



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE YUCATÁN

CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO

REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE DE LA
ANTIGUA ESTACIÓN CENTRAL DEL FERROCARRIL
DE MÉRIDA, YUCATÁN

TESIS QUE PRESENTA

ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS

EN LA FACULTAD DE ARQUITECTURA DE LA
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE YUCATÁN EN OPCIÓN AL
GRADO DE

ASESORES:

DR. JOSÉ DE C. LIGORRED PERRAMON

DRA. RUBÍ ELINA RUÍZ Y SABIDO

MÉRIDA DE YUCATÁN, MÉXICO,
2018



1

INTRODUCCIÓN



ÍNDICE

Capítulo 1. Introducción

Justificación

1.1 Antecedentes históricos

1.1.1 Primer proyecto de ferrocarril

1.1.2. La concesión a Edward Robinson

1.1.3. El ferrocarril a Progreso y la figura de José Rendón Peniche

1.1.4. Otras concesiones del ferrocarril en Yucatán

1.2 Cambios en la estructura urbana con la llegada del ferrocarril

1.3 Semblanza del rescate del patrimonio ferroviario de México

1.3.1. Acciones y objetivos

1.3.1.1. Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF)

1.3.1.2. Sistema de Información Cultural (SIC)

1.3.1.3. Vías Verdes México

1.4 Patrimonio ferroviario recuperado y nuevos usos propuestos. Estudio de referentes.

1.4.1 Antigua Estación del Ferrocarril de Puebla, Puebla/ Museo Nacional de Ferrocarriles

1.4.2 Antigua Estación del Ferrocarril de Querétaro, Querétaro/ Centro Cultural La Antigua Estación.

1.4.3 Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central, Aguascalientes, Aguascalientes/ Macro Espacio para la Cultura y las Artes (MECA).

1.5 Propuestas para intervenir el Complejo Ferroviario de la Antigua Estación de Mérida, Yucatán.

1.5.1 Primeras propuestas

1.5.2 Propuesta Grupo Arquitectura e Ingeniería

1.5.3 Propuesta Asociación Civil Gran Parque La Plancha

1.5.4 Propuesta Plan Maestro La Plancha, SEPLAN/ PUEC/ CEPHCIS

1.5.5 Reflexiones

1.6 Definición de Unidad de Intervención

Capítulo 2. Diagnóstico

2.2 Identificación de materiales constitutivos y técnicas de factura

2.3. Evolución histórica de la Estación Central del Ferrocarril de Mérida

2.3.2. Intervención años 70's

2.3.3. Rehabilitación del edificio central- ESAY

2.3.4. Intervención actual (2018)-Universidad de las Artes

2.4 Materiales presentes en la Bodega Oriente/ Estación Central de Mérida

2.4.1 Tabla de materiales en Bodega Oriente/ Estación Central de Mérida

2.5 Ensayos en materiales

2.5.1 Localización de toma de muestras y ensayos a realizar

2.6 Caracterización del entorno físico

2.7 Ensayos en materiales

- 2.8 Criterios de intervención
- 2.9. Levantamiento arquitectónico
 - 2.9.1. Planta de conjunto
 - 2.9.2. Planta de cubiertas
 - 2.9.3. Planta/ Alzados/ Cortes Bodega Poniente
 - 2.9.2. Planta/ Alzados/ Cortes Bodega Central
 - 2.9.3. Planta/ Alzados/ Cortes Bodega Oriente
- 2.10. Registro de deterioros y técnicas de intervención
- 2.11 Estrategias de intervención para la conservación de la bodega oriente de la Estación Central del Ferrocarril de Mérida
- 2.12 Plano de deterioros de Bodega Oriente

Capítulo 3. Plan Estratégico

- 3.1 Formulación del proyecto
 - 3.1.1 Antecedentes
 - 3.1.2 Información general

- 3.2 Definición del ámbito del Plan Estratégico para la Conservación de las Bodegas de la Antigua Estación Central Ferroviaria de Mérida, Yucatán
- 3.3 Descripción del proyecto
 - 3.3.1 Actores participantes en el plan estratégico
 - 3.3.2 Tabla de beneficiarios y otros actores implicados
 - 3.3.3 Identificación de problemas y respuestas
 - 3.3.3.1 Árbol de problemas
- 3.4 Ejes de intervención
 - 3.4.1 Análisis de objetivos
 - 3.4.2. Coherencia de la lógica de intervención
 - 3.4.3 Cronograma
- 3.5 Procedimientos de ejecución. Viabilidad

Capítulo 4. Plan de Participación Comunitaria

- 4.1 Introducción
- 4.2 Objetivos del Plan de Participación Comunitaria
- 4.3 Metodología del desarrollo del Plan Comunitario

4.4 Diseño de la encuesta

4.4.1 Principales resultados de la encuesta

4.5 Prioridades y líneas estratégicas

4.6 Participantes y ejecutores

4.7 Manejo y gestión

4.8 Seguimiento

4.9 Comentarios finales

Capítulo 5. Proyecto arquitectónico

5.1 Determinación de uso

5.1.1 Diagrama de determinación de uso

5.2 Requerimientos espaciales

5.2.1 Programa arquitectónico

5.3 Zonificación

5.4 Criterios de diseño

5.5 Propuesta arquitectónica

5.5.1 Planta de conjunto

5.5.2 Planta arquitectónica

5.5.3 Alzados

5.5.4. Cortes

5.5.5 Planos de criterios de iluminación

5.5.6 Plano de criterios estructurales

5.5.7 Perspectivas

Bibliografía

JUSTIFICACIÓN

El valor de la Estación Central de Mérida va más allá de los materiales y ornamentación del edificio, este inmueble y todo el conjunto ferroviario representan el desarrollo económico de la región durante las últimas dos décadas del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Por tal razón, este bien patrimonial es un elemento de identidad y orgullo para todos los yucatecos. Es mayor este sentimiento si además reconocemos que la construcción y operación del ferrocarril en el estado de Yucatán se debió al trabajo e inversión de empresarios y trabajadores locales.

En el año 2007 se dio el primer paso en el rescate de este patrimonio al rehabilitar el edificio principal de la estación y destinarlo a la Escuela Superior de Artes de Yucatán. Con esta acción se comenzó a revertir el efecto que se vivió en todo el país a raíz de la decadencia de la industria ferroviaria. Las zonas que rodeaban las construcciones destinadas a la industria del ferrocarril sufrieron deterioro y abandono, afectando la calidad de vida de los habitantes y en muchos casos llevando al desplazamiento de la

población. Es por esto que la revitalización de dichas zonas, a través del rescate del patrimonio ferroviario, es prioritaria.

En el caso de la Estación Central de Mérida, el siguiente paso es la rehabilitación de las bodegas. Existen actualmente proyectos que contemplan darle un nuevo uso a estas construcciones pero ninguna considera la conservación del conjunto como elemento de identidad, pertenencia y arraigo. Simplemente se limitan a la reutilización de las estructuras existentes y la manera en que estas pueden adaptarse a los proyectos elaborados.

Las bodegas poniente y central ya están en proceso de intervención, dejando intacta únicamente a la bodega oriente. Este es un motivo más para realizar una propuesta de conservación del conjunto de bodegas que establezca criterios de intervención y principios de diseño que sean compatibles con el patrimonio que nos ha sido heredado.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La historia del ferrocarril en Yucatán

Con la llegada del ferrocarril a Yucatán en 1879 llegaron también la modernidad y el progreso. Los empresarios henequeneros dedicaron gran parte de sus esfuerzos al desarrollo de la industria ferroviaria debido a la necesidad de tener un medio que permitiera transportar el producto del henequén.

Durante la primera mitad del siglo XIX se realizaban exportaciones de henequén a Estados Unidos para satisfacer la demanda de la agroindustria norteamericana que necesitaba cordel y sacos para almacenar y transportar sus productos. Para llevar a cabo estas exportaciones se requirió de un puerto que se localizara cerca de las haciendas henequeneras y de la ciudad de Mérida. En 1840 Juan Miguel Castro inicia la



Estación Central de Mérida. Imagen proporcionada por D. Roger Gómez.

búsqueda del emplazamiento ideal para desarrollar un nuevo puerto.

La fundación del puerto de Progreso, como se denominó al terreno seleccionado por Castro, determinó la primer ruta del ferrocarril y fomentó el desarrollo de la economía local gracias a la introducción del henequén a los mercados internacionales.

Primer proyecto de ferrocarril en Yucatán

El primer proyecto de ferrocarril surge en 1857 pero es importante retroceder una década para entender cuál era la situación del comercio exterior en Yucatán en ese entonces. Antes del año de 1847, las exportaciones se realizaban desde los puertos de Campeche, Sisal, San Felipe de Bacalar y Dzilam. Fue a mediados de este año que inicia la Guerra de Castas, afectando la economía de las zonas sur y oriente del estado. Sumado a los conflictos que se tenían con Campeche, se hizo evidente la necesidad de desarrollar vías de comunicación próximas a la zona noroeste del estado.

En mayo de 1857 el ingeniero Santiago Méndez Echazarreta desarrolla el primer proyecto de ferrocarril. Titulado *Presupuesto del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y Progreso*, el proyecto propone una vía de 33,480 metros de longitud así como la construcción de alcantarillas de mampostería, pozos y casas de palma para los guarda vías. De igual manera consideraba 3 locomotoras de pasajeros, 8 vagones para 40 personas y 20 carros de carga de 3 toneladas.

El padre de Santiago Méndez Echazarreta, Santiago Méndez Ibarra, era el gobernador del estado de Yucatán en esos momentos. Durante su mandato solicitó la autorización para fundar el puerto de Progreso y obtuvo como respuesta por parte del presidente Ignacio Comonfort en febrero de 1856 el decreto de autorización de erección del puerto y de la población del mismo. En realidad la intención de Méndez Ibarra era la construcción del ferrocarril Mérida-Progreso, encargo que pensaba hacer a su hijo debido a su conocimiento de obras ferroviarias en países como Alemania, Inglaterra, España y Estados Unidos. De igual forma había sido enviado por Comonfort a Inglaterra, Francia, Alemania y Austria a estudiar las construcciones de ferrocarril que se estaban llevando a cabo, ya que laboraba como ingeniero en el proyecto de ferrocarril mexicano que uniría a la ciudad de México con Veracruz

El proyecto del ferrocarril en Yucatán no pudo llevarse a cabo debido al cambio de gobierno en julio de 1857 y sobre todo debido a que no había recursos disponibles para invertir en el proyecto debido a los efectos de la Guerra de Castas. Casi simultáneamente, en agosto del mismo año, estalla la rebelión independista de los campechanos, resultando en la separación de Campeche del resto de la Península en 1862.

La concesión a Edwin Robinson

Edwin Robinson, representante de la Michael's House Cornhill de Londres crea una sociedad con Francisco G. Cantón con la que piden se les otorgue la concesión del primer ferrocarril de Yucatán. Se les concede en 1862, por decreto del Presidente Benito Juárez,

la explotación exclusiva por 15 años, de 5 leguas a cada lado de la vía. Se subvencionaría durante 10 años con 5,000 pesos (contando desde el día que diera servicio toda la línea) y cumplidos los 50 años la vía junto a todas las propiedades pasarían al gobierno estatal.

Robinson muere en 1864 debido a la fiebre amarilla por lo que el proyecto del ferrocarril no se consolidó debido al desinterés de los ingleses después del fallecimiento.

La vía a Progreso y la figura de José Rendón Peniche

Dos años después de la muerte de Robinson se le envía un informe a Juan Miguel Castro donde se le notifica que la concesión que se le había otorgado durante el gobierno de Juárez para habilitar el puerto de Progreso queda anulada. En el mismo documento, emitido durante el Imperio, se mencionaba la existencia de personas que no estaban de acuerdo con el desarrollo de un nuevo puerto. Fue



José Rendón Peniche. "Historia de los Ferrocarriles de Yucatán."

así que 3 grupos se disputaban la construcción del primero ferrocarril. Aquel encabezado por Rodolfo G. Cantón y Cámara, quien representa a productores con plantaciones en Motul, Mérida, Tixkokob y Temax, argumentaba que lo más conveniente para el

crecimiento económico de la región era desarrollar el puerto de Progreso y por eso proponían la construcción de la vía Mérida-Progreso. Otro grupo, este encabezado por Felipe Ibarra Ortoll en representación de los comerciantes de la ciudad de Mérida que importaban sus productos por Sisal, declaraban que el ferrocarril Mérida-Sisal era la mejor opción ya que se aprovechaba la infraestructura existente, se conservaban y aumentaba la plusvalía de los edificios públicos y además se conservaba una población que ya se había establecido en el puerto de Sisal. El tercer y último grupo pretendía la construcción de la vía Mérida-Celestún, lo cual implicaba que el puerto de altura se ubicara en esta localidad. Esta iniciativa fue liderada por Manuel de Arrigunaga y Sabido.

Finalmente el comisario imperial José Salazar Ibarregui otorga a Manuel de Arrigunaga la concesión de la vía Mérida-Celestún, así como la habilitación del puerto. Muchas fueron las inconformidades de los hacendados quienes se manifestaron hasta lograr que se invalidara dicha concesión. Por este motivo no se llevó a cabo el proyecto, quedándose únicamente en documentos oficiales.

Con la caída del imperio de Maximiliano se restablece la aprobación para la construcción de la nueva aduana en el puerto de Progreso iniciando la construcción en septiembre de 1870. En octubre de ese año se autoriza la construcción del muelle de Progreso siguiendo los planos del ingeniero Olegario Cantón y se da a conocer el decreto de apertura del puerto por el gobernador Manuel Cicerol. En 1871 se expide un decreto por parte del gobierno donde manifiesta su interés por construir una vía de ferrocarril que conecte la ciudad de Mérida con puerto Progreso y se anuncia una subvención de 60 000 pesos a quien obtuviera la

concesión. Ya que la economía del estado de Yucatán era próspera gracias a la explotación del henequén, los agricultores y comerciantes logran reunir 150 000 pesos para obtener la concesión. Sin embargo no se les otorga a ellos la concesión sino a un grupo de empresarios de la ciudad de México conocidos como “Los Catorce”, quienes representaban a la Compañía Mexicana Limitada de los Ferrocarriles Interoceánicos e Internacional. Debido a que el interés principal de este grupo era el desarrollo del Ferrocarril Interoceánico, el presidente Lerdo de Tejada declara caduca la concesión y vuelve a quedar vacante.

Cuando José Rendón Peniche, diputado federal en ese entonces, se entera por su amigo Pedro Contreras Elizalde que la concesión está vacante decide solicitarla. La buena relación entre Contreras Elizalde y el presidente Lerdo de Tejada influye en la adjudicación de la concesión del ferrocarril a Rendón Peniche en el año de 1874. Apenas conoce la resolución favorable, José Rendón Peniche viaja a Nueva York para comprar materiales para la vía y en este viaje conoce a Eduardo González Gutiérrez, con quien funda una sociedad de comerciantes y quien también sirve como aval de un crédito solicitado a una casa de Londres por 30 000 dólares. Sumado a este capital, el gobierno estatal le otorga una subvención por 10 años de seis mil pesos anuales y adicionalmente establece una lotería para recaudar fondos. En marzo de 1875 se le otorgan los predios de la plaza de Mejorada, lugar donde se construiría la estación del ferrocarril Mérida-Progreso.

Se clavó el primer riel de la vía Mérida-Progreso el día 1 de abril de 1875 teniendo como testigos de tal acontecimiento al entonces gobernador del estado Eligio Ancona; el presidente de la Diputación de Comercio, Benito Aznar Cámara; representando a los

comerciantes, Manuel Dondé Cámara; y por parte de los hacendados henequeneros estuvo presente Juan Miguel Castro.

La construcción de la primera parte de la vía estuvo a cargo del ingeniero Vicente Méndez Echazarreta, hijo del ex gobernador Santiago Méndez Ibarra y hermano del ingeniero Santiago Méndez Echazarreta, quien realizó numerosos aportes al desarrollo de Ferrocarriles Mexicanos. El primer tramo construido tenía una longitud de 12 kilómetros y comunicaba a Mérida con Xcanatún. Una de las principales dificultades que se enfrentaron durante esta etapa fue la dureza de la piedra calcárea, lo cual requería mucha mano de obra para poder colocar los durmientes. Sumado a esto, se enfrentó una escasez de recursos económicos que provocó la renuncia de Méndez Echazarreta y el retiro de Pedro Contreras Elizalde. Debido a esto se decide contratar a Olegario Molina Solís para que continuara con la construcción del tramo Xcanatún - Progreso, el cuál tenía 24 kilómetros de longitud. El ingeniero Olegario G. Cantón se sumó a estos trabajos.

Durante la década de 1880 el puerto de Progreso siguió creciendo, se podían observar cada vez más casas comerciales construidas al igual que bodegas y demás edificaciones necesarias para la importación y exportación de mercancías. Estaban ya establecidas la Casa Escalante e hijo; la Casa de Comisión Diego y Compañía que representaba a la Compañía Neoyorquina y Mexicana; Casa de Ibarra y Dondé en representación de Las Indias Orientales y del Pacifico; la Casa Rogelio G. Cantón o Hoffman y Domínguez por mencionar algunas. El comercio se vio beneficiado con el intercambio con los puertos del Golfo de México y con países como Cuba y España que demandaban, entre otros productos, carne salada, palo de tinte, productos de algodón y henequén.

Fue hasta el año de 1881, exactamente el 15 de septiembre, cuando se inaugura la vía Mérida-Progreso. Se inició la ceremonia a las 9 de la mañana en la estación de la Mejorada. Después de la participación del Dr. Javier Santa María y D. Joaquín Castillo Peraza, quienes recitaron composiciones poéticas alusivas al momento histórico que se presenciaba, se inauguraron el teléfono y el telégrafo de la empresa ferroviaria. Se hizo uso de estas comunicaciones para saludar a las autoridades que se encontraban en el puerto de Progreso. A las 10 en punto de la mañana partió “La Guadalupe”, locomotora que arrastró varias plataformas de carga y un vagón de pasajeros hasta Progreso. Entre los pasajeros se encontraba el gobernador interino del estado, el general Teodosio



Antigua Estación de Ferrocarril de Progreso. Imagen proporcionada por D. Roger Gómez.

Canto. El tren arribó la Estación de Progreso a las 12:15 horas, donde se llevó a cabo una ceremonia de bienvenida y recepción para después concluir el evento.

Durante la celebración, la gente reconoció la labor de José Rendón Peniche y no faltaron las muestras de gratitud hacia él. En un fragmento del libro *Historia de los F. C. de Yucatán* se menciona lo siguiente:

...fue conducido el señor José Rendón Peniche, hasta su casa habitación, en medio de la multitud que lo vitoreaba al compás de una marcha que ejecutaba la banda militar, probando con esta ovación verdaderamente popular que los yucatecos reconocen en el fondo de su alma los beneficios que se hacen en pro de la sociedad en que viven ✕Gloria y honor al hombre que no contando sino con sus esfuerzos propios y sin elemento ninguno extraño, ha llevado a feliz término su activa empresa ✕Gloria y honor al Sr. Rendón Peniche!!

De igual manera en el puerto de Progreso la gente reconocía el esfuerzo y la labor de D. Juan Miguel Castro ya que gracias a su voluntad y trabajo se logró el traslado de la aduana de Sisal a Progreso y se dio un paso importante para el desarrollo de toda la región.

Se debe mencionar que el desarrollo de esta primera vía de ferrocarril tuvo como resultado el incremento del valor de los predios y haciendas ubicados al norte de la ciudad. Se establecieron plantíos de henequén en la zona noroeste de Mérida y se construyeron vías angostas con rieles Decauville para conectar las haciendas con la vía del ferrocarril.

Otras concesiones del ferrocarril en Yucatán

Como era natural, después de la inauguración de la primer vía de ferrocarril se construyeron otras que tenían como propósito principal transportar el producto del henequén a la ciudad de Mérida para después llevarlo al puerto de Progreso. Una vez ahí, se preparaba para su salida a destinos como Estados Unidos o algunos países de Europa.

Con la vía Mérida-Peto se buscó controlar los levantamientos indígenas además de repoblar los lugares que habían sido abandonados como consecuencia de la Guerra de Castas. En el caso de la ruta Mérida-Campeche, se utilizó como un instrumento para limar asperezas con el estado de Campeche ya que su puerto fue desplazado por el de Progreso. Por este motivo los empresarios campechanos se interesaron en acceder al ferrocarril para conseguir productos de importación.



Vista de los talleres en los 80's. Imagen proporcionada por D. Roger Gómez.

Con la construcción de las vías antes mencionadas (ramales incluidos), el estado de Yucatán contaba con una red ferroviaria importante que permitía el desarrollo de la economía regional. También los paisajes

urbanos se vieron modificados debido a la construcción del equipamiento necesario para el desarrollo de las actividades relacionadas con la industria del ferrocarril. La zona nororiente del

centro histórico fue adquiriendo una vocación industrial y en sus predios se erigieron bodegas, talleres, cordelerías, fábricas e industrias. Por supuesto que también se edificaron numerosas viviendas, las cuales fueron habitadas principalmente por los trabajadores del ferrocarril y sus familias.

En el año de 1902 se conforma la empresa *Ferrocarriles Unidos de Yucatán* como resultado de la unión de las rutas a Progreso, Valladolid y Campeche, quedando Peto como la única independiente. Esto hasta 1908, cuando se integra con el resto de las vías.

Con la creación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán surge la necesidad de contar con una estación que pueda satisfacer la demanda de transporte de todas las rutas. Es así como nace la idea de la Estación Central de Mérida, la cuál es construida entre 1913 y 1917 e inaugurada el 15 de septiembre de 1920.



Vista de la bodega oriente y fachada principal de la Estación Central de Mérida. Imagen proporcionada por D. Roger Gómez.



Talleres Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Imagen proporcionada por D. Roger Gómez.

CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA URBANA CON LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

La industria ferroviaria surgió a mediados del siglo XIX en la ciudad de Mérida, la cuál contaba con una estructura urbana colonial compuesta por cerca de 100 manzanas que conformaban un sector central. Este sector, poblado por españoles y criollos, estaba rodeado por barrios indígenas, entre los cuales se encontraban el barrio de Santiago (al nor-poniente), Santa Lucía (al norte), La Mejorada (al oriente) y San Sebastián (al sur-poniente).

De los 4 barrios, La Mejorada fue el que contó con las mejores condiciones para desarrollar la industria ferroviaria gracias a su lejanía del núcleo central y por su posición estratégica respecto a los primeros destinos. Por tanto, la primer estación se erigió en la plazuela (antes atrio) del convento de La Mejorada. Ahí se instalaron naves de hierro, madera y lámina, las cuales sirvieron como estación provisional. Sin embargo, a consecuencia de las actividades ferroviarias y como respuesta a las

necesidades de esta industria, se construyeron en el lado oriente una serie de edificaciones y naves industriales que se destinaron a talleres de fundición y carpintería para el ferrocarril. Igualmente se construyeron cordeleras y almacenes para guardar el producto del henequén.

Además de la estación de La Mejorada, la infraestructura del ferrocarril contaba con otras 3 estaciones. La estación con destino a Peto y que se asignó al ferrocarril dirigido al sur del estado se construyó en los linderos del Paseo de las Bonitas, cerca de los portales de la Pescadería. La estación destinada al ferrocarril Mérida-Valladolid se edificó en el espacio conocido como *Campo Marte* y que hoy alberga La Casa del Pueblo. Por último, la estación con dirección a Campeche se ubicó en una manzana entre los cruces de la 66 y 69.

En los años posteriores a la edificación de estas estaciones se desarrollaron otras rutas en cada una de las direcciones. En 1890 se crea la ruta Mérida-Izamal y el ramal a Sotuta desde la ruta Mérida-Peto. El ramal a Hunucmá y Ticul se inaugura en 1898 y finalmente el ramal a Tizimín desde la ruta Mérida-Valladolid comienza a operar en 1908

Durante la segunda década del siglo XIX, en el año 1919, se consolida el proyecto de una nueva estación de ferrocarriles y un hospital para ferrocarrileros, destinando cerca de 28 hectáreas para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria.

El primer edificio en construirse fue el sanatorio Rendón Peniche, el cuál fue diseñado por Manuel Amábilis y construido por el ingeniero Gregory Web. De estilo ecléctico, el sanatorio se resuelve al rededor de tres patios centrales con corredores que unen las crujías

circundantes. El diseño neomaya se encuentra presente en detalles de arcos, cornisas, puertas y pisos que se elaboraron especialmente para este proyecto, buscando reflejar la identidad del pueblo yucateco.

Posteriormente se construyó la Estación Central, diseñada por el arquitecto Charles Hall, con el propósito de modernizar el servicio ferroviario y unificar las estaciones de la ciudad de Mérida. A su vez se mejoraría la operación del sistema de ferrocarriles.

La estación se resuelve en dos plantas con una gran área vestibular, salas de espera y andenes. En la fachada principal se observa una torre con reloj central y cuerpos laterales que asemejan arquitectura castellana con almenas, techos con teja y estructuras de madera.

En las inmediaciones de la Estación Central se estableció la colonia Jesús Carranza, en la cuál habitaban los ferrocarrileros. Toda la zona nor-oriental de La Plancha fue poblada desde 1915 por familias asociadas a la industria ferrocarrilera. A mediados del siglo XX se estableció la colonia Industrial debido a la vocación del rumbo (fábricas en su mayoría) y por los terrenos que sirvieron como primer aeropuerto de Mérida, El Fénix.

Para 1937 el ferrocarril solamente transportaba el 57% de la producción del henequén y el porcentaje restante se movía con autotransporte. Con la habilitación de nuevos caminos comienza a decaer el transporte de mercancías por vía férrea teniendo como consecuencia la degradación y desuso de las bodegas cercanas a la estación central.

En el año 1968 el presidente Díaz Ordaz transforma el ferrocarril peninsular en *Ferrocarriles Unidos del Sureste* y en 1977 López Portillo lo incorpora a *Ferrocarriles Nacionales de México*. Ninguna de estas acciones logra devolver la prosperidad a la industria y sumado a la privatización del ferrocarril, declarada en 1995 por Zedillo, termina sus operaciones como medio de transporte de pasajeros.

El deterioro de la infraestructura ferrocarrilera propicia la inseguridad social de la zona y la pauperización durante los últimos años del siglo XX por lo que en los noventa comienzan a desarrollarse proyectos para rescatar tanto el sanatorio Rendón Peniche como la Estación Central.

Actualmente el edificio que pertenecía al sanatorio es ocupado por el Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales de la UNAM y la Estación Central por la Escuela Superior de Artes de Yucatán. El rescate de estos dos inmuebles ha abierto la puerta a otras propuestas que consideran la intervención de todo el conjunto ferroviario para conservar el patrimonio cultural ferroviario y a su vez resolver las principales problemáticas de la zona de La Plancha.

La intervención al conjunto traerá cambios que modificarán la estructura urbana y que darán una nueva cara a esta zona que fue testigo de la llegada de la modernidad sobre las vías del ferrocarril.



Trabajadores en talleres de FUY. Imagen proporcionada por D. Roger Gómez.



RESCATE DEL PATRIMONIO CULTURAL FERROCARRILERO EN MÉXICO



A continuación se hablará de las acciones del gobierno mexicano para preservar el patrimonio ferroviario así como de las herramientas que se emplean hoy en día para la divulgación y estudio de la historia del ferrocarril en nuestro país.

Acciones y objetivos de la política del gobierno mexicano sobre el patrimonio ferroviario

Desde 1988 el gobierno mexicano ha trabajado para preservar el patrimonio ferrocarrilero con acciones como la creación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el cuál se ubica en la antigua estación del Ferrocarril Mexicano, en Puebla, o con la puesta en marcha del Programa Nacional para el Rescate del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Nacionales de México, esto último en 1995.

Como parte de las acciones para preservar el patrimonio ferroviario, la Secretaría de Cultura creó el Centro Nacional para la

Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, el cuál tiene por objetivos principales conservar el patrimonio ferrocarrilero y promover proyectos culturales o que coadyuven al desarrollo de las comunidades que surgieron gracias a la industria ferroviaria.

El patrimonio ferrocarrilero no se limita a las estaciones de carga o pasajeros, también incluye talleres, tanques de agua, casas de máquinas y redondas; obras de ingeniería como puentes, túneles, locomotoras, herramientas, obras de arte, cine y literatura, así como las vías del ferrocarril.

Parte de las acciones de preservación incluye la creación del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, el registro del patrimonio ferroviario en el Sistema de Información Cultural y el desarrollo del Programa de Vías Verdes, el cuál impulsa la preservación de la historia ferroviaria en su propio contexto. (Página del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Ferrocarrilero)

Herramientas del gobierno mexicano para la preservación del patrimonio ferroviario

Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF)

Este espacio conserva un gran acervo documental que sustenta la historia de los ferrocarriles mexicanos. Cuenta con 31 mil 500 fotografías del patrimonio ferroviario de México (finales de la década de los 20 y principio de los 30 del siglo XX), aproximadamente 200 mil planos del sistema ferroviario mexicano, documentos elaborados para el establecimiento del ferrocarril en México y muchos otros documentos relacionados con la administración, operación y control de los trenes.

Sistema de Información Cultural (SIC)

Sistema que ha generado un listado completo de todos el patrimonio ferrocarrilero. Incluye datos como adscripción, tipo de propiedad, temática, domicilio, ubicación geográfica, fecha de fundación, última fecha de modificación, entre otros.

Vías Verdes México

El programa Vías Verdes México tiene por objetivo rescatar las vías de ferrocarril y transformarlas en infraestructura cultural y en zonas de desplazamientos no motorizados. Con esto se generan condiciones que son favorables para el medio ambiente, facilitan la movilidad urbana y promueven el turismo y la cultura. Todo esto tiene consecuencias positivas en términos de desarrollo social y sustentabilidad. La idea del programa es que la población esté en contacto con el patrimonio industrial y pueda disfrutar del paisaje cultural que componen las antiguas rutas del ferrocarril.

Conclusiones

Aunque se han llevado a cabo numerosas acciones para rescatar el patrimonio ferroviario, aún queda mucho trabajo por realizar. Es importante resaltar que los objetivos principales de la reutilización de este patrimonio se relacionan con proyectos culturales y con programas que impulsan el desarrollo social de la comunidad.

En el caso de las estaciones en Yucatan, se tienen registradas 19 en el Sistema de Información Cultural pero quedan muchas otras que no aparecen en estos registros y que son vulnerables a ser modificadas sin que se conserven sus valores formales ni aquellos elementos que los identifican como propios de una época o estilo determinando.

Mediante proyectos de conservación de edificaciones que conforman complejos ferrocarrileros se contribuye a la preservación de este patrimonio al generar propuestas que pueden servir de referencia para la intervención de otros conjuntos similares.





PATRIMONIO FERROVIARIO RECUPERADO Y NUEVOS USOS PROPUESTOS. ESTUDIO DE REFERENTES

Antigua Estación del Ferrocarril de Puebla, Puebla/ Museo Nacional de Ferrocarriles.

El edificio, de estilo neocolonial, fue inaugurado el 16 de septiembre de 1869 por el presidente Benito Juárez. Funcionó como estación ferroviaria hasta el año de 1974, después del cuál se llevaron a cabo intervenciones para habilitar el edificio como Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. El museo fue inaugurado el 5 de mayo de 1988 y su función es custodiar documentos, equipo rodante y objetos de importancia para la historia ferroviaria.

Las instalaciones con las que cuenta el museo son las siguientes:

Librería EDUCAL

Biblioteca Pública y Sala de lectura infantil

Bebeteca, Ludoteca, Vagón de la ciencia

Cine de la estación

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Espacios de Exposición.



