la fábrica JM Romo y está destinado al estacionamiento de su parque vehicular, principalmente transporte pesado, el cual requiere amplios radios de giro. En el análisis histórico, esta manzana formaba parte de huertas en la zona del Barrio El Encino, aunado a que contenía un gran solar y algunas edificaciones aisladas, lo cual no se traduce –en la actualidad– en una pérdida de patrimonio edificado como tal, pero sí en una superficie de estacionamiento complementaria al fenómeno de movilidad urbana.

En segundo término podemos mencionar la manzana 11, con 12,141.44 m<sup>2</sup>. Esta manzana pasa desapercibida en la imagen urbana, dicho sea de paso por su carácter escenográfico, pero en su interior la expansión de estacionamientos es significativa, especialmente en el centro. Las manzanas 1 y 87, se equiparan en superficie de estacionamientos: 9,977.55 m<sup>2</sup> y 9,610.16 m<sup>2</sup> respectivamente. En el primer caso, se trata de la zona subterránea de los palacios de los gobiernos estatal y municipal, y en el segundo se trata de estacionamientos que fundamentan –con renta de espacios– la alta actividad comercial de la Av. José Ma. Chávez. Llama la atención la Manzana 109, la cual también apoya la actividad comercial de la calle Victoria. Estos comercios desplazaron en gran medida la zona habitacional del lugar en la década de los años 90. En la Tabla 1 se marcaron las filas con estacionamientos de gran tamaño y las manzanas que contienen de 5 a 9 estacionamientos, para alertar sobre la expansión de superficies de estacionamientos en determinadas manzanas. Para el caso de las manzanas que no contienen estacionamientos se interpreta que están alejadas de la centralidad histórica (traza urbana primigenia), o bien, se ubican en la zona decretada como Monumentos Históricos (Figura 5), la cual demuestra con este hecho su efectividad legal, en términos de conservación patrimonial.

**TABLA 1**  
Estacionamientos construidos en la 'parte de ciudad' (superficies en m<sup>2</sup>).

Manzana	Estacionamiento 1 (m <sup>2</sup> )	Estacionamiento 2 (m <sup>2</sup> )	Estacionamiento 3 (m <sup>2</sup> )	Estacionamiento 4 (m <sup>2</sup> )	Estacionamiento 5-9 (m <sup>2</sup> )	Total (m <sup>2</sup> )
1	3,034.63	6,942.92				9,977.55
2	1,523.16	390.14	210.20			2,123.50
3	145.38	333.91	219.82			699.11
4	430.78	479.77	449.38			1,359.93
5-7						0.00
8	276.71	263.26				539.97
9	374.02	851.71	556.52	517.53	4,564.45	6,864.23
10	437.98	1,271.71				1,709.69
11	1,897.33	2,198.45	637.12	5,312.41	2,096.13	12,141.44
12	262.15	2,425.34				2,687.49
13-14						0.00
15	519.79					519.79
16	402.93					402.93
17	1,569.34	231.77	843.93			2,645.04
18	548.93					548.93
19 - 25						0.00
26	132.26	538.69				670.95
27						0.00
28	252.75					252.75
29						0.00
30	828.31	630.74				1,459.05
31	1,240.77					1,240.77
32	505.38	988.53				1,493.91
33	732.02	954.66				1,686.68
34-35						0.00
36	765.79	275.82				1,041.61
37	1,317.81					1,317.81
38	4,544.99					4,544.99
39	477.85					477.85
40	169.10	205.41	383.79			758.30
41	1,367.55					1,367.55
42	238.99	656.72	634.92			1,530.63
43	488.60	969.43	723.61	951.59	1,123.68	4,256.91
44						0.00
45	1,885.51	485.56				2,371.07
46	6,637.89					6,637.89
47	433.36					433.36
48	444.28					444.28
49	236.04					236.04
50	771.56					771.56
51						0.00
52	315.11	186.96				502.07
53	580.14					580.14
54						0.00
55	228.31	801.89	444.16			1,474.36
56	602.40	359.42	102.56	1,008.53		2,072.91
57	575.47	307.53				883.00
58	1,145.71	577.61	798.58	605.60	1,077.20	4,204.70
59-61						0.00
62	768.78	266.20				1,034.98
63	147.44	290.15	737.51			1,175.10
64	1,053.09					1,053.09
65	15,946.70					15,946.70
66	3,649.83	493.87				4,143.70
67	728.46					728.46
68	492.92					492.92
69-73						0.00
74	213.71					213.71
75	778.56					778.56
76	1,464.56					1,464.56
77	561.12	656.42				1,217.54
78-79						0.00
80	610.58					610.58
81						0.00
82	1,521.46					1,521.46
83-85						0.00
86	289.84	86.41				376.25
87	3,051.53	504.98	416.88	1,202.14	4,434.63	9,610.16
88-89						0.00
90	102.84					102.84
91	187.89					187.89
92-93						0.00
94	1,615.38	435.08	1,508.08	499.00	274.58	4,332.12
95	209.00					209.00
96						0.00
97	210.00					210.00
98						0.00
99	74.64					74.64
100						0.00
101	423.27	345.30				768.57
102						0.00
103	231.32					231.32
104	435.85					435.85
105-106						0.00
107	524.38					524.38
108	123.93	250.87				374.80
109	2,031.80	2,236.69	3,718.84	403.52	472.15	8,863.00
110	790.00	223.42	937.80	1,044.33	959.32	3,954.87
111	426.56					426.56
112						0.00
113						0.00
114	1,199.77	562.05				1,761.82
115						0.00
116	345.35					345.35
117-118						0.00
119	91.76	495.22	429.24	50.26	75.84	1,142.32
120	1,414.07	822.89	566.11	1,210.71		4,013.78
121-122						0.00
123	263.35					263.35
124						0.00
125	222.07					222.07
126	259.11					259.11
<b>TOTAL =</b>						<b>154,002.15</b>

