

NARRATIVAS URBANAS.
VIII Jornadas Internacionales Arte y Ciudad

Miguel Ángel Chaves Martín (Ed.)

Edita: Grupo de Investigación Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea.
Universidad Complutense de Madrid

© De los textos: sus autores

© De la presente edición: Grupo de Investigación Arte, Arquitectura y Comunicación en la
Ciudad Contemporánea (UCM)

Premaquetación y coordinación de textos: Estíbaliz Pérez Asperilla

Maquetación y diseño de portada: Sara Pérez Asensio

ISBN: 978-84-09-07822-6

Depósito Legal: M-42149-2018

Impresión: Discript S.L. Madrid

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 la ley.

Los Editores no se responsabilizan de la selección y uso de las imágenes incluidas en la presente edición, siendo responsabilidad exclusiva de los respectivos autores.

Este volumen colectivo se vincula a los resultados del proyecto *Distritos Culturales: imágenes e imaginarios en los procesos de revitalización de espacios urbanos* (Ref. HAR2015-66288-C4-2-P). Plan Nacional de I+D+i, Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, Proyectos de Excelencia.

MOVILIDAD URBANA Y FABRIL EN EL BARRIO DEL ENCINO. UNA MIRADA DESDE EL PAISAJE URBANO HISTÓRICO

Alejandro Acosta Collazo

Universidad Autónoma de Aguascalientes, México

LA GÉNESIS DEL BARRIO¹ Y SU ARQUITECTURA

Las primeras mercedes de tierra, otorgadas principalmente a los españoles en las primeras etapas de la conquista, datan desde el siglo XVI en la Nueva España. En específico, se fundó la población de la Villa de Nuestra Señora de la Asunción de las Aguas Calientes partiendo de una plaza principal, procurando atender las Ordenanzas de Felipe II –especialmente la Ordenanza 112, y el diseño en damero. A la par, se funda el Barrio de Triana, por medio de tierras otorgadas a Don Hernán González Berrocal y su familia. Allí se construyeron principalmente viviendas con esquemas de patio, conformadas de piedra y adobe. En la actualidad, por tratarse de un conjunto urbano desaparecido, no es posible detectar vestigios del antiguo Barrio de Triana. Según las primeras trazas realizadas por estudiosos del urbanismo en la entidad, coincide el sitio, según la apreciación del que escribe estas líneas, con la localización de la actual fábrica de JM Romo; lugar anteriormente conocido como: Valle Los Romeros (Sifuentes, García y Martín del Campo: 1998). Se han realizado esfuerzos por detectar los esquemas originales de las construcciones del lugar. Sin embargo, esto se reduce a inferir que las casas del Barrio del Encino eran similares a las del Barrio de Triana, considerando este último como el primer barrio de la ciudad de Aguascalientes.

Se añade que el siglo XX transformó radicalmente el Barrio con una postura industrial sui géneris que se ubicó en un lugar tradicional, pero con ideas progresistas. La mencionada empresa reemplazó paulatinamente a los artesanos y, con su producción en serie, comenzó a tener éxito en la manufactura de carros (carritos) de autoservicio para transportar mercancías y cajas de cobro con bandas para agilizar su registro de manera eficiente en los sistemas de autoservicio nacionales e internacionales.

La presencia de la fábrica en la zona donde se localizaba la antigua Villa, trajo consigo un asunto de movilidad fabril que produjo contradicciones y problemas en relación a la compatibilidad de usos del suelo. Cabe mencionar, que la conformación original del Barrio no se diseñó en relación al volumen de tránsito vehicular actual, sino más bien en un tono de afinidad, en cuanto a usos habitacionales y a un lento transitar a pie, a caballo o en carreta. De modo que, el ancho de las calles es variado, pero nunca tan amplio (ver secciones de calles en Figura 1) como para permitir en la actualidad la circulación frecuente de vehículos de alto tonelaje.

La sección más contrastante en cuanto a escalas, se muestra en el Corte G-G', el cual demuestra la altura de la fábrica en relación con las fincas catalogadas por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) en la acera de enfrente; es decir, la altura de la fábrica frente a

¹ El uso de la palabra Barrio en este escrito, en general se refiere al Barrio del Encino.



Fig. 1 - Secciones de calles en el Barrio del Encino. Las cuales indican el arroyo en metros] utilizado para circulación peatonal (Cortes A-A' y B-B') y circulación vehicular (C-C' y D-D'). Fuente: Dibujos elaborados por Isaura Gómez Rocha y Jesús Alexis Gómez González, noviembre de 2017.

las cuales permiten —en el mismo orden— una adecuada masa térmica para evitar el sobrecalentamiento de los espacios y proporcionando un nivel apropiado que permita que el aire caliente suba sobre la línea de horizonte del ser humano, mejorando las condiciones de confort en los interiores. Amén de las amplias ventanas verticales mediterráneas y el uso del esquema de patio (o patios), para ventilar de mejor manera los componentes de los espacios habitables. Las fachadas detectadas presentan rasgos neoclásicos y una tipología a base de ventanas y accesos verticales, aunado a los trabajos de cantería, identificados en cornisas, jambas, dinteles, cornisuelos, dados y zoclos. Digno de mencionarse, es el templo del Señor del Encino, el cual presenta características del barroco mexicano en los cuerpos de su fachada, detalles finos en la simbología labrada y una cuidadosa composición iconológica. El antiguo claustro de dicho templo se recuperó del abandono con un uso cultural en los años 70, incluyendo un museo alusivo al famoso grabador aguascalentense: J. Gpe. Posada. En dicho museo, se realizó un anexo contemporáneo que pretende integrarse por medio de reflejos al entorno y ahora forma parte del paisaje urbano histórico (ver Figura 2).