Centro Cultural La Antigua Estación, Querétaro, México. Imagen tomada del sitio culturaqueretaro.gob.mx



Centro Cultural La Antigua Estación, Querétaro, México. Imagen tomada del sitio culturaqueretaro.gob.mx

El proyecto de intervención de la estación rescató la distribución original, adaptando los nuevos usos a los espacios disponibles. Se consolidaron los muros que se encontraban en mal estado y se reemplazó la madera dañada de pisos, plafones, puertas y ventanas respetándose el diseño original de estos elementos. En el caso de la cubierta, se sustituyó la lámina metálica por lámina acanalada, la cuál se asemeja a la original. Las vías de maniobras se modificaron con la intención de permitir la exhibición de equipo rodante. (SIC, Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos)

Antigua Estación del Ferrocarril de Querétaro, Querétaro/ Centro Cultural La Antigua Estación.

Diseño y construcción del arquitecto Mc Donald, la antigua estación del ferrocarril de Querétaro es un edificio de estilo inglés donde se emplearon materiales de la región como la cantera

rosa y la cantera gris. Fue inaugurada en 1904 por Francisco González de Cosío, gobernador del estado, y se convirtió en la segunda parada de trenes en Querétaro. En 1986 por decreto presidencial fue declarado monumento histórico. Actualmente la antigua estación es un centro cultural donde los espacios originales que antes albergaban salas de espera, taquilla, chimenea y restaurante, son ahora utilizados como salones de clases donde se imparten distintas disciplinas y actividades artísticas.

Instalaciones del Centro Cultural La Antigua Estación:

- Salón de usos múltiple
- Foro La Chimenea

Aforo máximo de 80 personas 44 butacas y 36 sillas plegadizas, cuenta con tapanco de madera de 4 X 5 m.

-Sala de espera de 2a y 3a clases

Espacio abierto con seis columnas de madera. En su interior que se utiliza como galería para exposiciones de pintura y fotografía.

-Foro experimental

Foro de 360° con escenario al centro de 10 X 10 m. rodeado de 144 butacas por los cuatro costados y una galería con capacidad aproximada para 60 personas.

Aforo máximo de 200 personas.

-Ágora

Anfiteatro en explanada exterior con gradas de cemento y cantera, cuenta con escenario circular de aprox. 3 m de diámetro.

Aforo aproximado de 150 personas. (SIC, culturaqueretaro.gob.mx)

Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central, Aguascalientes, Aguascalientes/ Macro Espacio para la Cultura y las Artes (MECA).

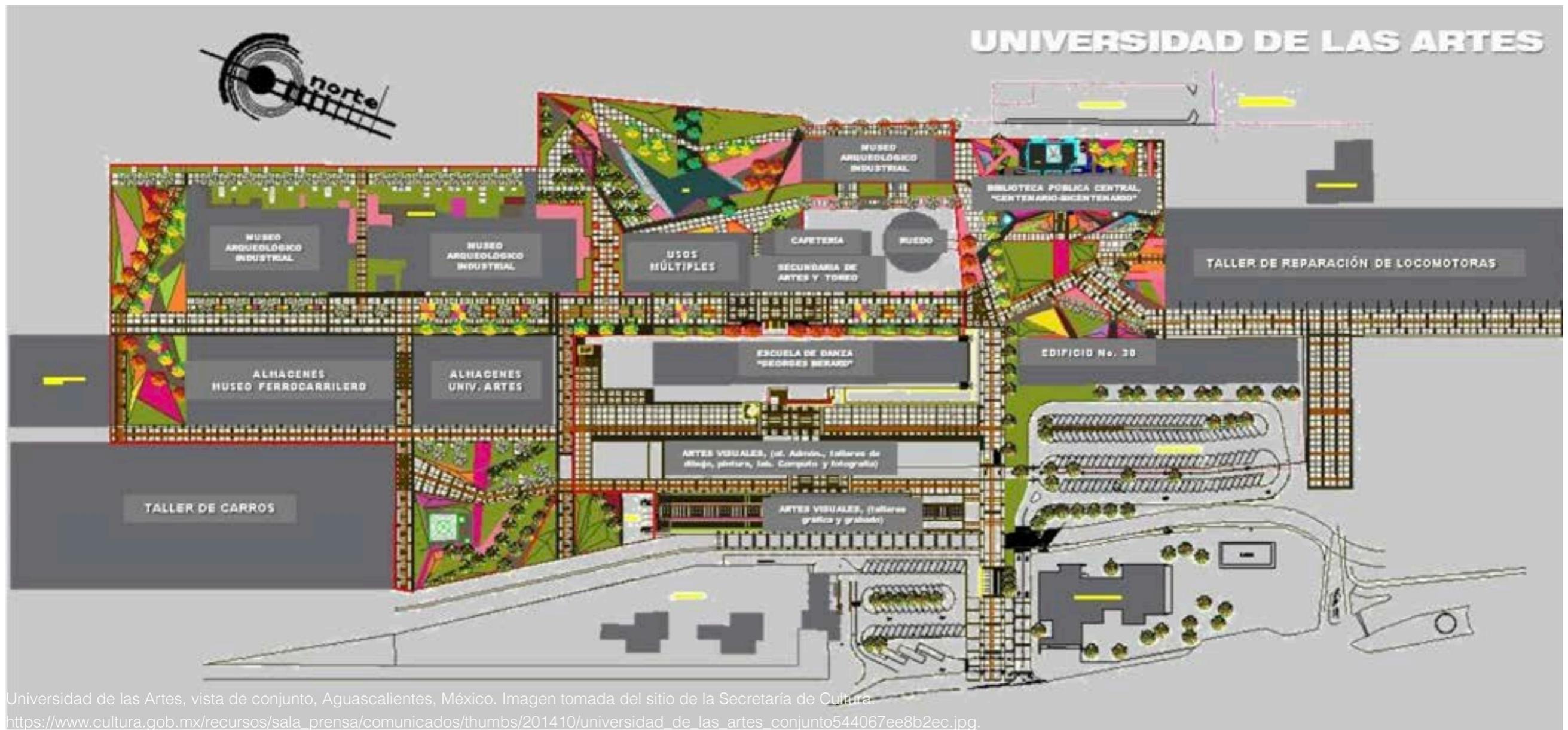
Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central fueron ubicados en Aguascalientes debido a que su localización permitía el traslado de minerales hacia otros puntos de la república. De igual manera facilitaba la unión de algunas regiones del país. Estas edificaciones se erigieron al oriente del centro histórico de la ciudad de

Aguascalientes y, aunque durante los últimos años del siglo XIX y la mayor parte del XX el complejo ferroviario representó el progreso de la ciudad, en años posteriores se empezó a reconocer como una barrera que limitaba e interrumpía el crecimiento de la ciudad.

A inicios del siglo XXI se comenzaron las labores de intervención del complejo ferroviario gracias al Fideicomiso Tres Centurias, el cual busca rescatar espacios vinculados con la historia del ferrocarril para asignarles usos turísticos, deportivos, culturales y sociales.

En años recientes fue inaugurado el Macro Espacio para la Cultura y las Artes (MECA), el cual está compuesto por la Universidad de las Artes, la escuela de Danza, el Museo-Espacio, el Taller Nacional de Gráficos, el Foro Trece y la Sala de Conciertos de la Orquesta Sinfónica de Aguascalientes. A estos espacios se suma el Centro de Rehabilitación Infantil Teletón (CRIT) que en 2002 abrió sus puertas.

Los espacios que no han sido recuperados fueron abiertos al público para que puedan observar las estructuras originales de los talleres y puedan hacerse una idea de las actividades que ahí se desarrollaban. Esto también permite que los visitantes entiendan por qué los trabajos de restauración mantienen ciertos estilos arquitectónicos. (Sotomayor, 2016).



PROPUESTAS PARA INTERVENIR EL COMPLEJO FERROVIARIO DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE MÉRIDA, YUCATÁN

Se han realizado varias propuestas para intervenir el complejo ferroviario de la ciudad de Mérida, Yucatán pero ninguna se ha materializado. En este capítulo se mencionarán tres de estos proyectos de intervención explicando brevemente en qué consisten. Al final se harán algunas reflexiones sobre los proyectos abordados destacando las acciones que tendrían un efecto positivo y aquellas que tendrían un impacto negativo para la comunidad y la zona.

Primeras propuestas

El abandono de las edificaciones que estaban al servicio de Ferrocarriles Mexicanos tuvo un impacto negativo en la zona influyendo en la seguridad y economía. Tales efectos comenzaron a revertirse con la intervención del Sanatorio Rendón Peniche y la Estación Central. Dichos inmuebles fueron recuperados y se les asignó un nuevo uso. El primero se convirtió en el Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales (CEPHCIS) de la UNAM y el segundo en la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY).

Con estas intervenciones también llegaron propuestas para la regeneración de los terrenos que habían sido utilizados durante casi todo el siglo XX como andenes o talleres de la estación. En 1995 se presenta la primer propuesta de un parque metropolitano por parte del Colegio Yucateco de Arquitectos y la Facultad de Arquitectura. Unos años después, en 2012, se presenta la propuesta de la “Estación del Conocimiento. Este proyecto pertenecía al Patronato del Centro Histórico, retomando la idea de un parque metropolitano pero añadiendo equipamiento complementario. Se incluyó en esta propuesta un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo, el cuál llevaba por nombre “Programa de rescate integral del centro histórico de Mérida”. El parque no se materializó debido al cambio de administración y a que los terrenos seguían siendo propiedad federal. Sumado a esto, existía el interés de reutilizar los terrenos de la estación con el Tren Trans-peninsular. (Documento La Plancha)

Propuesta Grupo Arquitectura e Ingeniería

La propuesta de este grupo consiste en utilizar parte de los predios de La Plancha para un parque de sitio donde se puedan llevar a



Plano de Conjunto.
Fuente: ARI. 12 Septiembre 2016.

cabo actividades recreativas, deportivas, culturales, educacionales y turísticas. Este nuevo espacio tendría como objetivo revitalizar la zona mediante la generación de espacios públicos. Dividido en cuatro bloques, este parque de sitio contaba con una plaza de acceso, área deportiva, área recreativa y una sección de servicios. Adicional a esto se plantean andadores y ciclo pistas, así como espacios de usos múltiples entre otros. Esta propuesta contempla los impactos positivos y negativos que puede tener el desarrollo de este proyecto e incluye medidas para mitigar estos efectos.

Propuesta Asociación Civil Gran Parque La Plancha

Basándose en la idea propuesta anteriormente de un parque metropolitano, la asociación civil Gran Parque La Plancha realizó una propuesta que integraba las sugerencias de vecinos, voluntarios y

expertos. El proyecto cuenta con tres objetivos principales y son los siguientes: preservar la historia y arquitectura de la terminal del ferrocarril de Mérida, entendiendo que la economía de Yucatán se benefició con el ferrocarril gracias al transporte y comercio del producto del henequén; abordar las problemáticas relacionadas con la salud y el empleo mediante el diseño de espacios destinados a actividades deportivas y recreativas que puedan atraer la inversión y el turismo; e impulsar soluciones locales que ayuden a revertir las amenazas derivadas de la deforestación, contaminación y el cambio climático mediante tecnología innovadora y planificación inteligente. Por tanto sugieren que el parque se organice en las áreas de Arquitectura y preservación histórica; salud, recreación, deporte y ciclo vía; cultura, educación y turismo; medio ambiente y jardines y energía sustentable y recursos hidrológicos.

(<http://granparquelaplancha.org/La-Plancha-Manifiesto.pdf>)



Propuesta de zonificación de la Plancha. Imagen tomada del Plan Maestro La Plancha.

Propuesta Plan Maestro La Plancha, SEPLAN/PUEC/CEPHCIS

Consiste en crear un parque metropolitano en los terrenos conocidos como La Plancha, creando un espacio urbano ecológico y ambiental que favorezca la conservación y socialización de la cultura local, la educación, la recreación y el deporte en Mérida. Con el desarrollo de este proyecto se pretende cumplir con funciones de amortiguamiento que requiere la ciudad, contrarrestando los efectos de la “Isla de calor urbano” y disminuyendo el aumento de temperatura generada por CC. De igual manera se pretende recuperar las funciones que tradicionalmente tenían los parques urbanos, así como refuncionalizar el equipamiento existente para reaprovecharlo como equipamiento cultural, educativo, recreativo, deportivo, turístico, etc.

El Plan Maestro de La Plancha se divide en cuatro vértices para los cuales se considera el diseño de distintos elementos que integraran a cada uno de estos vértices. El primero se denomina POBLACIÓN y se refiere a los espacios diseñados a partir de las necesidades de las personas implicadas en el proyecto y que participaron en los talleres de participación ciudadana. Considera también la integración de la Escuela Superior de Artes de Yucatán a este plan maestro. Los espacios que resultan de esta categoría incluyen un jardín etnobotánico, una fábrica de artes y oficios, zonas multiusos, espacios para actividades deportivas y recreativas, huertos familiares, zonas infantiles, comercio, explanadas, ciclopistas, andadores peatonales, entre otros espacios mencionados.

El segundo vértice corresponde al ECOSISTEMA y este aborda la coexistencia ambiental de la intervención urbana. Considera las condiciones existentes del sitio, como son la diversidad biológica con la que cuenta, estar inmerso en una red biológica sólida y ubicarse entre un tejido social que se manifiesta y participa, y las nutre proponiendo el uso de elementos típicos de la cultura maya para mejorar las condiciones actuales (el chultín, las albarradas, el sac be, el chitum y el ka’anche).

El tercer vértice aborda el CONFORT AMBIENTAL y se refiere a la sombra y el microclima propiciado por el dosel urbano que se propone en el plan maestro. El cuarto vértice se conoce como LAS SIETE CARAS DEL JARDÍN ETNOBOTÁNICO y se refiere a siete zonas propuestas que permiten la interrelación de los espacios correspondientes al vértice popular.

Reflexiones

Aunque todos los proyectos descritos anteriormente proponen la creación de un parque metropolitano, pocos consideran la intervención de todo el conjunto ferroviario. Esto último resulta fundamental si se entiende que el buen funcionamiento de la estación central dependía de las actividades que se realizaba en las bodegas, andenes y patios de maniobra y descarga. Por tanto la intervención de cualquiera de los elementos que conforman el complejo debería destacar la importancia de cada una de las partes que conforman la estación y favorecer la conservación de la memoria histórica del conjunto.

La propuesta de la asociación civil Gran Parque La Plancha y la desarrollada por SEPLAN/PUEC/CEPHCIS incluyen en sus proyectos la reutilización de las estructuras existentes para albergar diferentes equipamientos. Sin embargo en ninguna parte del proyecto se establecen criterios de intervención que se apliquen a todo el conjunto y que permitan conservar los valores formales del mismo. Por tanto las edificaciones son vulnerables a intervenciones que modifiquen su lectura y comprensión.

DEFINICIÓN DE UNIDAD DE INTERVENCIÓN

En el capítulo anterior se abordaron de manera superficial algunas propuestas de proyectos para realizarse en los predios conocidos como La Plancha, de las cuales ninguna se ejecutó. Sin embargo a finales del 2017 el gobierno del estado de Yucatán anunció el inicio de trabajos de limpieza de parte de los terrenos de La Plancha para posteriormente comenzar con la arborización de lo que será un parque metropolitano. Igualmente, en el mes de marzo de 2018 comenzaron los trabajos de intervención de las bodegas poniente y central, en las cuales se ubicarán las instalaciones de la Universidad de las Artes de Yucatán. Esta institución nace de la Escuela de Artes de Yucatán y concentra las instalaciones de danza, teatro, música y artes visuales en un solo campus.

Como ya se mencionó en las reflexiones del apartado anterior, resulta indispensable establecer criterios de intervención de todo el conjunto ferroviario para garantizar la conservación de la imagen industrial y lograr conciliar la memoria histórica del conjunto con la función y usos propuestos. Por este motivo se establecieron dichos criterios y se elaboró un proyecto de conservación de las bodegas poniente, central y oriente, el cuál consistió en detectar deterioros y patologías presentes en estas construcciones para después proponer acciones para revertir o tratar dichas patologías y deterioros.

Igualmente se elaboró un proyecto de rehabilitación de la bodega oriente, la cuál aún no cuenta con una propuesta de intervención y no está considerada dentro de los trabajos programados para la primer etapa de la Universidad de las Artes. Esta bodega se destinará a Artes Visuales pero debido a que muchas de las instalaciones requeridas ya están alojadas en la estación, se propone usar la mayor parte de la bodega para desarrollar espacios que vinculen las actividades que se realizan en la Universidad de las Artes con la comunidad.



2

DIAGNÓSTICO DEL CONTEXTO URBANO Y EL ELEMENTO PATRIMONIAL A INTERVENIR



CARACTERIZACIÓN ZONA DE LA PLANCHA

Ubicación: 20°58'35.03" Norte, 89°36'44.77" Oeste, en la zona del Centro Histórico de la Ciudad de Mérida.

Colonias aledañas (de norte a sur): Fracc. Santa Lucía, Col. Jesús Carranza, Fracc. El Fenix, Fracc. Lourdes Industrial, Fracc. La Fontana y la Col. Centro.

La Plancha conjunto norte: se encuentra en el Perímetro B2 del Centro Histórico está constituido por el Museo del Ferrocarril, las oficinas de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V. una cancha de beisbol y la zona de desembarque de carga y descarga de la empresa operadora de ferrocarriles

La Plancha conjunto sur: ubicado en el Perímetro A del Centro Histórico de Mérida, está presente el edificio de la antigua Estación de Trenes en donde actualmente se encuentra la Escuela Superior de Artes de Yucatán y el tendido de las líneas férreas en donde se pueden apreciar carros y locomotoras estacionadas a lo largo de los aproximadamente 7.8 km de largo del conjunto

Clima: Mérida presenta un clima cálido subhúmedo con lluvias en verano. La temperatura media anual es de 22 °C, la precipitación media anual es de 600-800 mm.



Fotografía aérea del conjunto sur. Venegas, 2018.

Población: El Centro Histórico de la ciudad de Mérida se divide en un polígono A y en 4 polígonos B. En el polígono A habitan 6,620 personas mientras que en los polígonos B viven 18,862 habitantes.

- 52.9% población femenina (13,494)
- 46.4% población masculina (11,826)

Grupos poblacionales en perímetro B:

Población total: 18,862 personas

- 0-14 años: 2,842 personas
- 15-24 años: 2,739 personas
- 25-59 años: 8,754 personas
- 60 y más años: 4,527 personas

Actividades económicas

- Comercio 77.27%
- Servicios 7.14%

Usos de suelo:

- 81 % Habitacional (2,692 predios)
- 13% Comercial (423 predios)
- 5% Predios sin uso (175 predios)
- 1% Equipamiento (34 predios)

Patrimonio edificado: los predios donde se encuentra la Estación Central se encuentran dentro de la Zona de Monumentos Históricos decretada en 1982. Esta zona está conformada por 659 manzanas y 661 monumentos históricos, el 16.92% de los inmuebles contenidos en la ZMH.



Ex convento de La Mejorada. Mendoza, 2016



Ex convento de La Mejorada. Uribe, 2017



ESTACIÓN CENTRAL DEL FERROCARRIL DE MÉRIDA

La Estación Central del Ferrocarril de Mérida fue construida entre 1913 y 1917 siguiendo el diseño del arquitecto Charles J. Hall, quien trabajó con el ingeniero yucateco Manuel G. Cámara para desarrollar esta obra representativa de la arquitectura neocolonial en Yucatán. La estación está compuesta por el edificio principal, lugar que albergaba los espacios administrativos, de servicios, la taquilla y sala de

espera; la bodega poniente, donde se encontraba el servicio express y el servicio de correo; la bodega central, donde se almacenaba azúcar; y la bodega oriente, espacio donde se guardaba el maíz.

Aunque en este trabajo se abordó de manera específica la bodega oriente de la Estación Central, se describen todos los componentes de la estación para mejorar su comprensión como unidad, en la cual eran tan importantes las bodegas como el edificio administrativo.

IDENTIFICACIÓN DE MATERIALES CONSTITUTIVOS Y TÉCNICAS DE FACTURA

El edificio principal de la Estación Central está compuesto por cuatro cuerpos claramente identificables y que son los siguientes: el volumen principal, un prisma rectangular de 67 mts. por 13 mts. de ancho, dispuesto de manera transversal al terreno; dos volúmenes rectangulares, ubicados a los costados del cuerpo principal y con el que conforman un esquema de “U” asimétrico; y la torre campanario, ubicada al centro del edificio y donde se aloja el reloj de la estación¹.

El volumen principal fue edificado con muros de mampostería de piedra caliza de 0,50 mts. de espesor por 14 mts. de alto. La cubierta a dos aguas con techumbre de lámina de zinc estaba soportada por cerchas de madera colocadas a cada 4 mts., sobre las que descansaban los cabios y correas en los que se fijaron las láminas. La losa de entepiso es de bah-pek con emparrillado

metálico sobre traveses y columnas de concreto armado. Los pisos en planta baja eran de pasta, algunos con relieve y otros lisos. Las ventanas eran de carpintería de madera².

Los volúmenes ubicados a los costados del principal, a los que llamaremos costado poniente y oriente, comparten materiales y sistemas constructivos con la sección descrita anteriormente. Se debe señalar que la estructura de madera de la cubierta es menor en claro y peralte debido a las dimensiones de estas secciones del edificio. La cubierta de estas zonas se une a la principal por medio de vigas de limahoya³.

La torre campanario se compone igualmente por muros de mampostería de 0,70 mts. de espesor, los cuales descansan sobre cuatro arcos de mampostería. La techumbre es a cuatro aguas con limatesas, cabios y rastreles de madera, cuenta con un anillo de compresión de hierro y un pendolón de madera soportado por una cruceta que descansa en la parte media de los cuatro muros. Sobre la estructura de madera se colocaron hiladas de tejas de barro tipo marsellés fijadas con alambre. En el costado norte se encuentra una buhardilla a dos aguas que también está techada con tejas. La parte de la techumbre en voladizo se soporta por jabalcones y vigas jabalconadas de madera, decoradas en los extremos por merlones colgantes de madera torneada. Sobre las vigas jabalconadas se encuentra un tapanco perimetral de duela de madera.

El costado norte de la torre se une mediante su estructura a la de dos aguas del volumen principal por medio de un faldellín a dos aguas⁴



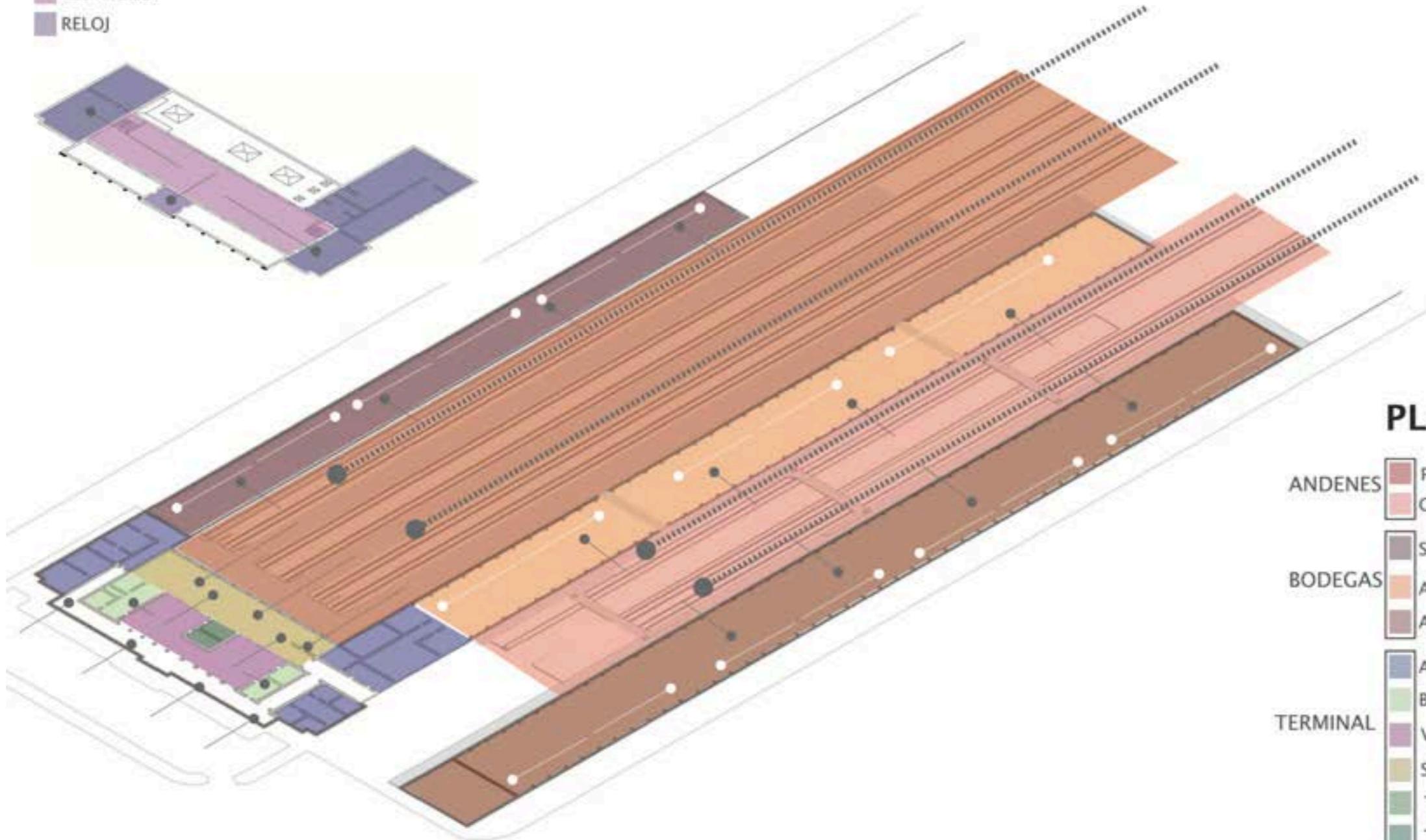
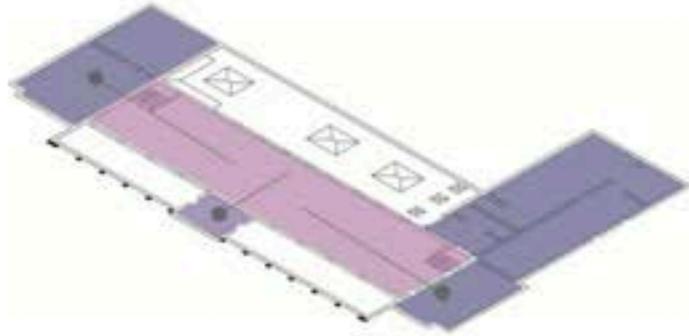
En cuanto a las bodegas, las tres fueron construidas con muros de mampostería de piedra caliza con recubrimiento de mortero de cal, el espesor aproximado es de 0,50 mts. Los cerramientos de las puertas de la bodega poniente son de rieles y concreto, en las otras dos bodegas no es posible identificar el sistema. En el caso de las bodegas poniente y central, se encontraron evidencias durante la actual intervención de estructuras de madera en las cubiertas. No se tiene certeza de cómo eran estas estructuras, sin embargo podría tratarse de armaduras de madera tipo Howe, ya que estas

eran utilizadas en algunos espacios de producción de las haciendas henequeneras debido a su capacidad de librar claros de entre 10 y 20 metros⁵.

La bodega oriente y los andenes cuentan con techumbres de estructura metálica cubierta por lámina.

PLANTA ALTA

- ADMINISTRACIÓN
- VESTÍBULO
- RELOJ



PLANTA BAJA

- ANDENES
 - PASAJEROS
 - CARGA
- BODEGAS
 - SERVICIO EXPRESS
 - ALMACENAMIENTO AZUCAR
 - ALMACENAMIENTO MAIZ
- TERMINAL
 - ADMINISTRACIÓN
 - BAÑOS
 - VESTÍBULO
 - SALA DE ESPERA
 - TIENDA / RESTAURANTE
 - TAQUILLA

ESTACIÓN CENTRAL DE FERROCARRILES DE YUCATÁN

Es fácil reconocer aquellos elementos de la estación que fueron añadidos o modificados en años posteriores a su construcción debido al nuevo estilo con el que se edificaron y los materiales empleados.

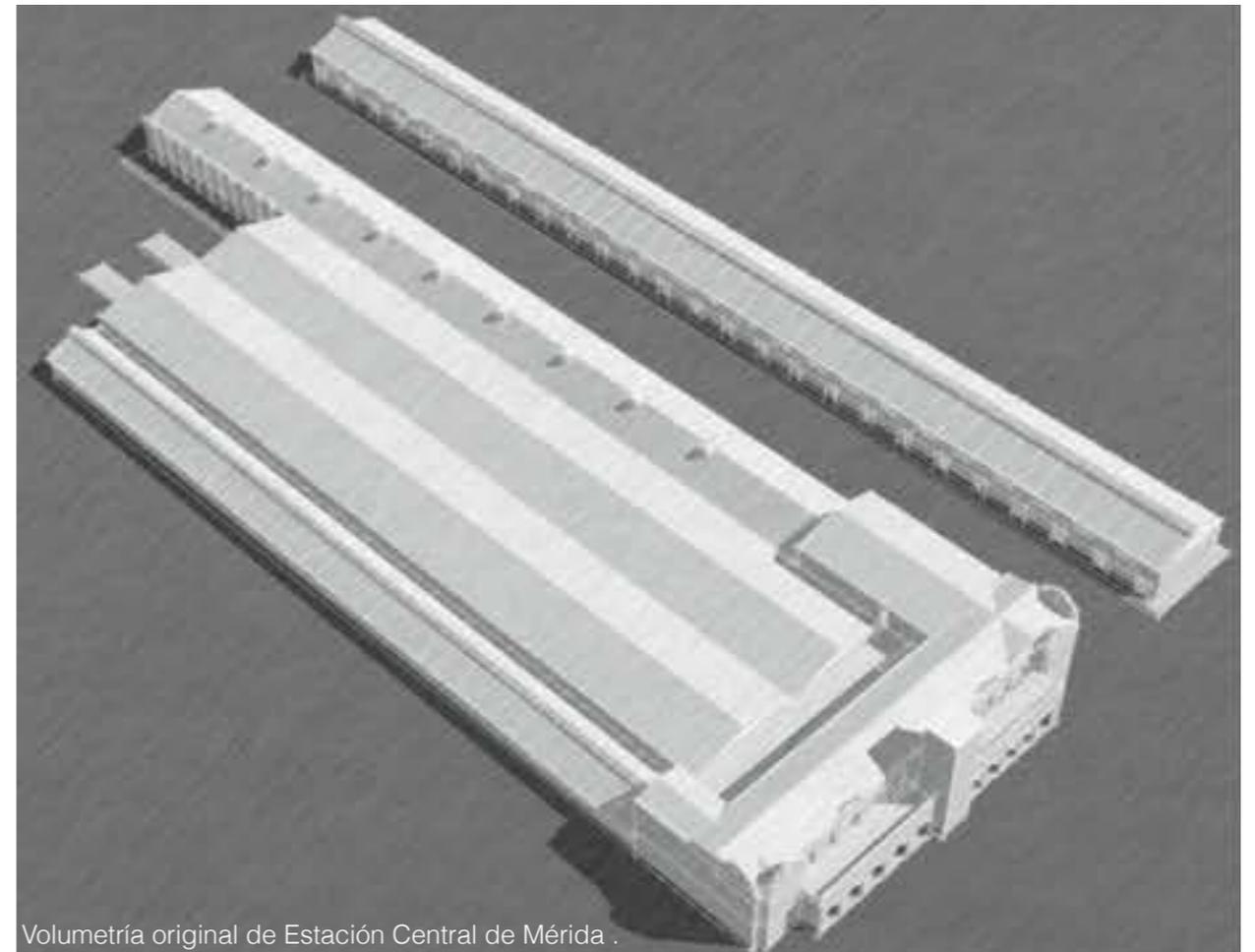
Aunque no existe documentación que pueda darnos claridad sobre el año exacto en que se llevaron a cabo algunas intervenciones, gracias a pláticas con vecinos y trabajadores del ferrocarril pudimos establecer que **durante los años 70's** la estación y sus bodegas sufrieron las siguientes modificaciones:

Pérdida de la cubierta en bodega poniente y posterior sustitución por cubierta de concreto armado: No se sabe qué

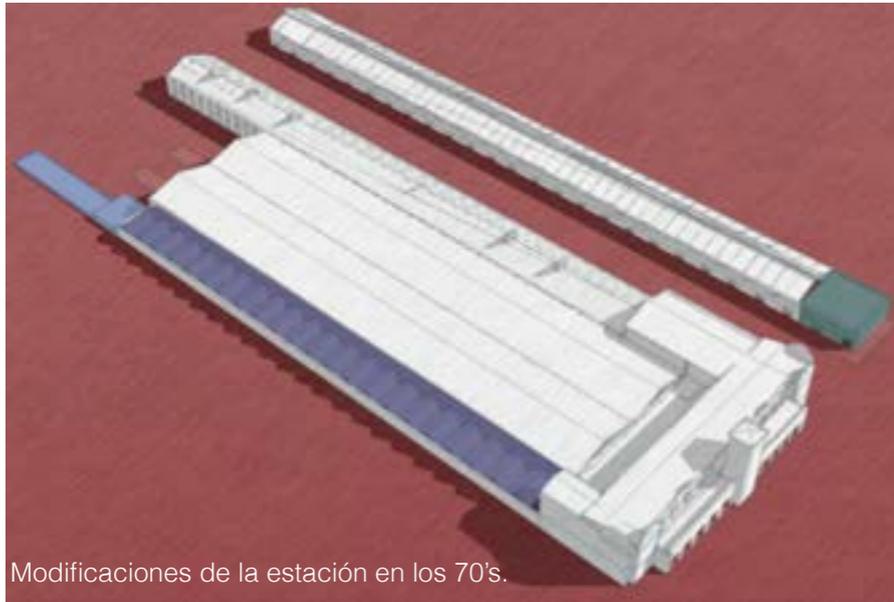
causó la pérdida de la cubierta pero la integración de un nuevo elemento en zigzag y de concreto armado cambió radicalmente la imagen del conjunto industrial que se caracterizaba por sus cubiertas a dos aguas.