Elaboración propia, junio 2018.

Desde una perspectiva antropológica, la opinión de los usuarios del lugar, especialmente sus habitantes, resultó valiosa para el entendimiento del problema del abandono paulatino y de las alteraciones físicas de las fincas históricas. En realidad el registro de estacionamientos es sólo una causa que produce pérdida y alteración de patrimonio. Pero en la identificación de las causas indagamos también en la ‘parte de ciudad’, por medio de entrevistas, la opinión de usuarios y habitantes para comprobar los supuestos en los cuales se basa este escrito.

Los objetivos de la encuesta incluyeron: la identificación de beneficios e inconvenientes que trajo consigo la construcción del eje oriente-poniente (Av. López Mateos) en la ciudad histórica; la identificación de dinámicas de cambio a partir del crecimiento demográfico ocurrido en el lugar; los cambios urbanos más notables que se han producido debido al incremento de movilidad urbana en la Av. López Mateos; y finalmente la injusticia espacial en la ciudad, en donde se privilegia al automóvil sobre el peatón. Para tal efecto se formularon las siguientes preguntas:

1. ¿Cuáles son los principales cambios que usted ha observado en el centro de la ciudad en el transcurso del tiempo que tiene viviendo aquí?
2. ¿De qué manera los automóviles o camiones urbanos transitan frente a su casa?
3. En el año de 1990 se decreta la zona: centro histórico en Aguascalientes ¿Observó algún cambio urbano en la década de los 90 que llamase su atención?
4. Respecto a sus vecinos conocidos que aún radican en este lugar ¿Se frecuentan para hablar sobre antiguas costumbres en el centro de la ciudad?
5. ¿Qué opina usted del abandono de fincas en el centro? ¿Por qué?
6. ¿De qué manera cree usted que la Av. A. López Mateos ha influido en el aumento de la circulación vehicular?
7. ¿Observa usted que es factible encontrar lugar para estacionarse en esta zona?
8. ¿En el tiempo que tiene usted viviendo en este lugar ha observado que se construyen nuevos estacionamientos? ¿En dónde?
9. ¿Considera usted que la forma de manejar de la gente en la calle donde habita es peligrosa para su integridad física?
10. ¿Qué opina respecto a quién debe llevar la preferencia en un cruce de calle?