IDENTIDAD Y ARTE EN EL BARRIO DEL ENCINO

Sin duda, uno de los barrios con más significantes culturales de la ciudad es el Barrio del Encino. A pesar de las contradicciones en los usos del suelo actual, especialmente el habitacional versus el industrial, se ha podido consolidar con símbolos y creencias que han unificado a sus habitantes a través del tiempo, y a la vez, le han otorgado proyección cultural. Desde el punto de vista religioso, la veneración al Cristo Negro en el templo denominado: “Señor del Encino”, ha sido el principal motivo de las festividades en el Barrio. El hecho de instalar el Gobierno Estatal el Museo J. Gpe. Posada en la década de los años 70, comenzó a impregnarle proyección al Barrio y a la obra de dicho artista. A pesar de que el artista Posada nació en el Barrio de San Marcos, la población del Encino es quien mejor ha asimilado su importancia. Así lo demues-

casas habitación. Es en este lugar en el que transitan los vehículos de alto tonelaje para acceder a la fábrica con mercancía, provocando conflictos viales al realizar maniobras de manejo. El corte A-A' confronta (en una calle peatonal) casas de la década de los 70 ($h=6.40$ m) con la altura promedio de fincas catalogadas del paramento sur de la calle Abasolo a 4.70 m.

La arquitectura del Barrio del Encino, conserva algunos casos ejemplares del tipo de vivienda construida más bien en los siglos XVIII y XIX. Siguiendo con principios de la arquitectura virreinal imperantes de su momento edilicio. Se debe mencionar la adecuada consideración del lugar por lograr espacios apropiados para el clima semiárido de Aguascalientes. Así, los muros se construyeron con un espesor entre 0.80 y 1.20 m, alturas; alturas entre 3.00 y 5.00 m,

tra también el interés causado a turistas y visitantes por el museo alusivo al artista. Lo cierto es que el imaginario de Posada era sorprendente y fue tomado de pretexto para ilustrar y hacer crítica en la prensa de su época. Gómez Serrano realiza un recuento de los principales acontecimientos políticos que tuvieron lugar en la época de la República Restaurada en Aguascalientes e imagina cómo Posada interpretaba dicho momento (Gómez, 2001). En realidad, la imagen que proyectó Posada es ejemplar en el país y en el mundo. Octavio Paz decía que en su obra apenas hay ideas políticas; aunque sus grabados expresan sentimientos sociales muy intensos, no defienden ninguna causa ni proponen este o aquel remedio a los males de su tiempo. Aunque el imaginario de la época era impregnado innegablemente con los conflictos socio-políticos. Una de las obras más populares del artista fue “La Catrina”, la cual es la representación de una garban-cera; es decir una persona de la servidumbre que se vestía como alguien de la alta sociedad. Posteriormente Diego Rivera estilizó el diseño y la bautizó como tal. En la actualidad el uso de La Catrina en las representaciones populares sobre la muerte es muy común. Posada falleció en la miseria en el año de 1913, sin sospechar el impacto que tendría su obra más tarde en la sociedad mexicana y en Latinoamérica.



Fig. 2 — Inclusión de arquitectura contemporánea en el Museo J. Gpe. Posada. Fotografía tomada por Alejandro Acosta Colunga, octubre 2017.

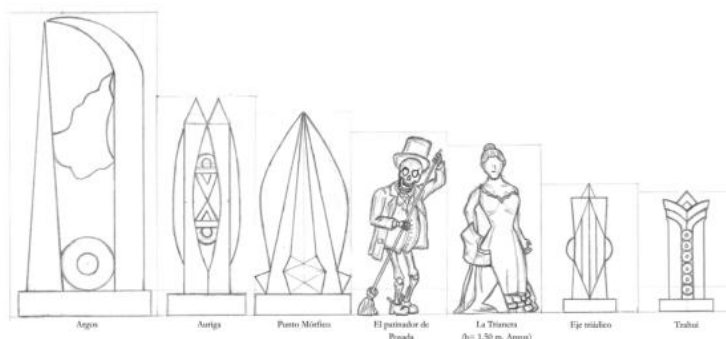


Fig. 3 - Las esculturas urbanas del Barrio son diversas. Las más abstractas son obra del artista Ismael Martínez Guardado. El caso de la Trianera fue instalada en el Barrio por el Gobierno Municipal en el año de 2005 en el Andador Abasolo. Las esculturas del Mtro. Martínez se localizan en el patio del Museo J. Gpe. Posada. El Patinador de Posada se ubica en el Jardín de San Marcos. Fuente: Dibujo elaborado por Alejandro Acosta Colunga, noviembre 2017.

