



APROPIACIÓN, SIGNIFICACIÓN Y ESPACIO VACÍO. EL CASO DE LA EX ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE LEÓN GTO.

José Luis Sil Rodríguez
Universidad de Guanajuato
joseluissil.arquitecto@gmail.com

Resumen

La indagatoria reportada en este texto, aborda el tema de la apropiación no desde la posesión simbólica de un espacio urbano-arquitectónico, sino desde su opuesto, desde la ausencia de carga, o mejor, desde los momentos iniciales en que el grupo social atribuye simbolismo a ese espacio, se recurre a los postulados teórico-filosóficos de Gilles Deleuze (2002) entorno a la 'casilla vacía' como referente en la valoración de los datos recabados sobre la ex estación de ferrocarril de León, Guanajuato; se analizan como factores de incidencia las mutaciones en el concepto de patrimonio, la idea de Patrimonio Industrial, un incendio en la ex estación y los medios de acercamiento del inmueble a la población leonesa. Conceptualmente, es un estudio teórico que busca la relación entre los señalamientos filosóficos y la realidad histórico-patrimonial del inmueble; metodológicamente es un análisis cuantitativo en la colecta e interpretación de los datos obtenidos.

Palabras clave: Apropiación, espacio vacío, patrimonio industrial, estaciones de ferrocarril

APPROPRIATION, SIGNIFICATION AND EMPTY SPACE. THE CASE OF THE FORMER LEÓN GTO RAILWAY STATION

Abstract

The investigation reported in this text addresses the issue of appropriation not from the symbolic possession of an urban-architectural space, but from its opposite, from the absence of symbolic charge, or better, from the initial moments in which the social group attributes symbolism to that space. The theoretical-philosophical postulates of Gilles Deleuze (2002) are used around the 'empty box' as a reference in the assessment of the data collected on the former railway station in León, Guanajuato; the mutations in the concept of heritage, the idea of Industrial Heritage, a fire in the former station and the means of bringing the building closer to the population of León are analyzed as factors of incidence. Conceptually, it is a theoretical study that seeks the relationship between the philosophical statements and the historical-patrimonial reality of the building; methodologically, it is a quantitative analysis in the collection and interpretation of the data obtained.

Keywords: Appropriation, empty space, industrial heritage, railway stations



1. INTRODUCCIÓN

Saussure (1946) utiliza los términos signo, significado y significante para referirse al sistema compuesto por el signo lingüístico, el concepto y la imagen fonética, así como a la palabra, el concepto y su representación gráfica respectivamente, esto en el contexto del estudio de la lingüística y de la lengua; ideas que a través del denominado ‘Giro Lingüístico’ se han trasladado al urbanismo y a la arquitectura en busca de alcanzar una interpretación para los objetos que estas disciplinas producen, reconociendo así las formas de ser, el saber y los sentimientos inmersos en los objetos urbano-arquitectónicos que los diferentes grupos sociales producen. En este orden de ideas el trabajo aquí expuesto se inscribe en la argumentación del Giro Lingüístico.

La apropiación de un espacio o un objeto considerado en el sentido de tomar como propio ese espacio u objeto, es decir, hacerse de él, reconocerse en él, es más un sentimiento que una condición legal o material, principalmente cuando se habla de espacios, por lo tanto, ese sentimiento está referido a la memoria¹ y a la significación, a la carga emocional que debido a hechos pasados asociados al espacio lo convierten en referente o significante de su o sus usuarios, de esta manera la apropiación y la significación son dos condiciones ligadas al ser humano a través de la memoria.

En ese sentido, el devenir de los grupos sociales tiene por consecuencia cambios en la significación de los espacios quedando algunos de ellos fuera de los nuevos códigos de significado, lo que redundaría físicamente en su alteración para ajustarse a la naciente codificación, o en su abandono por haber perdido su condición de significante; en términos semióticos esta circunstancia lleva a interpretar tal espacio como un ‘espacio vacío’, sin contenido simbólico, sin carga emocional.

Autores como Gilles Deleuze (2002) y Franco Lotito (2009) en sus respectivos análisis han abordado el tema del espacio vacío o ‘la casilla vacía’ en Deleuze, reflexiones referidas al proceso de significación de los objetos y de los espacios, Deleuze (2002) específicamente la considera como una condición necesaria para el reacomodo o para la expansión de los pares significante-significado a la manera de un juego que requiere de dichas casillas vacías para crear el espacio de acción en el que el juego pueda ocurrir. Análogamente los espacios vacíos en los procesos sociales generan el mismo espacio de acción que permite la reconfiguración de los significados y la expansión de los límites de los sitios significantes, con ello es posible la apropiación² de nuevos espacios y la reapropiación³ de otros.

¹ Concepto aquí referido a la idea coloquial de memoria definida como: “Facultad psíquica por medio de la cual se retiene y recuerda el pasado.” (RAE, 2023)

² Por apropiación se entiende la consideración de un espacio o de un objeto como propio en un sentido metafórico, no literal, derivado de un sentido de pertenencia; por ejemplo, la expresión ‘mi ciudad’ no señala la propiedad legal de la ciudad, sino que se indica la idea de pertenecer a la población de la ciudad, así la noción de apropiación hace referencia a la liga emocional entre una persona o grupo social con un espacio u objeto.

³ La idea de reapropiación implica la existencia pretérita de liga emocional con un espacio u objeto que por alguna razón se había perdido pero que ante otras condiciones se recupera.



En este sentido, en el presente texto se analiza el caso de la ex estación de ferrocarril de la ciudad de León, en el Estado de Guanajuato, edificación que tuvo en su época de creación y esplendor una gran relevancia social, los cambios en los medios de transporte y en las dinámicas económicas y sociales de la ciudad, así como en las políticas públicas en materia de transporte, llevaron a la obsolescencia y al casi abandono del edificio, la privatización del ferrocarril trasladó el dominio del inmueble a una empresa privada dedicada al transporte de mercancías, compañía que la mantiene subutilizada provocando su deterioro.

Recientemente la ex estación ha llamado la atención de algunos sectores de la sociedad leonesa reclamando su restauración y puesta en uso reintegrándola a la ciudadanía para su beneficio. El caso es analizado desde los postulados teóricos de Deleuze (2009) encontrando elementos equivalentes a los que hace referencia que llevan a considerar a la ex estación de ferrocarril de León, Gto. como una ‘casilla vacía’.

2. MARCO TEÓRICO

De acuerdo con Franco Lotito (2009), los objetos en general para adquirir significado deben inicialmente integrarse como un sistema en el que siguen un proceso de significación en tres etapas: primero son objetos reales, posteriormente son imaginados y finalmente adquieren significación; es decir, la primera condición para que un objeto se convierta en significativo es que exista, que sea real, de esta manera adquiere una forma, unas dimensiones, un color, una textura, etcétera; cumplida esta condición y merced a sus características, el objeto puede ser guardado en la memoria y recuperado por la imaginación, o sea, puede ser imaginado; finalmente pasadas estas etapas, al objeto se le pueden adjudicar cualidades de todo tipo, económico, estético, emocionales, culturales, etcétera, adquiere por tanto significación.