Después de realizar una prueba piloto de 10 cuestionarios en la calle Hornedo (calle paralela a la Av. López Mateos –rumbo norte), se concentraron las respuestas más significativas de la siguiente manera: 1. Sobre los cambios ocurridos: *se hace énfasis en la repavimentación de las calles y se ha vuelto una zona de antros*; 2. Sobre el transitar de los vehículos: *Desastre, desastre, aparte los accidentes, la suciedad, el ruido, todo, si vienes a mi casa no puedes usar el teléfono*; 3. Sobre los cambios en la década de los 90: *Sí, zonas peatonales, monumentos, y reparación*



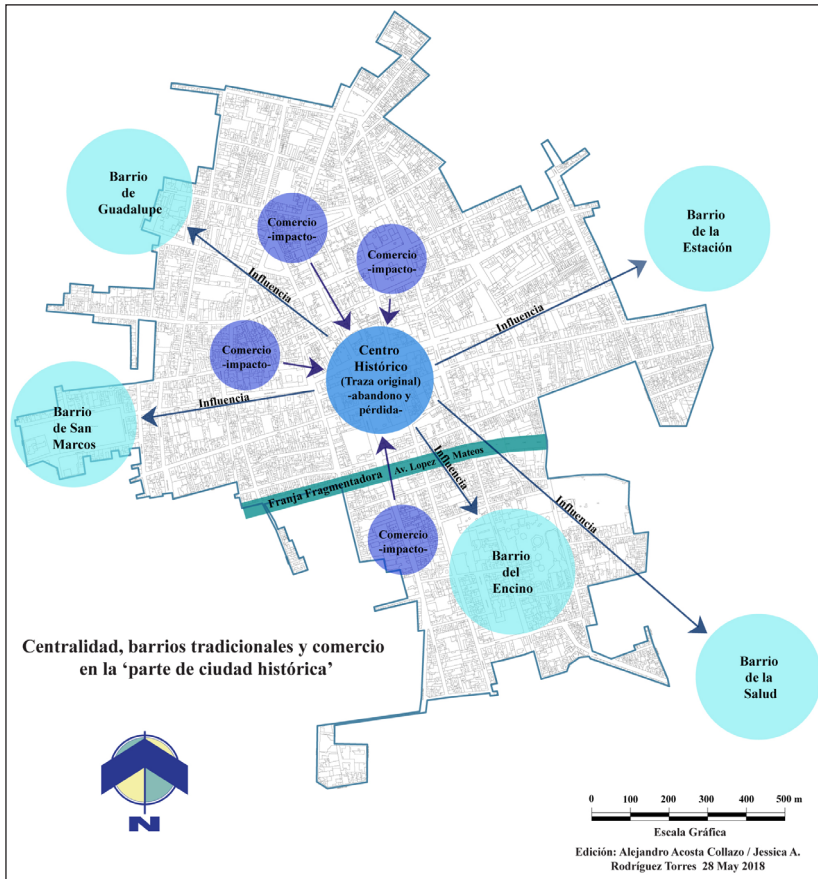
*en la plaza principal; 4. Respecto a la vida cotidiana: Sí, cambiamos impresiones de vez en cuando; 5. Sobre las casas abandonadas: Sí, porque no se permite restaurarlas y es muy caro, aquí es demasiado caro, además cobra el gobierno muy caro el permiso, y hay muchas que si las han restaurado; también puede ser porque los dueños mueren intestados, la mayoría. Pueden ser esas dos razones, creo que sí son las dos, porque es muy caro restaurar las casas y en el otro caso los dueños mueren y ya se quedan intestadas esas casas; 6. Respecto a cómo ha influido la Av. López Mateos en la circulación vehicular: De manera positiva, porque hay más afluencia y más accesibilidad; 7. Sobre los lugares para estacionarse en la calle: Se han construido estacionamientos, no, no hay, no hay lugares para estacionarse en la calle, vea aquí, yo no puedo estacionar mi vehículo porque aquí están ya; pero toda esa parte, y toda esta zona lo ocupan los empleados de gobierno se vienen a estacionar aquí y se van a trabajar, después de las cuatro de la tarde tu veras solo esto porque todos salen y se van. Los empleados de gobierno ocupan los estacionamientos aledaños; 8. Sobre la construcción de estacionamientos: Sí, más que nada en el primer cuadro de la ciudad; 9. Sobre los hábitos de manejo: Es peligrosa la forma de manejar; 10. Sobre la preferencia al peatón: Claro, en ésta (Hornedo esquina con 16 de Septiembre), porque chocan, salen mínimo a la semana 6 choques; porque, porque mira si te fijas los señalamientos no están bien, entonces si estando los señalamientos bien puestos no los respetan, como ahí (en la esquina) que está obstruido por el árbol, se pasan de largo y es cuando ocurren los choques aquí en la esquina porque no respetan los altos.*