Construcción de oficinas en parte posterior de bodega poniente: Las oficinas correspondían a la sección de correos, el departamento de truckeros, engrasadores, electricistas, limpia coches, baño, trabajadores de vías, proveedor de cabuses y por último la oficina del jefe de patio. Estos añadidos respondían a las necesidades operativas de la estación y fueron realizadas con bloques de cemento y morteros de cemento. Se utilizaron cubiertas planas de concreto armado y la carpintería se sustituyó por

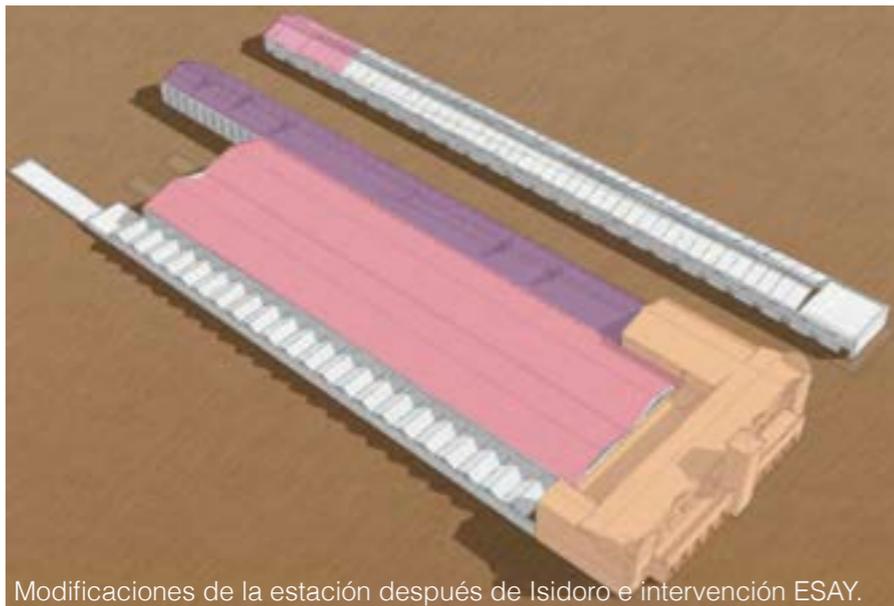
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ESTACIÓN CENTRAL DEL FERROCARRIL DE MÉRIDA



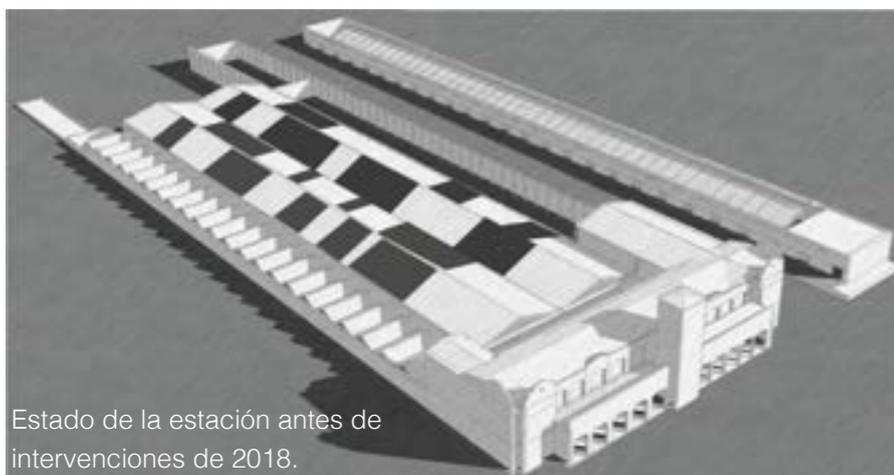
Volumetría original de Estación Central de Mérida .



Modificaciones de la estación en los 70's.



Modificaciones de la estación después de Isidoro e intervención ESAY.



Estado de la estación antes de intervenciones de 2018.

cancelería de aluminio y puertas de lámina.

Construcción de Escuela de Capacitación de Ferrocarrileros en extremo sureste de la bodega oriente:

Se trata del único añadido que imita el estilo de la construcción original, probablemente debido a su ubicación. Se trata de un volumen adjunto a la bodega oriente, el cuál se destinó a la capacitación de trabajadores del ferrocarril.

A principio de los años 90's la Estación Central empieza a ser abandonada, sobre todo el espacio de las bodegas, y tal abandono contribuye a su rápido deterioro. Por tanto, con la llegada del huracán Isidoro, estas estructuras se encontraban vulnerables y sufrieron la pérdida de algunos elementos. En el caso de la bodega central se perdió la cubierta de estructuras de madera y lámina de zinc, así como algunos muros transversales.

El daño en la bodega oriente fue menor, registrándose únicamente la pérdida de una pequeña sección de la cubierta en la parte posterior de la bodega.

Actualmente se están interviniendo las bodegas poniente y central como parte de los trabajos de la Universidad de las Artes, la cuál reunirá en un solo espacio las disciplinas correspondientes a las áreas de música, artes escénicas y artes visuales de la Escuela Superior de Artes de Yucatán. Como parte de este proyecto de maestría, se realizó un registro fotográfico de las bodegas antes de su intervención y durante la misma.

A partir de este punto se presenta información centrada en la bodega oriente, comenzando con una tabla en la que se mencionan los elementos que componen la bodega, así como los materiales presentes en esta. Posteriormente se describen los materiales más representativos de la construcción

DESCRIPCIÓN DE MATERIALES

Piedra calcárea

Pertenece a las piedras sedimentarias, las cuales se originan con la desintegración de algunas rocas y la creación de depósitos en forma de capas de este material que se va compactando y cimentando. Las rocas sedimentarias se subdividen en rocas de origen clásico y rocas de origen químico. Las calcáreas pertenecen al segundo grupo, lo cuál quiere decir que se formaron gracias a reacciones químicas.

Cal

La cal, en su estado natural, es extraída de minas como CaCO_3 . Al ser expuesta a altas temperaturas se descompone en $\text{CO}_2 + \text{CaO}$. El óxido de calcio (CaO) es lo que conocemos como cal viva. Para apagar la cal viva es necesario añadir agua para convertirla en hidróxido cálcico (Ca(OH)_2). El hidróxido cálcico al contacto con el CO_2 del aire reacciona dándole dureza y resistencia a la cal. La cal aérea no fragua bajo el agua pero la cal hidráulica si. Esta tiene un contenido de arcillas mayor al 5% y al ser expuestas a altas temperaturas (cocción), los silicatos de las arcillas reaccionan con el óxido de la cal y al contacto posterior con el agua se cristalizan, permitiéndole a este tipo de cal fraguar bajo el agua.

Hierro

El hierro en estado natural es muy difícil de encontrar. Es mucho más común encontrarlo combinado con otros elementos químicos como la calcopirita, hematites roja o parda, magnetita y pirita.

Clasificaciones del hierro:

Hierro colado o hierro fundido. se obtiene al someter los óxidos de hierro a estado de calcinación por medio de combustión de carbón. Esta primera fusión da como resultado un material con muchas impurezas y que no es trabajable, por lo que se somete a otra fusión para hacerlo más homogéneo. El material resultante es resistente a la compresión pero frágil a la flexión.

Hierro dulce. Metal ferroso con un contenido de carbono que alcanza entre 0.05 a 0.1%. Se ablanda a 700°C , se puede soldar por impacto o presión a 1300°C y a más de 1500°C se funde. Este material puede ser martilleado y forjado.

Fundición. Hierro con mayor proporción de carbono (2.25-5-50%) por lo que no es forjable ni puede soldarse. Existen dos tipos de fundición, blanca y gris, dependiendo de su contenido de carbono. Se utiliza para hacer columnas, rejas y barandales.

Acero. Aleación de hierro, carbono y partes de otros elementos, con contenido de carbono entre 0.04 y 2.25%. Se funde entre los 1400 y los 1500°C . Este material se endurece con el temple.

Madera

Se dividen en 2 grupos, maderas blandas y duras. Las maderas blandas vienen de coníferas y las duras de árboles de follaje tupido.

La madera se compone principalmente de celulosa (50%) y lignina (20-30%), las cuales forman las paredes celulares de la madera. Sus células contienen materias gomosas, resinas taninos, azúcares, sales orgánicas, minerales, almidones, entre otras materias. (Prado, 2013).

Generalmente, la madera recién cortada tiene un contenido de agua de 40%. Una vez que está expuesta al aire, su contenido de agua se reduce a la mitad.

La dureza de la madera está relacionada con la robustez de sus membranas y se correlaciona con su densidad.

Se deben resaltar las siguientes características físicas de la madera: el grano, lo cual se refiere a la dirección de las fibras, y la textura, que se puede definir como de grano grueso o abierto a más de 250 micras o de grano fino a menos de la medida anteriormente mencionada.



Bodega oriente
Mendoza, 2018

Piso de bodega oriente
Mendoza, 2018

Estado actual de cubierta de bodega oriente
Mendoza, 2018

TABLA DE MATERIALES DE BODEGA ORIENTE/ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA

ELEMENTOS		MATERIALES
Cubiertas		Armaduras metálicas
		Lámina de zinc
		Madera
Elementos verticales	Muros originales	Piedra calcárea
		Mortero de cal
	Muros añadidos	Bloques de cemento
		Mortero de cemento
	Pilares	Piedra calcárea
		Mortero de cal
Elementos horizontales	Pisos	Losetas de cemento
		Mortero de cemento
	Dinteles	Riel
		Concreto
Carpintería	Puertas	Madera
		Hierro
		Cemento
	Ventanas	Madera
		Cristal
		Hierro
Otros elementos	Acabados	Cal
		Pintura a base de cal
	Ménsulas	Hierro



ENSAYOS EN MATERIALES

La caracterización de los materiales es indispensable para la buena intervención del patrimonio ya que conocer el origen y las particularidades de los elementos con los que estamos trabajando nos permite saber de qué manera reaccionará el inmueble a las intervenciones propuestas. En muchos casos no se cuenta con la información necesaria para caracterizar correctamente los materiales que tenemos en nuestras edificaciones y nos vemos

obligados a realizar diversos ensayos que nos permitan obtener los datos que no conocemos.

En este apartado se mencionan los ensayos propuestos y se hace una breve descripción de los mismos. Igualmente se menciona el objetivo de realizar estas pruebas a los materiales y los datos que se esperan obtener.

Microscopía electrónica de barrido: se toman muestras (pequeños fragmentos del material) que se pegan a un porta objetos y se metalizan. Este ensayo permite identificar las propiedades

morfológicas de los minerales constituyentes. Se propone para observar las características de la piedra y para diferenciar el material original de aquel que ha sufrido alteraciones por presencia de sales.

Microscopía óptica de polarización: Para la técnica petrográfica usual, se colocan láminas delgadas de roca en un portaobjeto. Se propone para identificar los minerales que componen la piedra.

Humidímetro: gracias al empleo de sondas se mide la humedad de una fábrica en la superficie y en el interior. Se pueden dibujar curvas higrométricas si se toman datos de todo el edificio.

Termohigrómetro: realiza mediciones de la humedad del aire y de la temperatura del aire y el muro. Permite conocer el punto de rocío e identificar condensaciones.

Cámara termográfica: indica cuáles son las zonas calientes y frías del edificio en relación al contenido de agua e inercia térmica de los materiales.

Velocidad de pulso sónico: en este ensayo se mide el tiempo que toma el impulso para cubrir la distancia entre el transmisor y el receptor. Sirve para calificar la fábrica, detectar la presencia de vacíos y defectos, encontrar patrones de agrietamiento y modelos de baño, controlar la eficacia de una inyección y detectar cambios en las características físicas de los materiales.

Termografía infrarroja: se emiten radiaciones infrarrojas del espectro magnético en forma de calor con una distribución espectral en función de la temperatura, de la composición del cuerpo y su emisividad. Se propone para localizar concentraciones

de humedad que puedan estar ocultas, así como para la identificación de grietas.

Inclinómetro: el sistema está compuesto por un sensor que contiene un transductor de inclinaciones que va conectado a una unidad de lectura digital mediante un cable graduado que mide la profundidad. El sensor se introduce en una tubería especial de instalación que se coloca en el interior del sondeo de la estructura a auscultar. Se utilizan para controlar los posibles movimientos en el subsuelo y para conocer las deformaciones en profundidad en el terreno. Se propone para revisar la inclinación de los muros originales y poder tratarlos de manera oportuna en caso de ser necesario.

Análisis de distribución de tensiones: se determinan los niveles y la distribución de las tensiones. Se propone para determinar el estado de las estructuras existentes.

Dendrología: permite identificar las maderas utilizadas en la construcción de un edificio. Se propone para identificar la madera utilizada en la carpintería.

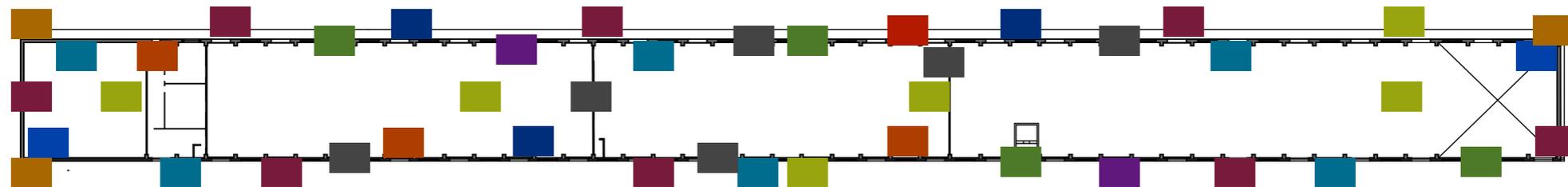
Calas de piso: consisten en ir descubriendo de manera cuidadosa los estratos de piso, cortando y moviendo los niveles de piso superpuestos hasta llegar al terreno original o al estrato buscado. Se proponen para conocer el nivel original de la bodega y para identificar el material de relleno.

Calas a núcleo de muro: se abren huecos de 10 x 10 o de 15 x 15 centímetros y se cortan los recubrimientos hasta llegar a la fábrica primaria del muro. Con esto se pueden identificar superposiciones de acabados o capas de pintura existentes en el muro. Se proponen para estudiar la estratigrafía de los acabados.

Calas estratigráficas: consisten en explorar estrato por estrato de un elemento. Se proponen para este proyecto en muros con la intención de detectar pictografía ornamental, pintura mural y la capa más antigua de color.

Es importante señalar que las calas deben ser cuidadosamente codificadas y numeradas, identificando el espacio donde fueron hechas y los resultados obtenidos. Si se cuenta con este registro, la dirección de obra puede determinar qué partes deben descubrirse para exponer la pictografía. A esta operación se le conoce como desencalado y se hace en forma similar a las calas, liberando la pintura añadida con bisturí capa por capa.

Localización de ensayos y pruebas a realizar



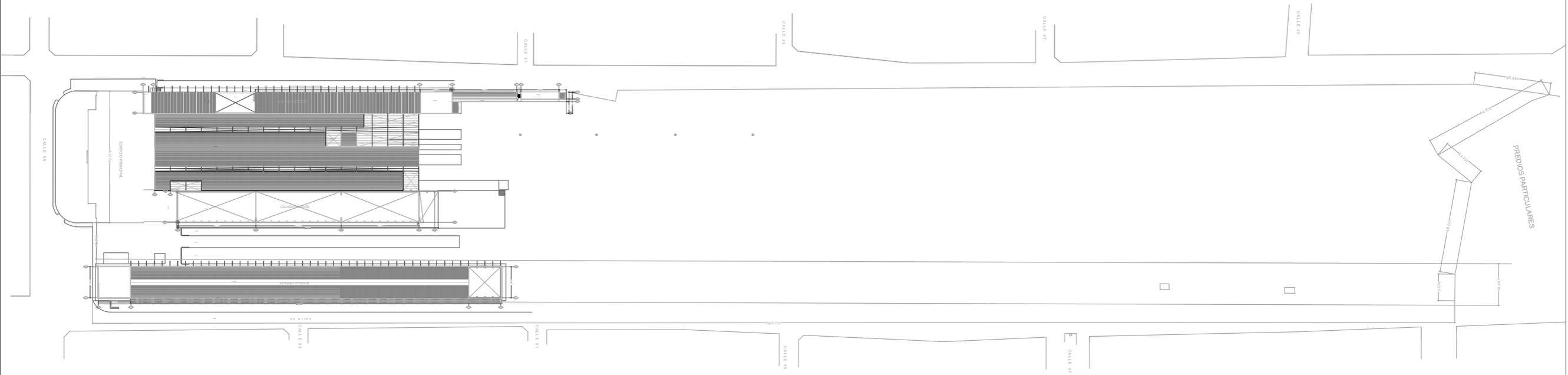
-  MICROSCOPIA ELECTRÓNICA DE BARRIDO
-  MICROSCOPIA ÓPTICA DE POLARIZACIÓN
-  HUMIDÍMETRO
-  TERMOHIGRÓMETRO
-  CÁMARA TERMOGRÁFICA
-  VELOCIDAD DE PULSO SÓNICO
-  TERMOGRAFÍA INFRARROJA
-  INCLINÓMETRO
-  ANÁLISIS DE DISTRIBUCIÓN DE TENSIONES (ESTRUCTURAS DE CUBIERTA)
-  DENDROLOGÍA (CUBIERTA)
-  CALAS DE PISO
-  CALAS A NÚCLEO DE MURO
-  CALAS ESTRATIGRÁFICAS

LEVANTAMIENTO ARQUITECTÓNICO



45
Fotografía aérea de ciudad de Mérida, 1930 (aprox).
Fundación ICA

PLANTA DE CONJUNTO



REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN
 ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS
 CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO
 UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN
 MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

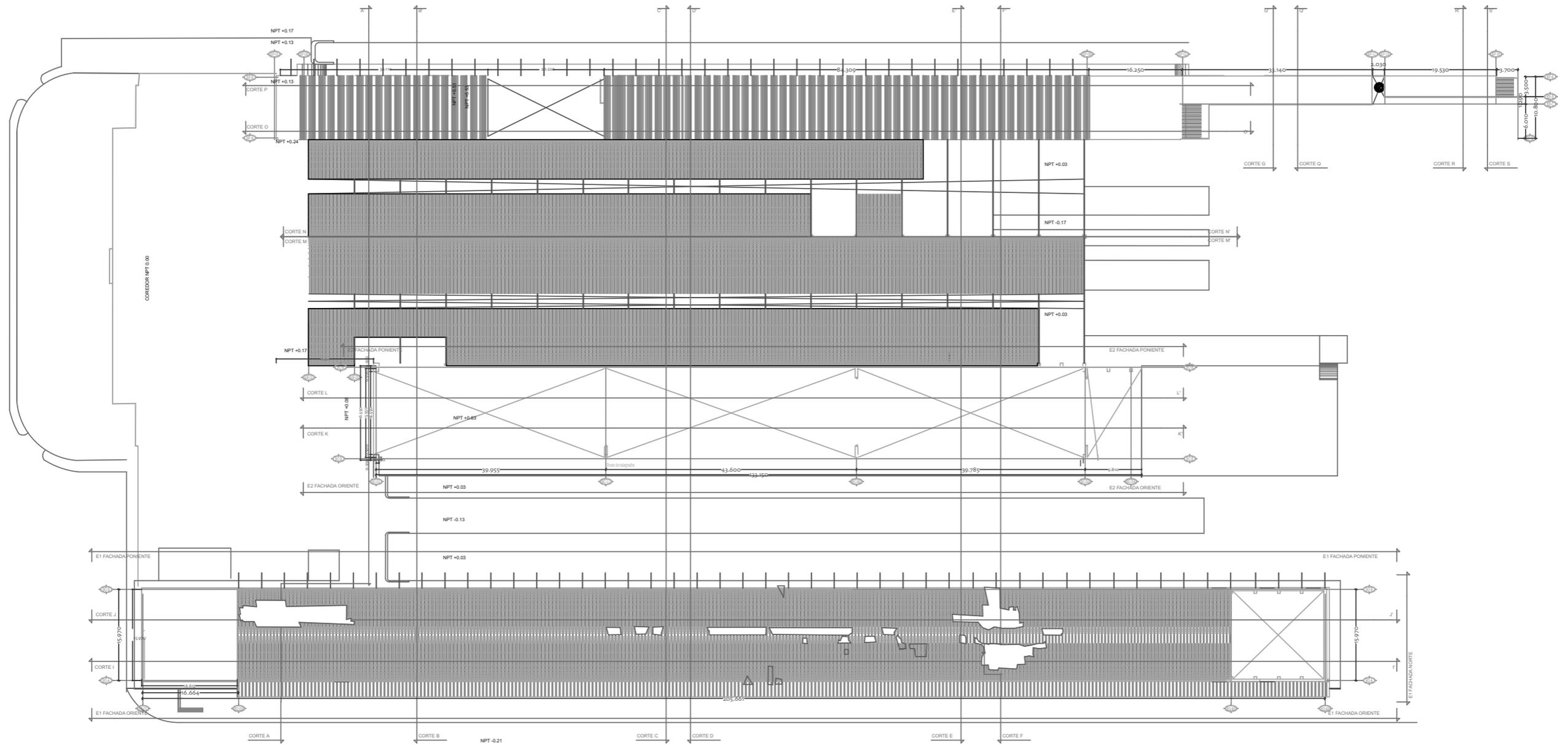
SIMBOLOGÍA

COMENTARIOS

ESC. 1:2000

LEV ARQ 01

PLANTA DE CUBIERTAS



REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN

ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS

CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO

UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

SIMBOLOGÍA

	Cubierta de lámina sobre estructura metálica
	Losa de concreto armado
	Pérdida de cubierta

COMENTARIOS

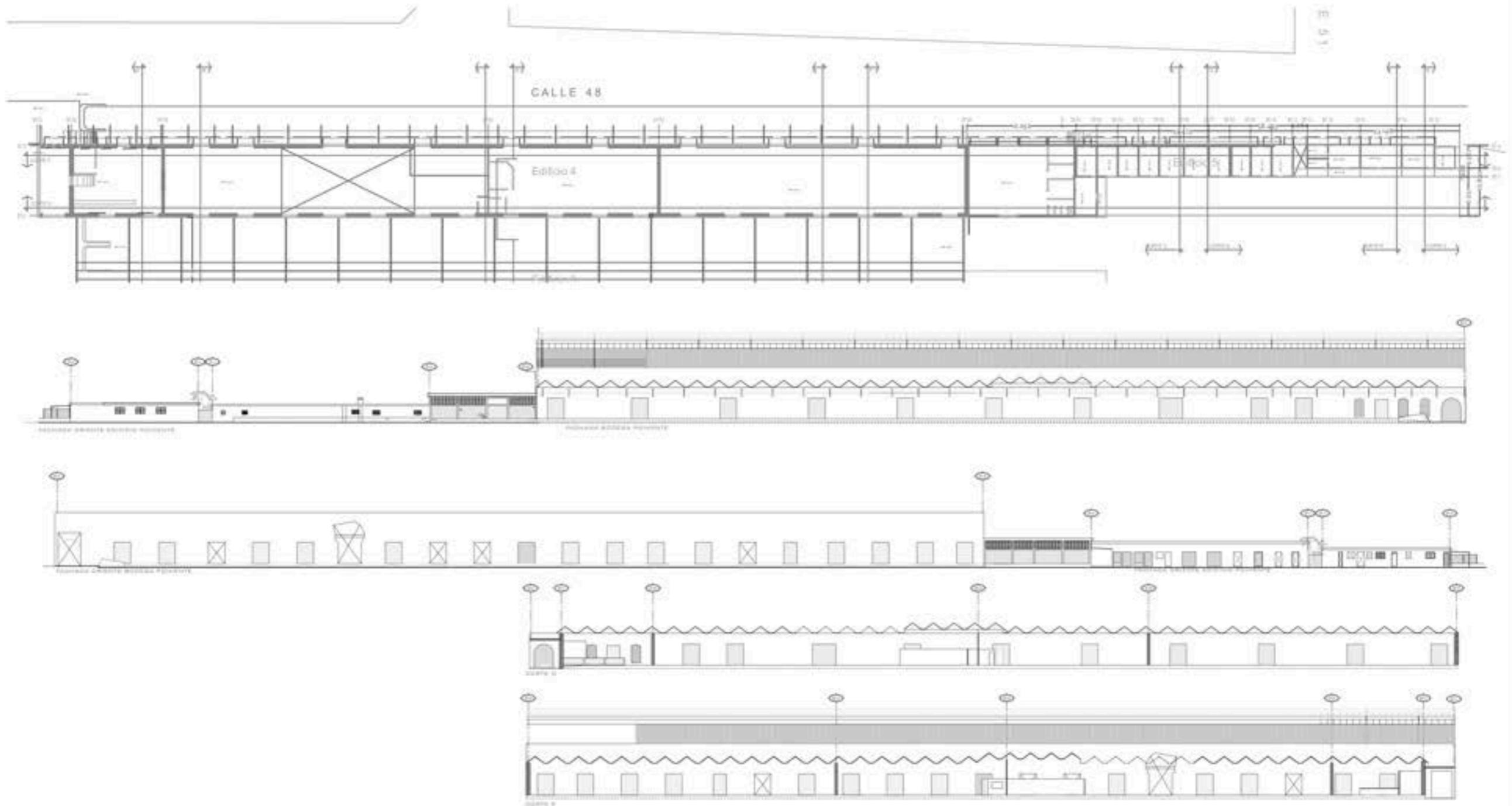
La cubierta de la bodega poniente, losa de concreto armado, es una intervención de los años 70's, la cuál sustituye una cubierta a dos aguas compuesta por armaduras de madera y láminas de zinc.