En el contexto de una estación de ferrocarril, se puede considerar que la edificación como tal o sus vestigios pertenecen a la esfera de lo real, existen, son; así, la comunidad en la que se inserta tiene la posibilidad de registrar en la memoria a la estación y de recuperarla en su ausencia, la recuerda, la imagina, integrándola a su sistema de referencias espaciales (en tanto que está en algún sitio) y culturales (dado que forma parte de sus referentes históricos), se convierte así en un objeto imaginario referido al objeto real, sólo cuando esto ocurre, cuando la estación se traduce en un objeto imaginario⁴, se le pueden adjudicar cualidades y valores principalmente de orden cultural, solo entonces cobra significación.

Cuando a la evidencia real y a las cualidades adjudicadas se suma una evidencia documental fotográfica que da cuenta de cómo era la estación anteriormente, se genera la posibilidad de confrontación, de establecer una relación comparativa entre las condiciones actuales y las condiciones en un periodo anterior de la estación, entre una y otra circunstancia las personas que integran una comunidad suponen situaciones alusivas al edificio en referencia a condiciones también pasadas, verbigracia: a un periodo de bonanza económica que se refleja

⁴ La noción de imaginario hace referencia al recuerdo, a la imagen recuperada de la memoria de un objeto real.



primero en la existencia de la estación y luego en sus características físicas, en tanto que en la condición actual la estación refleja otras condiciones, otras características y otras circunstancias.

El acto comparativo, pero principalmente el acto imaginativo como supuesto de condiciones y/o características, hace a la edificación objeto de significación dado que se le adjudican cualidades que la hacen depositaria de referentes a condiciones ideales en las que se sustentan las virtudes de la sociedad actual; en este sentido, la significación conduce a la apropiación; sin embargo, la estación *per se*, sola, aislada, no remite, no genera la condición de significante y por lo tanto de apropiación, para ello requiere de la asociación con otros objetos de su categoría, pero no de su género, sino de una categoría temporal, es decir, que pertenezcan al mismo periodo histórico que confirmen las características supuestas.

La hipotética condición de bonanza económica más o menos generalizada concebida a partir de un edificio que, al asociarse con otros de características semejantes, confirma la circunstancia intuida, lleva a que se idealice la posibilidad de una condición actual mejor que la que tiene, ello en asociación a los otros objetos referidos, lo que provoca que se constituyan como un sistema.

Por otra parte, pese a que en algún periodo un objeto determinado haya sido motivo de apropiación y de significación por parte de una población, el devenir social lleva a acoger nuevos espacios u objetos como suyos, traslada su interés, su sentimiento de apropiación y de significación a ellos, abandonando a los objetos que antes fueron fuente de su interés.

El abandono de un objeto arquitectónico o urbano-arquitectónico, en los términos de la dialéctica de la conservación formulada por Pablo Chico (1996), implica la negación de sus valores, de ahí su dejación; al respecto Chico, refiriéndose a la conservación de objetos arquitectónicos propone el par dialéctico Negación vs. Afirmación, argumenta que la conservación sólo podrá darse "... si se reconoce una determinada negación del objeto arquitectónico y una necesidad social de afirmación o reafirmación del valor." (Chico, 1996, 50), sobre esto abunda:

"Este doble reconocimiento equivale al planteamiento de una TESIS: la del estado actual del objeto arquitectónico; la realidad que de él o sobre él puede ser percibida, con la identificación de sus pequeñas o grandes alteraciones o deterioros, su actual significado o carácter de satisfactor social, etc. Así mismo, esta 'tesis' deberá contemplar el análisis sobre la realidad de una sociedad actual en constante proceso de cambio, que produce y reproduce el espacio a la medida de su estructura y contradicciones.

El siguiente paso, tendrá que ser el de la afirmación, más no de una afirmación retórico-literaria, sino de una afirmación material, sino de carácter físico, ambiental, expresivo y constructivo; el camino para llegar a esta afirmación material se encuentra en la realidad histórica del objeto arquitectónico y de la sociedad que lo produjo, realidad que tendrá que ser descubierta y enunciada (con un lenguaje adecuado) a modo de ANTÍTESIS. La confrontación de estos dos enunciados (tesis y antítesis) nos permitirá el planteamiento de



una síntesis, que será la expresión de una ‘nueva realidad’ y que tendrá dos niveles expresivos consecutivos: el proyectual y el material.” (Chico, 1996, 51) [las mayúsculas y las cursivas son de origen]

En su propuesta Chico (1996) reconoce el cambio de condición significativa del objeto arquitectónico derivado de los cambios inherentes a la sociedad productora del objeto que conducen a su abandono, y que esa misma condición social de transformación constante, genera una valoración renovada del objeto, a la resignificación⁵ de este y, en consecuencia, a la necesidad de su conservación, a una “nueva realidad”; pero se advierte que esa nueva realidad incluye cambios en el objeto, en la sociedad y en el entorno urbano; es aquí, para el entendimiento de esta nueva realidad y su desarrollo, que son útiles las nociones aportadas por Deleuze (2002).

En la visión del espacio vacío desarrollado por Deleuze (2002) la desatención a un objeto urbano-arquitectónico genera un vacío en la constelación de signos con los que una sociedad interpreta la realidad, o mejor con la actualización de ese sistema de signos, es decir, lo traduce en una ‘casilla vacía’ que permite la ampliación y/o mutación de las nociones con que dicha sociedad comprende su realidad, de la idea de patrimonio en este caso.

De conformidad con Deleuze (2002), toda estructura o sistema implica la existencia de dos series de componentes: la serie de las relaciones diferenciales, constituida por las correlaciones que todos estos elementos guardan entre sí dándole unidad al conjunto, dándole cohesión a la estructura, cada uno de los elementos contiene una segunda serie, la serie de las singularidades que determinan las características específicas de cada uno de los componentes del sistema. “Las relaciones diferenciales se encarnan en especies cualitativamente distintas, mientras que las singularidades correspondientes se encarnan en las partes y figuras extendidas que caracterizan cada especie.” (Deleuze, 2002, 9)

Este enfoque plantea la existencia de un tercer componente dentro del sistema al que Deleuze denomina elemento ‘=x’, un factor unificador cuya característica central es ser “‘eminente’ simbólico, pero precisamente porque es inmanente a las dos series a la vez.” (Deleuze, 2002, 14), la pertenencia simultánea a ambas series de esta pieza otorga sentido a la estructura, la hace ‘verse’ como tal.

Se establece al elemento =x envuelto por el sistema, que recorre las series que lo integran y que las cohesionan, está presente en ambas, pero no es un elemento de ellas, no es uno de sus integrantes, es una presencia ingénita, connatural, está y aglutina al conjunto, pero no pertenece a él, ni a ninguna de las dos series que contiene.

Las mutaciones o cambios son concebidos como actualizaciones de la estructura, pero “Lo que se actualiza, son las relaciones, los valores de relaciones, la distribución de singularidades” (Deleuze, 2002, pág. 9) no la estructura en sí, lo que a su vez se concibe

⁵ La noción ‘resignificación’ hace referencia a otorgar una carga simbólica al objeto diferente a la que pudo tener en un tiempo pasado



como desplazamientos de los componentes respecto de sus relaciones, de sus singularidades y de sus contenidos simbólicos, así cualquier desplazamiento de un componente genera la actualización o cambio del sistema.