En el Museo Posada, se instaló un taller de grabado que tradicionalmente han procurado desde la década de los años 70 la enseñanza del grabado como un estilo de representación práctica y versátil en la reproducción en serie de impresiones con una capa de tinta y con prensa tradicional, al estilo de las imprentas de la época y de Posada —desde hace más de 100 años. Uno de sus profesores emblemáticos fue el Mtro. Ismael Martínez Guardado, en aquellos años de inicios de taller y museo². En la actualidad se exhiben alguna obras escultóricas contemporáneas —de diversas escalas— del Mtro. Martínez Guardado en el patio del Museo Posada (ver Figura 3).

²El que escribe estas líneas fue alumno y colaborador del Mtro. Ismael Martínez Guardado en la década de los años 70, precisamente en el taller museo J. Gpe. Posada ubicado en el Barrio del Encino. Asimismo, El Mtro. Martínez me asesoró y alentó a participar en el X Concurso Nacional para Estudiantes de Artes Plásticas, organizado por el Instituto Cultural de Aguascalientes y el Patronato de la Feria Nacional de San Marcos en el año de 1975, resultando ganadora mi obra, gracias a las enseñanzas del Mtro. Martínez Guardado.

En el Jardín del Encino se colocó, a la par de la remodelación de pavimentos en la calle peatonal Abasolo, realizada por el Gobierno municipal en el año 2005, una escultura que representa “La Trianera”, tratando de reforzar la identidad por el antiguo Barrio de Triana, aunado a las remodelaciones de fachadas para recuperar la imagen urbana tradicional. También es digno de mencionarse el esfuerzo de artistas por convertir las imágenes diseñadas en dos dimensiones —producto de la técnica principal que utilizaba Posada: el grabado en placas metálicas— en esculturas tridimensionales, como lo es: “El Patinador”, ubicada en la actualidad en el Jardín de San Marcos.

CONTRADICCIONES Y MOVILIDAD URBANAS EN EL BARRIO DEL ENCINO

Las encuestas y entrevistas que respaldan este escrito, se enfocaron principalmente a dos tipos de habitantes: a los trabajadores de la empresa JM Romo, y a los vecinos del Barrio. El primer perfil se seleccionó para entender los beneficios sociales que les ha brindado la empresa. El segundo se centró en encontrar las problemáticas de movilidad fabril que causa la industria en el Barrio, y en particular, en sus espacios habitables. Es importante señalar, que en el Barrio se ubica la Unidad Habitacional San Fernando, la cual fue construida ex profeso para albergar a los trabajadores de la misma empresa con sus familias. Este lugar se seleccionó principalmente como objeto de estudio. En el caso de los vecinos del Barrio los encuestadores orientaron el trabajo hacia las casas aledañas a la fábrica, especialmente aquellas identificadas como parte del patrimonio cultural, tratando de dilucidar los cambios físicos y ambientales motivados por la movilidad fabril.

Los resultados de ambas encuestas estructuradas, demostraron una contradicción en cuanto a posturas hacia la localización de la industria en el Barrio. Por un lado, los trabajadores hablaron a favor de los beneficios obtenidos en el transcurso de los años, los cuales les ha permitido disfrutar —junto con sus familias— el parque temático que la empresa construyó especialmente para ellos. Dicho parque contiene diversas atracciones mecánicas que se encuentran organizadas por temas y regiones. Así, se observa una zona con alegorías al viejo oeste norteamericano, otra con temas medievales incluyendo un pequeño castillo, un teleférico, un tobogán con imágenes del continente africano, e incluso un área de recreación de animales prehistóricos, incluyendo otras amenidades. Asimismo, los trabajadores expresaron los diversos beneficios sociales que incluyen: cursos de capacitación, vivienda, seguro médico y educación primaria para sus hijos.

Sin embargo, los habitantes del Barrio ajenos a la vida laboral de la fábrica, al contrario del caso anterior, manifestaron los diversos inconvenientes de vivir a un costado de un edificio industrial, comentando las vicisitudes de convivir con el uso de transporte pesado, el cual en forma cotidiana se desplaza por las angostas calles del Barrio y realiza maniobras de carga y descarga, con materia prima y mercancías.

Aunado a las encuestas estructuradas se realizaron entrevistas abiertas para acceder a información cualitativa que permitiese llegar a conclusiones concretas en el análisis de la información (ver apartado: El tradicional Barrio del Encino y el paisaje urbano histórico). Asimismo, se identificaron las principales rutas de transporte urbano, que incrementan la movilidad urbana a través del Barrio del Encino; es decir: la ruta 1 y rutas del 3 al 7 (ver Figura 4), principalmente en las calles: Dr. Jesús Díaz de León, Colón y José Ma. Chávez. Para los fines de este escrito, también se realizó un conteo en horas pico, relacionado con el volumen de transporte público que transita en promedio diario por la calle Dr. Díaz de León (arteria principal) en el Barrio del Encino y se obtuvieron los siguientes resultados: de 8:00 a 9:00 hrs=93, de 14:00 a 15:00 hrs=71 y de 19:00 a 20:00 hrs=64 camiones. En apariencia, el flujo de transporte público por el Barrio

no es tan alto; sin embargo, las vibraciones que se producen en los inmuebles históricos son considerables, aunado a la contaminación auditiva y atmosférica, en un Barrio que supuestamente privilegia el uso de suelo habitacional.