## CONCLUSIONES

Las interrogantes y planteamientos teóricos analizados conforman apuntes sobre la realidad de la movilidad urbana en la delimitación de ciudad seleccionada, y tienen el fin último de transformarla para bien, siempre y cuando se consideren los aspectos señalados que inciden en la planificación urbana actual. Si en la esfera pública se contempla la opinión y resultados de investigaciones académicas, como las que aquí se exponen, se puede lograr un avance en un sentido prospectivo aplicativo.

Se concluye que la movilidad urbana ha alterado la zona estudiada. La Av. López Mateos resultó ser una franja fragmentadora (Figura 7) que separó en definitiva la morfología de ciudad identificada en 1855 por Isidoro Epstein, y por consecuencia, también afectó contenidos históricos aledaños.

Conviene mencionar en este apartado que la actividad planificadora en México requiere reinventarse con el fin último de lograr aplicar soluciones a problemas urbanos reales, pero con un enfoque de desarrollo social. Esto permitiría –por ende–



**FIGURA 7**

Centralidad, barrios tradicionales y comercio como causa. Elaboración: Alejandro Acosta Collazo & Jéssica A. Rodríguez Torres, mayo 2018.

un avance substancial en las políticas de conservación del patrimonio edificado. En forma adicional, se requiere un arduo trabajo en el plano económico que fundamenta la planificación, para provocar sinergias positivas y dar pauta para analizar con pertinencia los fenómenos acelerados de movilidad y su función, los cuales superan con creces la planificación actual y propician inevitablemente la fragmentación cultural. Pues ha sucedido en forma reiterada que, antes de que las legislaciones se aprueben los cambios desfavorables en la ciudad histórica ocurren.

La relación centro fundacional y barrios tradicionales aún es significativa, en términos históricos, tipológicos, morfológicos, etc. Sin embargo, los efectos de la acti-

vidad periférica y neoliberal en torno a la ‘parte de ciudad’ comienzan a pasar factura a su propio núcleo en forma de actividad comercial (Figura 7), la cual lleva implícita formas de movilidad que impactan negativamente en el patrimonio edificado.

La encuesta se aplicó en la primer calle (Hornedo) paralela a la franja fragmentadora (Av. López Mateos) del lado norte, precisamente para verificar el impacto inmediato de la movilidad, corroborando las secuelas en los espacios habitables y en los propios usuarios. Como resultado de la encuesta se observa que, a pesar de la preocupación por el problema de la movilidad y el abandono paulatino de edificios históricos, existe poca resistencia militante a las alteraciones, aunado a la resiliencia por parte de los habitantes a la transformación. Asimismo se aprecia cierta resistencia discursiva. Sin duda falta repensar la ciudad y el papel de sus actores. Parafraseando a Horacio Capel: hace falta el compromiso social y la acción decidida por parte de los residentes, de los ciudadanos. Si este compromiso, la solidaridad y la idea de convivencia no existen, difícilmente sobrevivirá. La aceptación de la diversidad y de los beneficios de la interacción, la defensa crítica y consiente de los valores sociales y políticos es esencial para todo ello (2003:22). Así, la falta de respuesta del ciudadano dentro de la ‘parte de ciudad histórica’ en defensa de la alteración de su hábitat cotidiano, traducido en una pérdida material de patrimonio, es prácticamente nula. Sin embargo, se infiere una preocupación real por el entorno y su alteración, asimismo los habitantes viven en alerta constante por los accidentes ocurridos en las calles, a causa de la negligencia de choferes de vehículos y el privilegio de circular con rapidez *versus* la lentitud del peatón.