Para la aplicación de estas ideas en un ejemplo práctico, se hace necesario asociar las nociones teórico-filosóficas a la unidad de observación mediante la conceptualización teórica del tema, o sea, trasladando los conceptos teóricos a aspectos perceptibles en el objeto mediante el examen de la unidad de observación, esto con la finalidad de definir el objeto de estudio y sus categorías de análisis; en este caso para el estudio de la ex estación de ferrocarril de León, Gto., en los párrafos siguientes se aborda dicha teorización.

2.1 Conceptualización teórica de la unidad de observación

El conjunto de elementos que se encuentran inmersos dentro de un centro histórico [CH] o en una área declarada zona de monumentos [ZM], constituyen una estructura en la que aparecen las series señaladas por Deleuze, la serie de relaciones diferenciales y la serie de singularidades, la primera de ellas, la de relaciones diferenciales, se compone de las asociaciones visuales y mentales que hacen percibir al medio y al grupo de edificaciones y de espacios públicos como un CH o como una ZM; cada uno de los componentes del sistema, cada edificio o cada espacio público en su tipología (sistema constructivo, corriente estilística, etcétera), contiene la segunda serie, la de las singularidades, que determinan las características específicas (género, subgénero, etcétera) de cada integrante de la red.

El tercer constituyente dentro del sistema, el elemento '=x', es para este caso la noción de patrimonio⁶, que unifica a todos los integrantes de la estructura, los recorre, les da sentido, los hace verse justamente como una unidad, como un conjunto; recuérdese que la idea de CH nace de la intención de conservar los vestigios de la fundación y trayectoria histórica de las pueblas y en ese sentido de su patrimonio: "Entendemos como centro histórico un conjunto urbano de carácter irreplicable en el que van marcando huella los distintos momentos de la vida de un pueblo, formando la base en que se asientan sus señas de identidad y su memoria social." (ICOMOS, 1992, 1)

Sin embargo, el concepto de patrimonio desde su origen en la época antigua hasta hoy, se ha desplazado en relación a sus contenidos simbólicos, ha sufrido cambios, mutaciones, que han llevado a modificar las relaciones entre las unidades e incluso a agregar nuevos componentes al sistema, así, la noción de patrimonio se ha diversificado en patrimonio natural y edificado, en patrimonio material e inmaterial, patrimonio escultórico, pictórico, entre otras variantes; en este contexto no sólo los objetos materiales como los monumentos o los edificios, reciben la denominación de patrimonio, ahora se incluyen las fiestas, la comida, los sonidos, lo que la gente hace, todo forma parte de este conjunto calificado como patrimonio.

⁶ Para la definición del concepto patrimonio vid infra 'Patrimonio, Patrimonio Cultural y Patrimonio Industrial', 2º párrafo



“La conceptualización del patrimonio y los elementos que forman parte de él se ha modificado sustancialmente con el paso de los años. ... En las convenciones, cartas, declaraciones o recomendaciones aprobadas por organismos internacionales es donde se constatan los cambios en el concepto de patrimonio.” (Observatorio Vasco de la Cultura, 2023, 5)

En este sentido, la serie de relaciones diferenciales se ha venido modificando para darle cabida a los nuevos elementos y a las nuevas relaciones constituidas a partir de la incorporación de las recientes acepciones de patrimonio que antes no pertenecían al sistema. También las singularidades han sufrido algunas modificaciones para considerarse como continentes de otros patrimonios; así, anteriormente el edificio era sólo eso el edificio, con sus características estilísticas, tipológicas, pero hoy un edificio o un espacio público puede contener fiestas, ritos u otras actividades que son consideradas patrimonio, por lo tanto sus características ya no son inherentes únicamente a la edificación sino también a su relación con los otros elementos patrimoniales, todo esto ha hecho que este sistema considerado patrimonio y limitado por la consideración de CH o ZM se modifique, sus límites se expanden porque se han ampliado las categorías de los elementos considerados como patrimoniales.

Las estaciones de ferrocarril son precisamente una de las nuevas incorporaciones junto con otros espacios como fábricas, canales, presas, etcétera que pertenecen ahora a la categoría de Patrimonio Industrial⁷, sin embargo, todo este patrimonio no estaba considerado en el concepto patrimonio anterior, se está viviendo entonces una mutación del concepto, aunque con cierta resistencia, para incluir estos nuevos elementos patrimoniales, algunos de ellos, la mayoría, fueron creados fuera del espacio que hoy se denomina centro histórico, y con frecuencia también, fuera del espacio del área declarada zona de monumentos.

Para que se puedan dar las mutaciones y los nuevos acomodos, tendría que existir una casilla vacía, un espacio vacío, que se va a ir llenando con las modificaciones o con contenidos simbólicos de estos espacios al aparecer la noción de patrimonio industrial, todas estas arquitecturas, todas estas edificaciones, todos estos espacios, que se alojan en esta categoría se convierten en parte del sistema, en patrimonio, pero están fuera de lo que anteriormente había sido trabajado como tal, de lo que había sido considerado patrimonio; hay entonces una lucha por incorporar estos patrimonios, estos nuevos patrimonios, al elenco de los elementos patrimoniales concebidos anteriormente, pero hay también una cierta resistencia porque, o bien las entidades gubernamentales no las consideran como tal, o porque están en manos de particulares que no consideran que eso sea un patrimonio para la sociedad, hay que desarrollar entonces todo un trabajo de adecuación del concepto para poder salvaguardar este patrimonio, que conduce al proceso de apropiación.

Hasta hace relativamente poco tiempo, en el primer lustro del siglo XXI, los habitantes de las ciudades en donde están localizados estas edificaciones tampoco las consideraban como

⁷ Para la definición del concepto patrimonio industrial vid infra ‘Patrimonio, Patrimonio Cultural y Patrimonio Industrial’, 9º párrafo



su patrimonio, nuevamente, es a partir de la aparición del concepto de patrimonio industrial que la sociedad ha volteado a ver estos elementos, a considerar estas edificaciones como parte de su patrimonio cultural, a hacerlas suyas, esto se da sobre todo desde la contrastación de lo que pueden observar a través de la difusión en internet, en redes sociales, de imágenes históricas de estos espacios y otros más que dan cuenta de un pasado que se considera valioso, y que por lo tanto se manifiesta la necesidad de su conservación en el concepto de patrimonio, porque se convierten en el referente de este pasado que se puede palpar a través de las imágenes difundidas principalmente por medios electrónicos.

De ahí que haya una pugna por apropiarse, por cargar de significado en este caso al elemento estación de ferrocarril que de alguna manera ya lo ha adquirido desde el momento en que la sociedad en su imaginario⁸ visualiza un pasado más o menos prestigioso, más o menos importante asociado a ella, la sociedad empieza a dotarle de significado, a convertirlo en referente de este pasado significativo, a apropiarse de ella y surge el deseo de conservarla para mantener la visión de este pasado, de esta manera las estaciones de ferrocarril y otras edificaciones, fábricas, almacenes, etcétera, han sido esta casilla vacía de Deleuze (2002) que está permitiendo la expansión del patrimonio.