EL TRADICIONAL BARRIO DEL ENCINO Y EL PAISAJE URBANO HISTÓRICO

Sin duda, una de las zonas con más significados culturales en la ciudad de Aguascalientes es el Barrio del Encino. Sin embargo, los problemas urbanos surgidos en la segunda mitad del siglo XX, especialmente con la inclusión de dos fábricas en el lugar y la falta de regulaciones, provocaron una gran cantidad de pérdida de patrimonio urbano. Cabe señalar, que algunas de las casas tradicionales contaban con grandes huertas en sus patios traseros, las cuales eran irrigadas por medio del acueducto histórico: del Cedazo. Esta infraestructura se originaba desde un ojo de agua en la presa del Cedazo, y fluía en forma subterránea hasta llegar al Barrio de la Salud y a las huertas del antiguo Barrio de Triana. Asimismo, este trascendental acueducto alimentaba una caja de agua, a manera de fuente, en el Jardín del Encino, por medio de tuberías de barro. Dicho sistema hidráulico quedó en desuso paulatinamente –también en la segunda mitad del siglo XX. Es decir, con las nuevas necesidades de consumo humano del agua (especialmente el habitacional) las huertas dejaron de recibir su suministro regular. La tradicional casa-huerta se fue transformando hasta quedar espacios abiertos semi-utilizados, y en el mejor de los casos, integrando huertas conjuntas en un corazón de manzana, o bien en forma de solares, los cuales fueron destinados a posteriori para construir unidades habitacionales, especialmente entre dos y cuatro niveles.

En términos políticos, el recorte en el suministro de agua para las huertas en la ciudad y el hecho de promover la colmatación urbana en la segunda mitad del siglo XX fueron decisiones que alteraron la permanencia de monumentos en el Barrio de Triana y en el Barrio del Encino. Asimismo, con esta decisión se fomentó el detrimento de zonas arboladas —con generosas frondas— las cuales proveían oxígeno al interior de los barrios y amortiguamiento auditivo para las dinámicas de movilidad urbana, promovidas por la industria y el automóvil. Sin embargo, ese momento no fue el más decisivo en la desintegración del Barrio de Triana. El trazo de la Avenida López Mateos, sobre el cauce del arroyo de Los Adoberos, también tuvo que ver. De hecho, esta nueva vialidad dividió la ciudad antigua en dos partes, provocando una ruptura en la continuidad tipológica formal; provocando también, en la arquitectura novohispana edificada en el lugar nuevos palimpsestos urbanos. Por consecuencia, en la declaratoria de la Zona de Monumentos Históricos de la ciudad de Aguascalientes, realizada por el INAH en el año de 1990, la discontinuidad en el volumen de monumentos se demuestra en las dos zonas identificadas: “A” y “B”. Es decir, la primera corresponde a la zona de la plaza principal y al centro histórico. La segunda al Barrio del Encino. Así que, las fragmentaciones urbanas que mencionan los estudiosos del urbanismo actual, en realidad no son tan novedosas, existen pruebas históricas que dichas fragmentaciones se van sucediendo conforme las variables socio-económicas impactan las ‘partes de ciudad’. Esto se puede corroborar en autores como Rossi (1982:114), incluso, desde muchos siglos atrás e.g. en Europa, los romanos fragmentaban su cultura en los lugares conquistados y creaban novedosos sistemas urbanos en su momento histórico de apogeo. En este apartado, el punto es que existe un paisaje híbrido en la imagen urbana actual del Barrio. Es por medio de métodos de análisis urbano inclusivos, con los cuales pudiese salir bien librado el Barrio de su desmoronamiento total. La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) planteó en el año 2011 las Recomendaciones sobre el paisaje urbano histórico, en el cual considera a los sitios históricos como dinámicos e inmersos en una problemática socio-demográfica nunca antes vista. Dichas recomendaciones entienden por paisaje urbano histórico: “la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atribu-

tos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de “conjunto” o “centro histórico” para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico” (UNESCO, 2011:2).

La complejidad de los fenómenos urbanos actuales requiere nuevas formas de atención, especialmente en lo relativo a la conservación de elementos identitarios. En el caso específico del Barrio del Encino, acontece con la arquitectura, la escultura, las tradiciones intangibles, las trazas urbanas primigenias, el legado infraestructural de las antiguas huertas, la habitabilidad lograda de algunos espacios domésticos, la imagen urbana, entre otras. Asimismo, falta reconocer y atender las nuevas formas plásticas en el espacio público, la convivencia entre arquitectura antigua y arquitectura actual, los efectos de la movilidad fabril. Esta complejidad convierte el análisis en un problema multicausal. Aunado a lo anterior, se suman los huecos legales, que constantemente impiden establecer reglas claras para los usos del suelo en el Barrio, condicionando su reordenamiento territorial y una sustentabilidad deseable, que priorice la identificación de significantes claves para la identidad del Barrio y la propia ciudad.