El fenómeno comercial está ligado a la movilidad urbana. Su presencia espacial resulta cada vez más anárquica en términos de ordenamiento territorial, e incluye la generación de lugares para estacionar a sus clientes en zonas históricas que no fueron diseñadas en su origen para tal. También se observó en las indagaciones de campo y por medio de la discusión de resultados de este escrito un fenómeno de reconversión de ciertas zonas de la ciudad histórica, que acontece en años recientes –especialmente en las calles Madero y Carranza–, en lugares para la vida disipada de los jóvenes (una suerte de “hedonisitificación”). Este fenómeno ha impactado paulatinamente el paisaje urbano y también requiere de servicios de estacionamiento, es decir, se trata de nuevas circunstancias para las que no estaba preparado el centro fundacional, y que presenta signos de alteración en algunas estructuras de fincas catalogadas, aunado a la transformación de la imagen urbana, especialmente en forma nocturna, con iluminación muy peculiar, el patrocinio de marcas de bebidas (traducido en anuncios luminosos) y un cambio substancial en la vida cotidiana –reflejado también en la vestimenta de los usuarios–. Fenómeno que requiere especial atención para el establecimiento de normativas que limiten el daño material a las obras de arquitectura.

Asimismo, la carencia de información del ciudadano sobre los beneficios de preservar el patrimonio edificado –incluyendo sus estructuras y no solamente sus fachadas– produce una displicencia generalizada hacia su continuidad histórica. Desde luego que este asunto tiene que ver con la educación de los individuos, quienes deberían aprender a valorar sus recursos culturales, pero desde el nivel básico de educación. Esto facilitaría a *posteriori* despertar una verdadera conciencia social sobre la importancia de las obras de arquitectura que aún se encuentran en la ciudad. Parafraseando a González Moratiel: se ha visto como el patrimonio urbano o, dicho de otra forma, nuestra memoria colectiva como sociedad o civilización, se revela como variable clave en la travesía del paisaje urbano y es definitoria, no sólo en términos estéticos sino también en términos de agrado (2017:89). Así, la arquitectura tendría más oportunidad de preservar su memoria a través del tiempo, con sus justificadas razones estéticas para formar parte de las futuras generaciones que habitarán la ciudad.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- BOX, GEORGE E. Y HUNTER, J. STUART Y HUNTER, WILLIAM G. (2014). *Estadística para investigadores*. Barcelona: Editorial Reverté
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A. (1984). *Los centros históricos. Análisis de su problemática*. Cáceres: Norba.
- CAPEL, H. (COORD.) (2003). *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Almería: Mediterráneo Económico. Colección Estudios Socioeconómicos.
- DE CERTEAU, M. (2010). *La invención de lo cotidiano*, 1 Artes de hacer, El oficio de la historia, México: Universidad Iberoamericana/ITESO.
- CHANGES NIETO, J. (2014). *Los centros históricos de México*. Ciudad de México: UAEM/Editorial Miguel Ángel Porrúa.
- FRANCO MUÑOZ, R. (2013). *Renovación urbana y centralidad en Aguascalientes: El papel de la ciudad histórica en el marco de la expansión de la ciudad*. Aguascalientes: UAA.
- GARCÍA CANCLINI, N. (2001). *Consumidores y ciudadanos, conflictos multiculturales de la globalización*. México: Grijalbo
- GONZÁLEZ MORATIEL, S. (2017). “El patrimonio en la experiencia estética de lo cotidiano: Un estudio empírico a través de 60 plazas de Madrid” en *Revista Urbano*. Noviembre 2017, No. 36, pag. 78-91.
- GUILLÉN ROMO A. (1971). *Planificación económica a la mexicana*. México: Editorial Nuestro Tiempo.
- MONTERO PANTOJA, C. (2003). *Patrimonio Arquitectónico del siglo XX*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

- PIKETTY, T. (2014). *El capital en el siglo XXI*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- ROSSI, A. (1982). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili.
- SÁNCHEZ, G. (2008). *Planeación moderna de ciudades*. México: Trillas.
- VARGAS SALGUERO, R. (2001). *Conceptos fundamentales de la práctica arquitectónica*, México: IPN.