En el mismo sentido, habría que contemplar otros aspectos no puramente culturales sino económicos encarnados en entidades económico-comerciales que también empiezan a tomar en cuenta a estas edificaciones, se trata de los promotores turísticos o de actividades recreativas principalmente, que comienzan a considerar estos espacios como un atractivo para sus proyectos económicos, dado que el sistema cerrado que constituye el CH ya se había agotado en este aspecto, ya no ofrecía variantes, ya no daba la posibilidad de novedades porque al estar protegido se limitaban las opciones de uso, estos espacios que por ahora no tienen el 100% de protección, aunque ya empiezan también a ser contemplados por las instancias gubernamentales en los ámbitos de protección y a tener ciertas restricciones de uso, se ofrecen como un espacio con mayores posibilidades de transformación y de utilización, ahí radica la pugna, la lucha por la conservación de estos espacios, que eran un espacio vacío y que se están cargando de significado cultural para la sociedad y de significado económico para los promotores, pero están siendo dotados de significado y convirtiéndose por lo tanto en espacios significantes; sin embargo, para no convertir la investigación en panorámica, en este estudio no se abordó este tema.

La casilla vacía o el espacio vacío se traduce en un espacio que permite dar continuidad a la significación, si solamente se ven edificios, casas, sin relación entre ellos, si se aísla a la estación de estos objetos la significación se agota en los objetos, la significación llega a un límite, pero cuando se amplía el horizonte, es decir, cuando la ex estación de ferrocarril ahora sin uso y por lo tanto conceptualizada como espacio vacío, carente de significado, pero que puede cargarse de multitud de significados a partir del imaginario colectivo, de cómo la gente

⁸ El imaginario de una sociedad también identificado como ‘Imaginario Colectivo’ en palabras de Cornelius Castoriadis “... se refiere a una red de significados, colectivamente compartidos, que cada sociedad utiliza para pensar sobre sí misma.” (Castoriadis citado por Arruda, 2020, 38)



la imagina, se abre al proceso de significación, ya no es sólo un edificio asilado, ahora se incluye al conjunto y esto cambia la significación del sistema, de ahí la importancia de que estos espacios ahora abandonados puedan ser recuperados para ampliar la significación ocupando entonces el espacio vacío y de ahí también la necesidad de valorar con cuidado cuál será el nuevo uso de estos espacios, cómo se va a ampliar y dar continuidad al proceso de significación al darle un nuevo uso a estos espacios y por lo tanto cómo se logrará la apropiación de ellos por la sociedad.

2.2 Patrimonio, Patrimonio Cultural y Patrimonio Industrial

Hasta aquí se han efectuado reiteradas referencias a los términos ‘Patrimonio’ y ‘Patrimonio Industrial’, es conveniente entonces establecer una definición conceptual para tales expresiones, pero también dada su estrecha relación, es pertinente la definición conceptual de ‘Patrimonio Cultural’, sobre todo porque señaladamente para el término Patrimonio se han vertido muchas definiciones desde diferentes disciplinas y desde diferentes puntos de vista.

Ante la variedad de definiciones para el concepto patrimonio, se adopta para este estudio la noción de patrimonio coincidente con la formulación de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [UNESCO], es decir, el patrimonio entendido como un legado, como una herencia proveniente de generaciones pretéritas, “El patrimonio es el legado que heredamos del pasado, con el que vivimos hoy en día, y que transmitiremos a las generaciones futuras.” (UNESCO, 2024, párrafo 1)

Sin embargo, la idea de patrimonio así concebida -como legado- tiene una amplia aplicación, incluyendo tanto lo creado por el ser humano como lo surgido de la naturaleza, de ahí que la propia UNESCO en su 17ª Conferencia General, haya generado una división entre el Patrimonio Cultural y el Patrimonio Natural, incluyendo el primero todas las obras del ser humano y el segundo las creaciones de la naturaleza; en la declaratoria emitida con relación al patrimonio cultural señala:

“A los efectos de la presente Convención se considerará "patrimonio cultural":

- los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,
- los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,
- los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.” (UNESCO, 1972, 2)



Si bien, en el documento de referencia no se expresa como tal una definición del concepto Patrimonio Cultural, se puede inferir como definición: Legado heredado del pasado que incluye las obras monumentales, conjuntos, lugares y obras del ser humano, así como las obras conjuntas del hombre y la naturaleza que tengan valor desde el punto de vista de la historia, el arte, la ciencia y/o la antropología.

En cuanto al Patrimonio Industrial, se deduce que es parte del patrimonio cultural referido a la aparición de la industria, para su definición se recurrió a la definición propuesta por el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial [TICCIH, por sus siglas en inglés] en la Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial:

“El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.” (TICCIH, 2003, 2)

En relación con el caso de estudio, a partir de las definiciones anteriores, y ante la relevancia que, desde la historia, la arquitectura, el urbanismo y desde las ciencias sociales se le ha reconocido, queda claro que la ex estación del ferrocarril de León, Gto., es un objeto urbano-arquitectónico patrimonial inscrito en la categoría de Patrimonio Cultural y así como en la subcategoría de Patrimonio Industrial; por ello se considera oportuno revisar brevemente la evolución de esta subcategoría y de las acciones de conservación y apropiación de las edificaciones e instalaciones asociadas.

Según Cura y Ruiz de Lacanal (2014), el origen reconocido de la idea de Patrimonio Industrial se remonta a los años 60's del siglo XX en Gran Bretaña cuando el *Council British Archaeology* crea el comité *The National Survey of Industrial Monuments*, cuyo objetivo fue aportar al gobierno británico datos para la valoración de las acciones a seguir a fin de preservar los monumentos industriales.

Posteriormente en 1971 se crea la A.I.A. como la primera entidad encargada de proteger la Arqueología Industrial con alcances locales, más adelante en 1978 surge el Comité Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH por sus siglas en inglés), organismo multinacional con presencia en casi todo el planeta cuyo objetivo es la preservación del Patrimonio Industrial mundial.

El Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS por sus iniciales en inglés) organismo internacional fundado en 1965 con apoyo de la ONU por intermediación de la UNESCO, es otro organismo internacional interesado en la conservación del Patrimonio Edificado en general, que ha incursionado en la protección del Patrimonio Industrial en colaboración con TICCIH a partir de la creación de este.



Pese a la longevidad de las instituciones mencionadas, será hasta 2003 cuando se promulgue ‘La Carta de Nizhny Tagil’, documento en el que se definen con alcance internacional los conceptos Patrimonio industrial y Arqueología industrial, se consolida así la idea de la existencia de un tipo de patrimonio ligado a la industrialización iniciada en el siglo XVIII, y cuyo auge se da en el siglo XIX periodo del que provienen la mayoría de los vestigios industriales.

En México se crea el capítulo correspondiente de TICCIH como una Asociación Civil (ONG) el 27 de noviembre de 2006 a propuesta del entonces secretario general de TICCIH, Mr. Stuart Smith (Oviedo, 2023), en 2008 se firma un acuerdo de colaboración entre ICOMOS Mexicano y TICCIH México para sumar esfuerzos en la protección del Patrimonio Industrial Mexicano.

Asimismo, con la actualización de 2018 a la Ley Federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricos que elimina la limitante temporal, se otorga al Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) facultades para interceder en la protección de instalaciones y maquinaria relacionados con el surgimiento y desarrollo de la industria en México, a partir de entonces este organismo gubernamental ha tomado interés por el Patrimonio Industrial Mexicano.

Estas acciones sumadas a un gran número de foros, coloquios y congresos organizados por los organismos señalados, las universidades de diferentes países y otras instituciones tanto gubernamentales como no gubernamentales, han agregado a la ampliación y modificación del concepto general de patrimonio, y en particular, han generado y actualizado la noción de Patrimonio Industrial atrayendo sobre él la atención de especialistas y de la sociedad en general.