El impulso económico para fomentar un desarrollo social en el Barrio depende de prácticas de intervención urbana, promovidas por el gobierno y la sociedad. Hasta hoy, el impulso turístico del Barrio es insuficiente y su oferta cultural se ha limitado a la estética parcial del entorno construido. Acción que por sí sola no atrae al turismo cultural necesario para detonar económicamente el lugar. Se requiere vigorizar el Barrio con restauraciones plausibles (no solamente enfocadas al templo) sino aquellas encaminadas a integrar al Barrio las partes de ciudad que puedan contribuir a tal fin. Así, una re-catalogación de las fincas valiosas –en términos históricos, artísticos y culturales– se hace necesaria. Asimismo, la inclusión de metodologías que incorporen el estudio del paisaje urbano histórico puede hacer más integral la recuperación. Cabe mencionar en este apartado, los edificios construidos por la fábrica JM Romo en el parque temático destinado a sus trabajadores. Así, encontramos evocaciones imaginarias de culturas distantes, como lo son máscaras africanas, el viejo oeste norteamericano, castillos medievales, representaciones prehistóricas y diversas construcciones ajenas a la cultura edificada tradicional del Barrio del Encino. ¿De qué manera puede contribuir el estudio del paisaje urbano histórico en dicho Barrio? ¿es posible reconocer los imaginarios edificados en el parque temático como parte del Barrio, no precisamente desde el punto de vista estético, sino desde el punto de vista de la sociología urbana actual? Estas preguntas pueden contribuir a clarificar las posturas de intervención y de inclusión social en esta parte de ciudad [Barrio del Encino], asimismo en otra parte de ciudad más incluyente: es decir, el centro histórico.

La identificación de estratificaciones históricas en la configuración morfológica del Barrio, va más allá del reconocimiento tradicional de dos tipos de arquitectura, es decir, aquella genera-

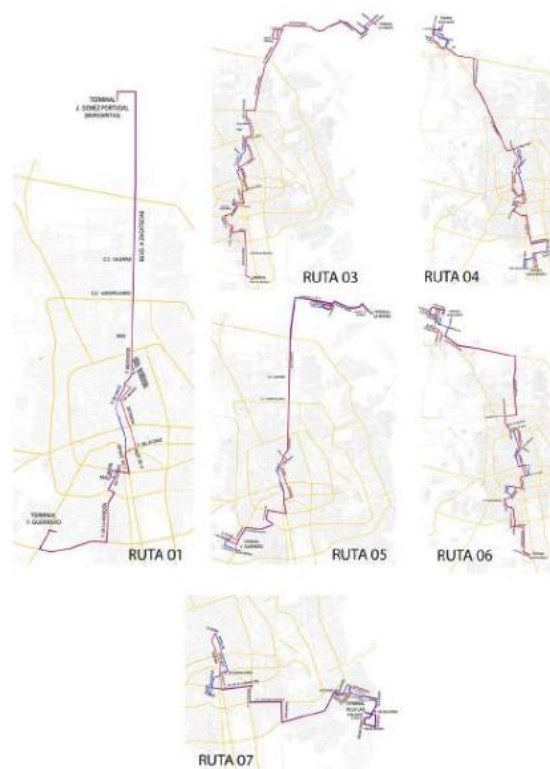


Fig. 4 — Rutas de transporte que transitan regularmente por la calle Dr. Jesús Díaz de León, a través del Barrio del Encino. Fuente: Dibujos elaborados por Isaura Gómez Rocha y Jesús Alexis Gómez González, octubre de 2017.

da desde la llegada de los españoles a Aguascalientes hasta el año de 1900, y la arquitectura generada durante el siglo XX. En la actualidad, se requieren nuevas posturas que identifiquen el trabajo valioso de determinados constructores; el papel de la nueva arquitectura en contraste con aquella considerada como histórica; la importancia del patrimonio intangible y el papel de la movilidad urbana, la cual interactúa invariablemente con los espacios habitables; y la persuasión a favor del movimiento moderno en la arquitectura. A fin de cuentas, durante el siglo XX, dicho movimiento impactó considerablemente –con su presencia y expansión– las zonas históricas de las principales ciudades capitales de México. No por esta razón, hemos de despreciar el movimiento moderno. Si bien su presencia transformó contenidos culturales, también cuenta con rasgos valiosos que pueden fortalecer identidades.

Con el contenido híbrido de tales arquitecturas se compone el Barrio del Encino, sin embargo, ha faltado atender el papel que juega la economía del lugar en su propio desarrollo. En este sentido, existe la motivación de la empresa JM Romo hacia sus propios trabajadores. A pesar de la demolición de fincas históricas que ha realizado la fábrica, en su afán de expansión, la promoción del desarrollo social, implícito en los beneficios otorgados a los empleados es un plus urbano pocas veces analizado en México. Habrá que pensar en el futuro uso del parque temático, el cual es único en Aguascalientes. Su apertura al resto de los residentes del Barrio tendría evidentes beneficios sociales y coadyuvaría con el desarrollo local.