ESC. 1:1000

LEV ARQ 02

PLANTA/ ALZADOS/ CORTES BODEGA PONIENTE



UADY

REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN

ARO. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS

CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO

UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

SIMBOLOGÍA

COMENTARIOS

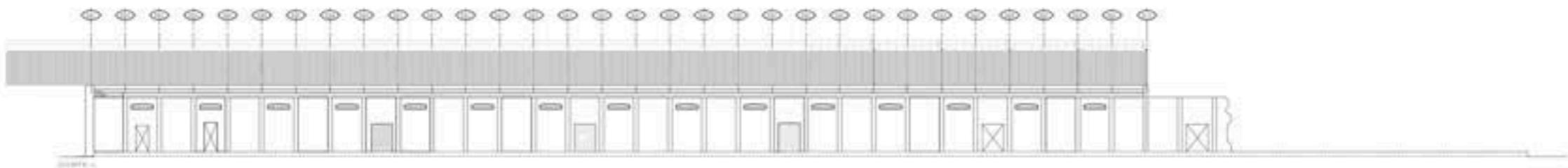
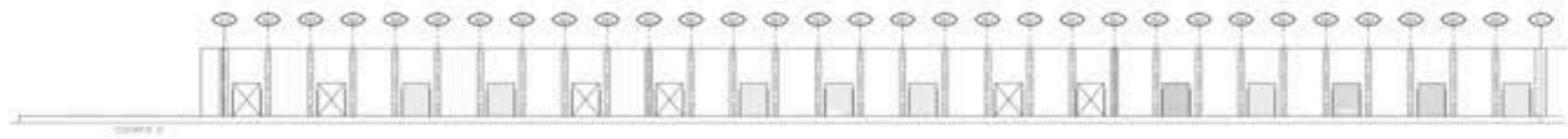
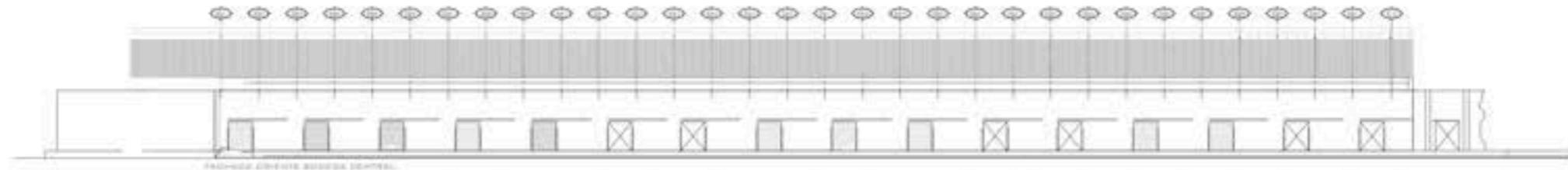
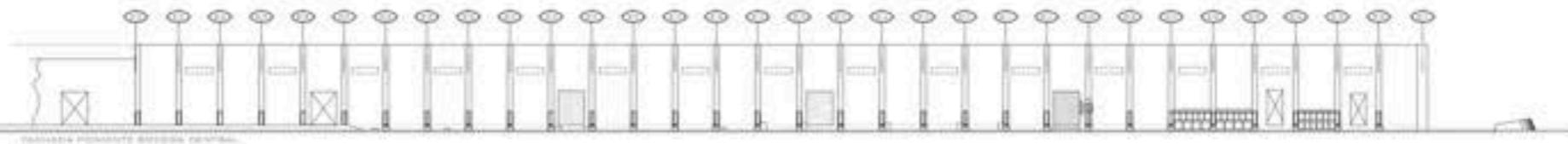
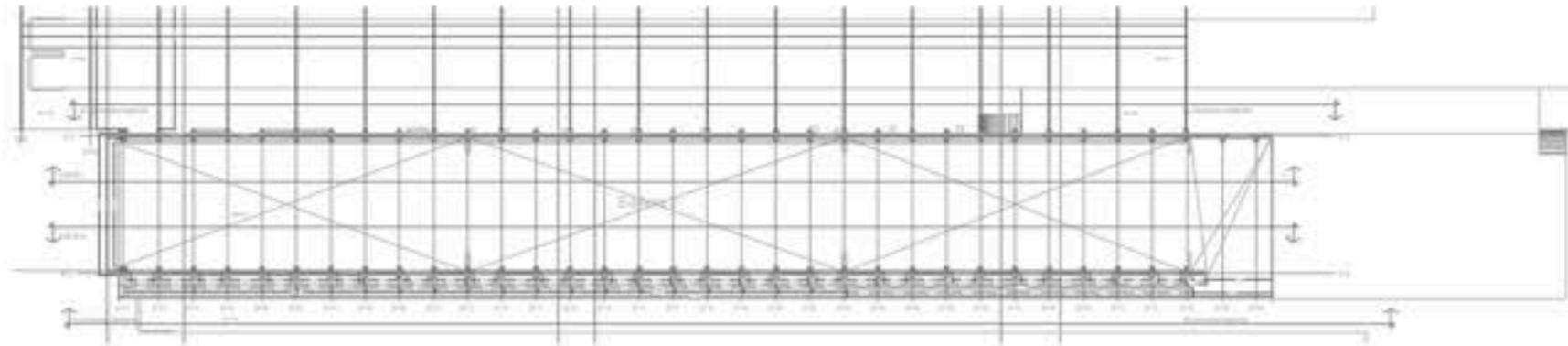
Planos basados en levantamiento realizado por SEDUMA



ESC. 1:1000

LEV ARO 03

PLANTA/ ALZADOS/ CORTES BODEGA CENTRAL



REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN

ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS

CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO

UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

SIMBOLOGÍA

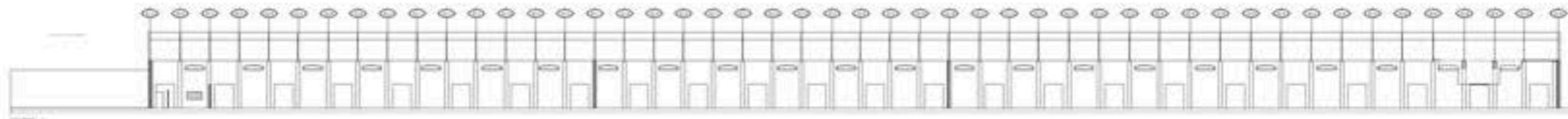
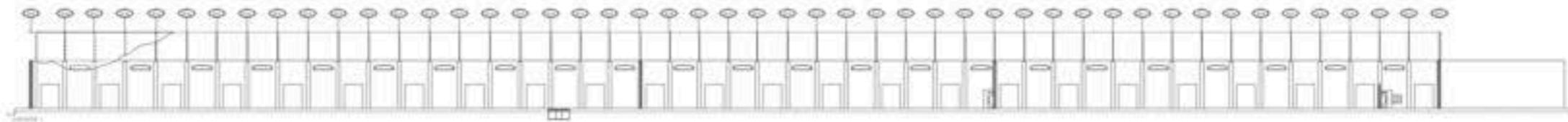
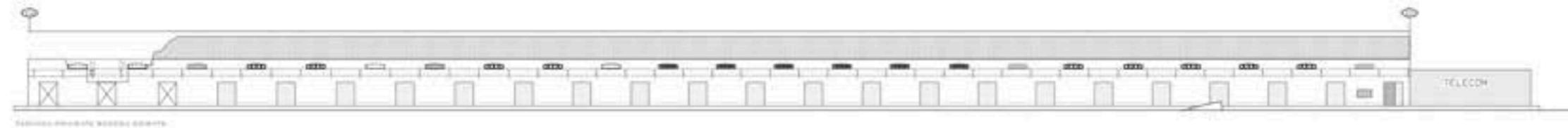
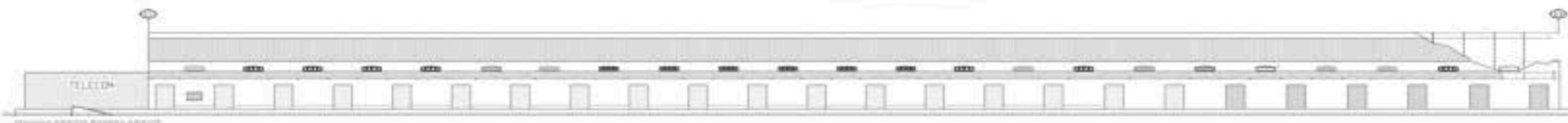
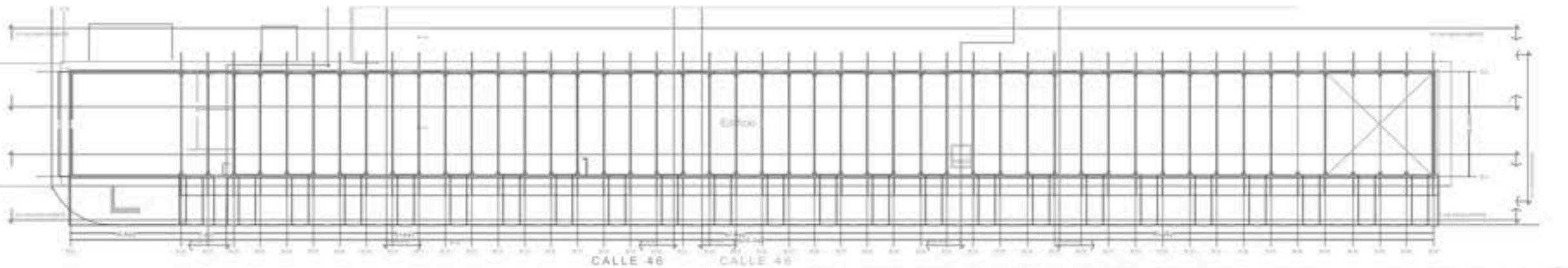
COMENTARIOS

Planos basados en levantamiento realizado por SEDUMA

ESC. 1:1000

LEV ARQ 04

PLANTA/ ALZADOS/ CORTES BODEGA ORIENTE



UADY

REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN

ARO. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS

CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO

UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

SIMBOLOGÍA

COMENTARIOS

Planos basados en levantamiento realizado por SEDUMA



ESC. 1:1000

LEV ARQ 05

REGISTRO DE DETERIOROS Y TÉCNICAS DE INTERVENCIÓN

Este apartado tiene como objetivo señalar los deterioros presentes en la bodega oriente de la Estación Central del Ferrocarril de Mérida, Yucatán. Igualmente se propondrán intervenciones para tratar los deterioros identificados de acuerdo a técnicas de intervención investigadas y a otras aprendidas en clase.

La bodega oriente forma parte del complejo ferroviario diseñado y ejecutado por el arquitecto Charles J. Hall y el ingeniero Manuel G. Cantón durante el periodo comprendido entre 1913 y 1917 en la capital del estado de Yucatán. Todas las construcciones del conjunto se realizaron con muros de mampostería de espesor aproximado de 0.50 m y con cubiertas a dos aguas. La única excepción es la torre campanario, la cuál cuenta con una cubierta a cuatro aguas. En el caso del edificio principal y las bodegas poniente y oriente, las cubiertas se conformaban por armaduras de madera recubiertas por láminas en zinc. En la bodega oriente, sin embargo, se utilizaron armaduras metálicas, algunas de las cuáles aún se conservan y se repitió el uso de láminas de zinc para cubrir estas estructuras.

Sin embargo, debido al abandono de esta construcción y también afectada por fenómenos meteorológicos como el huracán Gilberto, la bodega oriente ha sufrido daños que han comprometido su conservación.



Cubiertas.

Aunque la mayor parte de las estructuras metálicas siguen cumpliendo su función, se puede observar en la parte posterior de esta bodega el colapso de una sección de la cubierta. Igualmente se aprecia el mal estado de las láminas de zinc, así como partes de la cubierta que ya perdieron la lámina.

Muros y Pilares.

Los deterioros identificados en muros y pilares incluyen pérdida de acabado, manchas por excremento de animales, costras (verdes y negras) y graffiti. La principal causa de estos deterioros es el abandono de la bodega y por tanto la falta de mantenimiento. En este apartado es importante mencionar que aunque se propone retirar la mayor parte del graffiti, también se considera conservar algunas creaciones con temas o composiciones interesantes. Igualmente se considera conservar los nombres de las estaciones que se encuentran pintadas en los muros de la parte central de la bodega.

Pisos.

Es difícil evaluar el estado del piso de la mayor parte de la bodega debido a la cantidad de desechos que han sido depositados dentro de la construcción. Por tanto únicamente se mencionan los deterioros observados y se propone mantener las losetas de cemento en toda la bodega.

Carpintería.

Se considera muy importante restaurar las puertas y ventanas de la bodega y, de ser posible, hacer que las puertas operen con el mecanismo original. Se propone igualmente colocar elementos

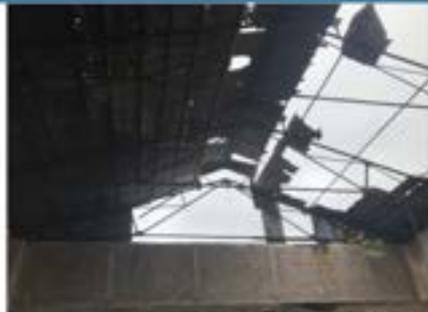
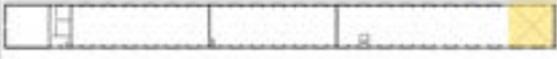
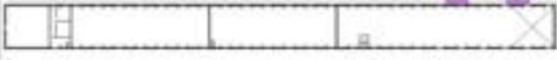
nuevos en los vanos que ya no cuentan con carpintería, siempre buscando que el diseño se integre con los elementos originales y que a la vez se distingan como elementos nuevos.

Añadidos.

Se propone la liberación de los muros añadidos en años posteriores con la intención de recuperar la espacialidad original y conservar únicamente los elementos originales que conformaron la Estación Central del Ferrocarril inaugurada en 1920.

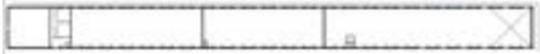
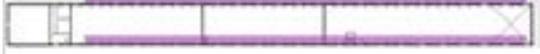
A continuación se presenta una tabla con los deterioros identificados, el elemento dañado y la estrategia de intervención. Se incluye una imagen que representa el deterioro señalado. Posteriormente se adjuntan cuatro alzados en los que pueden apreciarse los deterioros en los elementos verticales y finalmente se anexan fotografías de toda la bodega que permiten conocer el estado de la construcción.

Estrategias de intervención para la conservación de la bodega oriente de la Estación Central del Ferrocarril de Mérida

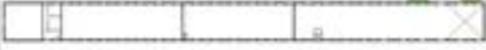
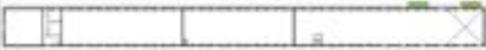
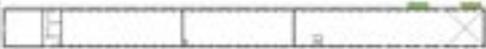
ESPACIO	TIPO DE ELEMENTO	TIPO DE DETERIORO	CAUSAS DE DETERIORO	ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN	FOTOGRAFÍA DEL ELEMENTO
Cubiertas					
	Cubierta	Pérdida de lámina	Abandono Fenómenos meteorológicos	RETIRO de lámina dañada y colocación de lámina termoacústica tricapa compuesta de PVC y microburbujas de aire.	
	Cubierta	Lamina en mal estado	Abandono Fenómenos meteorológicos	RETIRO de lámina existente para posterior colocación de lámina termoacústica.	
	Cubierta	Derrumbe de estructura metálica de la cubierta	Abandono Fenómenos meteorológicos	RETIRO de armadura colapsada para ser posteriormente sustituida por nueva armadura metálica tipo Howe, de dimensiones iguales a las existentes, protegida con esmalte anticorrosivo color terracota con acabado mate.	
Elementos verticales					
	Muro	Bufoamiento	Abandono	CONSOLIDACIÓN de mampostería con una lechada de cal y cemento en proporción 10:1 (cal-cemento), para consolidar las partículas sueltas en los aplanados o la mampostería. Cuando la mampostería presente piedras sueltas se deberá proceder a su consolidación juntando la mampostería o rajuelas con mortero base cal en proporción 1 : 3 (cal - polvo de piedra).	

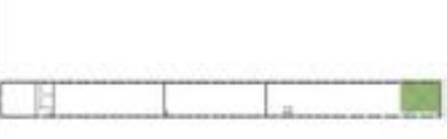
	Muro	Pérdida de acabado	Abandono	<p>CONSOLIDACIÓN de mampostería con una lechada de cal y cemento en proporción 10:1 (cal-cemento), para consolidar las partículas sueltas en los aplanados o la mampostería. Cuando la mampostería presente piedras sueltas se deberá proceder a su consolidación juntando la mampostería o rajuelas con mortero base cal en proporción 1 : 3 (cal - polvo de piedra). Colocación de aplanados de acuerdo con las indicaciones de la supervisión será el tipo de acabado que se aplique en la mampostería: a regla, sin regla, o a hilo y regla. Como ya existe una capa de consolidación se colocará una capa de mortero comúnmente conocida como emparche, de espesor variable dependiendo de las condiciones de la mampostería. La proporción del emparche es (CG:C:P) 1:4:12 pudiendo ser la cantidad de cemento menor. Dependiendo de la cantidad de emparche a prepara podrá usarse cemento blanco en la mezcla en la misma proporción, siempre que así lo indique la supervisión.</p>	
	Muro	Costras verdes	Humedad por filtración y capilaridad	<p>LIMPEZA con hipoclorito de sodio al 10% como máximo en agua, con cepillo de raiz. Una vez aplicada la solución y cepillada la superficie, se procederá a lavar esta superficie con agua limpia a más tardar dos horas después de iniciado el procedimiento, debe ejecutarse este procedimiento en áreas pequeñas para que puedan lavarse perfectamente. Debe evitarse el uso de agua de pozo.</p>	
	Muro	Costras negras	Contaminación	<p>LIMPEZA con hipoclorito de sodio al 10% como máximo en agua, con cepillo de raiz. Una vez aplicada la solución y cepillada la superficie, se procederá a lavar esta superficie con agua limpia a más tardar dos horas después de iniciado el procedimiento, debe ejecutarse este procedimiento en áreas pequeñas para que puedan lavarse perfectamente. Debe evitarse el uso de agua de pozo.</p>	

	Muro	Pérdida parcial de muro	Abandono Fenómenos meteorológicos	<p>CONSOLIDACIÓN de mampostería con una lechada de cal y cemento en proporción 10:1 (cal-cemento), para consolidar las partículas sueltas en los aplanados o la mampostería. Cuando la mampostería presente piedras sueltas se deberá proceder a su consolidación juntando la mampostería o rajuelas con mortero base cal en proporción 1 : 3 (cal - polvo de piedra). Colocación de mampostería para completar el elemento, utilizando mortero a base de cal en proporción 1 : 3 (cal - polvo de piedra). Colocación de aplanados, de acuerdo con las indicaciones de la supervisión será el tipo de acabado que se aplique en la mampostería: a regla, sin regla, o a hilo y regla. Como ya existe una capa de consolidación se colocará una capa de mortero comúnmente conocida como emparche, de espesor variable dependiendo de las condiciones de la mampostería. La proporción del emparche es (CG:C:P) 1:4:12 pudiendo ser la cantidad de cemento menor. Dependiendo de la cantidad de emparche a prepara podrá usarse cemento blanco en la mezcla en la misma proporción, siempre que así lo indique la supervisión. Es importante diferenciar claramente el añadido del elemento original.</p>	
	Muro	Escumientos	Fenómenos meteorológicos	<p>LIMPEZA con hipoclorito de sodio al 10% como máximo en agua, con cepillo de raíz. Una vez aplicada la solución y cepillada la superficie, se procederá a lavar esta superficie con agua limpia a más tardar dos horas después de iniciado el procedimiento, debe ejecutarse este procedimiento en áreas pequeñas para que puedan lavarse perfectamente. Debe evitarse el uso de agua de pozo.</p>	
	Muro	Graffiti	Antrópicas	<p>RETIRO de capa de pintura afectada por graffiti. En caso de ser necesario, consolidar la parte afectada para posteriormente volver a pintar. Se aplicará mínimo una capa de base blanca para después recibir la pintura del color seleccionado y lograr un tono uniforme.</p>	

	Muro	Manchas por excremento de animales	Abandono	<p>LIMPIEZA con jabón neutro, carente o con bajo porcentaje de clásticos, y cepillo de raiz. Debe ejecutarse este procedimiento en áreas pequeñas par que puedan lavarse perfectamente. Debe evitarse el uso de agua de pozo.</p>	
	Pilar	Pérdida de mortero	Abandono	<p>CONSOLIDACIÓN de mampostería con una lechada de cal y cemento en proporción 10:1 (cal-cemento), para consolidar las partículas sueltas en los aplanados o la mampostería. Cuando la mampostería presente piedras sueltas se deberá proceder a su consolidación juntando la mampostería o rajuelas con mortero base cal en proporción 1 : 3 (cal - polvo de piedra).</p>	
	Pilar	Pérdida de acabado	Abandono	<p>CONSOLIDACIÓN de mampostería con una lechada de cal y cemento en proporción 10:1 (cal-cemento), para consolidar las partículas sueltas en los aplanados o la mampostería. Cuando la mampostería presente piedras sueltas se deberá proceder a su consolidación juntando la mampostería o rajuelas con mortero base cal en proporción 1 : 3 (cal - polvo de piedra). Colocación de aplanados de acuerdo con las indicaciones de la supervisión será el tipo de acabado que se aplique en la mampostería: a regla, sin regla, o a hilo y regla. Como ya existe una capa de consolidación se colocará una capa de mortero comúnmente conocida como empache, de espesor variable dependiendo de las condiciones de la mampostería. La proporción del empache es (CG.C/P) 1:4:12 pudiendo ser la cantidad de cemento menor. Dependiendo de la cantidad de empache a prepara podrá usarse cemento blanco en la mezcla en la misma proporción, siempre que así lo indique la supervisión.</p>	

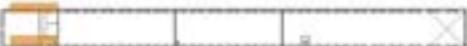
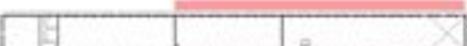
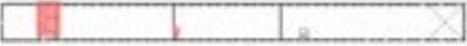
	<p>Pilar</p>	<p>Pérdida parcial de pilares</p>	<p>Abandono Fenómenos meteorológicos</p>	<p>CONSOLIDACIÓN de mampostería con una lechada de cal y cemento en proporción 10:1 (cal-cemento), para consolidar las partículas sueltas en los aplanados o la mampostería. Cuando la mampostería presente piedras sueltas se deberá proceder a su consolidación juntando la mampostería o rajuelas con mortero base cal en proporción 1 : 3 (cal - polvo de piedra). Colocación de mampostería para completar el elemento, utilizando mortero a base de cal en proporción 1 : 3 (cal - polvo de piedra). Colocación de aplanados, de acuerdo con las indicaciones de la supervisión será el tipo de acabado que se aplique en la mampostería; a regla, sin regla, o a hilo y regla. Como ya existe una capa de consolidación se colocará una capa de mortero comúnmente conocida como emparche, de espesor variable dependiendo de las condiciones de la mampostería. La proporción del emparche es (CG.C:P) 1:4:12 pudiendo ser la cantidad de cemento menor. Dependiendo de la cantidad de emparche a preparar podrá usarse cemento blanco en la mezcla en la misma proporción, siempre que así lo indique la supervisión. Es importante diferenciar claramente el añadido del elemento original.</p>	
	<p>Pilar</p>	<p>Costras verdes</p>	<p>Humedad por filtración y capilaridad</p>	<p>LIMPEZA con hipoclorito de sodio al 10% como máximo en agua, con cepillo de raíz. Una vez aplicada la solución y cepillada la superficie, se procederá a lavar esta superficie con agua limpia a más tardar dos horas después de iniciado el procedimiento, debe ejecutarse este procedimiento en áreas pequeñas para que puedan lavarse perfectamente. Debe evitarse el uso de agua de pozo.</p>	
	<p>Pilar</p>	<p>Costras negras</p>	<p>Contaminación</p>	<p>LIMPEZA con hipoclorito de sodio al 10% como máximo en agua, con cepillo de raíz. Una vez aplicada la solución y cepillada la superficie, se procederá a lavar esta superficie con agua limpia a más tardar dos horas después de iniciado el procedimiento, debe ejecutarse este procedimiento en áreas pequeñas para que puedan lavarse perfectamente. Debe evitarse el uso de agua de pozo.</p>	

	Pilar	Escurecimientos	Humedad por filtración	LIMPIEZA con hipoclorito de sodio al 10% como máximo en agua, con cepillo de raiz. Una vez aplicada la solución y cepillada la superficie, se procederá a lavar esta superficie con agua limpia a más tardar dos horas después de iniciado el procedimiento, debe ejecutarse este procedimiento en áreas pequeñas para que puedan lavarse perfectamente. Debe evitarse el uso de agua de pozo.	
	Pilar	Graffiti	Antropicas	RETIRO de capa de pintura afectada por graffiti. En caso de ser necesario, consolidar la parte afectada para posteriormente volver a pintar. Se aplicará mínimo una capa de base blanca para después recibir la pintura del color seleccionado y lograr un tono uniforme.	
Elementos horizontales					
	Dintel	Pérdida de acabado	Abandono	COLOCACIÓN de una capa de mortero comúnmente conocida como emparche, de espesor variable dependiendo de las condiciones de la mampostería. La proporción del emparche es (CG:C:P) 1-4:12 pudiendo ser la cantidad de cemento menor. Dependiendo de la cantidad de emparche a prepara podrá usarse cemento blanco en la mezcla en la misma proporción, siempre que así lo indique la supervisión. Posteriormente se coloca el aplanado de acuerdo a las indicaciones de la supervisión.	
	Dintel	Exposición de refuerzos metálicos	Abandono	LIMPIEZA de refuerzos metálicos expuestos con agua destilada, detergente suave y cepillo de raiz, asegurando secar perfectamente los elementos. Posteriormente se estabilizan mediante la aplicación de ácido tánico (4-6%) diluido en agua destilada. Aplicación de esmalte anticorrosivo para proteger los refuerzos antes de proceder con la restitución del dintel.	
	Dintel	Oxidación de refuerzos metálicos	Abandono	LIMPIEZA de refuerzos metálicos con agua destilada, detergente suave y cepillo de raiz, asegurando secar perfectamente los elementos. Posteriormente se estabilizan mediante la aplicación de ácido tánico (4-6%) diluido en agua destilada. Aplicación de esmalte anticorrosivo para proteger los refuerzos.	

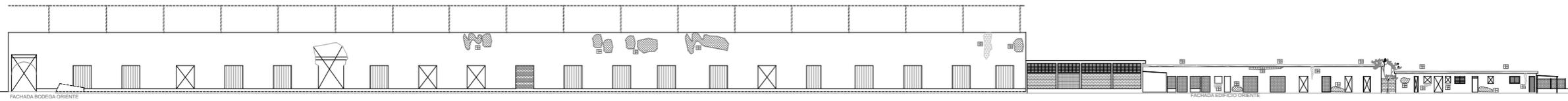
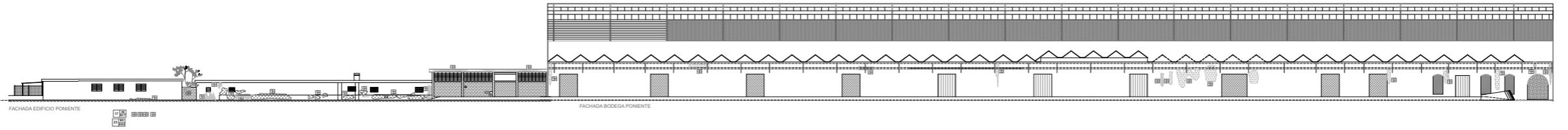
	Armaduras	Oxidación de armadura metálica	Abandono	LIMPIEZA de armadura metálica con agua destilada, detergente suave y cepillo de raíz, asegurando secar perfectamente los elementos. Posteriormente se estabilizan mediante la aplicación de ácido tánico (4-6%) diluido en agua destilada. Aplicación de esmalte anticorrosivo para proteger los elementos.	
	Armaduras	Pérdida de armadura metálica	Abandono Fenómenos meteorológicos	RETIRO de armadura colapsada para ser posteriormente sustituida por nueva armadura metálica tipo Howe, de dimensiones iguales a las existentes, protegida con esmalte anticorrosivo color terracota con acabado mate.	
	Armaduras	Empotramientos expuestos	Abandono Fenómenos meteorológicos	LIMPIEZA, estabilización y protección de empotramientos. Posteriormente se llevarán a cabo las acciones antes mencionadas para restituir los pilares dañados.	
Pisos					
	Piso	Acumulación de residuos orgánicos e inorgánicos	Abandono Antrópicas	RETIRO de residuos orgánicos e inorgánicos.	
	Piso	Desprendimiento de losetas de cemento	Abandono Antrópicas	SUSTITUCIÓN de losetas dañadas o faltantes por piezas similares a las originales pero que puedan ser claramente reconocidas como elementos nuevos.	
	Piso	Fracturas en firme de cemento	Raíces de árboles	RETIRO de vegetación invasiva para posterior reparación de firme de cemento. Las raíces deben ser inyectadas con gas morado para evitar dañar el firme cuando se retire el árbol.	

Carpintería

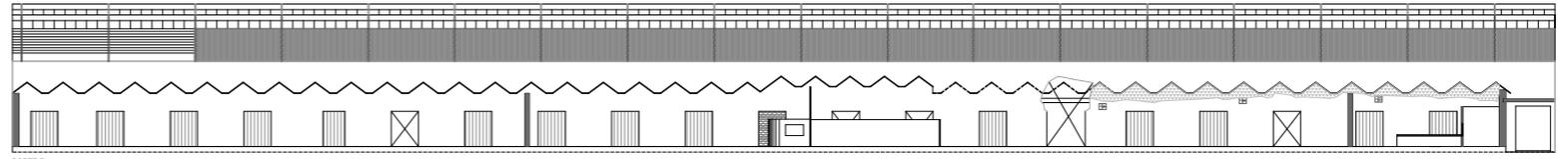
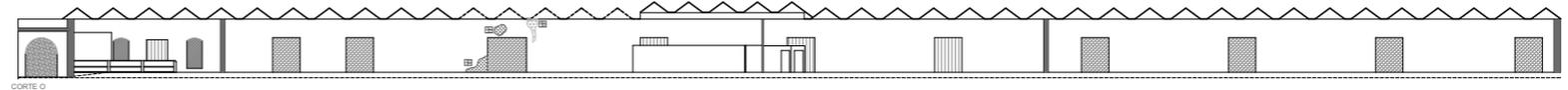
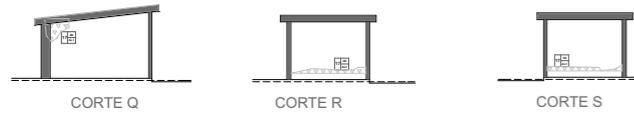
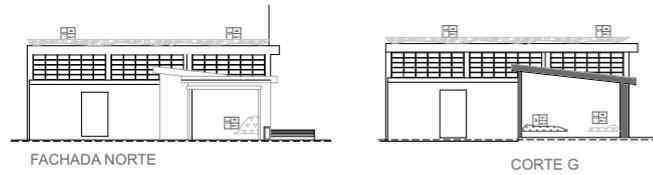
	Puertas	Faltante de puertas	Abandono	COLOCACIÓN de puerta nueva con diseño similar a las originales pero que pueda ser claramente identificada como elemento nuevo.	
	Puertas	Desprendimiento de marcos	Abandono	RECOLOCACIÓN de marcos de puertas desprendidos. En caso de no ser posible esta acción debido al estado de las piezas, se podrá sustituir una o varias partes siempre haciendo uso de la misma madera que la puerta y marco originales y dando un acabado similar al original pero permitiendo que se reconozcan claramente los elementos nuevos.	
	Puertas	Pérdida de pintura	Abandono	RASPADO, limpieza y lijado de madera. Para proteger la pieza se impregnará con aceite de linaza cocido adicionado con 10% de pentaclorofenol o sales de cobre, cromo y arsénico. Posteriormente se dará el acabado similar al original.	
	Puertas	Mecanismos de apertura inoperantes	Abandono	REPARACIÓN de mecanismos de contrapeso en puertas. En caso de no ser posible la reparación, sustituir el mecanismo original por uno diferente pero dejando testigos del funcionamiento original del elemento.	
	Puertas	Sustitución de puertas originales	Abandono	COLOCACIÓN de puerta nueva con diseño similar a las originales pero que pueda ser claramente identificada como elemento nuevo.	
	Puertas	Grafiti	Abandono	RASPADO, limpieza y lijado de madera. Para proteger la pieza se impregnará con aceite de linaza cocido adicionado con 10% de pentaclorofenol o sales de cobre, cromo y arsénico. Posteriormente se dará el acabado similar al original.	

	Puertas	Faltantes parciales	Abandono	COLOCACIÓN de partes faltantes, utilizando madera de la misma especie vegetal del elemento original. El color y la textura de las zonas que deben quedar aparentes deben ser similares a las originales.	
	Ventanas	Faltante de ventanas	Abandono	COLOCACIÓN de ventana nueva con diseño similar a las originales pero que pueda ser claramente identificada como elemento nuevo.	
	Ventanas	Faltantes parciales	Abandono	COLOCACIÓN de partes faltantes, utilizando madera de la misma especie vegetal del elemento original. El color y la textura de las zonas que deben quedar aparentes deben ser similares a las originales.	
	Ventanas	Vanos de ventanas tapiados	Abandono	LIBERACIÓN del vano para posterior colocación de ventana nueva, con diseño similar a la original pero que permita identificarla claramente como elemento nuevo	
Otros elementos					
	Ménsulas	Faltante de ménsula	Abandono	COLOCACIÓN de ménsula con diseño similar a las originales pero que pueda ser claramente identificada como elemento nuevo.	
	Cubierta de ménsulas	Pérdida de láminas de cubierta	Abandono	COLOCACIÓN de láminas faltantes y sustitución de aquellas que se encuentren en mal estado.	
Añadidos					
	Muros	Muros de block añadidos en etapa posterior	Antrópicas	RETIRO de muro de block añadido en etapa posterior.	

REGISTRO DE DETERIOROS/ ALZADOS



- Puerta de herrería y malla ciclónica
- Puerta y ventana de madera
- Sin puerta o ventana
- Ventana de herrería
- Block aparente
- Puerta de lámina Duncan
- Puerta de lámina



REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN

ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS

CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO

UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

SIMBOLOGÍA

- PERDIDA DE AFLANADO
- HUMEDAD POR ESCURRIMIENTOS
- ELEMENTO ESTRUCTURAL COLAPSADO CON EXPOSICIÓN DE ACERO
- DESMORFADO
- ELIMINACIÓN DE MAMPONERÍA
- LIMPIEZA CON HIPOCLORITO DE SODIO AL 5%
- ELEMENTO ESTRUCTURAL CON PERDIDA DE RECUBRIMIENTO Y CON EXPOSICIÓN DE ACERO
- VEGETACIÓN
- COSTRAS NEGRAS
- PERDIDA DE ELEMENTO CONSTRUCTIVO

COMENTARIOS

Planos elaborados por SEDUMA y corroborada la información con visitas al sitio.