Así, en el contexto de la significación y apropiación del patrimonio cultural en México y en especial en la sociedad leonesa, el elemento $\Rightarrow x$ aparece ligado a un amplio grupo de edificaciones, instalaciones complementarias y maquinaria de carácter industrial, asociado a la noción de patrimonio cultural alojado bajo la idea del patrimonio industrial y sustentado en el imaginario de la pertenencia de estas reliquias a un pasado prestigioso, herencia a la que los leoneses tienen derecho y con la que cada vez más se identifican.

3. METODOOGÍA

Trasladando los postulados de Deleusse (2002) a esta indagatoria, desde la perspectiva teórico-metodológica las series de relaciones son representadas por las relaciones conceptuales que la sociedad leonesa hace entre los objetos urbano-arquitectónicos contenidos el espacio definido como el Centro Histórico para considerarlos como parte del este; en tanto que, las series de singularidades son encarnadas por las características tipológicas de las edificaciones y de los espacios públicos englobadas en el CH, rasgos que les dan individualidad y paradójicamente las engloban en la idea de CH; por su parte el



elemento =x, como ya fue establecido, lo constituye la idea de patrimonio, noción que está presente en los componentes de la red sin ser parte de ninguno; así se constituye el sistema CH.

Para valorar el elemento =x (la idea de patrimonio) en un elemento fuera del sistema CH, es decir en la ex estación del ferrocarril, se recurrió, dada la influencia que han adquirido los medios electrónicos en internet, a la localización fuentes en la web provenientes de YouTube, TikTok y páginas web de diferentes medios como venero de datos; ante la imposibilidad de definir un universo, y por lo tanto de establecer una muestra probabilística, se decidió el uso de la modalidad de saturación⁹, es decir, se consideró como muestra saturada el punto en que empezaron a repetirse los artículos o videos y las fuentes.

La técnica utilizada para la selección e interpretación de datos fue el Análisis de contenido que, en una primera fase (la que aquí se reporta) se enfocó a los títulos o encabezados de las fuentes localizadas, el análisis de los textos y discursos desarrollados en cada video o artículo se encuentra en proceso; respecto a la técnica de investigación Andréu señala:

“El análisis de contenido en un sentido amplio, ... es una técnica de interpretación de textos, ya sean escritos, grabados, pintados, filmados, u otra forma diferente donde puedan existir toda clase de registros de datos, transcripción de entrevistas, discursos, protocolos de observación, documentos, videos, el denominador común de todos estos materiales es su capacidad para albergar un contenido que leído e interpretado adecuadamente nos abre las puertas al conocimientos de diversos aspectos y fenómenos de la vida social.

... se puede percibir de un texto o una imagen el contenido manifiesto, obvio, directo que es representación y expresión del sentido que el autor pretende comunicar. Se puede además, percibir un texto, latente oculto, indirecto que se sirve del texto manifiesto como de un instrumento, para expresar el sentido oculto que el autor pretende transmitir.

Tanto los datos expresos (lo que el autor dice) como los latentes (lo que dice sin pretenderlo) cobran sentido y pueden ser captados dentro de un contexto. ... Texto y contexto son dos aspectos fundamentales en el análisis de contenido.” (Andréu, 2019, 2)

En coincidencia con lo expuesto por Andréu (2019), el análisis se centró en las expresiones de los autores de artículos y videos localizados en la web relacionados con la ex estación de ferrocarril de León, Gto., específicamente en los títulos y/o encabezados de tales documentos; describiendo cuantitativamente las enunciaciones dentro de categorías y subcategorías de análisis establecidas a partir de una primera lectura de los documentos encontrados, ello en el contexto de la consideración de la unidad de observación como elemento relevante, histórico y/o patrimonial por los autores de los instrumentos, en una deducción más profunda se interpretaron los discursos subyacentes en los textos revisados.

⁹ “En el ámbito de la investigación cualitativa se entiende por saturación el punto en el cual se ha escuchado ya una cierta diversidad de ideas y con cada entrevista u observación adicional no aparecen ya otros elementos.” (Martinez-Salgado, 2012, 217)



4. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA EX ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE LEÓN

De conformidad con el Sistema de Información Cultural [SIC] en su Catálogo estaciones de FFCC fechado en 2010, “El 8 de septiembre de 1880 el gobierno mexicano otorgó a la Compañía Bostoniana del Ferrocarril Central Mexicano, la concesión para construir una línea férrea entre México y Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez)” (SIC, 2010, párr. 1), dicha línea inició su construcción el día 15 de ese mismo mes y el tramo que va de la Ciudad de México a León en el Estado de Guanajuato “se concluyó el 31 de diciembre de 1882” (SIC, 2010, párr. 1).

Próxima a la conclusión del tendido de la línea de ferrocarril México-León, la estación ubicada en las afueras de la ciudad, entre los límites del Barrio de San Miguel y de la ex hacienda ‘La Pompa’ (figura 1), inició sus operaciones en el mes de julio de 1882 según recuerda Antonio Malacara en su texto Hechos de la vida leonesa. Nuestra Vieja Estación publicado en el N° 45 del Boletín del Archivo Histórico Municipal (Malacara, 1968); el tramo México-León y en consecuencia la estación de León, formaron parte de línea que comunicaba a la Ciudad de México con Ciudad Juárez.

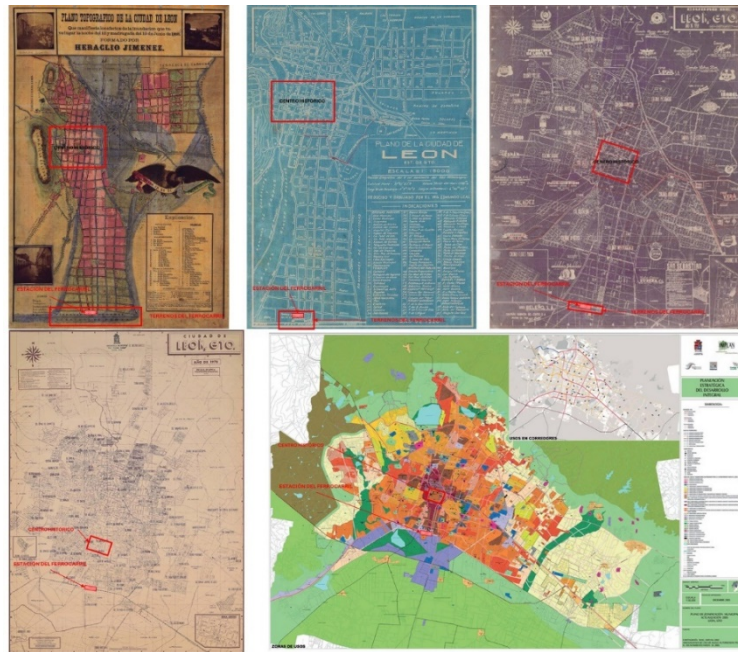
El autor referido da cuenta también de que la estación original era una “estación de tipo completamente rudimentario, con un corto andador” (Malacara, 1968, 4), la evidencia documental fotográfica indica que se trataba efectivamente de una estación más pequeña en dimensiones que la actual, pero que en realidad es el mismo edificio que algún tiempo después (no se ha podido precisar la fecha) fue ampliada para convertirse en la edificación que actualmente se conoce (figura 2).