Una de las vertientes primordiales en el estudio del paisaje urbano histórico, es el hecho de considerar a los habitantes como parte del análisis en la investigación urbana; es decir, la inclusión de la geografía humana, como determinante para la toma de decisiones en su intervención. Para los fines de este escrito, se elaboraron entrevistas abiertas cualitativas, aplicadas principalmente a los vecinos de la fábrica JM Romo, en el Barrio del Encino, de las cuales se seleccionaron y resumieron tres de ellas a continuación. En este caso, se indicaron como informantes: 1, 2 y 3.

Informante 1

- “El transporte de la fábrica JM Romo tumban postes, tumban letreros viales, los de las calles, tumbaron el letrero de Vicenta Trujillo (el nombre de la calle). Aquí se han subido los trailers a las banquetas, le pegó a mi puerta y la descuadró. Va uno y pone la queja y no le hacen caso a uno. El poste que está afuera, lo arrancaron. El municipio puso otro, ellos lo agarraron y lo metieron (ocultaron) en el estacionamiento”.
- El encuestado manifiesta impunidad en los daños por maniobras que hacen aquí es para una zona industrial. “A mi camioneta ya le pegaron, le pegó un tráiler. Se la llevó arrastrando.”
- Manifiesta que han caído objetos provenientes de la fábrica en su patio. “Una chimenea de allá arriba. Cayó acá en el patio, un estruendo que usted no podría imaginar porque está muy alto. De milagro no andábamos nosotros allí en el patio, nos hubieran matado. Ellos vinieron y sacaron la chimenea nada más.”
- Hay un poste de luz afuera de su casa donde chocan y por eso se detienen los golpes.”
- Menciona que el ruido es peor. “Dejan caer unas cajas metálicas como vagones al piso y ¡zas! Los cuadros se mueven y está uno desayunando y los golpazos. Ellos dicen que tienen permiso una hora en la mañana y otra en la noche. No, a todas horas se oye.”
- El entrevistado menciona que las principales calles que bloquea el transporte de carga de la fábrica JM Romo son Jesús Díaz de León y Colón a las 9:00 a.m.
- Las modificaciones que su casa ha sufrido a causa de la proximidad con la JM Romo: “cambiar el piso porque se inundó.”
- “El barrio del Encino es muy tranquilo para vivir, pero la JM Romo le quita la tranquilidad.”
- “La JM Romo es un factor de desorden. Porque digamos, antes la fábrica era pequeña y por eso podía estar aquí.”
- El encuestado atribuye a los conflictos de tráfico ocasionados por la JM Romo por el aumento del

parque vehicular en el Barrio del Encino.

- “Los empleados apartan las calles con unos conos para que no se estacione la gente.”
- “El horario de los estacionamientos no corresponden a las necesidades de la gente que va a la JM Romo, por eso las calles están congestionadas desde las 6:00 a.m.”
- El encuestado menciona un flujo de tráilers “por la mañana (cinco), en la tarde seis y en la noche otros cinco. No es diario pero hay días en los que estacionan un tráiler a las 6:00 a.m. echa arrancones [acelerones] desde esa hora, uno está despierto a fuerzas.”
- Menciona que el tráfico es también ocasionado por los camiones de turistas.
- “Lo que ya no encaja aquí es la industria.”
- “Los empleados de la JM Romo... Pues fíjese que con ellos no hay problema, su salida es por Díaz de León, no salen de montón, van saliendo despacito, los obreros no hay ningún problema, yo sé que aquí como dirían ellos dejarlo como fábrica, pero no como descarga de tráilers. Eso es lo que descompone. Los obreros no causan ningún problema.”
- El encuestado tiene la percepción de que la empresa Jobar no tiene los mismos problemas que la JM Romo.
- El entrevistado menciona que el piso de su casa, lo cambió hace 15 años. Las grietas provocadas por choques a la pared y vibraciones se encuentran en el descanso de la escalera al segundo piso.
- Manifiesta haber tenido intención de vender la casa, pero los de JM Romo le ofreció muy poco por la casa. Comenta que varias casas alrededor de la empresa han vendido para convertirlos en estacionamientos o locales comerciales.
- El entrevistado menciona que las banquetas están estrelladas porque los tráilers se suben a ellas para poder maniobrar.
- “Las vibraciones de la fábrica abrieron grietas en las tuberías del agua por lo que tuvo que forrarla de madera porque pasaba mucho la humedad a tal grado que un día salió de la pared como un manantial. Se les tapó la bajada y se les acumuló durante un tiempo, y fue a brotar allí.”
- El encuestado mencionó el accidente de la fábrica en la esquina (Valentina Trujillo y Colón). “No sé si acuerde, pero aquí en la esquina construyeron tres pisos de hace como diez, doce años para ampliar la fábrica. Como es pura máquina pesada donde troquelan y todo eso, llenaron los pisos de esas máquinas y se vino abajo. Se murieron como diez, doce jóvenes, porque contratan puro joven. Todos fallecieron pero la JM Romo les otorgó una indemnización a los familiares.”