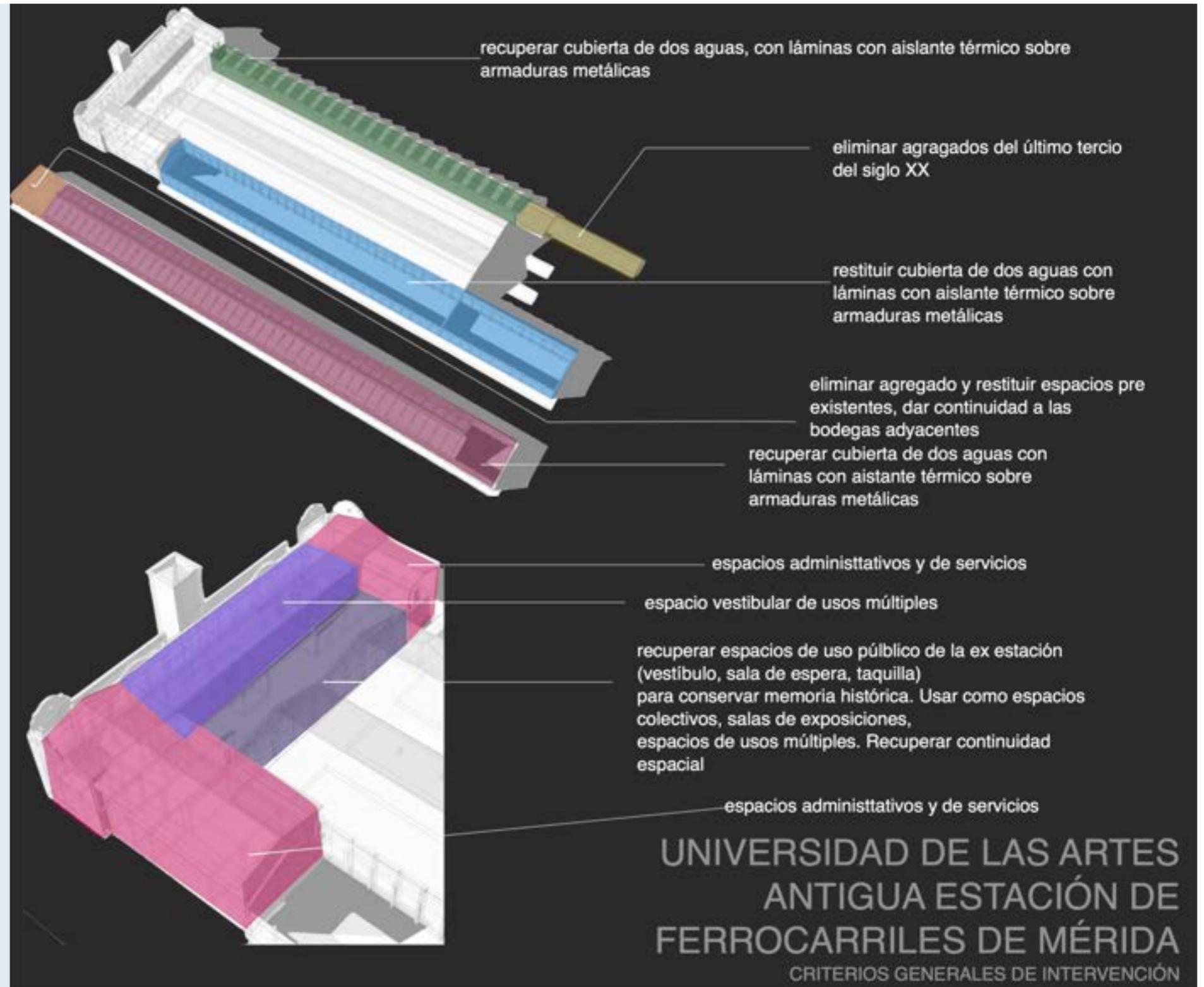
ESC. 1:300

DET 01

CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

Se plantean los siguientes criterios generales de intervención al conjunto de la Estación Central y sus bodegas con el objetivo de conservar la imagen industrial de las construcciones así como su memoria histórica.

Los criterios están fundamentados en la información presentada anteriormente con la que se facilita la identificación de las estructuras originales que componen al conjunto ferroviario estudiado. De igual manera, al reconocerse la evolución histórica del conjunto se pudieron registrar intervenciones que no habían sido documentadas. Ejemplo de esto son las armaduras de madera en las cubiertas de las bodegas poniente y central que se pensaba eran metálicas al igual que las existentes en la bodega oriente.





Interior de la bodega oriente.
Mendoza, 2018

PLAN DE MANTENIMIENTO

Para este plan de mantenimiento se proponen las siguientes acciones de mantenimiento o prevención de daños según cada elemento de la edificación.

Cimentación.

Se recomienda no alterar la topografía del terreno y construir aceras al rededor del inmueble con el objetivo de no permitir que el agua de lluvia llegue hasta los cimientos. Igualmente se recomienda mantener en buen estado las tuberías de agua y el desagüe sanitario.

Se sugiere que las acciones realizadas para eliminar la humedad las lleve a cabo con la orientación de un técnico especializado.

Muros portantes.

Para estos elementos se hacen las siguientes recomendaciones:

Si se pretende hacer alguna modificación o eliminación de parte de un muro portante, dicha modificación debe ser asesorada por un técnico especialista.

Si se propone un nuevo uso para un edificio o parte de este, un especialista debe revisar que las nuevas cargas muertas y vivas puedan ser soportadas por la estructura existentes.

Entrepisos.

En estos elementos estructurales se prohíbe la modificación de las dimensiones de los entrepisos, así como cambiar el emplazamiento de cualquier elemento estructural. Tampoco se recomienda taladrar o raspar las vigas o la concentración de cargas.

Cubiertas.

Las cubiertas en pendiente solo serán accesibles para el personal que le de mantenimiento, el cuál será provisto de cinturón de seguridad que se sujetará a dos puntos fijos en la cubierta. Se recomienda que los operarios cuenten con zapatos de suela blanda y anti-deslizante. No debe transitarse en cubiertas si se encuentran mojadas.

Se recomienda evitar el almacenamiento de material en la cubierta, así como el vertido de materiales químicos agresivos. Las cubiertas deben estar libres de vegetación invasiva poniendo especial atención en canaletas, canales y limahoyas.

Revestimiento en pisos.

Cuando se limpien los pisos, deben secarse inmediatamente para evitar que el agua penetre en la capa interior. Evitar la caída de grasas y ácidos en las superficies ya que puede dañarse el revestimiento modificando la apariencia. La limpieza debe realizarse con agua jabonosa o jabón neutro.

Carpintería.

Se recomienda no modificar las dimensiones de los elementos de carpintería ni cambiar su emplazamiento. Evitar, en la medida de lo posible, golpes fuertes y bruscos. No introducir elementos extraños entre las hojas y cerco ya que estas acciones pueden dañar las bisagras.

Pintura.

En los elementos que tengan pintura de cal, limpiar con un paño seco. Evitar el uso de líquidos de limpieza o agua ya que este tipo de pinturas no protegen contra la humedad.

En caso de pinturas plásticas y esmaltes, utilizar esponjas o paños humedecidos con agua jabonosa.

Mantenimiento en temporada de ciclones.

Limpiar las azoteas, canales, coladeras y bajantes.

Retirar antenas

Sellar con mezcla la tapa del pozo o aljibe para tener agua de reserva no contaminada.

Poner atención después de un ciclón o tormenta tropical a terrenos saturados de agua, grietas nuevas o que se agrandan en el piso, abultamiento del terreno o hundimiento de la carretera, inclinación de postes eléctricos, árboles o verjas, inclinación en los pisos, tuberías rotas, y ventanas y puertas que no cierran pues están torcidas.

CIMENTOS		
Frecuencia	Inspecciones y comprobaciones	Actuaciones
Permanente	Vigilancia del edificio	
	Acciones en zonas contiguas	
	Excavaciones en lotes próximos	
	Obras subterráneas en vía pública	
	Fugas de agua	
	Aparición de manchas	
Cada 2 años	Inspeccionar	Comprobación del estado general y funcionamiento de los conductos de drenaje y de desagüe
Cada 10 años	Inspeccionar	Los muros de contención De los elementos que conforman la cimentación
MUROS PORTANTES		
Frecuencia	Inspecciones y comprobaciones	Actuaciones
Permanente	Aparición de humedades	
	Desplomes, fisuras, grietas	
	Desprendimientos y piezas sueltas	
	Molduras	
Cada 10 años	Inspeccionar	Control de la aparición de fisuras, grietas y alteraciones ocasionadas por los agentes atmosféricos sobre la piedra de los pilares
		Control del estado de las juntas y la aparición de fisuras y grietas en las paredes
CUBIERTAS		
Frecuencia	Inspecciones y comprobaciones	Actuaciones
Permanente	Vigilar si brota vegetación	
	Hundimiento y piezas rotas o desplazadas	
	Aparición de humedades en techos	
Cada año	Limpiar antes de época de lluvias	Limpieza general de bajantes y canaletas
		Reponer elementos dañados
Cada 5 años	Limpiar (albañil)	Plantas en la cubierta

REVESTIMIENTO EN PISOS		
Frecuencia	Inspecciones y comprobaciones	Actuaciones
Cada 6 meses	Limpieza exhaustiva	Limpieza de las losetas de cemento
CARPINTERÍA		
Frecuencia	Inspecciones y comprobaciones	Actuaciones
Permanente	Cierres defectuosos	Reposición de juntas Reparación Comprobación de sellado de los cristales con los marcos de las puertas Inspección de herrajes y mecanismos de puertas
	Roturas de cristal	
Cada año	Inspeccionar	
PINTURA INTERIOR Y EXTERIOR		
Frecuencia	Inspecciones y comprobaciones	Actuaciones
Permanente	Desprendimiento de pintura	Repintado de la pintura a la cal de fachada
	Humedades	
Cada año	Revisar antes de época de lluvias	
	Pintura a la cal en exteriores	



3

**PLAN ESTRATÉGICO
PARA LA
CONSERVACIÓN DE
LAS BODEGAS DE
LA ESTACIÓN
CENTRAL DEL
FERROCARRIL DE
MÉRIDA, YUCATÁN**



Estación Central del Ferrocarril de Mérida.
Imagen proporcionada por D.Roger Gómez

FORMULACIÓN DEL PROYECTO

La realización del Plan Estratégico para la conservación de las Bodegas de la Antigua Estación Central del Ferrocarril de Mérida, Yucatán tiene como objetivo recuperar los inmuebles antes mencionados para generar un proyecto que pueda ser disfrutado por la población, generando cohesión social y fortaleciendo la identidad de los habitantes de la zona, así como de todo aquel que fue testigo de la transformación social, cultural y urbana que se dio como resultado del desarrollo de la industria ferroviaria.

La conservación de estas construcciones que complementaban al edificio central contribuirá a la creación de un espacio cultural que se integrará al proyecto de la Universidad de las Artes, poniendo a

disposición de la población un espacio donde se pueden llevar a cabo actividades culturales y artísticas que propiciarán la convivencia entre vecinos y habitantes de distintas zonas de la ciudad.

Este proyecto se une a la oferta cultural y recreativa del Plan Maestro del Parque “La Plancha”, la cual incluye la Universidad de las Artes, el Museo de la Luz de la Universidad Nacional Autónoma de México y el ya existente Museo del Ferrocarril.

ANTECEDENTES

Desde la década de los 80's el gobierno federal ha impulsado la protección, rescate y rehabilitación del patrimonio ferroviario nacional. El Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero se ha encargado de proponer y ejecutar proyectos como el Museo Nacional del Ferrocarril en Puebla o el Programa de Vías Verdes, el cuál consiste en convertir las vías en parques o corredores verdes, con el fin de recuperar las construcciones y equipamiento de la industria ferroviaria para darle un nuevo uso. Estas acciones no solamente posibilitan la conservación de los inmuebles sino que también destacan la importancia histórica, económica y social que tuvo el desarrollo del ferrocarril en nuestro país.

En el caso de los terrenos de La Plancha, se han desarrollado anteriormente propuestas que pretendían rescatar parte de estos predios para convertirlos en un espacio verde que sirviera como un pulmón para la ciudad y que además ofreciera un espacio de recreación para la población. Lamentablemente estos proyectos únicamente contemplaban la ejecución de un parque y no un proyecto integral que considerara a cada inmueble contenido dentro de La Plancha y que permitiera la lectura del conjunto ferroviario como una unidad.

Recientemente se presentó un proyecto que contó con la participación del gobierno del estado, instituciones educativas, un grupo de investigadores y un grupo de ciudadanos. Cada uno de los actores externó sus principales preocupaciones sobre la

intervención de la zona, así como las fortalezas que consideraban tenía el proyecto y los usos o las actividades que les gustaría que se incluyeran en el parque urbano.

Como resultado del ejercicio se determinaron 4 ámbitos que debían estar presentes en el Plan Maestro: urbano, ambiental, cultural y educativo. El proyecto de la rehabilitación de las bodegas para convertirlas en la Universidad de las Artes entra en los dos últimos ámbitos.

Con este proyecto se mejorarán y complementarán las instalaciones existentes para la formación de los alumnos además de integrar todas las disciplinas impartidas en la Escuela de Artes de Yucatán en un solo complejo educativo. El Plan Estratégico para la

Conservación de las Bodegas de la Antigua Estación Central Ferroviaria de Mérida, Yucatán busca generar un espacio dentro de la Universidad para vincular las actividades que ahí se lleven a cabo con la vida de la comunidad.

Los trabajos de limpieza de predios para la ejecución del parque comenzaron en febrero del 2018 y el inicio de los trabajos de consolidación de las bodegas está previsto para mediados de marzo del mismo año. Existe un proyecto para intervenir las bodegas poniente y central, albergando en estos espacios a la Universidad de las Artes. La única construcción que tiene un uso indefinido es la oriente, por lo que el plan se centrará en el uso de esta bodega.



Bodega central, Estación Central del Ferrocarril de Mérida.
Mendoza, 2018

INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

TITULO DEL PROYECTO Plan Estratégico para la Conservación de las Bodegas de la Antigua Estación Ferroviaria de Mérida, Yucatán

MODALIDAD Cooperación al desarrollo cultural

ENTIDADES PARTICIPANTES Gobierno Federal, INAH, INBA, Gobierno del Estado, Ayuntamiento de Mérida, Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación, Universidad Autónoma de Yucatán, Asociaciones civiles

FINANCIACION Pública

PRESUPUESTO TOTAL

DURACION ESTIMADA 3 años

FECHA PREVISTA DE INICIO 15 noviembre 2018

FECHA PREVISTA DE FINALIZACION Diciembre 2021

DURACION TOTAL EJECUCION 2 años

SEGUIMIENTO 1 año



Patio de maniobras, Estación Central de Mérida
Imagen proporcionada por D. Roger Gómez

DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DEL PLAN ESTRATÉGICO PARA LA CONSERVACIÓN DE LAS BODEGAS DE LA ANTIGUA ESTACIÓN CENTRAL FERROVIARIA DE MÉRIDA,

El Plan Estratégico involucra principalmente al Gobierno del Estado, mediante la Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación; a instituciones educativas como la UNAM y la UADY; y a asociaciones civiles como es el caso de la Asociación Gran Parque La Plancha.

Se plantea como un proyecto que debe adaptarse a su entorno sociocultural y urbano al tiempo que refuerza el valor histórico del inmueble y la relación que tiene la sociedad con el conjunto ferroviario.

Descripción del proyecto

Este trabajo consiste en crear un anteproyecto de Plan Estratégico para la conservación y difusión del patrimonio arquitectónico

relacionado con el desarrollo del ferrocarril, el cuál tendrá un uso educativo y cultural. Se llevarán a cabo talleres de participación ciudadana que nos permitan saber cuales son las necesidades de los vecinos de La Plancha, cómo se relacionan con el inmueble y qué actividades les gustaría que se llevaran a cabo en la bodega oriente para poder integrarse como comunidad a las actividades de la Universidad de las Artes-

Para la realización de este plan se debe realizar un análisis del territorio, estudio de referentes, recopilación bibliográfica para la construcción de antecedentes, informes sobre el estado actual del inmueble así como alguna propuesta de intervención para la conservación del bien patrimonial.

ACTORES PARTICIPANTES EN EL PLAN ESTRATÉGICO

Institución	Departamento
1.- Gobierno del Estado de Yucatán	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación
2.- Gobierno Federal	SCT
	INAH
	INBA
3.- Ayuntamiento de Mérida	
4.- Tercer sector	Vecinos de La Plancha
	Colectivo 4 de julio
	Asociación Civil Gran Parque La Plancha
5.- Universidad Autónoma de Yucatán	Facultad de Arquitectura
	Facultad de Medicina, Veterinaria y Zootecnia
	Facultad de Ingeniería

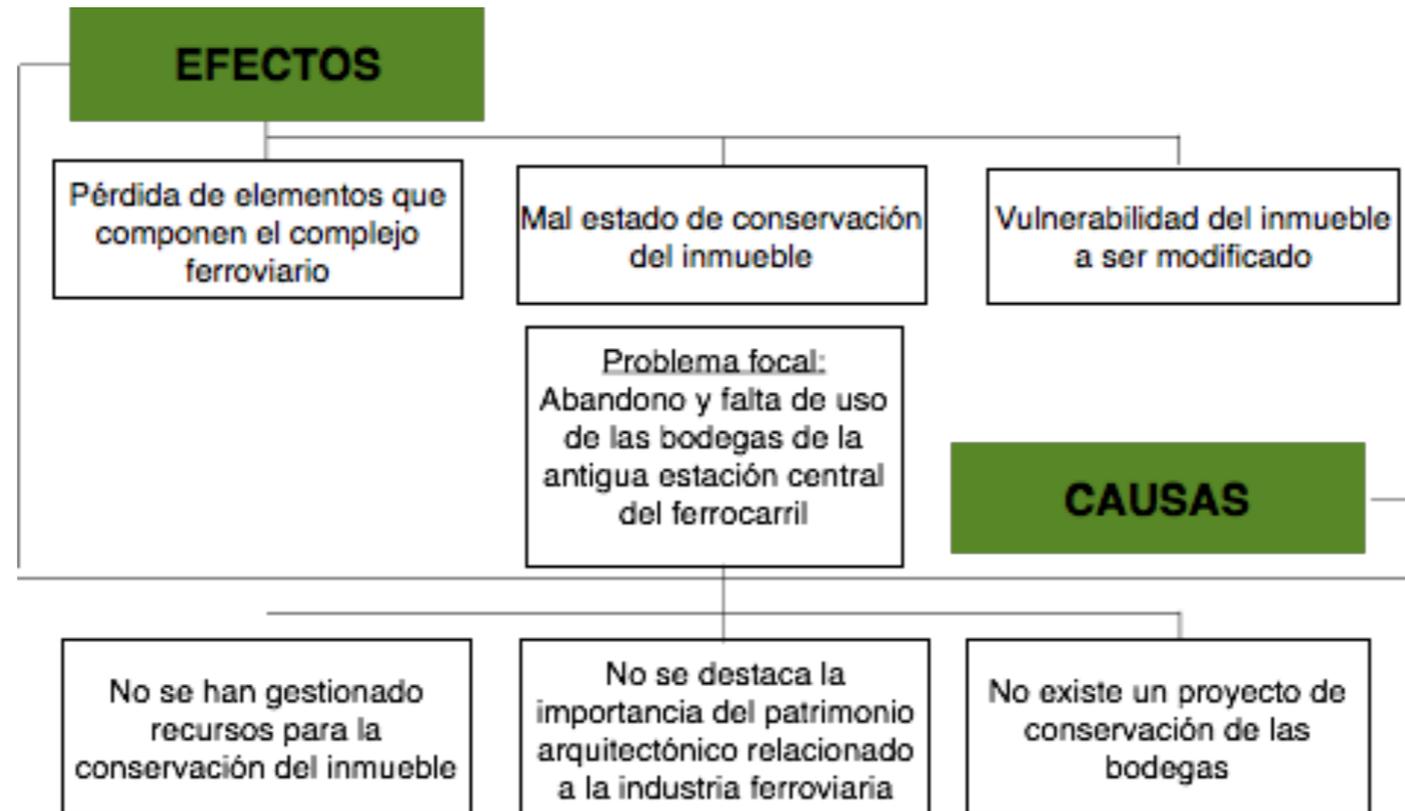
TABLA DE BENEFICIARIOS Y OTROS ACTORES IMPLICADOS

Beneficiarios	Individuos	Grupos	Instituciones	Organismos
	Niños, jóvenes, adultos, adultos mayores, estudiantes de la FA UADY, estudiantes de la Universidad de las artes, población de Mérida y de la zona metropolitana	Turísticos	Gobierno del Estado Ayuntamiento Universidad de las Artes Universidad Autónoma de Yucatán	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación Secretaría de Desarrollo Social
Afectados positivamente	Estudiantes de la Universidad de las Artes, Conservadores, Urbanistas	Asociaciones culturales Proveedores de materiales y servicios	Industria turística	
Afectados negativamente	No se detectan	No se detectan	No se detectan	No se detectan
Participantes	Investigadores, especialistas en conservación y diseño urbano, expertos, tesis universitarios	Departamentos universitarios Comités y juntas vecinales		
Defensores potenciales	Población local, estudiantes de la Universidad de las Artes	Comités vecinales	Gobierno del Estado de Yucatán	
Opositores potenciales	No se detectan	No se detectan	No se detectan	No se detectan

IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS

A través del estudio del Plan Maestro del Parque “La Plancha” y mediante la observación y análisis de los objetos a intervenir, se detecta cuál es la problemática principal, así como las causas y los efectos de la misma. Cabe señalar que en los efectos también debemos considerar aquellos que se dan en el contexto inmediato a las bodegas, como puede ser la percepción de inseguridad en la zona debido al deterioro y abandono de estas edificaciones.

Árbol de problemas



EJES DE INTERVENCIÓN

Análisis de objetivos

Este plan estratégico tiene por objetivo generar las estrategias necesarias para garantizar la conservación y rehabilitación de las bodegas de la antigua estación central ferroviaria de Mérida. Dentro de este documento se incluirán las acciones necesarias para conservar los inmuebles antes mencionados y definir un uso compatible con el proyecto de la Universidad de las Artes.

De igual manera, se verá reflejada en el plan la difusión del proyecto así como las estrategias adecuadas para vincular a la sociedad con el uso propuesto en las bodegas. Esto se logrará a través de un plan de participación ciudadana mediante el cual parte de la población opinará sobre las actividades que podrían llevarse a cabo en el inmueble.



COHERENCIA DE LA LÓGICA DE INTERVENCIÓN

	Resumen descriptivo	Indicadores verificables objetivamente	Fuentes de verificación
Objetivo general	Recuperación de las bodegas de la antigua estación central ferroviaria de Mérida (Universidad de las Artes)		
Objetivo específico	Plan Estratégico de la Universidad de las Artes	Documento de Avance	Información pública
		Documento Final	Encuesta a interesados
Productos	Plan de Conservación	Redacción final del Plan Estratégico	Equipo multidisciplinario
	Plan de Difusión		
	Plan de Documentación de la intervención		
Actividades	Equipo de trabajo del Plan de Conservación	Trabajos de campo	Historiadores, antropólogos, conservadores
	Equipo de trabajo del Plan de Difusión	Toma de datos e información de instituciones implicadas	
	Equipo de trabajo del Plan de Documentación	Levantamientos planimétricos y reporte fotográfico	
	Exposición Pública del PECAP	Fotografía y videos	
	Coordinación e Infraestructura	Edición del PECAP	

CRONOGRAMA

Actividades	2018	2019	2020	2021	2022
Redacción Plan de Conservación					
Redacción Plan de Difusión					
Redacción Plan de Documentación					
Redacción documento avance					
Publicación Plan Estratégico					
Ejecución					
Seguimiento					

PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN/ VIABILIDAD

Relaciones con la contraparte local

El proyecto se basa en la participación conjunta de la Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación, la Escuela Superior de Artes de Yucatán y asociaciones civiles interesadas en la conservación del patrimonio ferroviario.

Pertinencia de la acción

La rehabilitación de las bodegas de la antigua estación central ferroviaria de Mérida, además de tener un fin utilitario, significa darle relevancia artística, histórica y social a un objeto arquitectónico que juega un papel importante en la memoria colectiva de los ciudadanos. Por esto es de gran importancia rescatar las bodegas de la antigua estación, para poder regresarle la unidad al conjunto de edificaciones que fueron concebidas como la entrada del progreso y la modernidad a Mérida.

Destaco igualmente la importancia de reforzar la identidad de la comunidad al tiempo que se consulta con estas actividades que pudiera ofrecer la Universidad de las Artes y que pudieran generar un vínculo entre sociedad y proyecto, facilitando de esta manera la apropiación del inmueble y su nuevo uso.

Políticas de apoyo

En todo proyecto es indispensable contar con el apoyo de organizaciones e instituciones que permitan el desarrollo exitoso del mismo. En el caso del Plan Estratégico para la Conservación de las Bodegas de la Antigua Estación Central Ferroviaria de Mérida se beneficiaría de colaboraciones con programas que se dedican a rescatar el patrimonio arquitectónico relacionado con la industria ferroviaria como el caso de Vías Verdes. También sería enriquecedora la colaboración con alumnos de la Universidad de las Artes y artistas locales para darle al proyecto un aporte cultural tanto en el vínculo con la comunidad como en la ejecución del proyecto.

Aspectos institucionales

Este proyecto se apoya en el gobierno del estado de Yucatán, específicamente en la Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación, quien financiará el proyecto.

Aspectos socioculturales

La elaboración de este plan tiene como objetivo la puesta en valor del conjunto ferroviario, en particular de las bodegas de la antigua estación central ferroviaria de Mérida. Mediante la intervención de los elementos y la difusión de su valor y relevancia se pretende

generar interés en la población por otros bienes patrimoniales ferroviarios, sensibilizando y exhortando a la gente a defender y cuidar de su cultura e historia. Por tanto es importante que los actores principales se involucren desde el inicio del proyecto para garantizar el éxito del mismo.

Factores tecnológicos

Para el estudio de los elementos patrimoniales se hará uso de tecnología como fotogrametría y software procesador de esta información que genera modelos 3D.

Factores económicos y financieros

Este Plan Estratégico considera que el proyecto será costeadado principalmente por gobierno del estado aunque no se descarta la participación de alguna institución nacional o internacional que apoye proyectos de conservación del patrimonio cultural. A los recursos de ejecución debe sumarse el costo del mantenimiento del inmueble.



4

PLAN DE PARTICIPACIÓN

Lorem ipsum dolor sit amet, ligula suspendisse nulla pretium, rhoncus tempor placerat fermentum, enim integer ad vestibulum volutpat. Nisl rhoncus turpis est, vel elit, congue wisi enim nunc ultricies sit, magna tincidunt. Maecenas aliquam maecenas ligula nostra, accumsan taciti. Sociis mauris in integer, a dolor netus non dui aliquet, sagittis felis sodales, dolor sociis mauris, vel eu est libero cras. Interdum at. Eget vel.

INTRODUCCIÓN

El presente Plan de Participación Comunitaria tiene como objetivo definir las prioridades que se deben atender mediante la propuesta de rehabilitación de la bodega oriente de la Estación Central de Mérida. En conjunto con el Plan Estratégico se elaborará un plan de gestión y manejo que rescate la memoria histórica de la Estación Central al tiempo que recupera los espacios del inmueble que siempre estuvieron abiertos al público. Estas acciones junto con las actividades propuestas para la bodega oriente permitirán que la comunidad vuelva a apropiarse de su patrimonio.

Una herramienta importante para la elaboración del Plan de Participación Comunitaria es la aplicación de encuestas a vecinos de la estación, las cuales nos permiten conocer la opinión de los ciudadanos así como sus necesidades y las problemáticas que enfrentan. Igualmente se propone un taller participativo que convoca a los actores principales de los diferentes sectores involucrados en el proyecto de rehabilitación para poder elaborar un Plan de Participación Comunitaria que incluya la visión e intereses de todos los interesados en el proyecto.

En el caso de este proyecto, donde ya se asignaron dos de las tres bodegas a intervenir a la Universidad de las Artes y en cuyo proyecto no se contempla destinar un espacio para actividades dirigidas a la comunidad, es necesario acercarse tanto a los vecinos como a la Universidad para construir vínculos que permitan desarrollar una propuesta que integre a los ciudadanos con las actividades que se realizan en esta institución educativa. A partir de este encuentro se pueden establecer los objetivos del Plan de Participación Comunitaria y las etapas que deben elaborarse para la realización y seguimiento del mismo.

En resumen, en este documento se describirán los objetivos del plan, las etapas a desarrollar, los resultados y conclusiones generadas a partir de las encuestas y las prioridades de intervención. Posteriormente se mencionarán las líneas estratégicas y los lineamientos de gestión de la bodega oriente de la Estación Central de Mérida. En la parte final de este plan se incluye un cronograma del seguimiento de este plan de participación.

Objetivos del Plan de Participación Comunitaria

El Plan de Participación Comunitaria es el complemento del Plan Estratégico para proponer un proyecto de rehabilitación que cuente con la participación activa de los vecinos y sobre todo de aquellos que a través de sus anécdotas pueden ayudar a la conservación y difusión de la memoria histórica de la estación.

Objetivos

Rescatar un edificio histórico para el disfrute de vecinos y visitantes;

Promover las distintas manifestaciones artísticas de la región, así como algunas de otros lugares pero imprimiéndole siempre la historia y cultura local;

Difundir la importancia del ferrocarril en el estado y en la zona, la cual se desarrolló gracias a la industria ferroviaria;

Vincular el proyecto de la Universidad de las Artes con actividades dirigidas a la comunidad buscando también generar un vínculo entre alumnos y personal de la universidad con los vecinos de la zona.

METODOLOGÍA DEL DESARROLLO DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

Fase 1: Análisis del estado actual de la participación comunitaria

Actividades a realizar en la fase 1:

Diagnóstico del área objeto de análisis

Aplicación de encuestas a vecinos

Pláticas con actores clave sobre diagnóstico

Talleres comunitarios donde se identifiquen oportunidades y amenazas

Fase 2: Diseño del Plan de Participación Comunitaria

Actividades a realizar en la fase 2:

Establecer objetivos del Plan de Participación Comunitaria

Establecer metas cuantificables a corto y mediano plazo

Validar metas con actores clave

Identificar capacidades de los actores

Elaborar presupuesto

Fase 3: Diseño de la estrategia de seguimiento del Plan de Participación Comunitaria

Actividades a realizar en la fase 3:

Talleres informativos sobre proceso de seguimiento

Analizar estrategias de seguimiento a corto y mediano plazo

Identificar dificultades para dar seguimiento al plan y plantear soluciones

MARCO METODOLÓGICO Y REFERENCIAL

Fase 1

- 1.- Aplicación de encuestas a vecinos de la estación con el objetivo de identificar problemáticas de la zona y necesidades de la población para priorizar acciones en la intervención.
- 2.- Entrevista a actores clave que nos permitirá conocer su visión y diagnóstico de la problemática a tratar.
- 3.- Realización de un taller de participación comunitaria donde actores de diferentes sectores y disciplinas colaboran para establecer una visión común sobre el diseño del plan.

Diseño de la encuesta

Debido a que la zona ha sido estudiada en años recientes como parte de las acciones previas a las propuestas del Parque La Plancha y la Universidad de las Artes, se decidió aplicar una cantidad pequeña de encuestas con el objetivo de probar el instrumento diseñado y para corroborar la información incluida en Plan Maestro de la Plancha, documento de la Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación en colaboración con el Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales de la UNAM.

Por tanto únicamente se encuestó a vecinos ubicados en el perímetro inmediato de la plancha así como a personas que han estado involucradas en asociaciones civiles o actividades relacionadas con la estación y el ferrocarril.