Ya en el siglo XX, la línea México-Cd Juárez y la estación de León incorporadas a Ferrocarriles Nacionales de México empresa paraestatal que operaba el Sistema Ferroviario Mexicano, se mantuvieron en ejercicio hasta 1995, fecha en que ocurrieron “las últimas corridas de Ciudad de México-Ciudad Juárez y viceversa, que llegaron a la Estación de Ferrocarriles de León” (Medina, 2023, párr. 1), en esa época la línea México-Cd. Juárez y todo el Sistema Ferroviario Mexicano fueron reestructurados y saneados económicamente de cara a su posterior privatización.

Así, el 27 de junio de 1997 se da a conocer “la concesión del Ferrocarril Pacífico Norte al Grupo Ferroviario Mexicano (GFM) formado por Grupo México, Ingenieros Civiles Asociados (ICA) y la norteamericana *Union Pacific*. La empresa Ferrocarril Mexicano (Ferromex) operará la línea de 6,200 kilómetros.” (Instituto Mexicano del Transporte, 1999, párr. 7); dentro de esta concesión se incluye la línea México-Cd. Juárez y con ella la estación de León (Acuerdo S/N, 1997, 1). Ferromex inicia operaciones de la línea Pacífico Norte el 19 de febrero de 1998 dedicada únicamente al transporte de carga (IMT, 1999).



Figura 1. Evolución de la ciudad respecto a la ex estación de ferrocarril



Fuente: Autor, 2024 con mapas de Bartorila, M., Montes, J., Martin, J. (2018), págs. 49-50, 51-52, 83-84, 117-118 y 141-142

Figura 2. Estación de ferrocarril de León, Gto.



Fuente: Original, Ortega, A. (S/F) Pág. 44. Actual, Autor, 2024.



A la fecha Ferromex mantiene la posesión de la estación, sin embargo, esta empresa actualmente no le da uso como tal, utiliza el edificio como un espacio de apoyo para servicio a los trabajadores que operan, dan mantenimiento y controlan el tránsito de trenes en la vía. De esta manera en la madrugada del 05 de octubre de 2023 debido a un cortocircuito se produce un incendio en el segundo nivel de la estación, a consecuencia de ello la ex estación pierde parte de la cubierta, algunos plafones, las puertas y ventanas del segundo nivel y se afecta la escalera, así como los lambrines de madera de la crujía que daba acceso a ese segundo nivel.

En la actualidad la empresa Ferromex sigue utilizando la estación como espacio de apoyo sin que se haya restaurado el segundo nivel, es decir, no se han corregido los daños generados por el incendio, pero tampoco se ha restaurado el resto de la estación ni ninguna de las edificaciones complementarias.

5. DISCUSIÓN

Para el análisis, los archivos localizados se clasificaron en notas periodísticas y sitios web no periodísticos, mientras que para la clasificación de los contenidos se determinaron dos categorías, la primera de ellas referida a la ex estación de ferrocarril y la segunda al incendio sufrido por la ex estación el 5 de octubre de 2023, evento que se considera detonante de la revaloración de la ex estación; en las notas periodísticas cada categoría se dividió en tres subcategorías, la categoría estación se dividió en: historia de la estación, abandono de la estación y rescate de la estación, mientras que la categoría incendio se dividió en: el hecho del incendio, las causas del incendio y los efectos del incendio; en los sitios web no periodísticos la categoría estación se dividió en dos subcategorías: la difusión de la ex estación y la historia del edificio, en tanto que la categoría incendio no se dividió refiriéndose únicamente al hecho del incendio. Estas categorías y subcategorías se definieron por contener las ideas más importantes expresadas en relación con la ex estación y al incendio; la información así colectada fue registrada en fichas de trabajo y vaciada a tablas para ordenar y visualizar con claridad los datos registrados.

En la exploración en sitios web de periódicos locales, de particulares y de entidades gubernamentales con publicaciones referidas a la ex estación, se localizaron cuarenta y nueve publicaciones que dan cuenta de la importancia de la estación en el contexto social y en el desarrollo económico de la ciudad, así como solicitando la intervención de las autoridades para el rescate de la multicitada estación, las notas fueron publicadas entre diciembre de 2013 y octubre de 2023.

De las cuarenta y nueve publicaciones localizadas, treinta y un difusiones corresponden a notas periodísticas [NP] y diez y ocho a sitios web no periodísticos [SW]; en el apartado de NP veintidós comunicaciones pertenecen a notas de catorce fuentes distintas posteriores al incendio transmitidas entre el 05 de octubre y el 29 de diciembre de 2023 (el siniestro ocurrió la madrugada del 05 de octubre), mientras que previo a la conflagración se ubicaron nueve



notas divulgadas entre abril de 2017 y abril de 2023 en cinco fuentes diversas (tabla 1); en cuanto a los SW se identificaron diez y ocho comunicados en los sitios YouTube, TikTok y Facebook, de ellos, diez son de circulación posterior al incendio y las ocho restantes lo fueron previo al siniestro (tabla 2).

Tabla 1. Notas en medios electrónicos periódicos.

| Menciones sobre la ex estación de ferrocarril de León | | |
|---|----------------------|-------------------------|
| Título | Fuente | Fecha |
| DIARIOS | | |
| Así era el tren de pasajeros de León hace 28 años | La Silla Rota | 29 de diciembre de 2023 |
| Basura Acumulada y Una Falla Eléctrica Habría Provocado Incendio en Estación de Tren | N+ | 10 de octubre de 2023 |
| ¿Por qué se incendió la estación de trenes en el barrio de San Miguel de León? Esto reveló la investigación | Periódico Correo | 09 de octubre de 2023 |
| Pizarrón histórico de trenes en Estación de Ferrocarril de León sobrevive a devastador incendio | Periódico Correo | 09 de octubre de 2023 |
| Estación del Tren en León Podría Restaurarse Pronto | N+ | 8 de octubre de 2023 |
| Así de importante era la estación del tren en el Barrio de San Miguel de León; hoy está en cenizas tras un incendio | Periódico Correo | 08 de octubre de 2023 |
| Solo queda el recuerdo y el abandono de la Estación de Ferrocarriles de León | Periódico AM | 08 de octubre de 2023 |
| El gobierno de León se acercará a Ferromex para rescatar la ex estación de tren | Periódico AM | 07 de octubre de 2023 |
| Incendio en Estación del Ferrocarril del Barrio de San Miguel dejó daños históricos: Cronista de León | Página Central | 07 de octubre de 2023 |
| Se quema histórica estación del tren de León Guanajuato | MEGANOTICIAS | 06 de octubre de 2023 |
| Daña incendio la ex estación del Ferrocarril de León | Periódico Notus | 06 de octubre de 2023 |
| Estación en llamas | D8 Bajo | 06 de octubre de 2023 |
| Incendio en la ex estación del tren, el más grave en su historia | TV4 | 06 de octubre de 2023 |
| Buscarán convertir antigua estación del tren en biblioteca | El Sol de León | 06 de octubre de 2023 |
| Autoridades municipales analizan la restauración de la estación de tren | N+ | 06 de octubre de 2023 |
| Incendio afectó la fachada y el techo de la antigua estación del tren | La Silla Rota | 06 de octubre de 2023 |
| Ex estación sufre incendio | El Heraldo de León | 06 de octubre de 2023 |
| Por falla eléctrica se incendia ex estación del ferrocarril en León | Zona Franca Noticias | 05 de octubre de 2023 |
| Arde en llamas ícono del progreso de León | 4Noticias | 05 de octubre de 2023 |
| Se incendia antigua estación del ferrocarril en León; así quedó | La Silla Rota | 05 de octubre de 2023 |
| Incendio consume histórica estación de tren en el barrio de San Miguel de León | Periódico Correo | 05 de octubre de 2023 |
| Arde la Ex Estación del Tren | Noticias Vespertinas | 05 de octubre de 2023 |
| Se incendia antigua estación de tren por fallas eléctricas | El Heraldo de León | 05 de octubre de 2023 |
| Piden que se rescate la estación del tren de León | La Silla Rota | 29 de abril de 2023 |
| Abandonan estación del tren en León desde hace casi 20 años | Periódico AM | 06 de abril de 2023 |
| Del apogeo de la estación del tren en León a su abandono de hoy en día | El Sol de León | 17 de mayo de 2021 |
| Antigua estación, siempre un lugar de servicio | El Heraldo de León | 27 de diciembre de 2019 |
| El tren en León, un fantasma | Página Central | 07 de noviembre de 2019 |
| Rumbo de la estación de ferrocarril de León... una historia casi olvidada | El Sol de León | 19 de febrero de 2018 |
| La antigua estación del ferrocarril: recuerdos en vías y vagones | El Heraldo de León | 24 de junio de 2017 |
| Olvidan histórica estación de tren de León | Periódico AM | 19 de abril de 2017 |

Fuente: Autor, 2024.

Una primera lectura de estos datos muestra que antes del incendio, la ex estación contaba con algún interés para los medios de difusión en internet locales, observándose una proporción de interés del 34.7% en publicaciones previas al incendio y del 65.3% en difusiones posteriores al incendio; al observar el interés diferenciado de los medios de comunicación periódicos contra las comunicaciones de la población, se encontró que el 29.0% de los despachos previos al incendio se dieron en divulgaciones de medios periódicos en tanto que en los medios particulares este porcentaje asciende al 44.4%, ello refleja un mayor y más



constante interés de la población con relación a la estación que en las publicaciones periódicas, sin embargo, esto puede constituir un espejismo en virtud de que la proporción entre publicaciones periódicas y particulares es de 1.9, o sea, casi del doble de notas publicadas a favor de los medios periódicos.

En cuanto a las categorías y subcategorías definidas para el abordaje puntual del tema, en las NP se encontró que, para la subcategoría a) historia de la estación se hicieron 11 menciones, en la subcategoría b) abandono de la estación hubo 5 llamadas, y en la categoría c) rescate de la estación se efectuaron 5 citas; en tanto que en la subcategoría d) hecho del incendio hubo 5 referencias, para la subcategoría e) causas del incendio se registraron 4 alusiones y para la subcategoría f) efectos del incendio hubo 1 mención; como se observa el tema más señalado fue la calidad histórica de la ex estación con el 22% de las menciones, en segundo lugar con el mismo número de citas tenemos el hecho del incendio, el rescate del edificio y el abandono de la ex estación cada una con el 10% de las referencias y en tercer lugar las cusa de la conflagración con el 8% de la alusiones, lo anterior da cuenta del interés en la ex estación debido a su referente histórico, a la preocupación por su abandono y la atención que generó derivada del siniestro que la afectó.

Tabla 2. Notas en sitios web no periodísticos

| Menciones sobre la ex estación de ferrocarril de León | | |
|---|--|-------------------------|
| Título | Fuente | Fecha |
| VIDEOS | | |
| 149 años de historia quedaron en el olvido tras consumirse la Estación del Ferrocarril de León Video YouTube | N+ | 22 de diciembre de 2023 |
| Antigua estación de tren de León ¿la conoces? Video Tik Tok | Sonámbulo | Sin fecha |
| Ex estación de tren de León, Gto. Video de Tik tok | Conoceleon | Sin fecha |
| Incredible antigua estación del tren León, Gto. Video YouTube | Exploraciones Urbanas Landin | 06 de diciembre de 2023 |
| Estación de tren, León Gto. Video YouTube | Los Tres Adventurs | 08 de octubre de 2023 |
| Esta es la Historia de la Estación del Tren que se Quemó en León Hace 141 Años Video YouTube | N+ | 06 de octubre de 2023 |
| Estación de ferrocarril de León, Guanajuato, un lugar lleno de historia y nostalgia... Video YouTube | Te invito un café | 20 de agosto de 2020 |
| Trenes Ferromex en la Estación de León Guanajuato! Video YouTube | AMN Railway | Sin fecha |
| PÁGINAS WEB | | |
| El último tren de pasajeros en León partió hace 28 años | PortalGuanajuato.MX Página Internet | 26 de noviembre de 2023 |
| La llegada de ferrocarril a León | BONITOLEON.COM | 11 de diciembre de 2023 |
| León y Trinidad. Las estaciones ferroviarias de León (1882-2023) | Museo de las Identidades Leonesas Página Internet | Sin fecha |
| La máquina del progreso en León | Valle de Señora Página Internet | Sin fecha |
| Triste noticia: Incendio en la Antigua Estación de Tren de León | Mi blog | 05 de octubre de 2023 |
| Sin título | Amigos del Ferrocarril Guanajuato | 05 de octubre de 2023 |
| Tristemente se incendia la estación del tren en León (video) | León Auténtico Página de Facebook | 5 de octubre de 2023 |
| Sin título | Bonito León Guanajuato Página de Facebook | 17 de abril de 2021 |
| Sin título | León Guanajuato en el tiempo Página de Facebook | 30 de diciembre de 2013 |
| Desde la Antigua estación de ferrocarril | Bonito León Guanajuato Página de Facebook | Sin fecha |

Fuente: Autor, 2024.



Continuando con el análisis a partir de las categorías y subcategorías preestablecidas, en los SW se observó que, para la subcategoría a) historia del edificio se realizaron 6 citas, para la subcategoría b) difusión de la estación se encontraron 10 menciones, mientras que para la subcategoría c) hecho del incendio hubo 2 referencias; en este caso dada la poca cantidad de veces que se hizo alusión a la ex estación la gran mayoría de las menciones fueron con fines de difusión del edificio con un 56% de las notas, la subcategoría a) obtuvo un 33% de las citas y la subcategoría c) el 11% restante; aquí la difusión de la ex estación corresponde a la preocupación mayor de los internautas y en menor medida su condición histórica, como los temas de principal interés de estos sitios.

Por lo que toca a la distribución de las notas según su fecha de publicación antes o después del incendio, indica que previo a la conflagración se abordó a la ex estación en el rubro NP el 18% y del apartado SW el 16% de las menciones; mientras que posterior al siniestro se divulgaron en las NP el 45%, y el 21% en las SW; sumadas las clases y nuevamente divididas en las categorías antes y después del siniestro tenemos que 34.7% de las notas se publicaron antes, mientras que el 65.3% ocurrió después.

Los datos expuestos muestran que, aunque había interés de la población sobre la estación por su contenido histórico y por ende en su rescate, restauración y uso para beneficio de la sociedad leonesa, esta idea no se había expandido con amplitud entre la ciudadanía, es a raíz del incendio acaecido en la madrugada del 05 de octubre de 2023, que dicho interés se redobla, incrementándose también el interés por su rescate.

6. HALLAZGOS PRINCIPALES

Los datos localizados señalan que son las fuentes de información tradicionales, es decir, los diarios quienes tienen la iniciativa en promover los valores históricos y patrimoniales de la ex estación siendo un instrumento social de alta incidencia en la creación o no de dichos valores, es por tanto la apropiación de los espacios un tema que pasa por estos medios de comunicación.

En tanto que, los medios de información novedosos como los son los sitios web pese a que han incursionado y promueven también los valores históricos y patrimoniales de la ex estación, aún no han cobrado la fuerza suficiente para considerárseles como factor determinante en la apropiación de la ex estación en la sociedad leonesa.

Las condiciones hasta ahora expuestas mediante el análisis de los datos recabados, muestran una tendencia a confirmar los postulados de Deleuze (2002) en el sentido de que la ex estación en condición de casilla vacía y a partir de la mutación de elemento $=x$ (la noción de patrimonio), ha promovido el reacomodo de las series ‘de relaciones diferenciales’, en este caso los elementos constituyentes del casco histórico de la ciudad para incluir la ex estación, y ‘de singularidades’, para el estudio la inclusión de la edificación con sus características tipológicas de corte industrial (muros de ladrillo, estructuras abiertas, cubiertas a dos aguas,



etcétera) en contraste con los rasgos habitacionales (muros de piedra o adobe, cubiertas horizontales de madera y ladrillo, etcétera) tradicionales en el Centro Histórico.

7. REFLEXIONES FINALES

Los constantes cambios en las características culturales de los grupos sociales así como de su entendimiento de la realidad que los rodea, lleva a una sostenida transformación en tipo y número de los objetos considerados como propios y por ende como patrimonio, ello implica la actualización de las series de relaciones entre los objetos patrimoniales pero también en la serie de las singularidades que aluden a dichos componentes del patrimonio, conlleva también que el elemento =x, el concepto de patrimonio, se encuentre asimismo en constante actualización.

Ante esta dinámica, la difusión de los cambios acaecidos para el conocimiento del grueso de la población se torna en un factor determinante con mira a la conservación de los objetos patrimoniales, toda vez que, especialmente las fuerzas económicas amenazan la integridad y la autenticidad de dichos entes patrimoniales, para tal fin la evolución de las formas y medios de comunicación hacia recursos de difusión electrónica, adquiere un papel cada vez más relevante en la aspiración a conocer y conservar la esencia cultural de los grupos sociales.

Este primer acercamiento al tema del patrimonio y de la conservación de los objetos patrimoniales desde la perspectiva de la ‘casilla vacía’ formulada por Deleuze (2002), expone la importancia de las transformaciones conceptuales en relación con la expectativa patrimonio-conservacionista, así como de las relevancia que cobran los medios de difusión para tal afán, es deseable que se continúe en la exploración de este enfoque que pudiera desvelar aristas poco o nada estudiadas relacionadas con el patrimonio cultural.

BIBLIOGRAFÍA

Acuerdo S/N de 1997 [Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo] Por el que se destina a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la vía general de comunicación ferroviaria Pacífico-Norte, así como los inmuebles e instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares. 17 de junio de 1997. Obtenido de Diario Oficial de la Federación. https://diariooficial.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4884106&fecha=18/06/1997#gsc.tab=0

Andréu, J. (2019) Las técnicas de Análisis de Contenido: Una revisión actualizada. <https://abacoenred.org/wp-content/uploads/2019/02/Las-t%C3%A9cnicas-de-an%C3%A1lisis-de-contenido-una-revisi%C3%B3n-actualizada.pdf>

Arruda, A. (2020). Imaginario social, imagen y representación social. *Cultura y representaciones sociales*, 15 (29), pp 37-62. Epub 07 de marzo de 2022.



http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-81102020000200037&lng=es&tlng=es

Bartorila, M., Montes, J., Martín, J. (2018). Atlas Urbanístico de León, Cartas y mapas para conocer la ciudad. https://www.researchgate.net/publication/327531864_Atlas_Urbanistico_de_Leon_Cartas_y_mapas_para_conocer_la_ciudad

Chico, P. (1996) La problemática de la conservación del patrimonio cultural urbano-arquitectónico. Aproximación metodológica para su comprensión. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* (2). Tuxtla Gutiérrez, Universidad Autónoma de Chiapas. pp 47-58

Deleuze, G. (2002) ¿En qué se reconoce el Estructuralismo? *L'île déserte et autres textes. Textes et entretiens 1953-1974*, edición preparada por David Lapoujade. Ed. Minuit, Paris, cap. 23, p. 238-269. Traducción castellana de Juan Bauzá y María José Muñoz. <https://es.scribd.com/doc/148423491/G-Deleuze-En-que-se-reconoce-el-estructuralismo>

ICOMOS (1992) Carta de Veracruz. Criterios para una política de actuación en los Centros Históricos de Iberoamérica. Disponible en: <https://patrimoniomundial.cultura.pe/sites/default/files/pb/pdf/11.%20ICOMOS%201992%20Carta%20de%20Veracruz%20-%20Criterios%20de%20Actuaci%C3%B3n%20Centros%20Hist%C3%B3ricos%20de%20Iberoam%C3%A9rica.pdf>

Instituto Mexicano del Transporte (1999) Notas (45) <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=123&IdBoletin=40>

Lotito, F. (2009) Arquitectura psicología espacio e individuo. *Revista AUS* (6), Valdivia, Universidad Austral de Chile, pp. 12-17

Malacara, A. (1968) Hechos de la vida leonesa. Nuestra Vieja Estación. *Archivo Histórico Municipal Boletín* IV (45). León.

Martínez-Salgado, C. (2012) El muestreo en investigación cualitativa. Principios básicos y algunas controversias. *Ciência & Saúde Coletiva*, 17 (3). Río de Janeiro, Associação Brasileira de Saúde Coletiva. pp 613-619

Medina, L. (2023, 8 de noviembre) Solo queda el recuerdo y el abandono de la Estación de Ferrocarriles de León. *AM*. <https://www.am.com.mx/leon/2023/10/8/solo-queda-el-recuerdo-el-abandono-de-la-estacion-de-ferrocarriles-de-leon-678928.html>

Observatorio Vasco de la Cultura (2023) Patrimonio Contemporáneo. Evolución del concepto de patrimonio y nueva gestión. Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco.



Oviedo, B. (2023) TICCIH México. Diecisiete años trabajando por el patrimonio industrial. TICCIH México. <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2024/03/TICCIH-MEXICO-17-ANOS.pdf>

Real Academia Española (2014). Diccionario de la Lengua Española. 23ª ed. Versión 23.7. Recuperado de <https://dle.rae.es>

Sistema de Información Cultural (2010) Catálogo estaciones de FFCC, León. https://sic.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=15

TICCIH (2003) Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. https://ge-iic.com/files/Cartasydocumentos/Carta_de_Nizhny_Tagil.pdf

UNESCO (1972) Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. <https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>

UNESCO (2024, octubre, 1) Patrimonio mundial, <https://www.unesco.org/es/world-heritage>