Informante 2

- El entrevistado menciona que los tráilers son los que principalmente afectan el tránsito en las calles del Barrio. “Cuando salen pero casi siempre es en la noche o en la mañana como a las 9:00 a 10:30 a.m.”
- No les afecta el ruido.”
- Sí les afectan los lugares de estacionamiento que ocupan los empleados de la fábrica JM Romo porque obstruyen sus cocheras y los lugares que les corresponden.
- Menciona que el alumbrado público lo instalaron los de la JM Romo. “En esa calle la luz es de ellos. No sé si te has fijado que las lámparas son distintas a todo el alumbrado. Seguido que esta calle se quede sin luz. Por lo mismo, y ponen sus cablecitos pegados con cinta de aislar, cuando no debe ser así.”

Informante 3

- “La gran mayoría de las personas que trabajan allí, no son del Barrio, vienen de otras colonias. Para nosotros, los que vivimos aquí, representa una fuente de trabajo para otras localidades.”
- “La fábrica es bastante ruidosa y desprende olores, no sé si del todo tóxicos. Pues aún vivo aquí, pero de cualquier forma no son agradables y yo supongo que es por el uso de las sustancias. Por esta calle (Del Sol y Colón) hay unos respiraderos que huelen muy mal. Huelen bastante fuerte.”
- “Vehicularmente, ellos hacen lo que se les da la gana. Hace unos meses, yo le llamé a una pipa de agua porque me quedé sin agua, y la pipa me decía que no podía entrar a la calle, que no podía entrar a estas calles porque eran muy angostas. Lo cual me parece absurdo, cuando realmente la

JMRomo, tiene unas entradas y salidas de tráilers inmensos y que realmente hacen lo que ellos quieren, a la hora que quieren. No es exactamente que usen la madrugada para salir, yo los veo durante el día. Ellos mismos, su apoyo de vialidad, paran el tráfico, para que salga el tráiler.”

- “Yo sé que hay una tarjeta de vecino, una tarjeta Vecino JMRomo, a mí nadie me la ha venido a ofrecer, ni nadie me ha dado informes. Les dan una tarjeta a los vecinos de la JMRomo, con la cual tienen beneficios para ir al parque a tomar clases de cocina, inglés. Sí como un centro de recreación. También para que sus hijos vayan al centro de recreación, creo que también les dan un apoyo, como despensas. Yo no sé ciertamente porque no tengo tarjeta, ni de ellos ni nada. No lo digo en sentido peyorativo, pero sí siento que si ellos fueran más conscientes del número de gente que mueven, serían un poquito más responsables.”
- La entrevistada menciona que hay problemas de basura que ellos provocan, porque llega un momento de la semana que el arroyo de la calle, hace tiradero de basura porque es el lugar donde todos los trabajadores transitan. “En las mañanas, hay un chico que siempre sale a barrer, eso quiere decir que sí se dan cuenta que hay mucha basura de ellos mismos. Pero salen y barren su banquetta, no barren la de enfrente. Y parece exagerado pero de verdad, si uno no sale así a barrer, se te hace un arroyo desde latas, colillas de cigarro, bolsas de papitas, sobretodo los fines de semana.”
- La encuestada menciona que hace cinco meses (abril 2017). “La parte de arriba, tienen tanques estacionarios, se surten por unas pipas de gas. Por la noche, explotaron unos tanques “está saliendo lumbre de la JMRomo, desde Plaza Patria, unas llamaradas de luz, parece que es en la casa ¿están bien?”. Sí, estamos bien. Salí y sí, eran unas llamaradas gigantes en la azotea, yo supuse que llegarían bomberos o protección civil, pero no llegó nadie, si sofocaron pronto el fuego de manera interna, sí parecen tener un código de seguridad, inmediatamente sonaron unas alarmas, inmediatamente se escuchó la gente. Inmediatamente comenzaron a correr los chorros de agua desde la azotea. Yo pienso que sí tienen una infraestructura para esos casos. Pero pues, todos nos damos cuenta, somos vecinos y nunca llegó protección civil.”
- “El incidente no fue emncionado en las noticias y todos los vecinos estábamos aquí afuera y las llamas medían unos 15 metros.”
- “En cuestión de estacionamiento sí respetan la raya amarilla, la verdad tengo tres años aquí parece que antes sí tenían problema con eso. Pero ahora parece que sí, respetan. Mi casa, tiene raya amarilla de entrada y salida de cochera.”
- Menciona que a una invitada a fuera de su casa le robaron el estéreo, su mochila. “Pero a pesar de que sí son muy frecuentes los cristalazos en los carros, que a más de una de mis amigas les ha tocado que viene a visitarme. Se inclina a pensar que son los de El Llanito.”
- No ha modificado su casa, “se escucha el sonido, sí lo percibes. Pero una vez que entras a mi casa, sí se escucha pero yo trato de no tomarlo en cuenta, porque si no, imagínate qué locura. Sí preferiría que no estuviera, sí preferiría que en lugar de una fabrica en el primer cuadro de la ciudad, tuviéramos un centro cultural, una escuela de artes.”
- La entrevistada comenta que la fábrica “debería estar en el lugar que le corresponde pero en las dos diferentes ciudades industriales con los que cuenta el estado, pero pues quién nos podrá explicar por qué sigue aquí en zona centro.”
- Menciona que no conoce iniciativas ciudadanas para mover la fábrica. “La gente no se ha movlizado. Han recolectado firmas para decirles a las autoridades que aquí estamos, que nos damos cuenta, que tenemos hijos, que son pocos los metros que nos separan de las fábricas y que vimos el incendio, pero nunca procedió nada.”