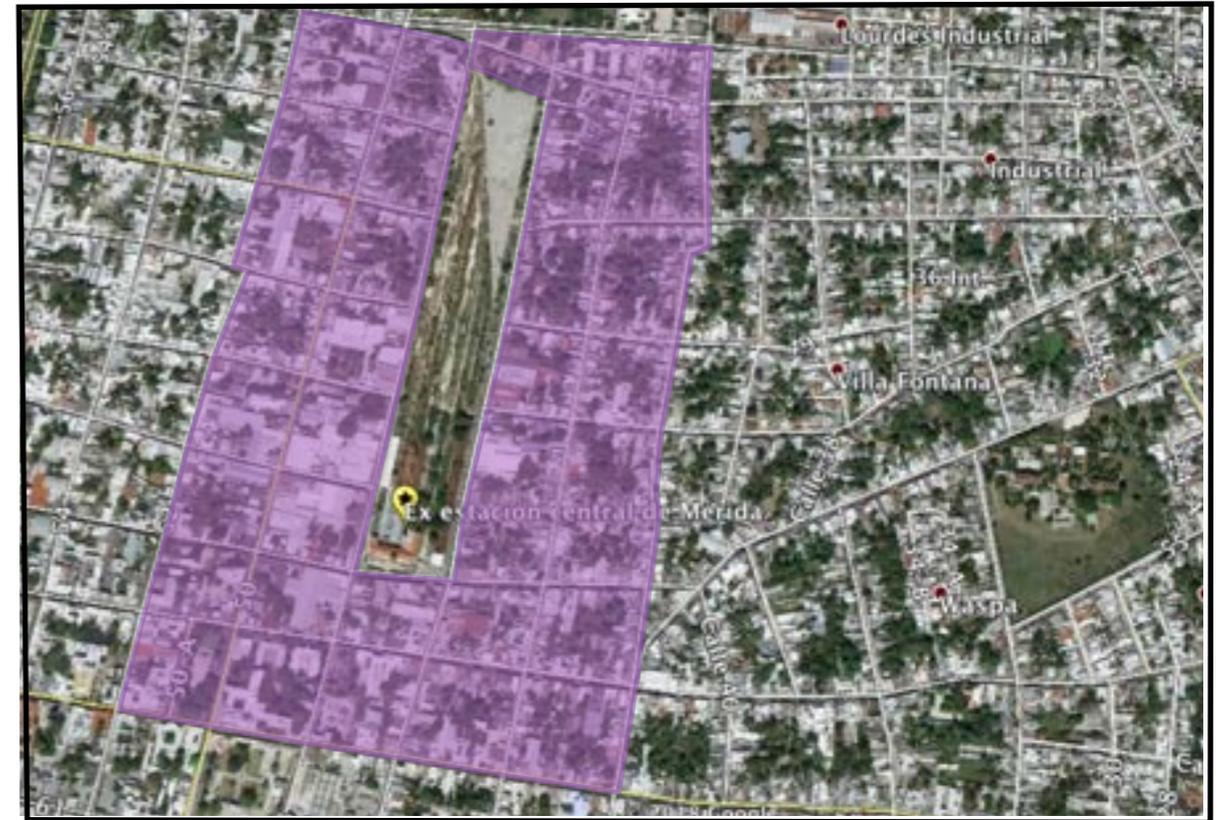


Imagen 1. Área de aplicación de encuestas alrededor de Antigua Estación Central de Ferrocarriles de Mérida, Yucatán

La encuesta contiene 23 preguntas que se subdividen en los siguientes apartados:

Características sociodemográficas y económicas de la población

Infraestructura y equipamiento

Problemáticas sociales

Organización social

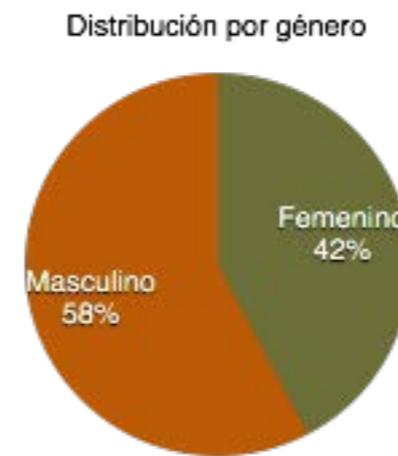
Preguntas específicas sobre la propuesta de nuevo uso

Es importante señalar que en ninguno de los dos proyectos mencionados anteriormente, el parque y la Universidad de las Artes, se contemplaba la reutilización de la bodega oriente de la estación como un espacio que vinculara a la universidad con la comunidad. Por este motivo se decidió incluir la última categoría en la que se plantean preguntas que permiten conocer la opinión de los vecinos acerca del uso propuesto y las actividades que les gustaría que se propusieran en el espacio.

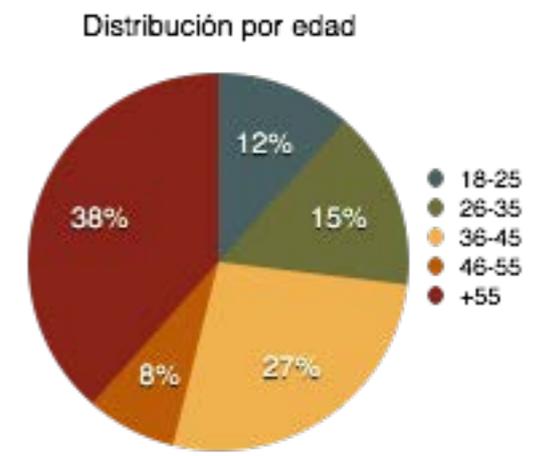
Principales resultados de la encuesta

De las personas encuestadas durante este ejercicio, el 58% estuvo representado por hombres y 42% por mujeres. Esta diferencia de participación se debe a que algunas mujeres decidieron no participar en la encuesta por encontrarse ocupadas con actividades del hogar.

En cuanto a rangos de edad, se establecen 5: 18-25, 26-35, 46-55 y +55. En la gráfica correspondiente se puede observar que la mayoría de los encuestados tienen más de 55 años y que el otro rango de edad con mayor participación es el de 36-46 años. Esto puede responder a que muchos de los vecinos han vivido siempre en la zona, por lo que la población se conforma en mayoría por adultos mayores y los hijos de estos.

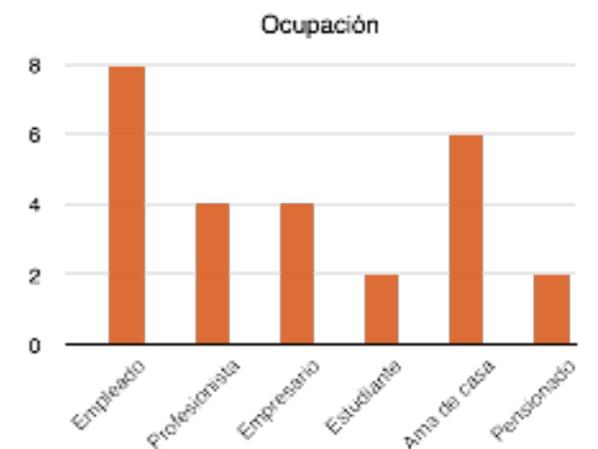
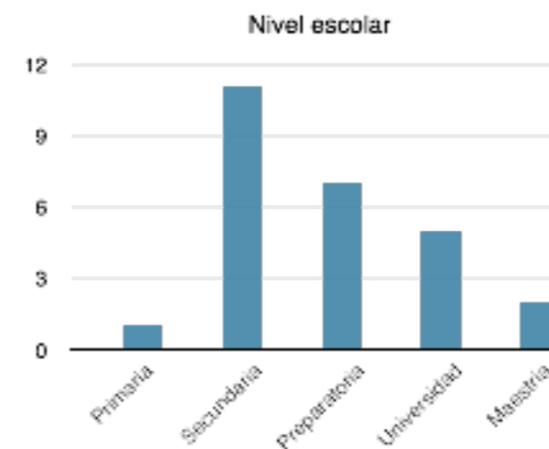


Gráfica 1.



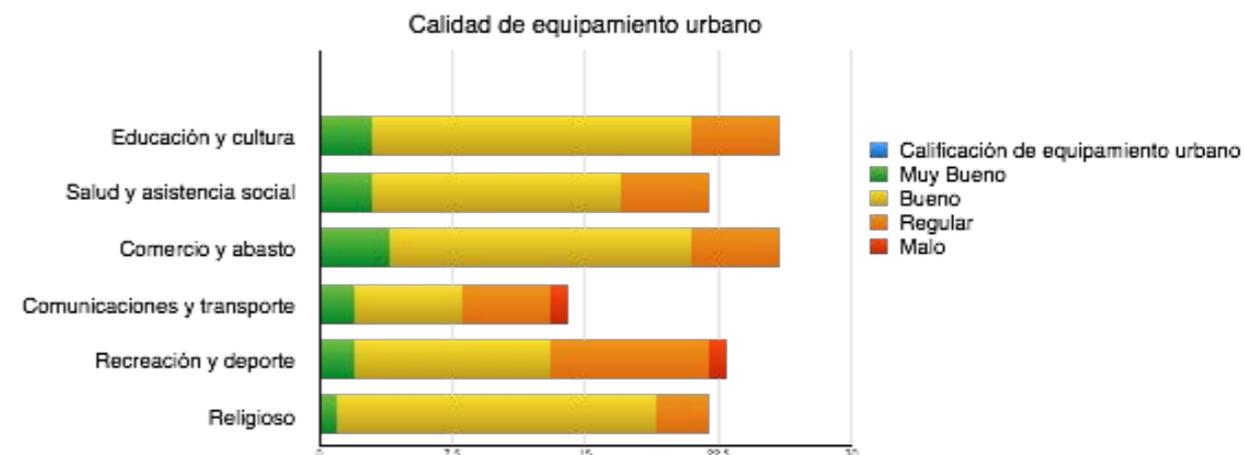
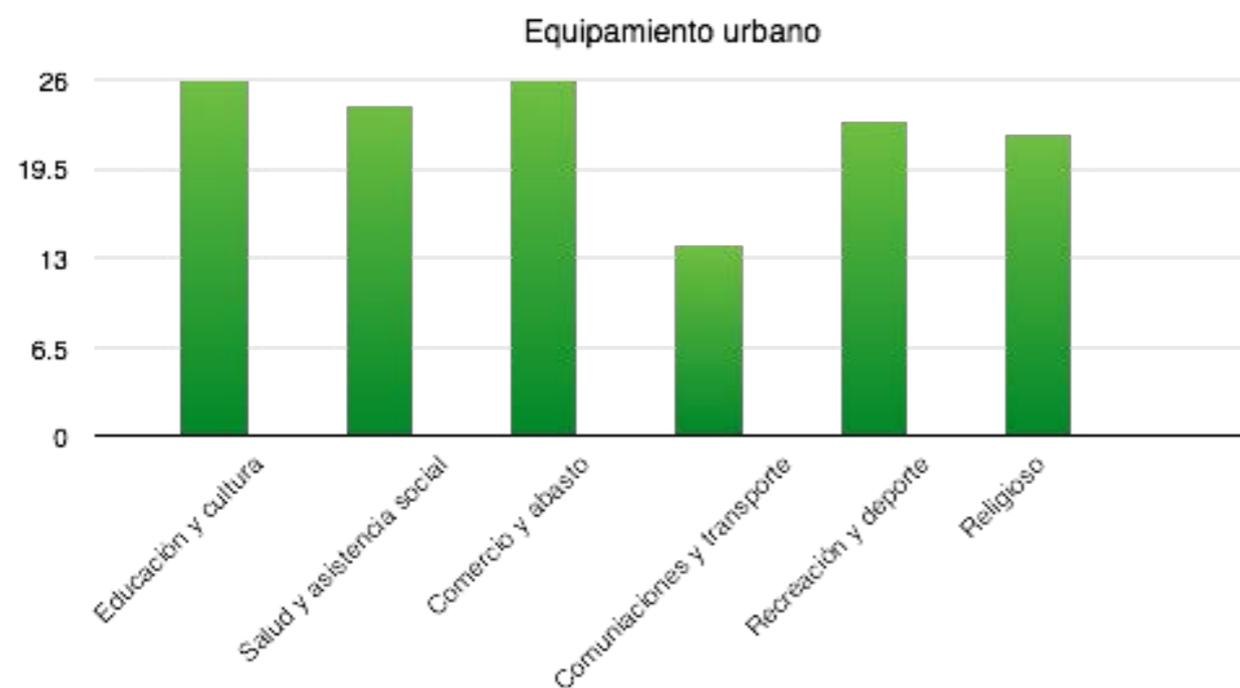
Gráfica 2.

El 100% de los encuestados declaró haber nacido en la ciudad de Mérida y todos mantienen el mismo lugar de residencia. Siguiendo con el nivel de escolaridad, la mayoría de los participantes cuenta con educación secundaria. El siguiente nivel escolar más común es preparatoria, después universidad y le sigue maestría. Solo un par de personas contaban únicamente con educación primaria.



La mayor parte de los encuestados se encuentran empleados y la mayoría de las encuestadas son amas de casa. Se encuestó al mismo número de profesionistas que de empresarios y la ocupación menos común fue la de estudiante. Igualmente y debido a la edad promedio de los vecinos, algunas personas encuestadas eran pensionadas. Se mantienen habitando la zona familias que trabajaron en el ferrocarril, algunos de los vecinos aún mantienen la profesión. Esto hace que la gente este muy orgullosa de lo que el ferrocarril representó en el estado y que tenga historias que desea compartir con aquellos que no vimos el desarrollo de este medio de comunicación en Yucatán.

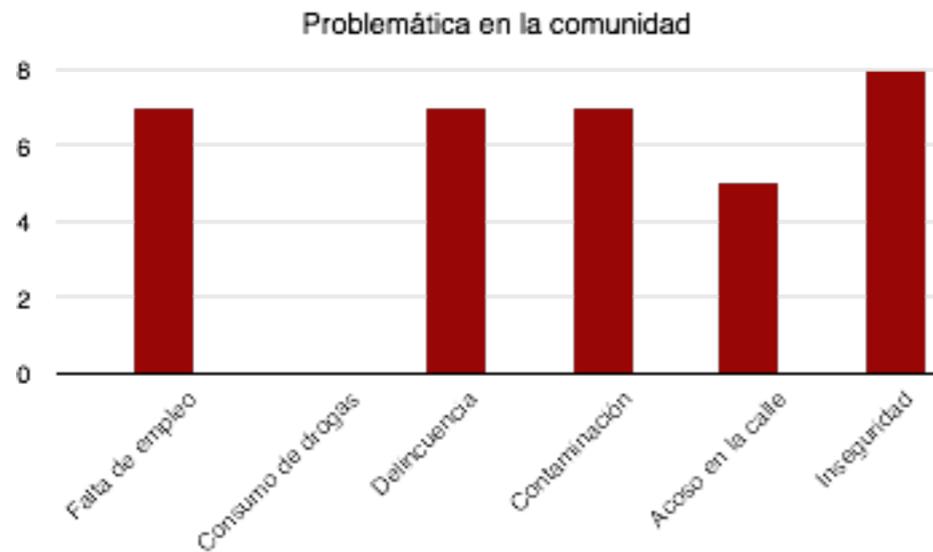
En el apartado de equipamiento, se tomó como referencia la clasificación de equipamiento urbano de SEDESOL y de acuerdo a lo que respondieron los vecinos, en la zona se cuenta con todos los apartados excepto con el equipamiento que corresponde a la administración pública y servicios urbanos.



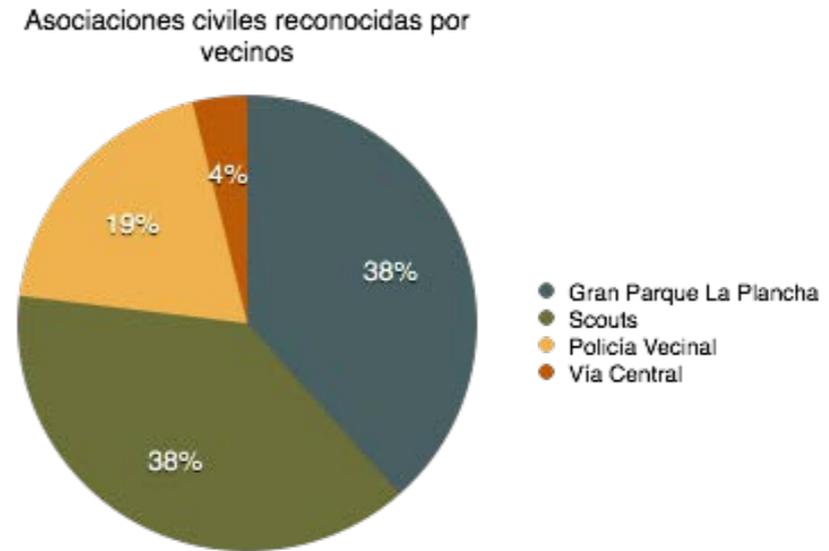
Los vecinos calificaron el estado en el que se encuentra el equipamiento considerando que se conserva en buen estado en su mayoría. Las únicas categorías de equipamiento que tuvieron una mala calificación fueron comunicaciones y transporte y recreación y deporte. En el caso de recreación y deporte se mencionó que no se considera al parque artículo 123 como un parque ya que son pocas las actividades que pueden realizarse aquí y al poco porcentaje de pasto y área verde con el que cuenta.

El siguiente apartado es el correspondiente a la problemática presente en la comunidad. Aquí se observa que el problema más reconocido por los vecinos es la percepción de inseguridad. Le siguen la delincuencia y la contaminación así como la falta de empleo y por último está el acoso en la calle. La percepción de inseguridad, la contaminación y los pocos casos de delincuencia son relacionados por los participantes de la encuesta con la poca iluminación y el abandono de la zona en la que se ubican las bodegas poniente y oriente de la estación. Algunas personas mencionan que por las noches las bodegas son ocupadas por indigentes y esto también provoca temor a pasar por estos sitios. Igualmente y debido a las actividades que se llevan a cabo alrededor de las bodegas, se genera

mucha basura que produce una mala imagen de toda la zona y que además genera un ambiente poco higiénico. Solamente algunas mujeres consideraron que hay acoso en las calles y ningún hombre considero que esto fuera una problemática presente. Se mencionó falta de empleo para jóvenes y mujeres y el consumo de drogas no apareció como problema a considerar.

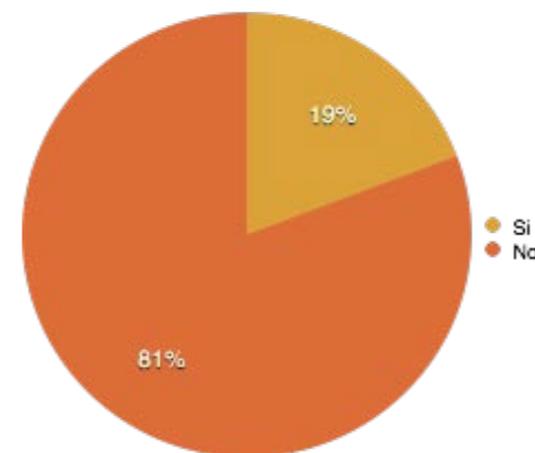


El 77% de los encuestados reconoce alguna asociación civil presente en la zona, siendo las más populares la asociación civil Gran Parque La Plancha, los Scouts y la policía vecinal (Escudo Yucatán). Solamente un porcentaje bajo reconoció la existencia de Vía Central, nueva asociación que se conformó con parte de los ex integrantes del Gran Parque La Plancha

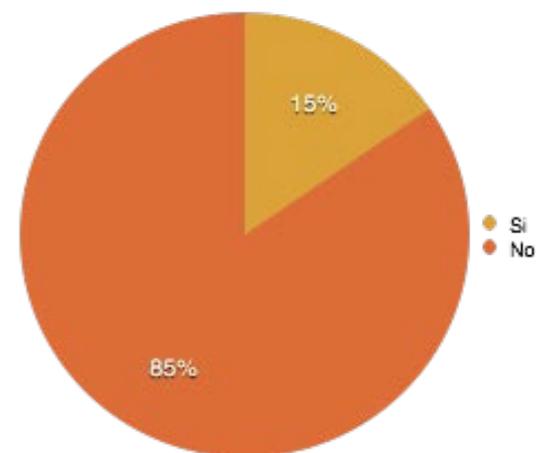


A continuación se presentan los resultados a las preguntas que están relacionadas con las actividades culturales ofrecidas en la Escuela de Artes de Yucatán y en las cuales la comunidad puede participar. De los encuestados únicamente el 19% sabía que en la ESAY se ofrecían actividades y talleres abiertas al público. Una vez que tenían conocimiento de esto, el 15% declaró que participaría en dichas actividades. El resto de las personas no se interesaron en participar porque las actividades y talleres no son gratuitas.

Conocimiento de actividades de la ESAY abiertas al público

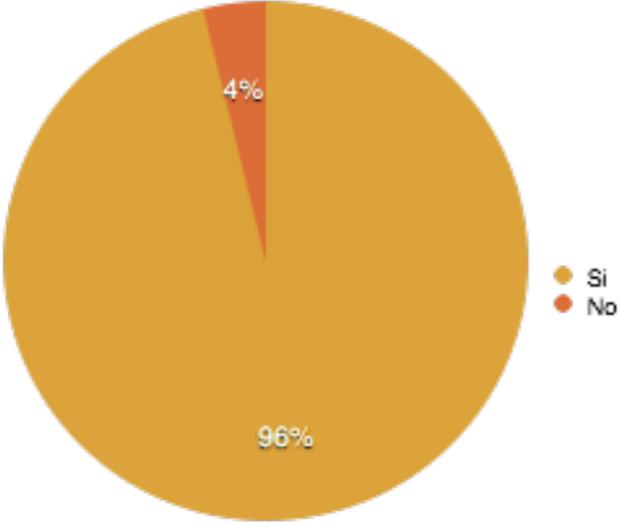


Interés en participar en actividades de la ESAY abiertas al público



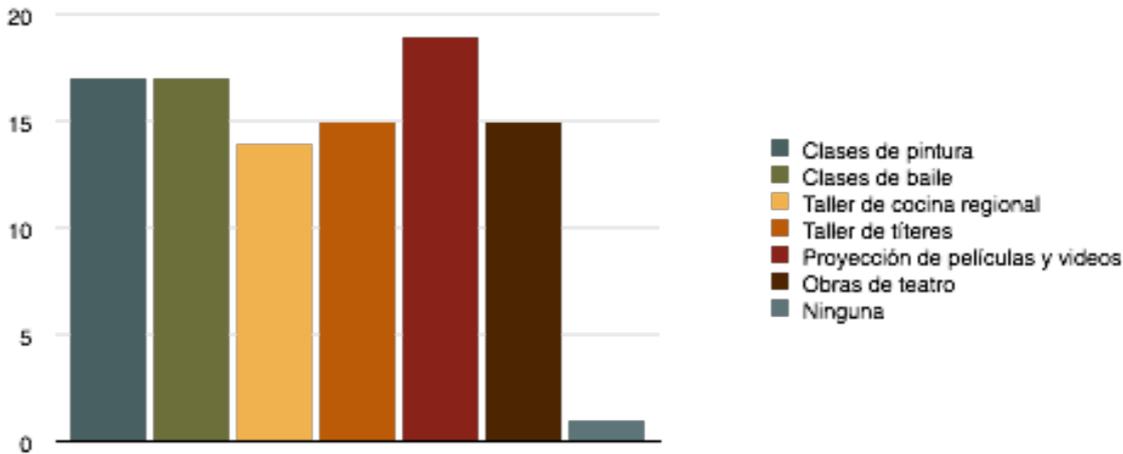
En la parte final de la encuesta se explica a los vecinos que la intención es albergar en la bodega oriente espacios donde se puedan ofrecer actividades a los vecinos, las cuales estarán vinculadas a la Universidad de las Artes. El 96% de los encuestados estuvo de acuerdo con la propuesta y consideró importante la participación de la comunidad en estos proyectos. El 4% que no estuvo de acuerdo deseaba que en este espacio se exhibieran piezas del Museo del Ferrocarril haciendo un pequeño museo que estuviera más cercano a la estación.

Aceptación de propuesta de rehabilitación de bodega oriente



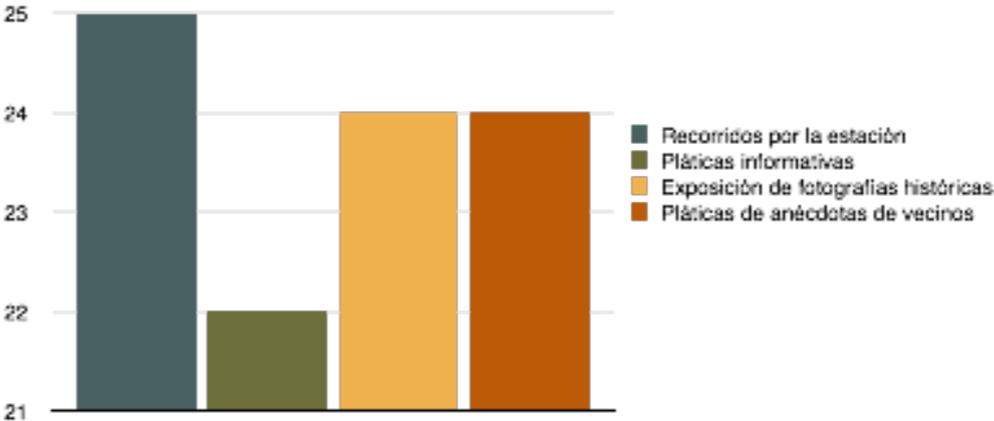
En cuanto a las actividades que deberían ofertarse, la opción más aceptada fue la proyección de películas y videos, seguido por las clases de pintura y baile. Las otras opciones que conformaban la oferta eran obras de teatro, taller de títeres y taller de cocina regional.

Interés en actividades propuestas en bodega oriente



Finalmente se propusieron actividades que favorecen la conservación de la memoria histórica del lugar. A los vecinos les pareció una buena idea promover estas actividades y la actividad que más les gustó y en la que participarían fue el recorrido por la estación. Igualmente se interesaron en la exposición de fotografías históricas y en pláticas entre vecinos donde puedan compartir las anécdotas que vivieron en la estación.

Interés en actividades que promuevan la conservación de la memoria histórica de la estación



Algo que debe mencionarse en cuanto al uso de la bodega es que la gente en realidad aceptaría cualquier uso que se le de a la construcción, siempre y cuando se recupere el espacio y la intervención pueda cambiar la percepción de inseguridad y la poca delincuencia que hay en la zona. Igualmente se expresó la carencia de actividades gratuitas para niños y adultos mayores, considerando que la propuesta que se les presentó era una buena manera de solucionar esa demanda.

Entre las problemáticas que se enfrentaron en la aplicación de la encuesta estuvo la poca participación de algunos vecinos y también la cantidad de información que los participantes querían dar. Por tanto el número de encuestas que se logró no fue el esperado aunque si se obtuvo información que no estaba contemplada en el instrumento.

Conclusiones

Con la aplicación de estas 28 encuestas se obtuvo la información que ya se describió anteriormente pero también se conocieron datos de mucho valor que no se habían considerado. Entre estos datos destaca la poca confianza que tienen los vecinos en las autoridades y el hecho que consideren poco probable que se lleve a cabo un proyecto en la estación en los próximos años. Algunos de los participantes en las encuestas mencionaron haber participado en otros procesos de proyectos para la Plancha y comentan que aunque se han presentado diversas propuestas para revitalizar la zona, poco se ha hecho al respecto.

Otro dato importante a considerar es la edad de los participantes. En su mayoría se trató de personas mayores a 60 años, las cuales manifestaron su entusiasmo por compartir anécdotas personales en

la estación como trabajadores o como vecinos. Además de compartir sus historias, también compartieron su preocupación por perder la identidad de los barrios que se establecieron alrededor de la Plancha o el temor a que se modifique radicalmente la imagen de la estación y sus bodegas.

Igualmente tanto jóvenes como adultos expresaron la necesidad de proponer un proyecto en las bodegas para evitar que estas construcciones terminen siendo basureros o lugares propicios para la delincuencia y vandalismo.

Al proponer un uso cultural para la bodega oriente y mencionar la intención de vincular a la comunidad con la Escuela Superior de Artes de Yucatán (próximamente Universidad de las Artes de Yucatán), los participantes se mostraron interesados y a la mayoría le pareció un buen uso de estos espacios. Comentaron que se necesitan más ofertas culturales y recreativas en la zona principalmente para niños y jóvenes. Muchos participantes consideran que teniendo espacios destinados a estos dos sectores se pueden evitar conductas delictivas o consumo de alcohol y drogas. Igualmente se externó la necesidad de contar con clases de inglés y de actividades para adultos y adultos mayores como talleres de artes y oficios. Esto último, además de ofrecer una formación para los vecinos, les daría la posibilidad de obtener un ingreso extra mediante la venta de los trabajos realizados a partir de lo aprendido en dichos talleres.

Finalmente fue una sorpresa agradable descubrir que los vecinos están muy comprometidos con la conservación de la Estación Central y de la historia que ésta representa. Por tanto, se interesan en participar en actividades como recorridos por la estación o exposiciones de fotografías históricas con el objetivo de que las nuevas generaciones aprendan más sobre su historia.

PRIORIDADES Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Fase 2. Prioridades y líneas estratégicas

Para poder determinar las prioridades de este plan y posteriormente las líneas estratégicas, se realizó un Taller Multisectorial para la Elaboración del Plan de Participación Comunitaria en el que se esperaba contar con la participación de diversos actores para plantear las actividades a realizar en la bodega oriente, así como determinar el papel de cada uno de los actores para la gestión de este proyecto.

Sin embargo, debido a que ya se están interviniendo las bodegas poniente y central, algunos de los actores no quisieron participar en este taller para evitar confusiones con los vecinos entre el proyecto que ya se ha hecho público y esta propuesta de intervención. El taller entonces se realizó entre vecinos de la Plancha y miembros de la asociación civil Gran Parque la Plancha. Con representantes de la Escuela Superior de Artes de Yucatán se han podido establecer diversas charlas en las que se ha abordado la propuesta de intervención de la bodega oriente y las posibilidades de gestión de la misma. Han mencionado su interés en participar de forma más cercana con la comunidad y han abierto la posibilidad de destinar espacios del proyecto de la Universidad de las Artes a actividades para los vecinos.

A continuación se mencionan las prioridades establecidas por los vecinos, miembros de la asociación civil Gran Parque la Plancha y miembros de la ESAY.

Prioridades

- Creación de espacios flexibles para actividades culturales
- Desarrollo de actividades para conservar la memoria histórica del lugar
- Vincular mediante actividades culturales a la comunidad estudiantil y académica de la ESAY y a los vecinos de la Plancha
- Conservar la imagen de las bodegas de la estación
- Difusión de la historia de la Estación Central
- Difusión de las actividades propuestas en la bodega oriente
- Vigilancia, activación de la zona
- Vincular el proyecto con otras instituciones
- Establecer un organismo gestor de este proyecto

Líneas estratégicas

Como respuesta a las prioridades planteadas en el apartado anterior, se establecen acciones a desarrollar para el proyecto de la bodega oriente, las cuales se describen a continuación.

1. Línea estratégica: Patrimonio arquitectónico

La Estación Central del Ferrocarril de la ciudad de Mérida es un ejemplo notable de la arquitectura neocolonial, la cuál es representativa del Porfiriato. Sin embargo, la estación tiene un significado mucho más profundo para la sociedad. Representa una época de crecimiento y bonanza gracias al comercio del henequén y al desarrollo del ferrocarril en el estado. Representa el intercambio cultural y comercial entre poblados que antes de la llegada del ferrocarril se mantenían aislados. Para los vecinos de la Plancha representa el nacimiento de las colonias ferrocarrileras así como miles de anécdotas y vivencias de todos aquellos que vivían del ferrocarril. La conservación de la Estación Central del Ferrocarril de Mérida, de sus bodegas, patios, talleres y del sanatorio Rendón Peniche honra una etapa de la historia de Yucatán que debe ser recordada y difundida entre las nuevas generaciones.

Acciones: Protección, investigación, restauración y difusión de la historia de la estación. Elaboración de proyectos en conjunto con la Escuela Superior de Artes de Yucatán, instituciones gubernamentales y asociaciones civiles, en donde se favorezca a la conservación de la memoria histórica del inmueble.

2. Línea estratégica: vinculación con la comunidad

La propuesta de intervención a la bodega oriente tiene como objetivo dotar a la zona de espacios multifuncionales dónde se puedan realizar diversas actividades culturales dentro de un entorno patrimonial. De esta manera se satisface la necesidad de contar con opciones formativas y recreativas al tiempo que se rescata la bodega oriente de la estación.

Acciones: se propone un proyecto con zonas formativas y otras de vinculación con los vecinos que propicien la convivencia entre estos y los estudiantes y docentes de la Universidad de la Artes. El proyecto incluye una zona administrativa, aulas de la Universidad de las Artes (artes visuales), un área de servicios, talleres para actividades destinadas a la comunidad y una zona de exposiciones. Igualmente la propuesta incluye un espacio de transición entre la bodega oriente y el resto del complejo ferroviario.

3. Línea estratégica: Participación y difusión

Los vecinos de la Plancha participan activamente en el mejoramiento de la zona mediante la colaboración en talleres y consultas realizadas por instituciones gubernamentales o educativas. Por tanto se puede decir que la gente de la Plancha se ha apropiado de su patrimonio y se siente identificada con todo lo que representa la estación. Lo que se pretende lograr es que esta apropiación se extienda a otros grupos sociales mediante la organización de actividades dentro de la estación que permita a las personas reconocer la importancia de este sitio y sentirse parte de su nueva historia.

Acciones: activar la bodega oriente y como consecuencia de esto aumentar el tránsito de personas por la calle 46. Mejorar la iluminación y vigilancia de la zona. Realizar recorridos por la estación, pláticas con los vecinos y exposición de fotografías históricas.

4. Línea estratégica: Investigación

Durante la realización de este proyecto se hizo evidente la falta de información de las bodegas y otras construcciones que formaron parte de la estación. Es importante estudiar las características de estas construcciones así como el funcionamiento de todo el conjunto ferroviario. Esta información debe ser difundida entre los vecinos de la Plancha y los estudiantes de las diversas instituciones que se encuentran ubicadas en la zona.

Acciones: Registro y documentación del estado actual de la bodega oriente. Investigación de materiales y sistemas constructivos originales de las bodegas. Creación de talleres didácticos dirigidos a diferentes niveles educativos con actividades acordes a estos niveles. Es fundamental la colaboración con la ESAY, institución que actualmente ocupa el edificio de la Estación Central.



PARTICIPANTES Y EJECUTORES

Cuando hablamos de la participación comunitaria en los proyectos nos referimos a todos los actores y entidades involucradas en el desarrollo de los mismos. Uno de los objetivos de este plan es crear un organismo que incluya a diversos actores para gestionar manejar la bodega oriente de manera adecuada. A continuación se mencionan las personas o entidades que se relacionan con este plan de participación y se señalan aquellos actores cuya participación sería conveniente.

Sociedad civil. Vecinos/ sociedad en general

Instituciones gubernamentales a nivel federal, estatal y municipal. Principalmente INAH para garantizar la correcta intervención de la

bodega oriente y la Secretaría de la Cultura y las Artes para favorecer el desarrollo de actividades culturales y la formación artística.

Instituciones educativas y de investigación, nacionales y extranjeras. Universidades públicas y privadas. Es importante sobre todo, como se ha mencionado repetidamente, la colaboración con la ESAY para el desarrollo del programa cultural para la comunidad.

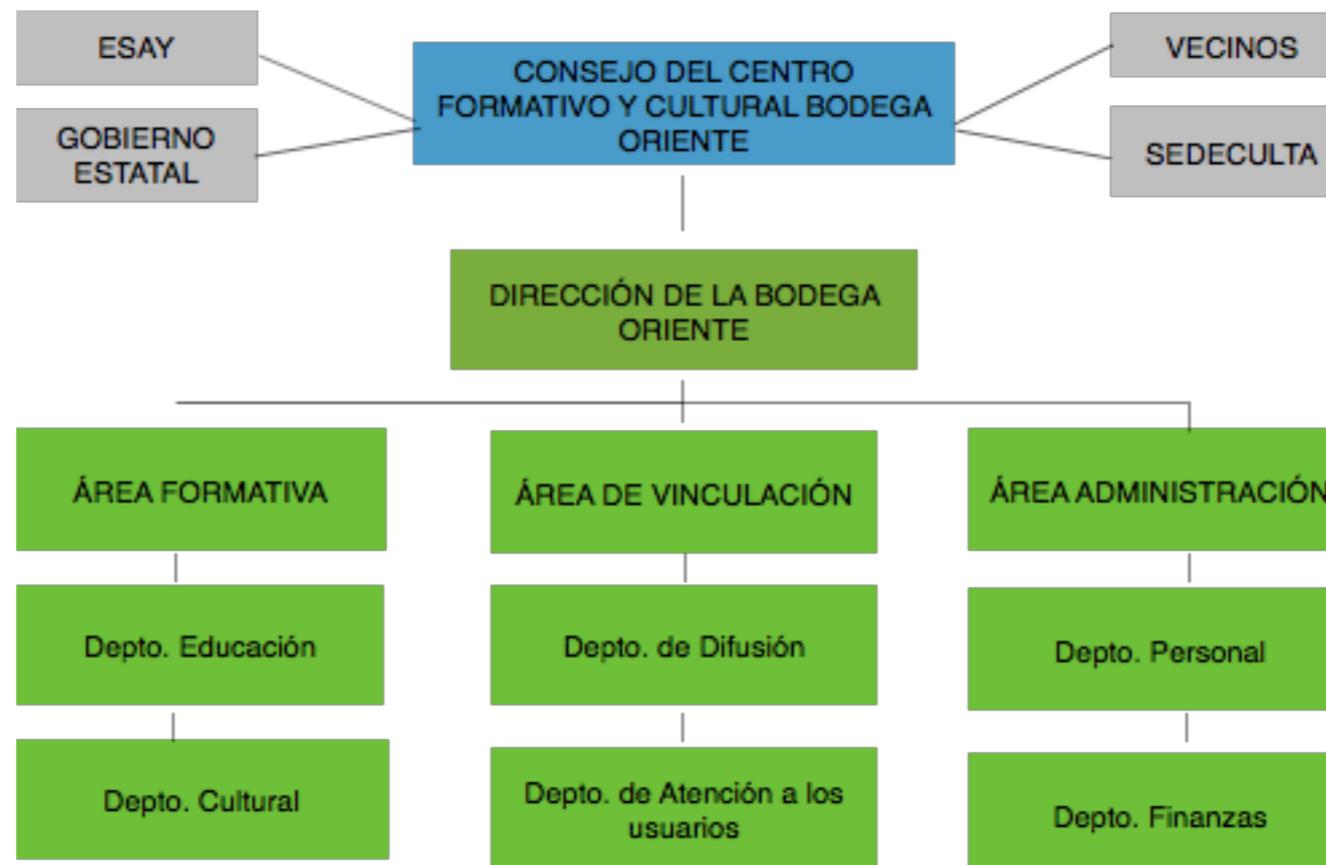
Se anexa una tabla de los actores involucrados así como las competencias de cada uno, los procedimientos de actuación, de qué manera pueden gestionar el espacio y algunas posibles formas de participación.

	COMPETENCIAS	PROCEDIMIENTOS	POSIBILIDAD DE GESTIÓN	FORMAS DE PARTICIPACIÓN
SOCIEDAD CIVIL	Crear una asociación de vecinos	Abrir una convocatoria para que participen los vecinos interesados. Participación en la elaboración de los programas culturales.	Acuerdos entre asociaciones vecinales e instituciones públicas	Creación de mesa directiva que participe en creación de programas culturales
INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES	Apoyo económico para construcción de instalaciones	Destinación de un recurso para la ejecución del proyecto.	Aplicación de recursos directos de municipio	Organización de talleres formativos y recreativos para la comunidad
	Apoyo económico para creación de programas culturales	Destinación de un recurso para salario de docentes y materiales necesarios para la ejecución de los programas culturales.		
	Difusión de actividades ofrecidas en bodega oriente	Recurrir a asociaciones que se encargue de divulgar las actividades de la bodega oriente.	Integración de asociaciones y seguimiento a proyecto de bodega oriente	Organización de obras de teatro, seminarios, conciertos
INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y DE INVESTIGACIÓN	Diseño de programas culturales	Consultar con los vecinos qué actividades les interesa realizar.	Creación de talleres participativos	Organización de talleres formativos y recreativos para la comunidad
	Ejecución de programas culturales	Abrir el espacio y disponer del personal necesario para la ejecución de los programas.	Difusión	Apoyo institucional para la correcta operación del proyecto
	Acuerdos de cooperación para participación de miembros de otras instituciones en programas culturales	Vinculación con otras instituciones culturales y artísticas	Favorecer intercambios con otras instituciones para ampliar oferta cultural	Cooperación nacional e internacional (formativa)
	Investigación y documentación sobre construcción original de Estación Central y sus bodegas	Vinculación con la FAUADY y otras instituciones dedicadas al estudio y conservación del patrimonio arquitectónico.	Proyectos de conservación del patrimonio y la memoria histórica del mismo	Acuerdos de colaboración con otras disciplinas

MANEJO Y GESTIÓN

Ya que el proyecto de la bodega oriente tiene como principal objetivo vincular las actividades de la Universidad de las Artes con la comunidad, se pretende crear una figura jurídica que haga posible la participación de distintos actores en la gestión de este espacio formativo y cultural.

De esta manera cada uno de los actores mencionados en este plan se encontrarán representados y serán considerados para cualquier decisión tomada respecto a la gestión y funcionamiento de la bodega oriente de la Estación Central del Ferrocarril de Mérida.



COHERENCIA DE LA LÓGICA DE INTERVENCIÓN

	Resumen descriptivo	Indicadores verificables objetivamente	Fuentes de verificación
Objetivo general	Recuperación de las bodegas de la antigua estación central ferroviaria de Mérida (Universidad de las Artes)		
Objetivo específico	Plan Estratégico de la Universidad de las Artes	Documento de Avance	Información pública
		Documento Final	Encuesta a interesados
Productos	Plan de Conservación	Redacción final del Plan Estratégico	Equipo multidisciplinario
	Plan de Difusión		
	Plan de Documentación de la intervención		
Actividades	Equipo de trabajo del Plan de Conservación	Trabajos de campo	Historiadores, antropólogos, conservadores
	Equipo de trabajo del Plan de Difusión	Toma de datos e información de instituciones implicadas	
	Equipo de trabajo del Plan de Documentación	Levantamientos planimétricos y reporte fotográfico	
	Exposición Pública del PECAP	Fotografía y videos	
	Coordinación e Infraestructura	Edición del PECAP	

CRONOGRAMA

Actividades	2018	2019	2020	2021	2022
Redacción Plan de Conservación					
Redacción Plan de Difusión					
Redacción Plan de Documentación					
Redacción documento avance					
Publicación Plan Estratégico					
Ejecución					
Seguimiento					

SEGUIMIENTO

Se presenta un plan de trabajo para dar seguimiento y evaluar los avances del Plan de Participación Comunitaria. Se incluyen también las acciones propuestas en la bodega oriente de la Estación Central.

CORTO PLAZO	MEDIANO-LARGO PLAZO
Creación de un consejo para la gestión de la bodega oriente.	Establecimiento de convenios con otras instituciones educativas y/o gubernamentales
Invitación a participar a asociaciones civiles presentes en la zona	Creación de un consejo que agrupe a estas asociaciones y otros actores presentes
Actividades de difusión del proyecto y actividades propuestas para la bodega oriente	Conservación de otras construcciones que pertenecían a la estación (p.e. talleres)
Creación de un equipo de investigación y documentación de la estación	Creación de un Centro de Documentación del Patrimonio Ferroviario en Yucatán
Visitas escolares, de vecinos y otros grupos sociales presentes en la zona de la Plancha	Recorridos por la estación donde se explique la historia y funcionamiento de la misma.
Fomentar actividades que acerquen a los vecinos y comunidad estudiantil y docente de la ESAY	Pláticas para compartir anécdotas de vecinos y trabajadores del ferrocarril.

COMENTARIOS FINALES

Aunque la aplicación de encuestas fue a un número pequeño de vecinos, se comprobó durante la actividad que las personas están muy interesadas con lo que está sucediendo en los predios que conforman la Plancha. Existe una aceptación al proyecto del parque y también manifestaron la necesidad de intervenir las bodegas para conservar su patrimonio pero también para solucionar problemáticas de la zona mediante estas acciones. Es importante señalar en este apartado que aquellas personas que vivieron los primeros años del ferrocarril en Yucatán se muestran orgullosos de sus anécdotas y están dispuestos a compartirlas con los todos aquellos que no pudimos ver con nuestros ojos a la Estación Central funcionar.

Durante el taller participativo se manifestó la preocupación por que los proyectos nuevos en la Plancha puedan cambiar la imagen de la zona. Los participantes al taller, todos ellos vecinos de la estación,

están conscientes del origen ferroviario de todas las colonias situadas al rededor de la estación. Por lo tanto piden que se respete la historia de sus barrios y que se le devuelva a la estación el esplendor de principios de siglo XX.

Como último comentario creo que se debe resaltar la participación que han tenido las asociaciones civiles y algunos de los vecinos en todas las actividades a las que se les ha convocado. Ellos han luchado desde hace años por el mejoramiento de la zona y ha sido su perseverancia y el amor a su patrimonio lo que ha generado que tantos pongamos nuestros ojos en la Estación Central. Gracias a los vecinos he podido compartir el orgullo por la historia del estado de Yucatán y me he sentido parte de la nueva historia que se esta escribiendo en la Estación Central del Ferrocarril de Mérida.



5

PROYECTO ARQUITECTÓNICO

REHABILITACIÓN DE LA BODEGA
ORIENTE DE LA ESTACIÓN CENTRAL
DEL FERROCARRIL DE MÉRIDA



En los capítulos anteriores se abordaron los antecedentes del edificio a intervenir, así como la caracterización de la zona en la que este se encuentra. También se hizo una descripción de materiales y sistemas constructivos empleados en las bodegas de la Estación Central y se presentó la evolución histórica del conjunto ferroviario.

Posteriormente se incluyó un registro de deterioros en la bodega oriente y se realizó una tabla en la que se detallan las causas de dichos deterioros y las técnicas para intervenir los elementos afectados. Se establecieron criterios de intervención del conjunto para así garantizar la conservación de la memoria histórica del lugar y permitir una lectura correcta de las construcciones que conforman la estación.

Igualmente importante fue la elaboración del Plan Estratégico y el Plan de Participación Comunitaria, documentos mediante los cuales se identifican a los actores principales que intervienen en la elaboración de este proyecto, los objetivos principales de la intervención y el papel que cada actor tiene dentro de la propuesta que se presenta en este documento. De igual manera se abre un espacio para dialogar con dichos actores y

conocer sus puntos de vista e inquietudes relacionados con este proyecto. De esta manera podemos saber si entendimos el objeto que estamos interviniendo y si nuestro diagnóstico de la problemática fue acertado.

El siguiente paso será entonces la **determinación de uso**, el cuál considera a los **usuarios potenciales** así como las **características de la zona**. Una vez identificados los usuarios potenciales y reconociendo qué hay en el área a intervenir, dónde se encuentra dicho equipamiento y en qué cantidad está presente, podemos comenzar a identificar las necesidades de nuestros usuarios potenciales, es decir, lo que no hay y se requiere.

En este caso se sabe que las bodegas poniente y central están siendo intervenidas para alojar las instalaciones de *música y artes escénicas* de la Universidad de las Artes, por tanto algunos de nuestros usuarios potenciales serían **alumnos** y **empleados** de esta institución.

Los **vecinos de La Plancha** también se consideran como usuarios potenciales ya que la intención de esta propuesta es incluirlos en las actividades de la universidad y darles un espacio en el que puedan convivir y compartir sus historias y vivencias relacionadas con la Estación Central.

En cuanto a características de la zona, sabemos que la mayoría de las **familias** vecinas son **ferrocarrileras** y están arraigadas a su barrio. También reconocemos que las bodegas y la estación se ubican dentro del **polígono B del Centro Histórico de Mérida**, lo cuál condicionará nuestra propuesta ya que debe cumplir con la normativa correspondiente. Igualmente conocemos el **uso** que se dará a las **otras dos bodegas** del conjunto y sabemos que el uso

propuesto debe ser compatible con este. Por último debemos mencionar que se quiere destinar la bodega oriente a las disciplinas relacionadas con las **artes visuales** dentro de la **Universidad de las Artes**, por tanto la propuesta presentada debe considerar este uso y evaluar si es lo más conveniente o si debe ser modificado para responder a otras necesidades que se mencionarán a continuación.

Como resultado de las encuestas presentadas en el Plan de Participación Comunitaria y estudiando los diagnósticos que se han realizado en años anteriores en la zona, se identificaron las siguientes **necesidades** con la ayuda de los vecinos:

- Falta de espacios para exponer la historia del ferrocarril
- Falta de espacios para realizar actividades artísticas
- Insuficiente oferta de actividades artísticas
- Falta de espacios que propicien la convivencia de vecinos

De igual manera en el Taller de Participación Comunitaria se habló de los **problemas** que más preocupan a los habitantes de la zona:

- Falta de iluminación en calles 46 y 48
- Pernoctación en bodegas abandonadas
- Mal estado de las bodegas y el riesgo que implica su deterioro para los vecinos
- Pérdida de elementos de las bodegas que pueda cambiar considerablemente la imagen del conjunto (pérdida de identidad)

ESTACIÓN CENTRAL DEL FERROCARRIL DE MÉRIDA, YUCATÁN

			Formar	
Edificio principal	Escuela Superior de Artes de Yucatán	Objetivos	Vincular con la comunidad	Programas culturales
Bodega poniente				
Bodega central	Universidad de las Artes de Yucatán	Objetivo	Concentrar en un solo espacio las instalaciones de artes escénicas, música y artes visuales	Bodega poniente: artes escénicas Bodega central: música
Bodega oriente	Parte de la Universidad de las Artes sin proyecto definido	Objetivo de propuesta	Vincular actividades de la universidad con la comunidad, dando así a todas las personas acceso al patrimonio para difundir el valor histórico y social del edificio	Aulas, talleres y espacios de exposición abiertos al público, utilizando criterios de intervención que permitan identificar el inmueble con la función original

En el diagrama anterior se muestra en color verde el uso actual de la estación y se destaca el interés que tiene la ESAY en vincularse con la comunidad mediante programas culturales. Esto abre la puerta a una posible colaboración con la institución para desarrollar un proyecto que satisfaga sus necesidades y que en esos mismos espacios a diseñar se puedan realizar actividades dirigidas a la comunidad. Dichas actividades tendrán como objetivo, además de aumentar la oferta cultural, conservar la historia de la estación y del ferrocarril.

Seguidamente, en color amarillo, se hace mención del uso otorgado a las bodegas poniente y central dentro del proyecto de la Universidad de las Artes de Yucatán. Como se mencionó anteriormente, el uso propuesto para la bodega oriente debe ser compatible con lo ejecutado en las otras dos bodegas de la estación. Se decide, por este motivo, que la bodega oriente sea también parte de la Universidad de las Artes de Yucatán para que el conjunto ferroviario recupere su lectura como unidad y que no sea percibido como elementos aislados que comparten un mismo espacio.

Por último, y en un amarillo más intenso, se explica la propuesta de uso de la bodega oriente, en la que se abre un espacio de diálogo y convivencia entre la Universidad de las Artes y la comunidad. Con esta propuesta se pretende que todas las personas que estén interesadas en participar en las actividades que aquí se desarrollen, puedan acercarse al patrimonio ferroviario y de esta manera se propicie la difusión y valoración de la Estación Central.

Con la ejecución de esta propuesta se atacarían algunos de los problemas identificados en la zona como la falta de iluminación en las calles 46 y 48 y la percepción de inseguridad en estos puntos.

De igual manera, la consolidación de la bodega y su posterior ocupación resolvería los problemas de riesgo por la inestabilidad de la estructura y terminaría la pernoctación dentro de estas construcciones. Debido a que el proyecto se realizaría según los criterios de intervención mencionados con anterioridad, se conservaría el valor formal, social e histórico del conjunto, atendiendo así la preocupación de los vecinos por las posibles pérdidas de elementos que identifican a la estación.



Escuela de Arte de Pamplona,
<https://www.zizurdoi.com/2016/12/esculturas-de-la-escuela-de-arte-de-pamplona-para-vestir-el-municipio-de-zizur-mayor/>



Centro de Arte Alcobendas, <http://www.centrodeartealcobendas.org/>

REQUERIMIENTOS ESPACIALES

Una vez que el uso ha sido determinado se debe definir cuáles son los espacios necesarios a diseñar dentro de la bodega oriente. Como esta bodega también formará parte de la Universidad de las Artes y se destinará a la enseñanza de las artes visuales se debe considerar la oferta académica de la universidad para establecer cuáles son los requerimientos espaciales del proyecto.

Se retoma también lo trabajado durante el Taller de Participación Comunitaria con el objetivo de atender las inquietudes y necesidades de los vecinos participantes, quienes representan a una parte importante de los usuarios potenciales.

De la información obtenida, tanto en la ESAY como con los vecinos, se elabora un programa arquitectónico en el que se establecen los espacios que se integrarán a la propuesta. Aquí es importante recordar cuáles son los criterios de intervención planteados en el capítulo del diagnóstico ya que estos junto a los requerimientos espaciales determinan las posibilidades reales de utilización, es decir, determinan cuál será la respuesta espacial a la demanda de uso.

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO BODEGA ORIENTE							
		Per	U	Equipamiento	M2	T-M2	Observaciones
ÁREA FORMATIVA							
Recepción							
	Sala de espera	3	1	Sofá, sillón, mesa de centro	9		compartida entre coor.
	Asistente/Secretaria	1	1	Equipo de computo, escritorio, archivero	9	18	
Académica-Administrativa							
	Coor. Académico	1	1	Equipo de computo, escritorio, archivero,	12		
	Coor. Administrativo	1	1	credenzas	12	24	
Dirección							
	Asistente/Secretario	1	1	Equipo de computo, escritorio, archivero	9		
	Director	1	1	Equipo de computo, escritorio, mesa de juntas, librero	25	34	
Extensión y Vinculación							
	Sala de espera	2	1	Sofá, mesa de centro	6		
	Asistente/Secretario	1	1	Equipo de computo, escritorio, archivero	9		
	Coordinador	1	1	Equipo de computo, escritorio, archivero	12	27	
Apoyo							
	Cocineta	2	1	Tarja sencilla, meseta	4		
	Archivo		1	Archiveros	6	10	
						113	
Sanitarios							
	Hombres		1	2 ino - 3mig - 2lav	30		mínimo por reglamento
	Mujeres		1	5 ino - 2lav	30	60	
Vestidores							
	Hombres		1	5 bancos, 5 espejos, lockers	30		
	Mujeres		1	5 bancos, 5 espejos, lockers	30	60	
Foro Video							

	Foro	Var	1	Muros ciegos con recubrimiento acústico, de 13x15 (la profundidad es la requerida), piso de cemento, estructura para sostener iluminación; "planta de luz para iluminación"	195		Espacio neutro para filmar formato cine, donde se pueda montar escenarios.
	Cabinas	3	4	Mesas en "L", 2 sillas en c/cabina	12		
	Salon de video	10	1	Mesas, equipo de video, sillas	20		para revisión de trabajos
	Bodega		1	Repisas de metal	26	253	
	Talleres						
	Experimental	20	2	10 Mesas, 2 tarjas, sillas	200	400	Uso rudo
	Grabado	20	1	3 tórculos (1,5x3x1,2h) con 2m de circulación periférica, prensa litográfica. 4 racks de secado (1,2x1,2x1,6h) ins hidráulicas, 2 tarjas y azulejos en muros. Planeros, 10 bancos.	100		Desechos tóxicos
						100	
	Bodega		1	Repisas de metal	124	124	Productos químicos, que requieren estar refrigerados
	Escultura moderado	10	1	10 Mesas de trabajo, sillas, 20 lokers	100	100	De tipo artesanal
	Pintura	20	1	20 caballetes. Iluminación combinada (natural y artificial) instalaciones hidráulicas, 2 tarjas, closet y 23 lokers, 10 bancos, 13 sillas	115	115	Desechos tóxicos
	Dibujo	20	1	20 restiradoes, closet de materiales y equipo, 23 lokers, planeros. 2 tarjas	100	100	
	Bodegas		8	Repisas de metal	13	104	Para talleres en gral.
						1416	
	ÁREA DE VINCULACIÓN						
	Salones de usos múltiples		5	Mesas, sillas, equipo de proyección	120	600	
	Auditorio	200	1	Butacas, escenario central, iluminación sobre rieles	250	250	
	Salas de exposición		2		320	640	
						1490	
	ALMACENAJE						



ZONIFICACIÓN

Se manejan gradientes de intimidad, proponiendo las áreas académico-administrativas en el primer tercio de la bodega oriente, es decir, aquel que colinda con la calle 55. Esto debido a que las actividades desarrolladas en estos espacios están vinculadas con las demás actividades de la Universidad de las Artes. El siguiente tercio de la bodega, es decir el central, concentra el área de servicio conformada por un vestíbulo, baños y vestidores. Por último, en la zona posterior de la bodega, la cuál se unirá al proyecto del Parque la Plancha, se ubican las áreas de usos múltiples y las salas de exposición. Esto se debe a que las mismas características de estos espacios propician el desarrollo de actividades abiertas para la comunidad y ofrecen espacios de mayor interacción entre los diferentes usuarios del inmueble.

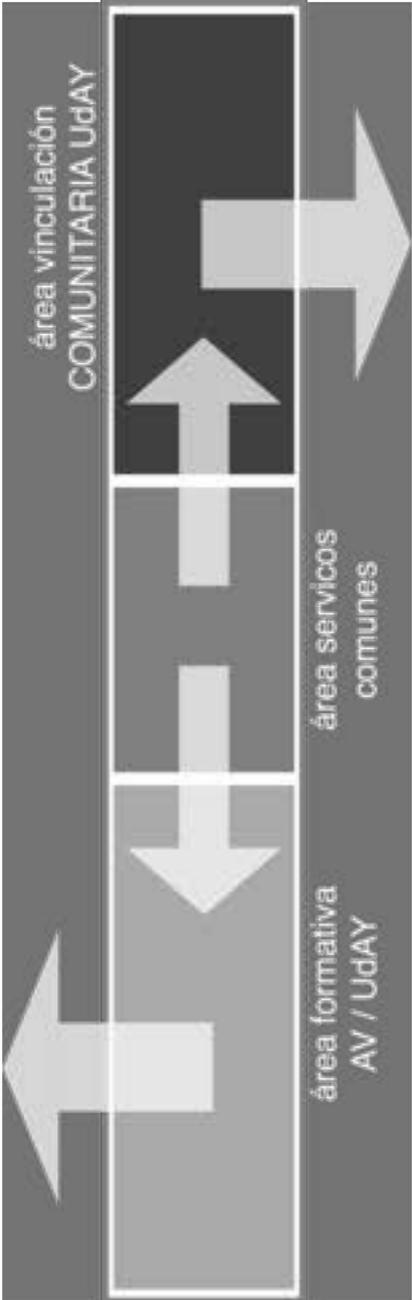
CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

Se conservan todos los muros originales de la bodega y se propone una estructura independiente dentro de la edificación para sujetar de estos nuevos marcos metálicos las divisiones, instalaciones y demás elementos necesarios para el nuevo uso asignado.

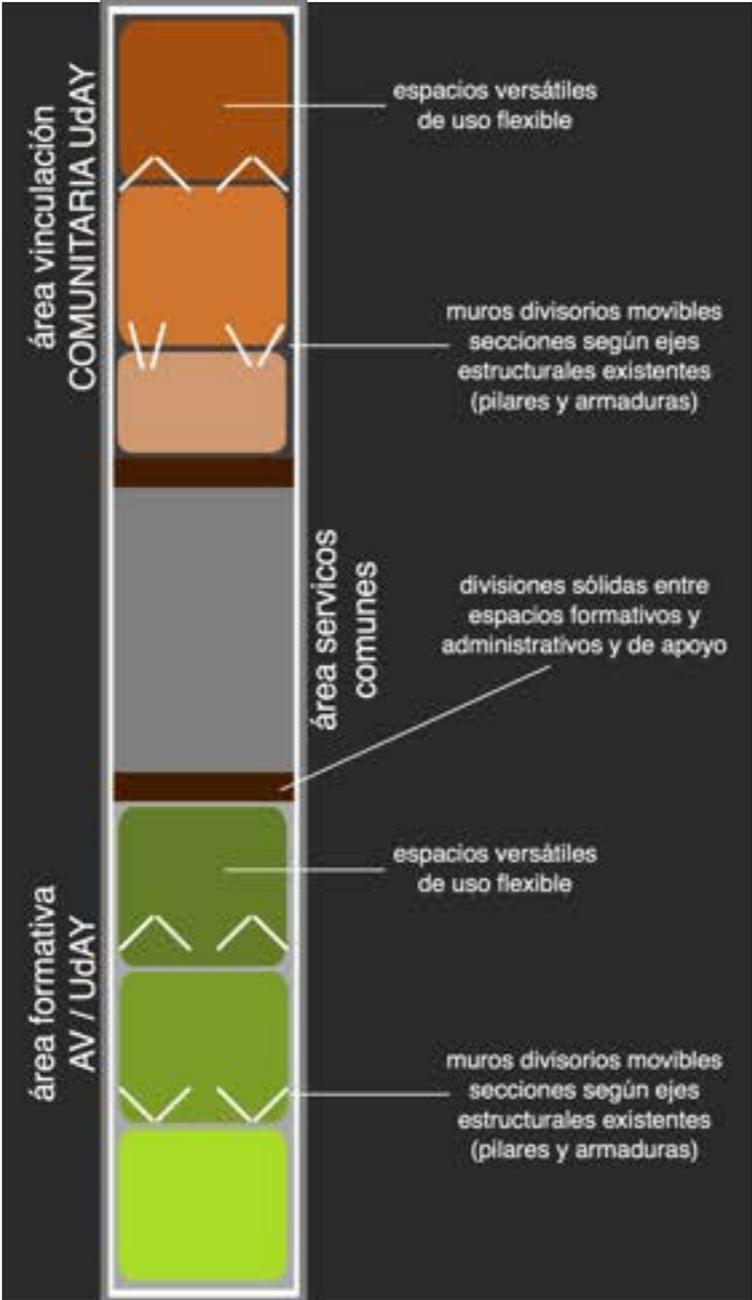
Se mantiene la percepción original del espacio mediante el uso de divisiones bajas que permiten ver la estructura en la mayoría de los espacios de la bodega. Igualmente se conserva el pasillo externo de la bodega como circulación principal.

El espacio comprendido entre bodega oriente y central, donde originalmente se encontraban 2 vías, se convierte en un jardín escultórico que vincula ambas construcciones al tiempo que conserva la ubicación de las vías resaltando estos elementos con cubresuelos naturales.

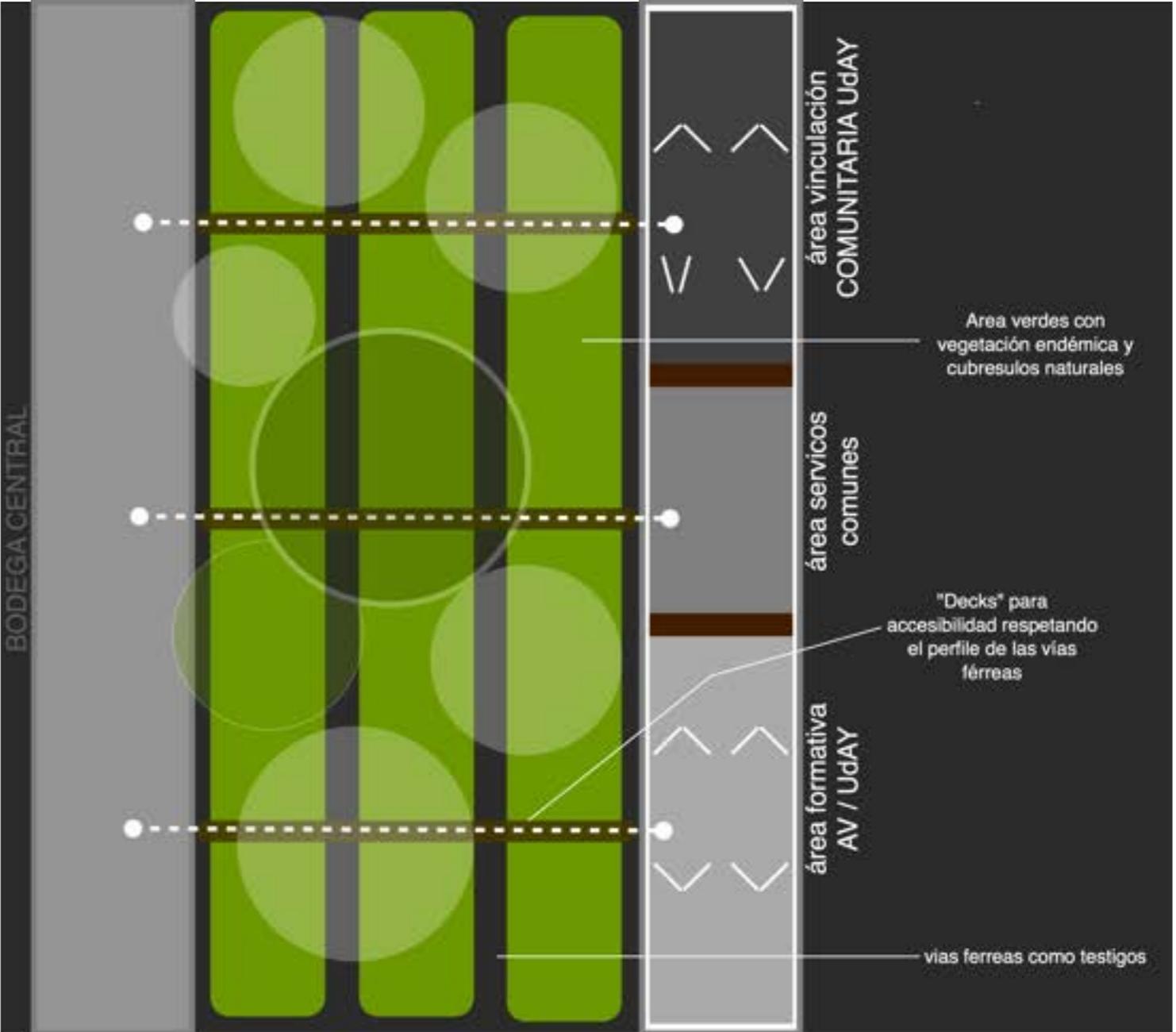
ZONIFICACIÓN Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN DE LA BODEGA ORIENTE



BODEGA ORIENTE UdAY
ZONIFICACIÓN GENERAL



BODEGA ORIENTE UdAY
criterios de funcionamiento generales



BODEGA ORIENTE UdAY
comunicación horizontal y espacio de transición



Espacio de exposición, Madrid. Imagen tomada del sitio www.mataderomadrid.org

CRITERIOS DE DISEÑO

Uno de los principales objetivos de esta intervención es tocar lo menos posible la construcción original y resaltar los materiales y sistemas constructivos empleados. Por tanto se identifican fácilmente los materiales nuevos de los empleados originalmente y se muestran independientes de la estructura de la bodega oriente.

Se proponen instalaciones aparentes que no sean agresivas para la bodega y que mantengan una imagen industrial. La iluminación se fija a la estructura nueva propuesta y se utilizan, en casi toda la bodega, rieles de luminarias que permitan ajustar los puntos de luz dependiendo de la disposición de los espacios y las actividades llevadas a cabo. Igualmente se proponen contactos retráctiles en las áreas de usos múltiples para

que estas cuenten con las instalaciones necesarias para albergar cualquier actividad.

Existen áreas de la bodega que están decoradas con ilustraciones realizadas por autores muchas veces anónimos que se conservarán en la medida de lo posible y de las cuales se hará el registro pertinente. Se mantienen de igual manera los nombres de las estaciones pintadas en en los muros de una sección de la bodega.

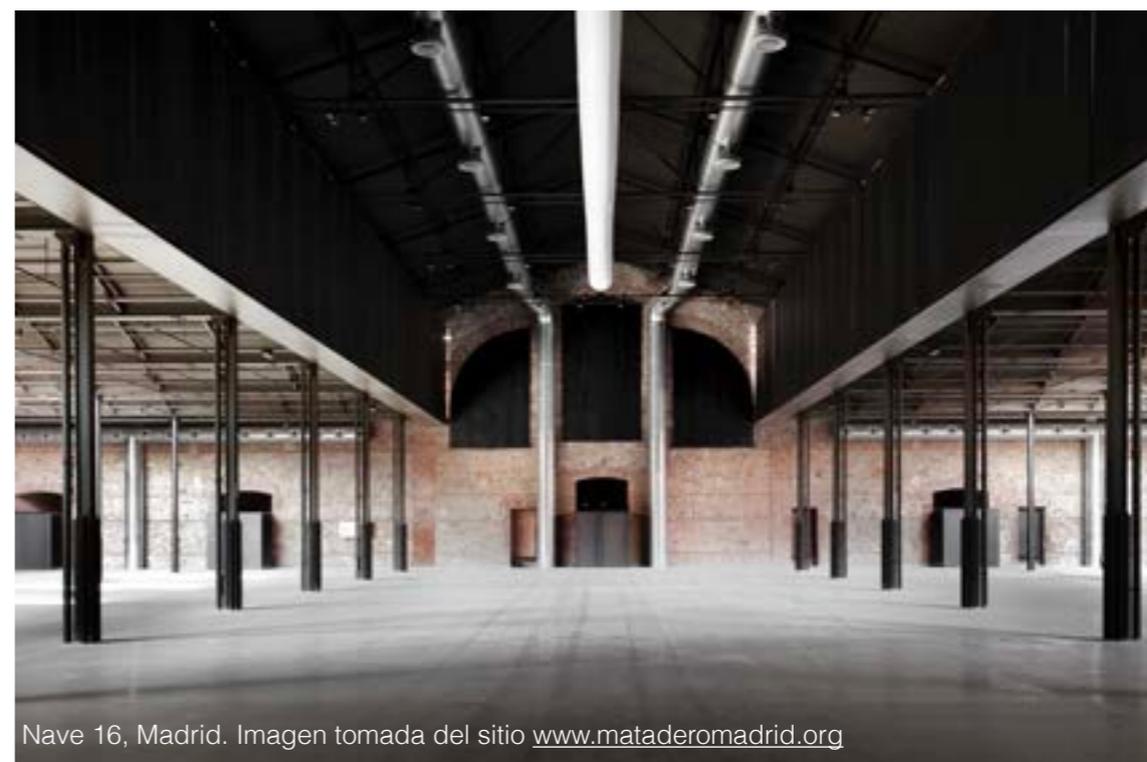
Se respetan los ejes originales de la bodega, alineando los nuevos marcos metálicos a estos, dando origen a las divisiones propuestas en el proyecto.

El núcleo de baños se ubica en la sección de la bodega que ya contaba con instalación sanitaria. Esta área se encuentra totalmente cerrada y ventilada gracias a extractores ya que la posición de las ventanas no permite la ventilación natural. Este módulo se encuentra despegado totalmente de la bodega disminuyendo así el daño ocasionado a la construcción.

Para la cubierta se considera el uso de láminas termoacústicas para conservar la imagen de la bodega sin los problemas de temperatura o el exceso de ruido por vientos o lluvia. El color de la cubierta (parte interna), las instalaciones y los marcos metálicos será el mismo para tener uniformidad en estos elementos y con esto reducir la obstrucción visual en el espacio.



Sala de proyecciones, el Matadero, Madrid. Imagen tomada del sitio www.mataderomadrid.org

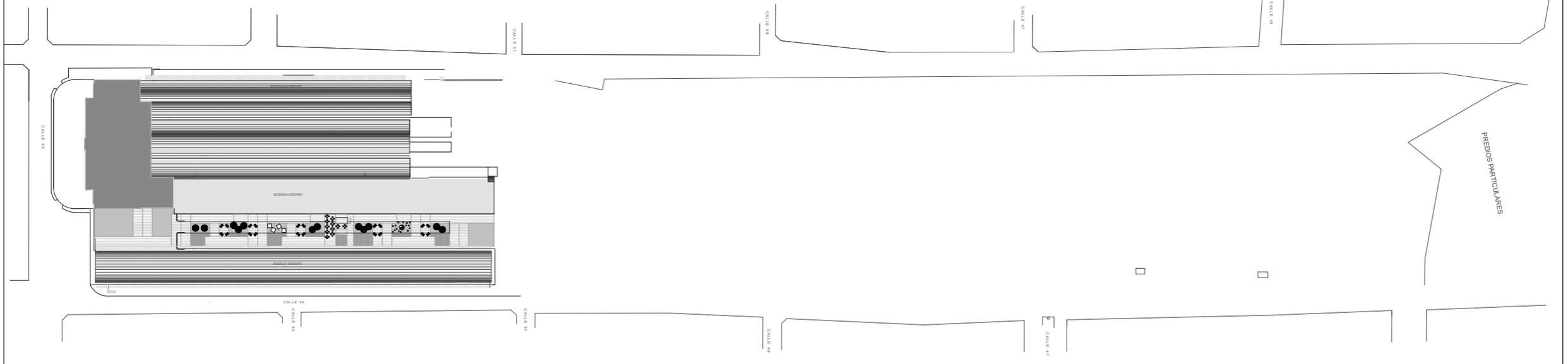


Nave 16, Madrid. Imagen tomada del sitio www.mataderomadrid.org

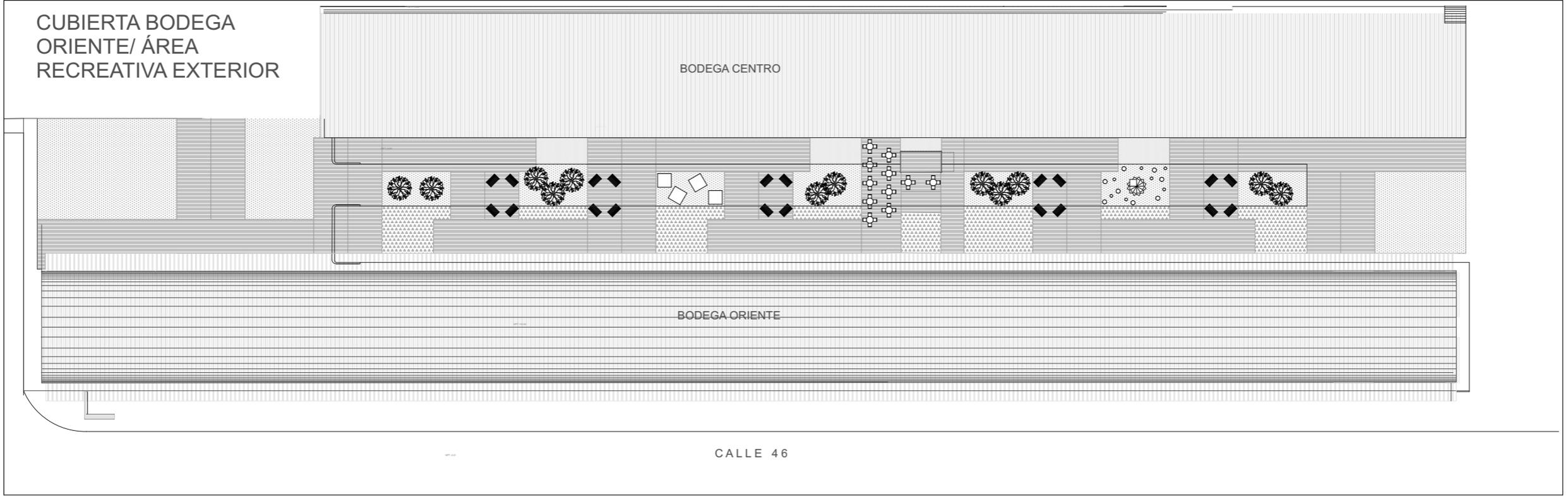
PLANOS
PROYECTO
ARQUITECTÓNICO
BODEGA ORIENTE



PLANTA DE CONJUNTO



CUBIERTA BODEGA ORIENTE/ ÁREA RECREATIVA EXTERIOR



REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN
 ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS
 CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO
 UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN
 MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

SIMBOLOGÍA

	Cubierta de lámina termoacústica
	Vegetación tipo a
	Vegetación tipo b
	Circulaciones

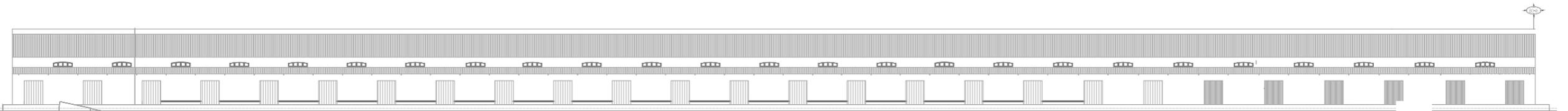
COMENTARIOS

Las circulaciones entre bodega central y oriente respetaran la ubicación de las vías del ferrocarril

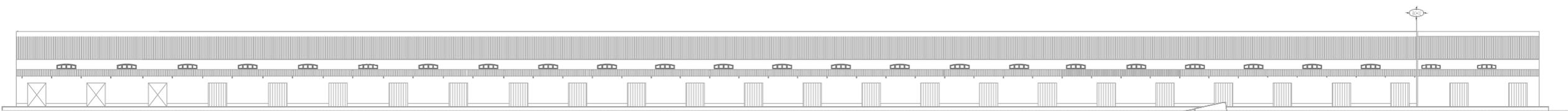
ESC. 1:1000/ 1:280

ARQ 01

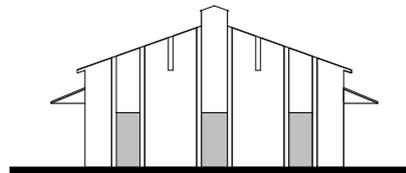
ALZADOS BODEGA ORIENTE



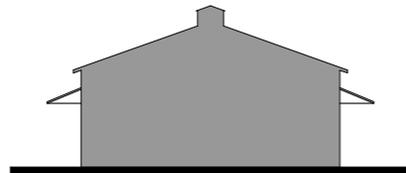
fachada oriente bodega oriente



fachada poniente bodega oriente



fachada sur bodega oriente



fachada norte bodega oriente



REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN

ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS

CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO

UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

SIMBOLOGÍA

COMENTARIOS

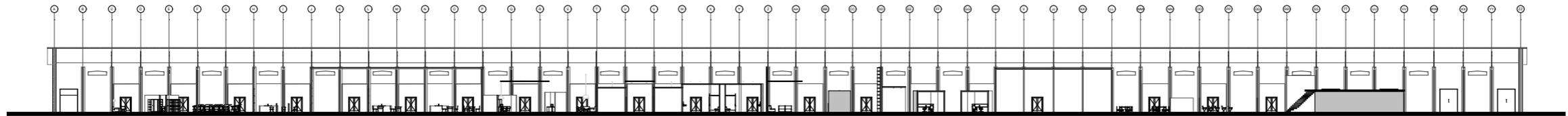
Se proponen 3 puertas en la fachada sur con la intención de recuperar la composición original de esta fachada

ESC. 1:300/
1:200/

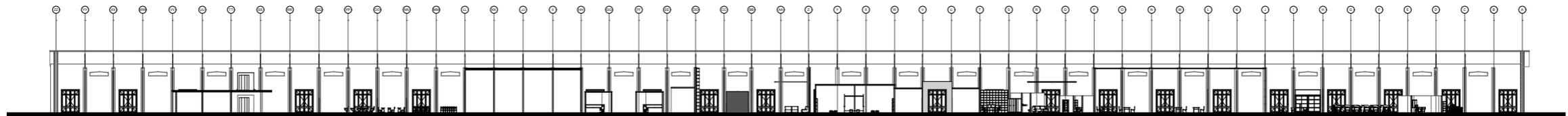
ARQ 03



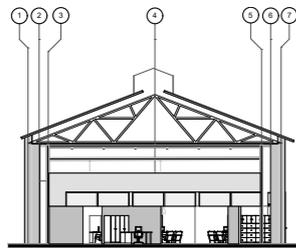
CORTES BODEGA ORIENTE



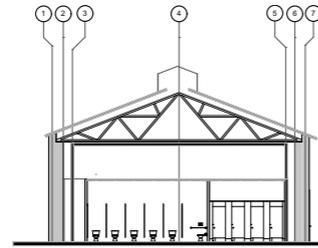
C-01



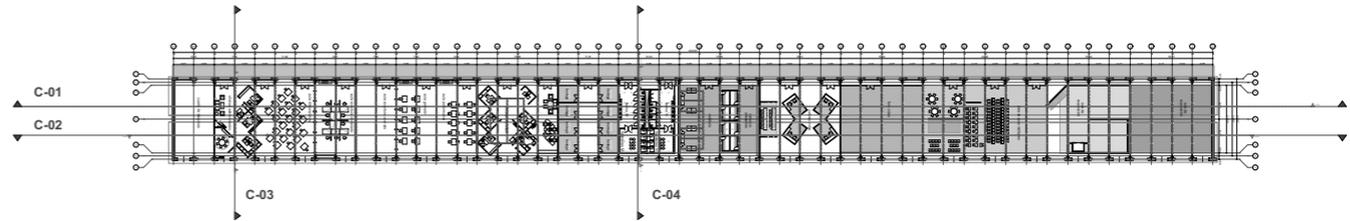
C-02



C-03



C-04



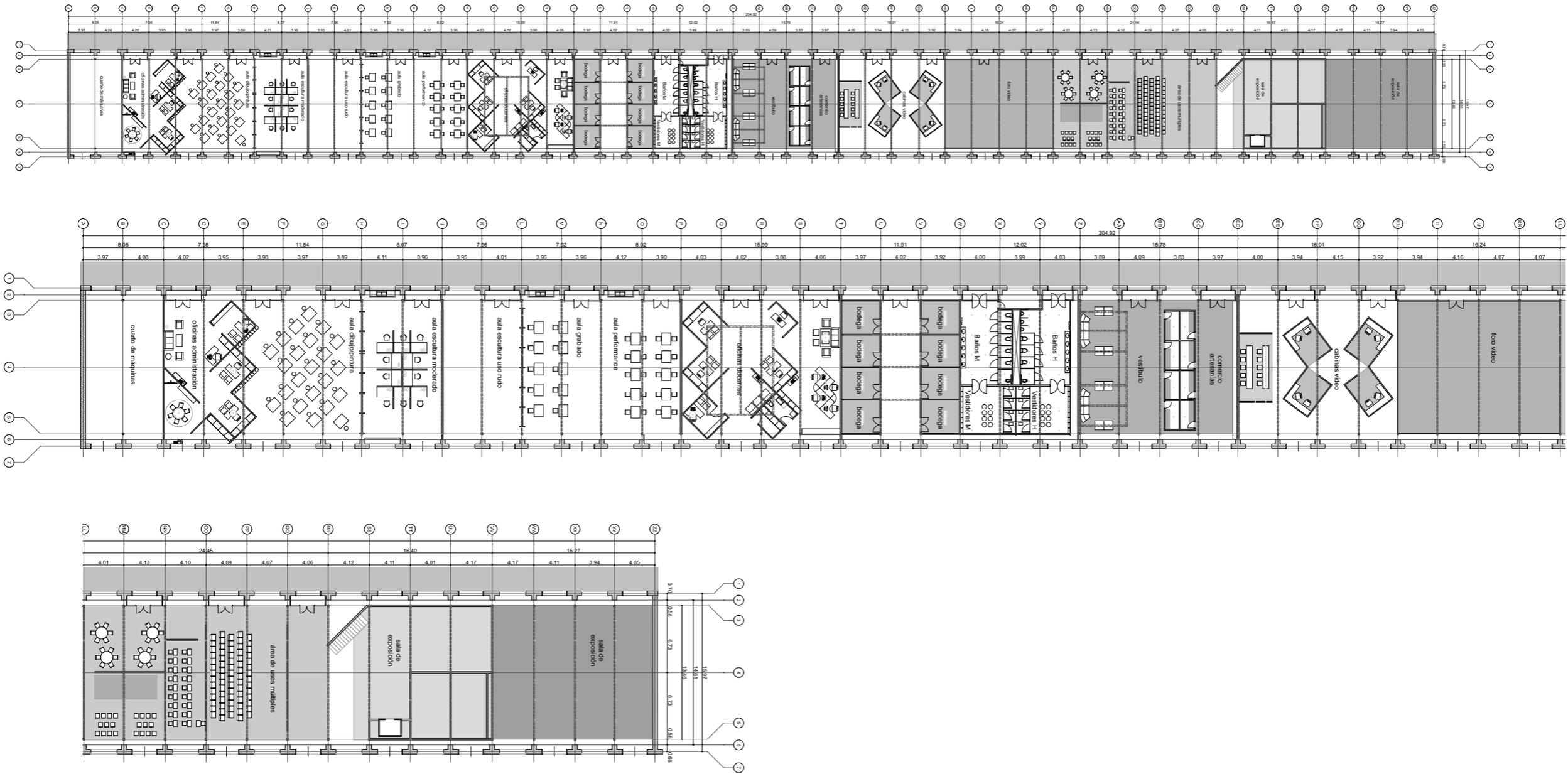
REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN	
ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS	
CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO	JUNIO 2018
UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN	
MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO	

SIMBOLOGÍA

COMENTARIOS

ESC. 1:300/ 1:200/
ARQ 04

CRITERIOS DE ILUMINACIÓN



REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN

ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS

CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO

UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

SIMBOLOGÍA

-  reflector
-  spot
-  lámpara fluorescente
-  lámpara colgante
-  riel de reflectores

COMENTARIOS

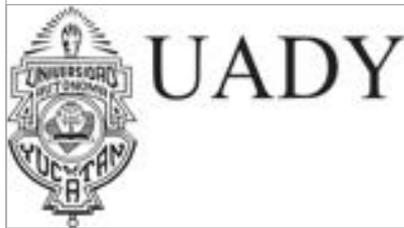
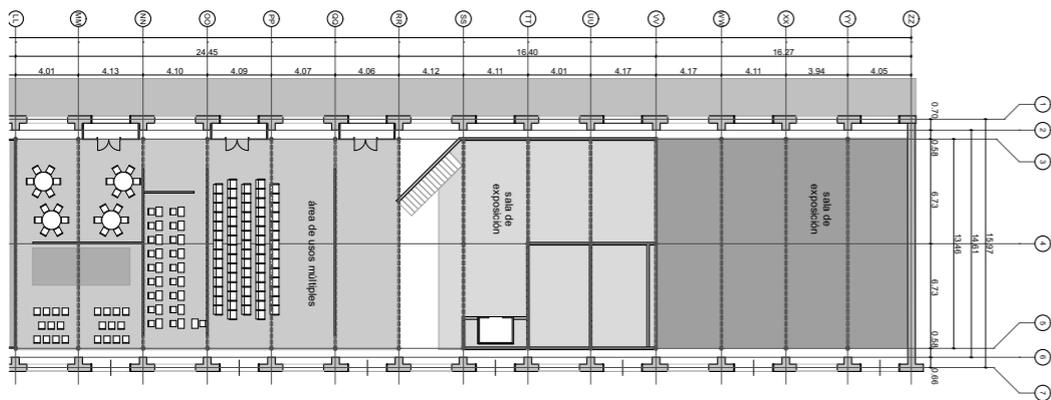
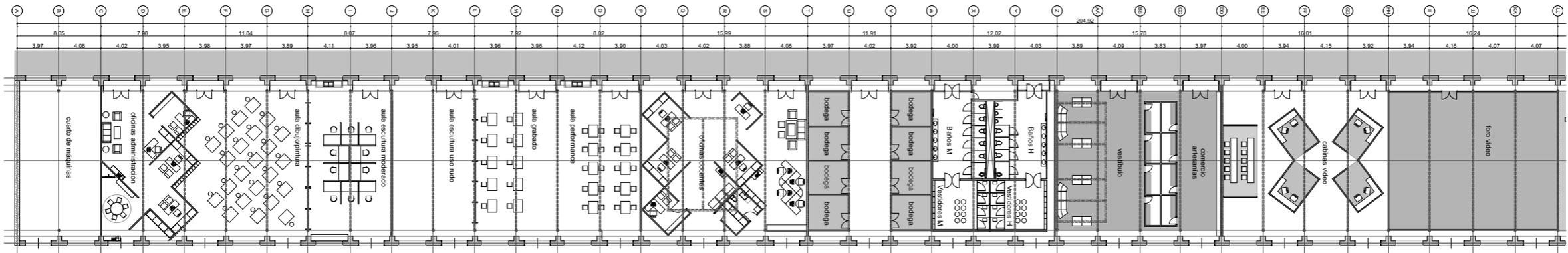
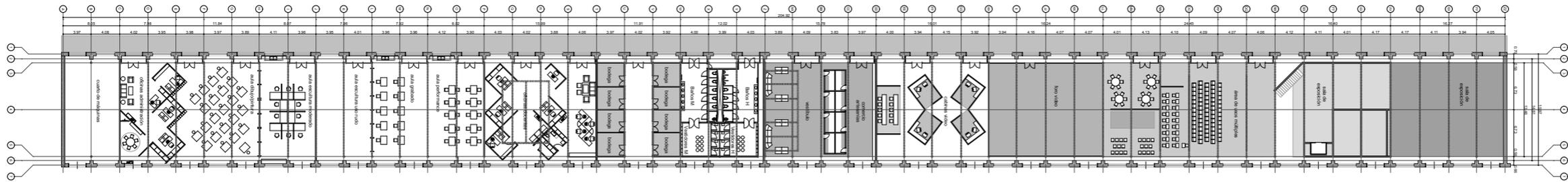
Todas las luminarias y rieles de iluminación se fijan a la estructura nueva, NO afectan a la bodega oriente.

ESC. 1:300/
1:200/

ARQ 05



PLANTA ARQUITECTÓNICA BODEGA ORIENTE



REHABILITACIÓN DE LA BODEGA ORIENTE/ ESTACIÓN CENTRAL DE MÉRIDA, YUCATÁN

ARQ. MARÍA DEL CARMEN MENDOZA VARGAS

CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO

UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

MAESTRÍA EN CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

JUNIO 2018

SIMBOLOGÍA

COMENTARIOS

Los espacios de trabajo en oficinas administrativas y docentes se generan con divisiones móviles. Todos los elementos divisorios, iluminación y rieles de iluminación se fijan a la estructura nueva, NO afectan a la bodega oriente.

ESC. 1:300/
1:200/

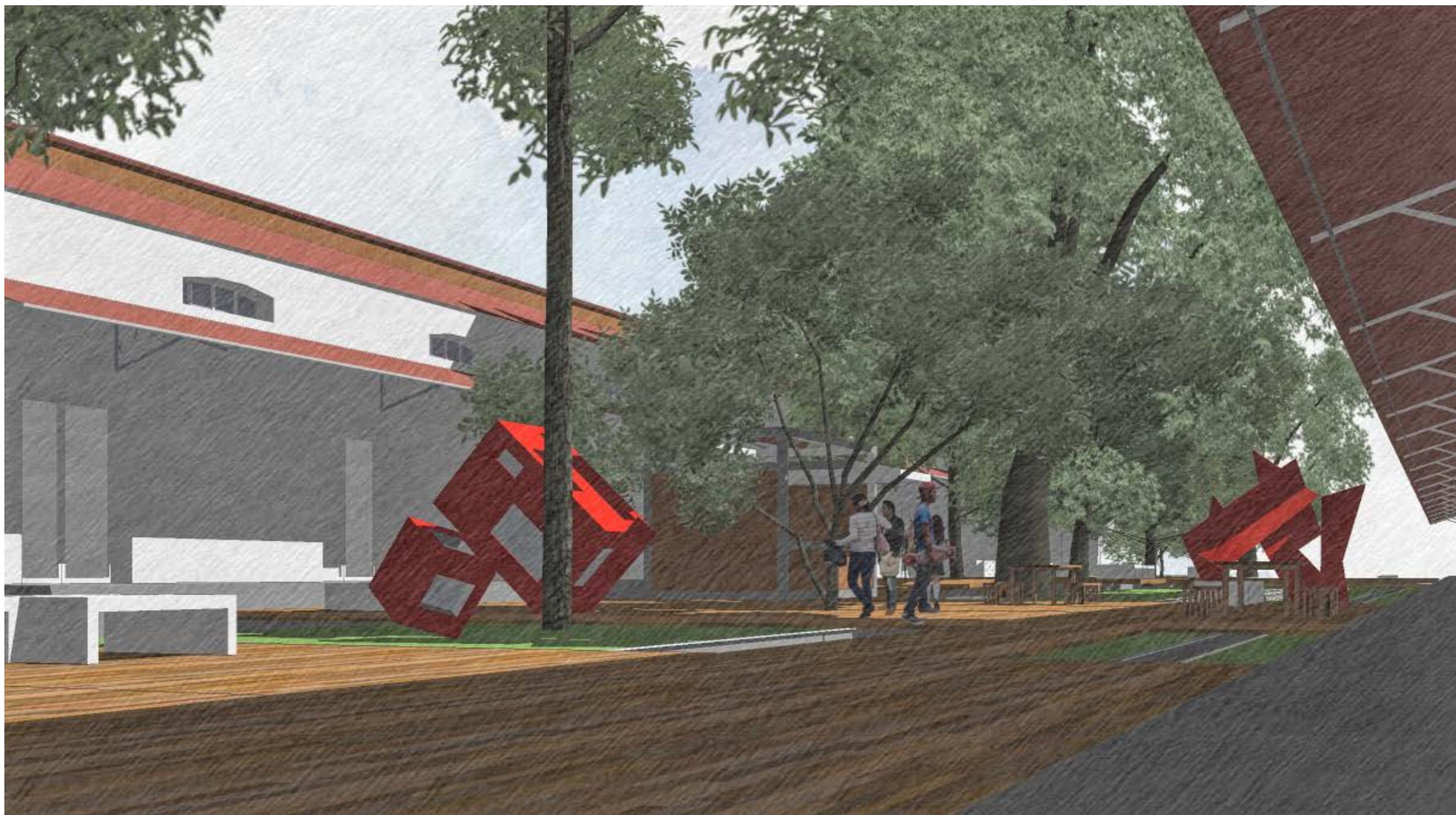
ARQ 02



PERSPECTIVAS EXTERIORES



Fachada bodega oriente



Jardín escultórico



Oficinas administrativas



Taller de escultura



Salón de dibujo



Sala de exposiciones

BIBLIOGRAFÍA

LOMBILLO Ignacio, VILLEGAS Luis, *Metodología para el análisis de las estructuras de fábrica del patrimonio construido*, p.15.

Equipo de auscultación e instrumentación, laboratorio de geotécnia. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, Gobierno de España, p.2.

Know-how en materiales y técnicas de restauración arquitectónica, Universidad de Alicante, p. 4-8.

PRADO Ricardo, *Procedimientos de restauración y materiales. Protección y conservación de edificios artísticos e históricos*, ed. Trillas, México 2000 (reimp. 2013).

CHÁVEZ Juan Antonio, ÁLVAREZ Odalys, *Metodología para el Diagnóstico y Restauración de Edificaciones*, 2005.

REYES, Roberto, *El código tecnológico de la hacienda henequenera en Yucatán. Tipologías estructurales y constructivas empleadas en la edificación de casas de máquinas durante el Porfiriato*. p.214. 2007

PACHECO et al., *Escuela Superior de Artes de Yucatán: Ex Estación Central de Ferrocarriles*, p. 8. SEDUMA 2006

Principios para el análisis, conservación y restauración de las estructuras del patrimonio arquitectónico, ICOMOS, 2003.

Guía para elaborar proyectos de obras de conservación de bienes culturales muebles e inmuebles por destino del patrimonio cultural competencia del INAH

Universidad Autónoma de Yucatán, Plan estratégico del Parque ecológico de Xoclán, Mérida, México, Universidad Autónoma de Yucatán, Cuerpo Académico de Conservación del Patrimonio (Reportes de investigación 1) 2007

Universidad Autónoma de Yucatán, Plan de Participación Comunitaria del “Parque Arqueo-Ecológico de Xoclán”, Mérida, México, Universidad Autónoma de Yucatán, Cuerpo Académico de Conservación del Patrimonio 2007

Universidad Autónoma de México et al., Proyecto: Plan Maestro La Plancha, Mérida 2016, Mérida, México, Segunda entrega 2016.

BARCELÓ, Quintal Raquel Ofelia, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, Revista Mirada Ferroviaria, número 15. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Manuel Irabién Rosado, Historia de los FFCC. de Yucatán. Mérida, Talleres Gráficos Bassó