De las entrevistas cualitativas, podemos observar el resultado de la incompatibilidad de usos del suelo en el Barrio del Encino. Es decir, el uso industrial versus el uso habitacional. Estos elementos contradictorios continúan irreconciliables durante más de medio siglo en el lugar, y el asunto no parece tener solución. Es conveniente enfatizar la resiliencia social que surgió a partir de la expansión de la fábrica, al adquirir paulatinamente las propiedades de su entorno, independientemente de si los edificios tenían valor histórico o no. De esta situación apareció una resiliencia social ejemplar en la ciudad. Es decir, de parte de aquellos propietarios que se negaron a vender su casa contra la expansión de la fábrica, y decidieron soportar la convivencia con la industria a través de los años, con las consecuencias que esto ha implicado, sobre todo por la movilidad fabril, la contaminación auditiva y ambiental.

CONCLUSIONES

Las restricciones en cuanto a movilidad fabril en Aguascalientes deben mejorarse y –sobre todo– aplicarse en los ámbitos urbanos, con un tratamiento especial en zonas históricas. Es pertinente reconocer que los contextos de legalidad urbana se vuelven complejos cuando la voluntad política se deslinda de su aplicación.

Una correcta planificación urbana puede contribuir a determinar las acciones necesarias, tanto de diseño, económicas y operativas, para identificar los espacios habitables a conservar, los trabajos de intervención en la mejora de la imagen urbana y la identificación de nuevos usos que permitan allegar flujos económicos para reanimar la actividad económica en beneficio del propio Barrio; buscando oportunidades para los emprendedores del lugar y no solamente considerando el oportunismo itinerante de vendedores ambulantes, quienes circulan de ‘feria en feria’, los cuales, a fin de cuentas excluyen de ingresos a los habitantes del propio Barrio. Asimismo, la labor de la planificación participativa puede jugar un rol fundamental en la búsqueda de una intervención oportuna del lugar, considerando la colaboración real de los actores y habitantes del Barrio. El apoyo a las pequeñas y medianas industrias (Pymes) podría resolver la generación de inlujos económicos hacia el propio Barrio.

Es por medio del análisis de las relaciones del arte con la ciudad, que se puede contribuir en la identificación de elementos catalogables, en términos de conservación. Sin embargo, falta fomentar en mayor grado el arte en el Barrio del Encino. Esta activación permitiría incrementar anclajes turísticos, y por ende, generar inlujos económicos por el interés de la gente en aprender y reconocer el arte. En principio, se deben impulsar recursos artísticos en el espacio urbano de la ciudad.

Es conveniente atender el desarrollo del Barrio, cuidando los procesos de gentrificación que puedan implantarse. Fenómeno que comienza a tomar fuerza en algunos centros históricos. También resulta valiosa y ejemplar la experiencia y actitud de los habitantes del Barrio como movimiento resiliente –escasamente presente en el resto de la ciudad. El hecho de confrontar, a pequeñas escalas, con actitudes opuestas a la actividad fabril en la zona, los habitantes han sido audaces y han arriesgado su propia permanencia en el Barrio. También han absorbido problemas de movilidad fabril por sí mismos.

Finalmente, en cuanto al paisaje urbano histórico, se concluye que no solamente se trata de realizar estudios y análisis a nivel proyectual. El problema en realidad es multicausal, el cual requiere considerar los elementos arquitectónicos y urbanos de un lugar, y su relación con la vida cotidiana, con elementos geográficos, históricos y sobretodo: humanos.

Agradecimientos: por el apoyo activo de los siguientes colaboradores en la elaboración de este escrito: Mayté Esparza Díaz, Lucero Cabañas Melo, Isaura Gómez Rocha, Jesús Alexis Gómez González y Alejandro Acosta Colunga.

BIBLIOGRAFÍA

- GÓMEZ SERRANO, JESÚS (2012). *Testigo y crítico de su tiempo. Aguascalientes, 1866-1876*. Aguascalientes: Instituto Cultural de Aguascalientes.
- ROSSI, ALDO (1982). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA (UNESCO) (2011). *Recomendaciones sobre el paisaje urbano histórico*. Disponible en http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_PRINTPAGE&URL_SECTION=201.html (última consulta: 10 de noviembre de 2014).
- SIFUENTES SOLÍS, MARCO ALEJANDRO; GARCÍA RUBALCAVA, JOSÉ LUIS Y MARTÍN DEL CAMPO B. MEDINA, MIGUEL RICARDO. (1998). *El Camarín de San Diego y su geometría simbólica*. Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes.