
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

Maestría en Arquitectura, Investigación y
Restauración de Sitios y Monumentos



**EL FERROCARRIL Y LA MODERNIZACIÓN URBANO
ARQUITECTÓNICA**

Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910

**TESIS
PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRO EN ARQUITECTURA**

PRESENTA

Gloria Belén Figueroa Alvarado

DIRECTOR DE TESIS

Dr. Carlos Alberto Hiriart Pardo

Morelia Michoacán Julio 2008.

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

Maestría en Arquitectura, Investigación y
Restauración de Sitios y Monumentos



**EL FERROCARRIL Y LA MODERNIZACIÓN URBANO
ARQUITECTÓNICA**

Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910

Miembros del JURADO:

Dr. Carlos Alberto Hiriart Pardo
Dr. José Alfredo Uribe Salas
Dr. Salvador García Espinosa
Dr. Ramón Salvador Medina López
Dra. Catherine R. Ettinger Mc Enulty

AGRADECIMIENTOS

Este proyecto de investigación no se hubiera concretado sin el apoyo de la Universidad Michoacán de San Nicolás de Hidalgo, para esta noble institución mi agradecimiento por todas las facilidades otorgadas con las cuales este proyecto académico, decisivo en mi vida profesional, es una realidad.

Agradezco también a CONACYT, por el otorgamiento de la Beca de durante mis estudios, misma que fue apoyo invaluable para concluir esta investigación, con la finalidad de elevar la calidad docente y propiciar la creatividad científica e innovadora del conocimiento.

Un reconocimiento y mi agradecimiento permanente para nuestro comité tutorial en la Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos: A nuestro director de tesis Dr. Carlos Alberto Hiriart Pardo por su apoyo, confianza y motivación; de igual manera Dr. Salvador García Espinosa, que como cotutor fue una parte fundamental para estructurar y concluir este trabajo académico.

Así mismo agradezco al Dr. José Alfredo Uribe Salas, su apoyo como lector del trabajo de investigación y sinodal. Para la Dra. Catherine R. Ettinger Mc Enulty y el Dr. Ramón Medina López, académicos de la División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura de la UMSNH, y mis lectores de tesis y sinodales.

Para mis compañeros de generación Leticia Selene León Alvarado, Claudia Bustamante Penilla, Citlali A. Carillo V., Blanca Alejandra Fernández Barriga, André Aguilar Aguilar, José Manuel Rosales Mendoza, Martín Chávez Márquez, Federico Villalpando Zorilla y Carlos Arroyo Terán, con los cuales iniciamos este proyecto, compartimos los éxitos, nos acompañamos en las vicisitudes y nos reanimamos en las contrariedades; mi reconocimiento por su impulso y apoyo permanente, que fueron determinantes para llegar a buen termino con este trabajo.

De igual manera, a mi familia, a quien le agradezco su apoyo invaluable, su confianza y motivación en los momentos difíciles que afrontamos durante mis estudios.

A todos los amigos, personas, e instituciones públicas, que directa o indirectamente aportaron ideas e información sustantiva para ampliar la perspectiva de nuestra investigación, y que siempre nos apoyaron y motivaron.

Debo mencionar las facilidades otorgadas por el personal de la Hemeroteca Universitaria "Mariano de Jesús Torres", El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, y de los Archivos del Ayuntamiento de Morelia y Pátzcuaro.

¡Muchas gracias!

DEDICATORIA

A MIS PADRES:

Gloria Alvarado Tapia y Gerardo Figueroa Benavides, quiénes me forjaron en la unidad familiar, siempre compartiendo todos mis sueños, además de motivarme y apoyarme para lograr mis anhelos de superación académica.

DEDICATORIA

Para Dios: ¡Sin ti, concretar este sueño hubiera sido imposible!

Para Marisol, mi querida hermana, motivación fundamental para la realización de este proyecto profesional.

A Teresa Alvarado Tapia, por su apoyo y orientación constante en todo momento.

Para Antonio González, por su cariño, orientación y sostén en los momentos difíciles de estos últimos años de mi vida.

ÍNDICE

	PÁGINA
INTRODUCCIÓN	1
1 LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A MÉXICO	23
1.1. EL FERROCARRIL Y SUS ANTECEDENTES INTERNACIONALES.....	26
1.2. EL FERROCARRIL Y SU LLEGADA A MÉXICO.....	28
1.2.1. LAS PRIMERAS LÍNEAS EN EL PAÍS.....	28
1.2.2. EL DESARROLLO DEL MAPA FERROVIARIO.....	30
1.3. HACIA UNA CONSOLIDACIÓN FERROVIARIA NACIONAL.....	37
1.4. PORFIRIO DÍAZ, EL FERROCARRIL Y SU IDEA DE MODELO NACIONAL.....	42
1.4.1. IDEAS DE MODERNIDAD O MODERNIZACIÓN.....	44
1.5. LA MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD A FINALES DEL SIGLO XIX.....	49
2 LA VINCULACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO A LA LLEGADA DEL FERROCARRIL	57
2.1. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A MICHOACÁN.....	60
2.1.1. PROYECTOS E INTENCIONES.....	60
2.1.2. CONFIGURACIÓN DE UNA RED ESTATAL- PROYECTOS REALIZADOS...	66
2.2. VINCULACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO.....	71
2.3. LA CIUDAD COMO ESPACIO CONCENTRADOR.....	78
3 LA INCIDENCIA DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD	82
3.1. MORELIA, PÁTZCUARO Y URUAPAN A FINALES DEL SIGLO XIX.....	85
3.2. EL FERROCARRIL Y SU INTEGRACIÓN AL ESQUEMA URBANO.....	91
3.2.1. TRAZADO FERROVIARIO CRITERIOS FUNCIONALES Y DE CONECTIVIDAD.....	91
3.2.2. EL FERROCARRIL Y LA ORGANIZACIÓN DE LA TRAZA.....	103
3.3. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL Y SU INCENTIVA EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL.....	109
3.4. EL FERROCARRIL Y SU VINCULACIÓN A LAS MODIFICACIONES DEL ENTORNO EDIFICADO.....	118
3.4.1. INFLUENCIA DE LA TENDENCIA MUNDIAL DE MODERNIZACIÓN EN LA CIUDAD.....	118
3.4.2. LA LLEGADA DE LAS IDEAS DE MODERNIZACIÓN A LA CIUDAD.....	122

CONCLUSIÓN.....	140
BIBLIOGRAFÍA.....	163
TABLA DE ILUSTRACIONES	173

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

El Estado de Michoacán ha sido objeto de una gran cantidad de estudios históricos, debido no sólo a su gran riqueza histórica, natural y geográfica. Muchas de las líneas que se han trabajado abordan los aspectos económicos, sociales, políticos, culturales al mismo tiempo que algunos se han enfocado al conocimiento del espacio urbano-arquitectónico, lo cual ha permitido conocer y comprender más a fondo las ciudades.

Como parte de tal conocimiento, el transporte en relación con el espacio urbano arquitectónico, ha sido un tema poco abordado, a pesar de que éste ha sido un factor de desarrollo. Dentro de esta dinámica del transporte, se encuentran el sistema ferroviario y en particular los trenes los cuales propiciaron un crecimiento de las ciudades.¹

Es así, como a raíz de la dinámica urbana que genera la introducción del ferrocarril a las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan² a finales del siglo XIX, se conforma una nueva fisonomía en las ciudades.³ Por lo cual se considera que el presente estudio es de gran importancia para el

¹ María Cristina Rojas E., "Movilidad urbana-Tratamiento de la Avenida del Ferrocarril- Ocio y movimiento como conformadores de lo urbano", en Revista *Escala*, 176, Santa Fé, Escala, 1997, p. 40.

² Primera línea férrea en el Estado de Michoacán realizada a finales del siglo XIX por la Compañía Constructora Nacional, la cual fue de gran importancia turística y comercial para el Estado.

³ José Alfredo Uribe Salas, *Cinco ensayos de historia económica y Social de Michoacán en el siglo XIX* Colección: Historia Nuestra 17, Morelia, Instituto de Investigaciones Históricas UMSNH, 1999, p.165.

conocimiento de las poblaciones, ya que esta investigación analiza el papel que tuvo el ferrocarril como acontecimiento vinculado a la ilusión porfiriana de una ciudad moderna.

Este análisis reviste de particular interés, porque los estudios que abordan este medio de transporte en esta área geográfica se han enfocado a describir la llegada y características del ferrocarril. Además el tema ha sido tratado en su mayoría por especialistas de otras disciplinas, principalmente historiadores; sin embargo un estudio que analice la influencia del ferrocarril en la modernización en el espacio urbano arquitectónico de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan a finales del siglo de las luces, poco se ha abordado.

Al mismo tiempo el interés por abordar este tema, además de originarse por la necesidad de que los arquitectos realicemos trabajos de investigación en el campo de la historia urbano arquitectónica, y ampliar las visiones existentes, surge también, a través de la observación directa de las transformaciones que la ciudad ha experimentado.

Durante el siglo XIX, se trabajó arduamente en diferentes ideas y proyectos para impulsar el desarrollo económico del país, y muchas de ellas tuvieron que ver con el mejoramiento de las vías de comunicación y con el invento tecnológico del siglo: el ferrocarril.

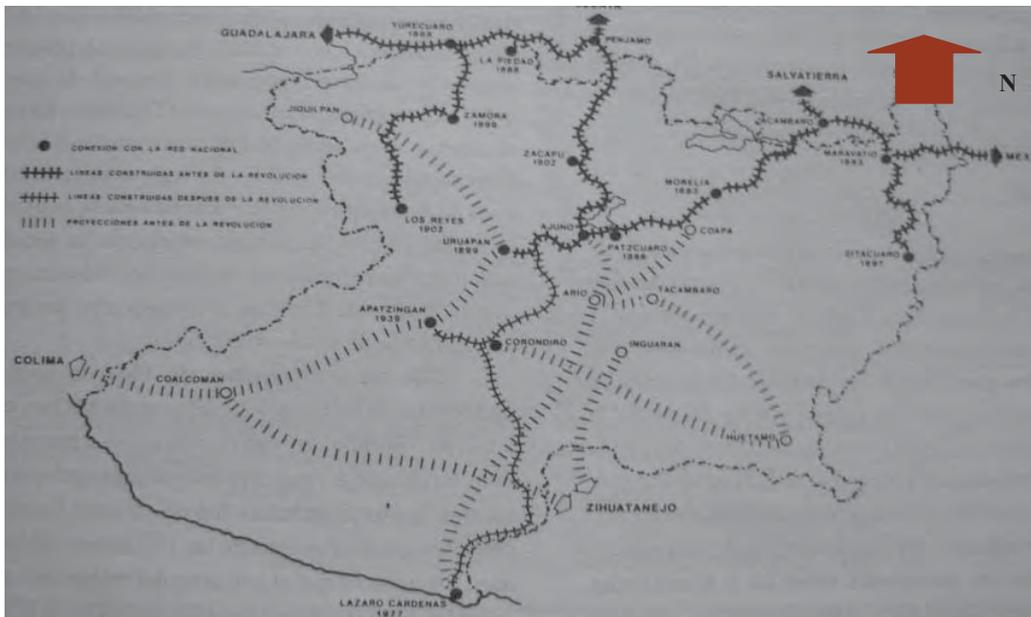
En los primeros años del régimen porfirista, se impulsó una política de construcción ferroviaria, pero fue a partir de 1880, cuando ésta tiene un importante auge. Se buscaba construir las principales líneas troncales del país, las cuales enlazarían el centro de la república con la frontera estadounidense y con el Golfo de México, que eventualmente se extenderían hasta el Pacífico a favor de una comunicación internacional e interoceánica.

El proyecto de construir una línea férrea que cruzara por Michoacán⁴ (uniendo el centro del país con el Océano Pacífico) constituía el eje de una propuesta muy ambiciosa, principalmente para el Estado, pues las líneas enlazarían los

⁴ Se contemplaba unir la capital del Estado con algún puerto de la costa michoacana. Uno de los que figuraba era Maruata, en José Alfredo Uribe Salas, *Morelia los pasos a la modernidad*, México, UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993, pp. 17-21.

principales centros productores (haciendas) y urbanos (poblados) en un proyecto de desarrollo económico y comercial a nivel regional. Además propiciaría tener una serie de pequeños ramales hacia los diferentes puntos de la entidad, tomando como núcleo las ciudades de Morelia y Pátzcuaro (residencia de los principales y más influyentes grupos de la burguesía regional),⁵ y de las instancias gubernamentales, civiles y eclesiásticas de Morelia que eran las más importantes del Estado.

Por su parte, la ciudad de Uruapan representaba la unión de la capital del estado con la próspera región de Tierra Caliente, caracterizada por una agricultura comercial con alto nivel de calidad; y se visualizaba que a través de este medio (el ferrocarril) se podría comercializar su producción en los mercados de consumo del Bajío y del centro del país, así como competir con aquellos provenientes de otros estados como el de Morelos y México.



Conexión con la red nacional
 Líneas construidas antes de la Revolución
 Líneas construidas después de la Revolución
 Proyecciones antes de la Revolución

Imagen 1. Plano de distribución y derrotero de las líneas del ferrocarril que se construyeron en Michoacán durante en Porfiriato. Fuente: José Alfredo Uribe Salas, *Ibidem*, p. 25.

⁵ *Ibidem*

En este contexto, se realizaron esbozos de proyectos, sin embargo fue hasta 1880, y una vez protocolarizado el contrato de concesión ferroviaria,⁶ que el gobierno recibió propuestas de dos importantes consorcios ferrocarrileros norteamericanos. Tras varios meses de negociaciones, se firmó contrato con la compañía constructora Nacional Mexicana.⁷ Este contrato planteaba se construyera un ferrocarril de Pátzcuaro a Morelia, y de esta ciudad a Salamanca o algún otro punto del estado de Guanajuato donde fuera más conveniente con el ferrocarril Central.⁸

La llegada del ferrocarril a Morelia en 1883⁹ y su posterior enlace con Pátzcuaro y Uruapan en 1886¹⁰ y 1899 respectivamente¹¹, permitió tener una red de comunicación ferroviaria en una región del Estado de Michoacán principalmente en esta ruta que forma un circuito comercial importante en el periodo porfirista, ya que se crearon vías alternativas de salida de productos y mercancías provenientes de los centros productores del Estado. Así, las unidades de análisis que forman la parte sustantiva de esta investigación son Morelia, Pátzcuaro y Uruapan.

Para llevar a cabo la investigación abordamos el análisis de la incidencia de este medio de transporte a partir de la década de 1880 y hasta el año de 1910, fecha de inicio de la Revolución Mexicana.¹² Consideramos que esta delimitación temporal contribuirá para hacer una observación más puntual de la incidencia del tren en el espacio.

Algunos argumentos que respaldan y justifican la selección de esta temporalidad son: que durante los primeros años de esta década (1880) llega el ferrocarril a Michoacán. Conjuntamente, con su arribo, las transacciones

⁶ Coromina Amador, *Recopilación de leyes y decretos, reglamentos y circulares expedidas en el Estado de Michoacán*, Morelia, Imprenta de los hijos de Arango, Vol. IX, p. 135.

⁷ La empresa comunicó a la capital del país con la frontera estadounidense en Laredo y construyó diversas extensiones en Michoacán y Tamaulipas; y en la primera década del siglo XX empezó a controlar otros ferrocarriles – el Internacional y el Interoceánico. Cfr. Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coordinadoras), *Ferrocarriles y Obras Públicas. Lecturas de una historia Económica Mexicana*, México, El Colegio de Michoacán y Colegio de México, 1999, p. 106.

⁸ José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, *op. cit.*, pp. 18- 22.

⁹ *Ibidem*, p. 165.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 14-26.

¹¹ Secretaría de Educación en Michoacán 2002-2008, *Atlas geográfico del Estado de Michoacán*, segunda edición, México, Editorial Hédias, 2003, p. 26.

¹² Ramón Vargas Salguero, *Historia de la Teoría de la Arquitectura – El porfirismo*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco, 1989, pp. 15-16.

comerciales aumentaron sustancialmente y la economía de la ciudad se vio beneficiada por la demanda de bienes y servicios, y el capital michoacano refrendo su papel en la vida política, administrativa, comercial y económica del Estado.¹³ Este desarrollo y la diversificación de las actividades productivas, permitió que estas ciudades, se constituyeran como importantes centros urbanos, económicos y comerciales dentro de la entidad.

Por otro lado, la introducción del ferrocarril como innovación tecnológica que posee una existencia física, que origina su operación en el movimiento y establece reacciones importantes con las actividades económicas y productivas, involucra un proceso de cambio a la par de las ideas de modernidad y progreso en la ciudad.

Algunos Investigadores señalan que la influencia del tren fue múltiple y produjo efectos sobre muy diversos ámbitos. Ellos distinguen al menos dos tipos: los relacionados con el tendido, el mantenimiento de las líneas y los edificios; y los derivados de su funcionamiento. Además mencionan que su paso por las poblaciones produjo diferentes efectos de crecimiento, de modificación de trazo urbano o de bordes de crecimiento, y en algunos casos generó la reubicación de poblaciones ya existentes.

Esta situación en que se encontraba el estado, se ve interrumpida al iniciarse la Revolución de 1910, acontecimiento bélico que provocó una larga era de decaimiento generando la disminución de transporte de mercancías que duró varios años dando lugar a que no existieran nuevas inversiones para el ferrocarril. Al mismo tiempo el tren fue utilizado durante la guerra como medio de transporte para las tropas armadas, lo cual propició un envejecimiento y en algunos casos pérdidas de tramos de vías y del material rodante.

Por otro lado, como ya se mencionó los estudios relacionados con el tema de esta investigación están elaborados desde un enfoque principalmente histórico, sin puntualizar en la incidencia del tren en los espacios urbano-arquitectónicos. Consideramos que este enfoque histórico de los aspectos sociales, económicos y políticos, no permite la comprensión de su influencia en el espacio urbano ni edilicio de las ciudades analizadas este estudio, para ello

¹³ John H.Coatsworth, *op. cit.*, pp. 138-139.

es necesario que los propios arquitectos estudien los espacios, claro está, sin dejar a un lado las herramientas, ciertamente imprescindibles, que otras disciplinas como la historia, nos proporcionan.

Dado que el objeto de estudio de este trabajo se centra en la incidencia que tuvo el ferrocarril en la estructura y función del espacio urbano-arquitectónico de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, las preguntas que guían esta investigación son:

- ¿Qué factores influyeron en la integración de la red ferroviaria regional y en la localización de los conjuntos ferroviarias en las ciudades?
- ¿Cuál fue la incidencia del ferrocarril en su entorno inmediato y en la traza urbana de las ciudades a finales del siglo XIX?
- ¿De que manera las ideas de modernización vinculadas a la llegada del ferrocarril como acontecimiento significativo de finales del siglo XIX, influyen en la modificación del espacio arquitectónico de la ciudad?

Durante mucho tiempo se ha venido manifestando, con una intensidad creciente, una estrecha relación entre la reorganización del espacio y uno de los logros tecnológicos de finales del siglo XIX: el ferrocarril.

Con relación a lo anterior, Walt Whitman Rostow,¹⁴ Francisco Antonio Zorzo,¹⁵ en el contexto internacional, coinciden en que el nuevo medio de transporte fue de un *ímán*, pues además de que fue una innovación tecnológica competitiva y revolucionaria que rompía con los parámetros anteriores de transporte, abrió paso a una nueva era de desarrollo siendo polo de atracción de los usos urbanos principalmente.

¹⁴ Walt Whitman Rostow, "Stages of economic growth. A Non-Communist Manifesto, Cambridge", University Press, 1960, en Sandra Kuntz Ficker, Priscilla Connolly (coords.), *Ferrocarriles y Obras Públicas...*, op cit.

¹⁵ El trabajo muestra el proceso a través del cual las haciendas e ingenios azucareros se convierten en poblados y su desarrollo se genera al paralelo de la construcción de la vía férrea que forma una red urbana constituida por doce ciudades Francisco Antonio Zorzo, *As práticas de territorialização de uma rede urbana no Brasil: Doze cidades conectadas pela Ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste da Bahia, 1870-1930*, tesis doctoral, Cataluña, Universidad Politécnica de Cataluña, 1999, s/p.

Similar a la postura de Rafael Alcalde¹⁶, que si bien concluye que la aparición de las vías férreas y sus posteriores fusiones comerciales desembocaron en la modificación de espacios urbanos y trazados ferroviarios, también señala que el ferrocarril fungió como un elemento estructurador de la morfología urbana, que determinó, en parte, el posterior desarrollo del ensanche barcelonés diseñado por Ildefonso Cerdá.

A este respecto, algunos autores como Antonio Reguera Rodríguez¹⁷, Fernando Muñoz las Heras¹⁸ y la de María Cristina Rojas E., señalan que en el caso de León (Barcelona), Valladolid y Santa Fe de Bogotá respectivamente, el tren fue un significativo generador de movimiento y por lo tanto de desarrollo urbano.¹⁹

También resulta particular la visión que señala que el ferrocarril funciona como un borde, se relaciona en parte con el trabajo de Aldo Rossi²⁰ quien señala que hay elementos primarios, que se configuran como aquellos que con su presencia aceleran el proceso de la dinámica urbana. En este caso el ferrocarril funge como elemento primario y puede ser considerado como un borde dentro de la ciudad, tal y como lo señala Luis Alberto Mendoza Pérez,²¹ en su estudio titulado *La influencia del Ferrocarril de la Arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940*, pues señala que este medio de transporte dentro de la ciudad, funge como borde, al limitar su crecimiento más allá de las vías del tren.

De acuerdo a los trabajos anteriormente señalados, la incorporación del ferrocarril a mediados del siglo XIX, produjo cambios notables en la estructura urbana. No obstante, de acuerdo algunos autores como Ángel González

¹⁶ Rafael Alcalde González, "El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848-1900", en *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales de la Universidad de Barcelona*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2005.

¹⁷ Antonio Reguera Rodríguez, "*Las tres ciudades. Principios y prácticas de la planificación urbana estatal y su aplicación a la ciudad de León*", Tesis doctoral, Barcelona, Universidad de León, Junio 2005.

¹⁸ Fernando Muñoz las Heras, "Impacto de la llegada del ferrocarril a Valladolid", *Scripta Nova Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, No. 282, marzo 2001.

¹⁹ María Cristina Rojas E., *op cit*.

²⁰ Aldo Rossi, *La arquitectura de la ciudad*, Décima edición, Barcelona, Editorial GG, 1982.

²¹ Este estudio también señala que el ferrocarril en algunas poblaciones influye para a creación de nuevos asentamientos, sin embargo en todos permanece una circunstancia en los particular. Luis Alberto Mendoza Pérez, *La influencia del Ferrocarril de la Arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940*, Tesis de Doctorado en Arquitectura, Colima, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Colima, Universidad de Guanajuato, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, enero 2006, pp. 1-32.

Morales²² y Alfredo L. Conti,²³ la llegada del camino de hierro al territorio fue el detonador inicial para que se propiciara un crecimiento del mismo, al incidir en la configuración del espacio y del territorio.

Cabe destacar que este último concluyó que como parte de la incidencia del tren en el territorio, este medio de transporte reemplaza parte de los caminos existentes, siendo una nueva vía de comunicación y columna vertebral de los asentamientos humanos en el trayecto de Buenos Aires al parque Pereyra Iraola, es decir, se vuelve un elemento desarticulador de los antiguos caminos y por lo tanto de la estructura territorial.

Los anteriores enfoques refieren que el ferrocarril fue el único elemento que incidió en la estructuración o articulación del esquema regional y urbano. Sin embargo, esta postura cada vez ha sido menos aceptada, en primer lugar por la falta de evidencia empírica contundente, y en segundo lugar debido a la idea cada vez más difundida de que no podía existir un factor único capaz de ejercer por sí solo un cambio definitivo.

Es a partir de los trabajos de John Coatsworth²⁴, Francisco Calderón²⁵, Sergio Ortiz Hernán²⁶, Ma. del Pilar González Yanci²⁷, Sandra Kuntz Ficker²⁸ y Paolo Ruguzzi²⁹, que podemos señalar que la llegada del ferrocarril, ofreció una contribución importante al crecimiento económico, pero que no fue el factor que incidió como detonante del crecimiento y desarrollo de las ciudades.

²² La investigación se delimita al estudio de la Comarca Lagunera (abarca los estados de Durango y Coahuila). Ángel González Morales, *El ferrocarril en la comarca lagunera 1880-1910*, Tesis de maestría, México, División de Ciencias Sociales y humanidades Universidad Metropolitana de Ixtapala, s/f.

²³ Alfredo L. Conti, "El desarrollo urbano a lo largo del camino del sur en el trayecto de Buenos Aires- parque Pereyra Iraola", *CIIC Scientific Magazine*, s/f, agosto 2006, <http://comos.ciic.org>.

²⁴ John Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, México, Era, 1984.

²⁵ Francisco Calderón, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas (coordinador), *Historia Moderna de México, Vol. I: El Porfiriato, la vida económica*, México, Editorial Hermes, 1965.

²⁶ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles del México: una visión social y económica*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1970.

²⁷ Ma. del Pilar González Yanci, "Impacto del ferrocarril en la configuración urbana de Madrid", *Siglo y medio de los ferrocarriles en Madrid, II Congreso de Historia Ferroviaria*, feb 2001, enero 2006, <http://fe.es/index>.

²⁸ Sandra Kuntz Ficker, *op. cit.*

²⁹ Paolo Ruguzzi, "Los caminos de atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos 1850-1900", *Ibidem*

Las investigaciones mencionan que el ferrocarril logró cambios importantes en el territorio, en un proceso en el cual funge como agente vehiculizador. Tal es el caso del trabajo de Luis Müller, Adriana Collado, Dario Marcor y Susana Piazzesi³⁰, el cual señala que el ferrocarril al ser un medio de transporte rápido y eficiente incidió en la reestructuración del espacio territorial y urbano, siendo evidente que el mayor crecimiento estuvo dado en aquellas localidades que funcionaban como concentradoras regionales. Este aspecto es de suma importancia, ya que las tres unidades de análisis de esta investigación, fungen como concentradoras de la producción de las haciendas, pues se buscaba una distribución en mercado más amplio.

Si bien el ferrocarril, como medio de transporte une a las poblaciones, éste puede incidir de manera diferente en cada una de ellas. Esta postura se asemeja al trabajo de Luz Carrengha Lamadrid³¹ quien señala que las ciudades de México y San Luis Potosí, albergaron más de dos estaciones, cuya presencia y actividad, sumada a la de los talleres, patios, hospitales y vías, influyeron en el trazo y crecimiento urbano, al fungir como imán y como franja que limitó el desarrollo urbano, respectivamente. Concluyendo, que aunque el ferrocarril incide en muchos sentidos estas ciudades, no siempre lo hizo de igual manera.

Es similar a la visión de Rosas Salas Saudes,³² pues menciona que el ferrocarril significó el primer gran impulso de construcción de la ciudad moderna, no obstante, al pasar a construirse la red de ferrocarriles de vía estrecha y tranvías, el papel estructurante del ferrocarril sobre la ciudad y su área de influencia, se ve limitado, ya el tranvía (conjunto de líneas de gestión diversificada, que se establecen en un espacio ya consolidado) ayudó, más no detonó la urbanización ciertas áreas y la consolidación de algunos sectores alejados del centro. Esta postura ayuda a enfatizar el hecho de que el ferrocarril no fue el único factor que incidió en el espacio urbano y que al

³⁰ Luis Müller, "El ferrocarril", en: Luis Müller, Adriana Collado, Dario Marcor y Susana Piazzesi *Arquitectura, sociedad y territorio, El Ferrocarril de Santa Fe en las colonias*, Argentina, Polis científica, 2001.

³¹ Luz Carrengha Lamadrid, "El impacto del ferrocarril en México. El caso de la capital y de otras ciudades del centro del país", *Siglo y medio de los ferrocarriles en Madrid*, II Congreso de Historia Ferroviaria, *op cit.*

³² Rosas Salas Saudes, "Evolución de la red ferroviaria y su influencia de esta sobre el crecimiento urbano de Barcelona y su área metropolitana", *Ibidem*

interior de las ciudades otros medios de comunicación, como el tranvía integraron y consolidaron un viario al interior de la población.

Como podemos observar la incidencia del ferrocarril fue múltiple y produjo efectos sobre muy diversos ámbitos, es por ello que también se observa una influencia en la arquitectura. Por un lado en aquella relacionada con las estaciones de las líneas férreas, donde se establece que estas fueron producto de las circunstancias que rodean a las compañías constructoras, tal y como lo señala Luis Alberto Mendoza Pérez.³³ Y por otro, en la arquitectura de la ciudad, ya que como menciona Müller ³⁴ la idea de progreso que conlleva este medio de transporte y su tecnología encuentra en la arquitectura un medio para la reproducción de modelos europeos, mismos que posibilitan dos lecturas: por un lado el mundo de la tecnología y la máquina asociado al vértigo de la modernidad, y por otro, el mundo de la representación arquitectónica que se vinculaba a los referentes de un pasado tan ajeno e importado como las nuevas técnicas, pero asimilado a las nuevas ideas y a la construcción de sus referentes simbólicos.

Contrariamente a los estudios anteriormente señalados, otros autores a nivel internacional como son Robert William Fogel³⁵ y Albert Fishlow³⁶, discutían el mito del ferrocarril como factor de desarrollo económico y urbano, señalando que éste fue incapaz de producir algo parecido a un “despegue” porque se encontraba lejos de haber sido indispensable en el proceso de crecimiento, es decir, que el ferrocarril solo formaba parte de una política de expansión económica. Esto señalaba que el ferrocarril no podía producir algún crecimiento en la ciudad, ni económico ni urbano.

La publicación de ambos trabajos dió pauta a una serie de investigaciones orientadas por la misma inquietud, como es el caso de Luis Santos y Ganges³⁷,

³³ Luis Alberto Mendoza Pérez, *op. cit.*, pp.153-155.

³⁴ Luis Müller, Adriana Collado, Dario Marcor y Susana Piaseis, *op cit.*, pp.68-70.

³⁵ Robert William Fogel, “Railroads and American economic growth. Essays in econometric history”, en Sandra Kuntz Ficker, *op cit.*, pp. 13-15.

³⁶ Este autor realizó algunos estudios para un momento anterior a Fogel, en el que consecuentemente la red ferroviaria se encontraba menos desarrollada en los Estados Unidos. Cfr. Albert Fishlow, “American railroads and the transformation of the Antebellum economy”, Harvard University Press, Cambridge Mass 1965, *Ibidem*

³⁷ Luis Santos y Ganges, *La estación del ferrocarril como un factor de dinamismo urbano: el contradictorio caso de la ciudad de Burgos*, Aranjuez, Universidad de Valladolid, 2001.

donde señala que el ferrocarril es considerado como una pieza tangente, sin poder de atracción alrededor de las funciones urbanas más relevantes y dinámicas. Además, enfatiza que aunque la estación fue un referente urbano en la transformación y el crecimiento de la ciudad, es una pieza de borde y sin uso ni dinamismo urbano en su derredor.

Después de revisar y considerar la postura antes planteada y a manera de definir una posición al respecto, considero que no es adecuado descartar del todo la visión de entender al ferrocarril como un factor que influyó directa o indirectamente en el crecimiento de las ciudades, porque, si bien es cierto, que una parte del beneficio del ferrocarril quedaba en alguna medida limitada debido al atraso económico del espacio de inserción; al mismo tiempo, esta situación le otorgaba al ferrocarril una mayor importancia que la que podía tener en lugares con mejores medios de transportes y con una economía más diversificada.

Sobre el estado del arte en el ámbito local, se considera que en su mayoría se trata de investigaciones bajo un enfoque histórico³⁸, lo que representa sin lugar a dudas una visión complementaria del fenómeno urbano arquitectónico que involucra la llegada del ferrocarril a la ciudad.

Destaca el trabajo de José Alfredo Uribe Salas, quién plantea una visión general de la historia de la ciudad de Morelia a finales siglo XIX y principios del XX, periodo en el que llega el ferrocarril al Estado y a la ciudad. Actualmente coordina la investigación titulada "Atlas Histórico del Patrimonio Industrial en Michoacán", donde reúne a varios especialistas con el objetivo de profundizar

³⁸ Entre los más importantes destacan el de: Juan de la Torre, *Bosquejo Histórico de la ciudad de Morelia*, Morelia, UMSNH, 2ª edición, 1986; Xavier Tavera Alfaro, *Morelia en la época de la república restaurada*, Morelia, Instituto Michoacano de Cultura, Colegio de Michoacán, 1988; Gerardo Sixtos, *Morelia y su Centro Histórico*, Morelia, Instituto Michoacano de Cultura, 1991; Silvia Figueroa Zamudio (coordinadora), *Morelia Patrimonio de la Humanidad*, Morelia, UMSNH, Gobierno del Estado de Michoacán, Ayuntamiento de Morelia, 1995; María del Carmen López Nuñez, *Espacio y significación de las haciendas de la región de Morelia: 1880-1940*, Morelia, UMSNH, Secretaría de Difusión cultural y extensión Universitaria, Ex-convento de Tiripetio, 2005; Alfonso Luis Velasco, *Geografía y estadística del Estado de Michoacán 1895*, Morelia, Instituto de Investigaciones Históricas UMSNH CIDEM, 2006; José Napoleón Guzmán Ávila (editor), *Uruapan tradición, disidencia y signos de modernidad*, Uruapan, Morevallado Editores, 2000; Edgar Zuno Rodiles, *Uruapan una ciudad en busca de la modernidad y el progreso 1880-1910*, Tesis de licenciatura, Morelia, Facultad de Historia, 2002; J. Jesús Alejandro Romero, *Uruapan de Antaño*, Morelia, Morevallado Editores, 2002; Juan Manuel Mendoza Arroyo, *Historia Narrativa en el Ejido de San Fco. Uruapan 1916-1997*, Morelia, COLMICH e Instituto de Investigaciones Históricas UMSNH, 2002.

en el conocimiento y valoración del patrimonio industrial del siglo XIX, dentro del cual se encuentra inserto el ferrocarril.

Por su parte, Víctor Manuel Navarro Franco³⁹ en su investigación sobre la arquitectura de la industria harinera de los antiguos Urdiales de Morelia, plantea que el ferrocarril no es el detonador del auge industrial en la ciudad, sin embargo, señala que sí establece las bases para la formación de un corredor de tipo industrial en la zona tiempo después.

Otro de los trabajos importantes es la obra de José Napoleón Guzmán Ávila, quién estudia las inversiones extranjeras en Michoacán durante la época porfirista, periodo en el cuál estás se enfocaron a los ramos productivos siendo vitales posteriormente para otros intereses, en este caso los ferrocarriles.

Se han desarrollado otros estudios, como parte del programa de Maestría en el que se inserta la presente investigación, que buscan integrar un enfoque global que explique el hecho urbano arquitectónico de la ciudad, tal es el caso del trabajo de Jaime Alberto Vargas Chávez⁴⁰, abarca aspectos relevantes e la historia urbana arquitectónica de la ciudad de Morelia durante el siglo XIX, destacando la participación del ingeniero Guillermo Wodon de Sorinne en la conformación espacial de la ciudad. Por su parte Aideé Tapia Chávez⁴¹, realizó un estudio del hecho urbano arquitectónico de la ciudad de Morelia, analizando los cambios y las permanencias de su espacio construido con el objetivo de revalorar el urbanismo y la arquitectura del pasado reciente.

En referencia a lo anterior, y con la finalidad de plantear una postura de trabajo que nos permita abordar nuestra investigación, consideramos primeramente que la palabra incidencia que evoca uno o más cambios, acciones o efectos sobre algún objeto, sujeto o circunstancia, será entendida en relación con los cambios en el espacio urbano-arquitectónico a partir de la

³⁹ Víctor Manuel Navarro Franco, *Arquitectura de la Industria Harinera de los antiguos Urdiales de Morelia Michoacán 1920-1960*, Tesis de Maestría, Morelia, Facultad de Arquitectura UMSNH, 2005

⁴⁰ Jaime Alberto Vargas Chávez, *El ingeniero Guillermo Wodon de Sorinne, su vida y producción arquitectónica y urbanística en Morelia en la segunda mitad del siglo XIX*, Tesis de Maestría, Morelia, Facultad de Arquitectura UMSNH, 1999.

⁴¹ Aideé Tapia Chávez, *Morelia 1880-1950 Permanencias y Transformaciones de su espacio construido- Hacia una valoración de su urbanismo y arquitectura del periodo reciente*, Tesis de maestría, Morelia, Facultad de Arquitectura UMSNH, 2001.

llegada de los transportes ferroviarios. Puntualizando que esta incidencia puede ser medible en mayor o menor escala, en términos de los acontecimientos generados.

Por consiguiente el ferrocarril se define como un elemento que genera un importante eje de desarrollo económico y comercial,⁴² que permite se inaugure una nueva dinámica urbana, al establecer vinculaciones múltiples y diversas entre regiones de muy distintas características económicas, sociales, demográficas y culturales, es decir, desempeñar una función esencial en la configuración de un mapa productivo y comercial de carácter interno.

Esta configuración también tuvo una incidencia heterogénea entre los espacios favorecidos por el paso del ferrocarril, existiendo una notable diferencia en virtud de su entorno regional de inserción y de la diversa composición de la carga ferroviaria. En un primer aspecto, dentro de esta configuración, el ferrocarril permite la promoción de ciertas regiones y centros productivos (haciendas y ranchos) al consolidar mercados de un alcance cada vez más vasto, al ampliar el radio de comercialización de la producción local rebasando así los márgenes de la vinculación intraregional.

Se considera que algunas de las poblaciones a lo largo de la línea de ferrocarril se desempeñaron como espacios concentradores de la carga ferroviaria que generaban los centros productores, el cual denotaría pautas de concentración del capital comercial en un reducido número de distribuidores u ofertantes, que anteriormente no se tenían, pero que permitió que ocupara un lugar preponderante en la economía local a lo largo del periodo⁴³, siendo al mismo tiempo estas poblaciones centros de concentración demográfica y en algunos casos industrial.

Si bien el ferrocarril establece reacciones importantes con las actividades económicas y productivas, involucra un proceso de adaptación de este medio de transporte en las ciudades, ya que aunque fue un referente urbano funge como pieza tangente y de borde,⁴⁴ que pasa a constituirse como un

⁴² Sandra Kuntz Ficker, *op. cit.*, pp. 105-138.

⁴³ *Ibidem*, pp. 116-117.

⁴⁴ Luis Santos y Ganges, *La estación del ferrocarril...*, *op. cit.*,

elemento de menor influencia en la dinámica urbana, a la llegada del tranvía.⁴⁵

Haciendo referencia a la ciudad, ésta se observa como una obra manufacturada que se va construyendo conforme pasa el tiempo,⁴⁶ cabe señalar que si bien los sistemas económico y político constituyen determinaciones urbanas, la forma de la ciudad tiene sus propias leyes, que se manifiestan en el *Locus* a través de las tipologías arquitectónicas y la propia morfología urbana, bajo la premisa de que la traza urbana es reflejo de un cambio, estableciendo que hay partes enteras de la ciudad que presentan signos concretos de su modo de vivir, una forma propia y una memoria propia:⁴⁷

[...] los elementos primarios que se configuran y que con su presencia aceleran el proceso de la dinámica urbana. Estos elementos pueden ser entendidos desde un mero punto de vista funcional, como actividades fijas de la colectividad para la colectividad, pero sobre todo pueden identificarse con hechos urbanos definidos, un acontecimiento y una arquitectura que resumen la ciudad.⁴⁸

De esta manera entendemos que la ciudad está constituida por partes; cada una de estas partes está caracterizada; y posee elementos primarios como el ferrocarril, que darán al espacio una forma propia.

Esta forma propia de la ciudad, también se contempla como un producto social resultante de los intereses y valores sociales en pugna,⁴⁹ ya que los factores (económicos, políticos, culturales) vienen determinados por el proceso social a través del cual la población se apropia del espacio.

Paralelamente, el ferrocarril representa el inicio de la modernidad y progreso, resumiendo sus distintas formas de expresión en un todo visible. Su llegada posibilita en la arquitectura dos lecturas: el mundo de la tecnología y la máquina y los referentes de un pasado tan lejano e importando como las

⁴⁵ Rosas Salas Saudes, "Evolución de la red...", *op. cit.*

⁴⁶ Aldo Rossi, *op. cit.*, pp. 61-111.

⁴⁷ *Ibidem*, pp. 155-160.

⁴⁸ *Idem*

⁴⁹ Manuel Castells, *La ciudad y las masas*, sociología de los movimientos sociales, versión española, Madrid, Edit. Alianza, 1983, pp. 473-477.

nuevas técnicas, pero decididamente asimilado al nuevo ideario y a la construcción de unos referentes simbólicos.⁵⁰

Así, el ferrocarril es entendido como un conjunto que se encuentra en interacción con el espacio urbano-arquitectónico y con otros elementos de la ciudad, es decir, no puede considerarse como un elemento integral y único que reestructura y articula el espacio urbano-arquitectónico.

Derivado de lo anterior el objetivo principal de la presente investigación fue el identificar la incidencia que tuvo el ferrocarril en la estructura y función del espacio urbano-arquitectónico en las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan; teniendo como objetivos particulares los siguientes:

- Acotar cuáles fueron los factores que influyeron en la integración de la red ferroviaria regional localización de los conjuntos ferroviarios en las ciudades.
- Revelar la incidencia que tuvo la llegada del ferrocarril sobre la traza urbana.
- Revelar la impronta de las ideas de modernización vinculadas al ferrocarril, en las soluciones formales de los edificios dedicados a las actividades comerciales y turísticas de la nueva dinámica urbana.

En otro orden de ideas y considerando que la hipótesis es el elemento central de todo proceso de investigación, tenemos que la hipótesis central señala que el ferrocarril como medio de transporte no incide en el espacio urbano-arquitectónico de la ciudad, sino que formó parte de una dinámica nacional de la época, que visualizaba las ideas de modernización y de identidad nacional en el espacio como un medio para traer inversión al país.

Aunadas a la hipótesis anterior, tenemos otras complementarias, entre las cuales se encuentran:

- La integración ferroviaria del estado de Michoacán, existen tendencias fuertemente marcadas por las condiciones productivas de las regiones

⁵⁰Luis Müller, Adriana Collado, Dario Marcor y Susana Piaseis, *op cit*, pp. 68-71.

que se enlazan, las cuales orientan y definen el trazado ferroviario. Esta integración también supondría la ruta más adecuada y directa de acuerdo a la topografía, a la reducción de costos por indemnización por los terrenos que atraviesa, y a los criterios de funcionalidad y conectividad que se requería para la infraestructura férrea.

Una vez definida la ruta ferroviaria entre las ciudades y tomando en cuenta los criterios de conectividad, el trazado de la línea férrea dentro de las ciudades, tuvo una traza ajustada a todos los requerimientos, - con escasas posibilidades de elección- entre necesidades topográficas, costes expropiatorios, criterios de funcionalidad y expectativas urbanas. Es con base a lo anterior que la ubicación de la estación se da por un costado de las poblaciones.

- El ferrocarril como medio de transporte e innovación tecnológica que posee una existencia física, no rompe con el esquema urbano, sino que se integra a éste sin alterar las características espaciales de la ciudad. Así mismo, aunque no fue el factor detonante o vertebrador del crecimiento y desarrollo de las ciudades, fue un acontecimiento vinculado a la idea de modernización que tuvo incidencia en cambios a menor escala, como fue la llegada del tranvía.
- La impronta del ferrocarril en la arquitectura de finales del siglo XIX, no se materializa en la demostración del material industrial, sino que se traduce por una parte en lo edilicio, como manifestación de una modernización y por otra en el registro de una nueva dinámica urbana.

Como parte de estas ideas de modernización, se genera una preocupación por la mejora del aspecto visual de la ciudad, y en particular de los edificios dedicados al comercio y al turismo, mismos que estaban directamente vinculados con la nueva dinámica urbana. Esta refuncionalización de los inmuebles, no supuso una transformación espacial, sino que fue más una evolución del gusto estético de las fachadas, con soluciones formales influenciadas por manifestaciones

tipológicas de cambio, y por las ideas vinculadas a una revalorización del pasado.

Dentro del quehacer histórico de la arquitectura se presentan algunas tendencias, una muy clara es la identificada como historia de la arquitectura desde la perspectiva lineal. Sin embargo Marina Waisman menciona que se debe considerar la articulación del continuo histórico para estudiar el fenómeno y el significado del espacio urbano-arquitectónico, además de conocer los hechos como una serie de conjuntos relacionados convirtiéndolo en un hecho social, es decir, como una manifestación de la sociedad a través de sus espacios.⁵¹

Es importante señalar que como arquitectos investigadores debemos estudiar el espacio urbano arquitectónico vinculado a los hechos históricos y sociales, entendiendo el espacio como elemento urbano vital e inserto en la ciudad, que forma parte de la concreción de la existencia humana,⁵² siendo reflejo de una cultura, de su economía y de las funciones urbanas, y desde el anterior punto de vista se conocerá el espacio y los procesos que intervienen en la misma reestructuración.

Uno de los aspectos fundamentales del presente trabajo es el de considerar los objetos urbano-arquitectónicos como "documentos valiosos". Y partir de aquí se realizó una lectura de éstos que nos permitió hacer una retrospectiva coherente en este aspecto,⁵³ la morfología urbana fue el instrumento de lectura urbanístico ya que parte del principio de realizar una lectura de la ciudad como documento arquitectónico,⁵⁴ en donde la forma urbana corresponderá a un conjunto de objetos arquitectónico ligados entre si por relaciones espaciales; entendiendo que la lectura visual nos reveló los contenidos de la forma y función, más no de esencia del espacio. A partir de

⁵¹ Marina Waisman, *En interior de la historia*, Bogota, Ediciones Escala, 1990, pp.14-40.

⁵² Christian Norberg Schultz, *Existencia, espacio y Arquitectura*, Barcelona, Edit. Blume, 1975, p. 46.

⁵³ Es importante señalar que durante la investigación se tuvieron diversas dificultades ante la falta de fuentes primarias documentales y cartográficas del periodo de estudio en Pátzcuaro y Uruapan, por lo cual se recurrió a un detallado análisis fotográfico del momento.

⁵⁴ José Manuel Ressano Garcia, *Morfología urbana e decentó da ciudad*, Lisboa, Edit. Fundacao calouste de investigacao cientifica e tecnologica 1993, p. 41.

esto fue posible entender que la forma de la ciudad es la forma del tiempo en la ciudad.⁵⁵

El presente trabajo se organiza a partir de los tres planteamientos detallados en el marco de la idea central de la investigación ya mencionados en páginas anteriores y básicamente se estructura en tres capítulos.

El primero denominado “La llegada del ferrocarril a México”, muestra la visión histórica del fenómeno, desde los antecedentes internacionales del ferrocarril, hasta la visión de la situación de nuestro país, donde se observa el arribo de este medio de transporte y su consiguiente consolidación en la red ferroviaria nacional. Dentro de este apartado se hace mención a los problemas propiciados por la inestabilidad política y por el otorgamiento de las concesiones para la construcción de la red ferroviaria en México.

En el capítulo segundo que tiene como título “La vinculación y reestructuración del espacio a la llegada del ferrocarril”, se muestra el arribo del ferrocarril al estado de Michoacán y la configuración de un importante eje de desarrollo económico y social, entre las ciudades (Morelia, Pátzcuaro y Uruapan) y los principales centros productores del estado. Aunado a lo anterior se expone la reestructuración del espacio, y el papel que fungen las tres ciudades antes mencionadas, en este proceso de configuración regional.

El tercer y último capítulo, se aborda el análisis específico de las unidades de análisis. En esta parte, se exponen las transformaciones urbanas que se dieron en las diferentes poblaciones, buscando definir la incidencia de la línea y el conjunto ferroviario en este proceso de cambio.

Así mismo, se expone la refuncionalización del entorno edilicio, en particular de los edificios dedicados al comercio y turismo, mismos que se vieron influenciados por un modelo de modernización de la ciudad encabezado por Porfirio Díaz, donde la impronta del ferrocarril se traduce por una parte como

⁵⁵ Aldo Rossi, *op. cit.*, p. 104.

manifestación física de la búsqueda de una modernización, y por la otra, en el registro de una nueva dinámica de la vida urbana.

La parte final de la investigación se plantearon las diversas conclusiones y resultados obtenidos, buscando contestar las preguntas de investigación; comprobar en algunos casos las hipótesis planteadas; y en algunas otras aportando conocimiento sobre cual y cómo fue la incidencia de este medio de transporte en Michoacán, y en particular en el espacio urbano arquitectónico de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan.

Dichos argumentos fueron conformando la tesis de que el ferrocarril como medio de transporte no incide en el espacio urbano-arquitectónico de la ciudad, sino que formó parte de una dinámica nacional de la época, que visualizaba las ideas de modernización y de identidad nacional en el espacio como un medio para traer inversión al país.

CAPÍTULO I

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A MÉXICO

El camino de mi propósito decidido esta hecho con rieles de hierro, por donde el alma rueda. Voy atravesando cañadas tortuosas, el corazón profundo de las montañas, los lechos de los torrentes, infaliblemente. ¡No hay obstáculos, no hay un recodo en el camino de hierro.

H. Melville; Moby Dick

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A MÉXICO

Este capítulo denominado La llegada del ferrocarril a México, señala los antecedentes internacionales del ferrocarril, al mismo tiempo que muestra una visión de la situación del país, desde la llegada del ferrocarril a éste hasta la consolidación de la red nacional. Conjuntamente se hace mención de los problemas propiciados por la inestabilidad política, y por el otorgamiento de la concesión de construcción ferroviaria para unir la ciudad de México con alguna parte del océano pacífico.

Estas ideas de consolidación nacional, formaban parte de un modelo de finales del siglo XIX que encabezaba Porfirio Díaz, destacando las ideas de modernización y del rescate de un pasado nacional. Junto con lo anterior, la situación socio-económica genera una dinámica urbana de especulación inmobiliaria y de auge en las funciones comerciales y de turismo, teniendo estas últimas un incremento mayor por su demanda y una transformación creando diversas soluciones arquitectónicas concebidas a partir de manifestaciones tipológicas de cambio.

1.1 EL FERROCARRIL Y SUS ANTECEDENTES INTERNACIONALES

El ferrocarril, como ningún otro elemento constituyó en sí mismo la representación de la modernidad y el progreso, sintetizando sus diferentes formas de expresión en un todo perceptible: la técnica, los nuevos materiales, la energía, el conocimiento científico, la velocidad y la modificación de la relación entre tiempo y espacio.

La locomotora asociada con la velocidad, el hierro, el humo y el ruido, es el símbolo principal de la nueva fuerza industrial, el cual tiene su origen en 1827, cuando se realizó un importante progreso resultado de la invención de la caldera tubular del ingeniero Francés Marc Seguin, la cual fue adaptada por George Stephenson para crear una locomotora de vapor.

Paralelo a este invento, el 15 de septiembre de 1825 tuvo lugar la inauguración oficial de la línea ferroviaria Liverpool a Manchester¹ que constituyó un triunfo para Stephenson y con ella se puede señalar el inicio de la llamada era del ferrocarril.² El éxito de esta empresa ferrocarrilera fue acelerado por la Revolución Industrial, la cual había difundido ideas de progreso en toda Europa y gran parte del mundo.

Durante el segundo cuarto del siglo XIX, la progresiva evolución técnica que experimentaron las primeras locomotoras de vapor diseñadas por Stephenson y Trevithick, entre otros, permitió que el ferrocarril fungiera como un medio de transporte competitivo y revolucionario de la época que determinó el establecimiento de un nuevo sistema de comunicaciones. Este sistema, que modificaba los esquemas tradicionales de transporte, buscaba primeramente, la total independencia de la tracción animal; en segundo lugar, la reducción de tiempos y costos, así como la posibilidad de aumentar el volumen de viajeros y mercancías a transportar, por lo que

¹Gilberto D'Estrabau, *Historia de las Comunicaciones y Transportes en México*, México, Secretaria de comunicaciones y transportes, 1988, p. 9.

²Sin embargo existen autores que señalan que el primer ferrocarril de vapor para transportar carga fue el Stockton-Darlington dirigido por George Stephenson, el cual fue inaugurado en 1825. Luis Alberto Mendoza Pérez, *La influencia del Ferrocarril de la Arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940*, Tesis de doctorado, Colima, Universidad Autónoma de Aguascalientes/ Universidad de Colima/ Universidad de Guanajuato/ UMSNH, 2006, p. 48.

era considerado por los inversionistas como el medio terrestre de conducción más económico. Además tenía la facultad de comunicar y acercar a las gentes y de estructurar el territorio por el que pasaba, consolidando así un nuevo tipo de relaciones socio-económicas entre las poblaciones, que hasta entonces se había dificultado debido a factores geográficos de orden físico como la orografía y las distancias entre los núcleos de población.

Tendidos ferroviarios, playas de vías, estaciones de viajeros y mercancías, accesos públicos y privados a las mismas, almacenes, depósitos de material, aguadas, y un sinfín de instalaciones imprescindibles para el correcto funcionamiento de aquel nuevo medio de transporte, facultaron que su llegada y establecimiento en las ciudades supusiera un cambio notable en la configuración y en la morfología de las mismas. El ferrocarril modificó en muchos sentidos las ciudades, aunque no siempre lo hizo de una manera igual.³

En América el movimiento ferrocarrilero comenzó en Estados Unidos, iniciándose con la construcción de la línea que unía New York con Dunkirk en el año de 1832, y después de varios años a Chicago en 1848.⁴ La instalación del ferrocarril, marcó el inicio de una época de modernidad y de desarrollo para la industria, es por ello que a la par de su construcción en América del Norte, comenzaron a publicarse impresos sobre ferrocarriles en México como el llamado *Observaciones Generales*, documento que versaba sobre el establecimiento de los ferrocarriles de hierro en los Estados Unidos Mexicanos. Fue editado en 1833, con la finalidad de dar a conocer el potencial de este medio de transporte, dando un mensaje visionario sobre el mercado que representaba el ferrocarril para México y sus inversionistas.⁵

³ Rafael Alcalde González, "El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: El caso de Barcelona 1848-1900", en *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales de la Universidad de Barcelona*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2005, s/p.

⁴ La línea vinculaba algunas ciudades importantes como Buffalo, Cleveland, con un ramal hacia Dayton, Indianapolis, y Cincinnati; y que finalmente unía con Chicago. John F. Stover, *The rout Ledge Historical Atlas of American Railroad*, New York, 1999, p. 70.

⁵ *Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos*, capítulo de cronología ferroviaria en México, 1988.

1.2 EL FERROCARRIL Y SU LLEGADA A MÉXICO

1.2.1. LAS PRIMERAS LÍNEAS FÉRREAS EN EL PAÍS

Estas ideas de desarrollo asociadas al progreso por la llegada del ferrocarril, se dejaban sentir también en México, puesto que entre los obstáculos a la modernización que sus gobernantes consideraban como más serios, estaba el antiguo sistema de transporte. Incluso, la elite consideraba que las mejoras en el transporte y la inclusión del ferrocarril en el país, serían los requisitos más importantes del progreso, después de la estabilidad económica y social. ⁶Es hasta el año de 1837, siendo presidente de México Anastasio Bustamante, cuando se otorga la primera concesión del ferrocarril al Sr. Francisco Arriaga para construir la línea que partía del puerto de Veracruz en el Golfo de México, hacia la capital de país, y aunque esta concesión no logró concretarse se inició la era del ferrocarril en México.⁷

La construcción de la primera vía de ferrocarril que enlazaba México con Veracruz no fue sencilla, abarcó el periodo de 1842-1872, y para su realización pasaron varios sucesos, empresas, y sobre todo en el ámbito político tuvieron que pasar diferentes presidentes.⁸ Además existían condiciones desfavorables que de acuerdo con Paolo Riguzzi⁹ estaban relacionadas con los factores naturales, la estructura física del país (la topografía, el clima y los pocos caminos transitables), el medio geográfico y físico que tenían una dimensión geo-económica limitada y problemática, al mismo tiempo que existieron factores que representaron un freno a los procesos decisionales necesarios para la adopción de vías férreas entre las cuales se encuentran: la extrema debilidad

⁶ Francisco Calderón, *Historia moderna de México, La República Restaurada- Vida Económica*, México, Editorial Hermes, 1995, pp. 698-732.

⁷ Luis Alberto Mendoza Pérez, *op cit.* p.18.

⁸ Los presidentes que estuvieron relacionados con la construcción de esta línea fueron: Don Anastasio Bustamante (1830-1832; 1837-1841), Antonio López de Santa Ana (1833-1855 con interrupciones), Valentín Villagómez Fariás (1833-1834; 1846-1847), Mariano Arista (1851-1853), Benito Juárez (1851-1853), el Emperador Maximiliano de Hamburgo (1864-1867) y Sebastián Lerdo de Tejada (1872-1876). De estas estancias presidenciales algunas fueron interrumpidas, estabilizándose las permanencias con la llegada del Porfirio Díaz (1876-1880 y 1884-1911) y de Manuel González (1880-1884).

⁹ Paolo Riguzzi, "Mercados, regiones y capitales en los ferrocarriles de propiedad mexicana 1870-1908", en Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno, El ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*, México, Colegio de México, 1995, p. 40.

del aparato estatal, el predominio de tendencias centrifugas y la naturaleza regionalizada del estado mexicano.

También los factores jurídicos e institucionales, así como lo fragmentado del espacio nacional en áreas fiscales y comerciales (que se acompañaba con aspectos de rivalidad entre estados y territorios), representaron un obstáculo general del proyecto ferroviario así como de otras innovaciones económicas.

Una vez otorgada esta concesión (de la línea México- Veracruz), se iniciaron las acciones por diferentes compañías que buscaban la obtención de dichos permisos, entre las cuales destacaron tales como la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano; la *Atchinson, Topeka & Santa Fe Railroad*; la Compañía del Ferrocarril Sonora; el Ferrocarril Nacional; el Ferrocarril Central Mexicano, entre otras.

En esta concesión (línea México-Veracruz) del 22 de agosto de 1837, el gobierno mexicano no aportaría ningún apoyo económico para la construcción ferroviaria, sino que la empresa pagaría al erario una cantidad previamente fijada, con la finalidad de utilizar ese dinero para mejorar los caminos laterales a la vía. Sin embargo esta concesión se canceló al no construir la empresa ningún kilómetro de vía en tres años.¹⁰ Es hasta 1853, cuando se otorga una nueva licencia para construir un ferrocarril desde el Puerto de Veracruz a uno de los puertos del Pacífico.¹¹ Tal concesión caducó dos años después, pero se puede señalar que este es el primer antecedente por unir los dos océanos (el Atlántico y el Pacífico) a través del ferrocarril.¹²

Ya para 1855 se concede la construcción de un camino de fierro de San Juan (Veracruz) al puerto de Acapulco (Océano Pacífico), la cual se renueva en 1857.¹³ Dicha renovación posiblemente tuvo que ver con que Veracruz hacia mediados del

¹⁰ Francisco Calderón, *op. cit.*, p. 614.

¹¹ La Línea cruzaba por la ciudad de Puebla, por algunos llanos cercanos a Teotihuacan en el Estado de México.

¹² Luis Alberto Mendoza Pérez, *op. cit.*, p. 19.

¹³ Francisco Calderón, *op. cit.* p. 615.

siglo XIX era uno de los principales puertos de entrada y salida del intercambio internacional dominado por Europa. Esto explica que hacia el Golfo de México, se hubiese trazado el primer ferrocarril, y que luego por la abundancia del tráfico y en aras de la competencia, se hubiese buscado el establecimiento del interoceánico.

1.2.2. EL DESARROLLO DE UN MAPA FERROVIARIO

Los gobiernos mexicanos a partir de los primeros años de la década de 1860, trataron afanosamente de fomentar el desarrollo de los ferrocarriles, ofreciendo generosos subsidios y privilegios a cualquier grupo nacional o extranjero que presentara posibilidades de llevar a cabo este trabajo, es decir, ofreciendo facilidades tales como subvenciones, bonos, vales de tierra, entre otros, con el fin de alentar el ingreso del ahorro extranjero, el cual habría de ser decisivo para levantar las nuevas estructuras sobre las cuales se apoyaría la economía.¹⁴

Es importante señalar que antes de permitir la entrada a México de los consorcios ferroviarios estadounidenses, el gobierno federal otorgó veinte concesiones a los gobiernos estatales para la construcción de líneas regionales, con subsidio por kilómetro construido y en algunos casos garantía de rentabilidad. El fracaso de la opción regional fue patente en la construcción de tan solo 220 Km de vía para 1880.¹⁵

Es en 1867, durante el Gobierno de Benito Juárez, cuando aparece un decreto de subvención al ferrocarril Mexicano con proyectos de Veracruz-Jalapa- Puebla, México-León, León-Río Bravo y Zacatecas-San Luis Potosí. Dichas líneas unirían el centro del país con la frontera norte, con la finalidad de revivir la agricultura, la industria y el comercio.¹⁶ (Imagen 1.1 y 1.2) Al mismo tiempo se daban otros proyectos en el país como el del ferrocarril de Istmo de Tehuantepec inaugurado por las mismas fechas que el de Nueva York - San Francisco en Norteamérica.

¹⁴ Laura Elena Dávila de León y María Estela Esquivel Reyna, *Los ferrocarriles y sus trabajadores en Aguascalientes 1883-1928*, Tesis de Sociología, Aguascalientes, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 1981, p. 14.

¹⁵ Paolo Riguzzi, *op. cit.*, p. 42.

¹⁶ Francisco Calderón, *op. cit.*, p. 637.

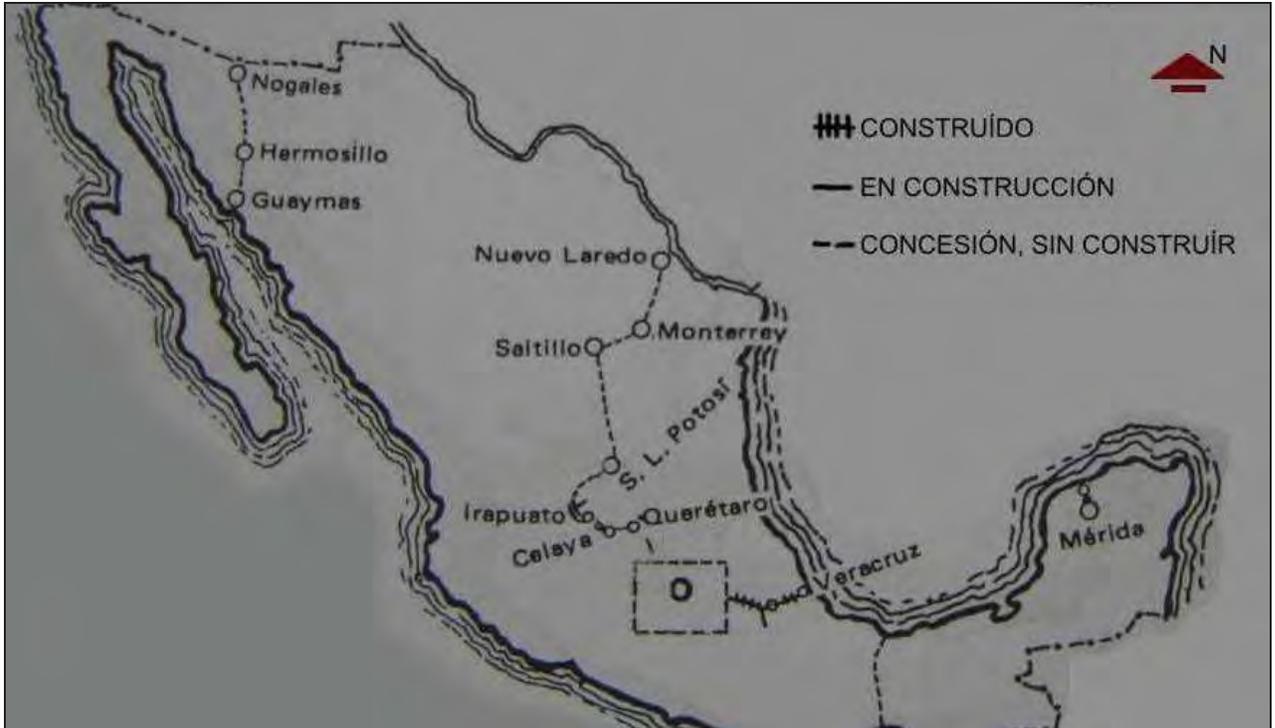


Imagen 1.1. Mapa de las líneas ferroviarias construidas hasta 1877. Elaboración propia a partir de la información de John H. Coatsworth, *op. cit.*, pp. 56 y 57.

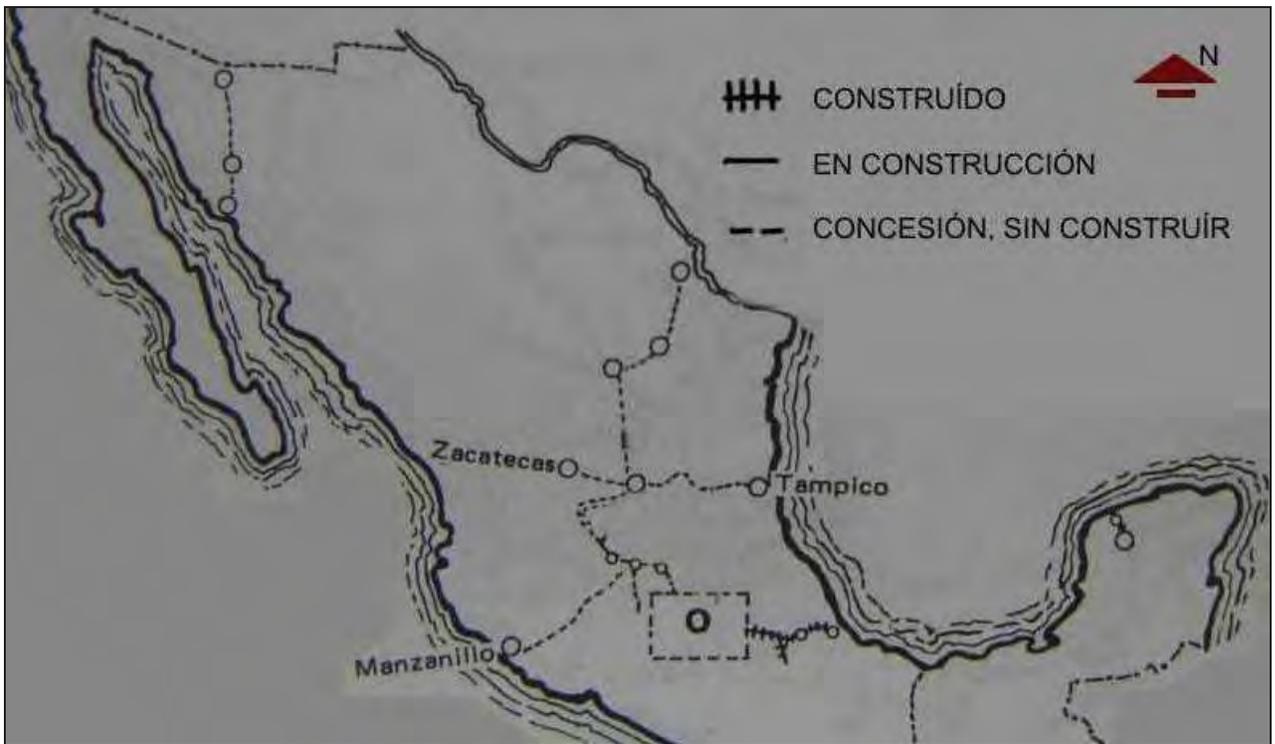


Imagen 1.2. Mapa de las líneas ferroviarias construidas hasta 1878. Elaboración propia a partir de la información de John H. Coatsworth, *op. cit.*, pp. 56 y 57.

La posición geo-política de México, permitía que la construcción de ferrocarriles también abarcara aspectos políticos y estratégicos, concentrados en el problema del enlace con la red ferroviaria de Estados Unidos, propiciando así una fiebre nacional por la construcción de caminos férreos.¹⁷ (Imagen 1.3 y 1.4)

En 1869 es el año al que se remonta el proyecto ferroviario hacia el Pacífico, que buscaba unir la frontera norte y el puerto de Guaymás. No obstante, al igual que muchas otras caduca, en tiempo e incumplimiento en 1873.¹⁸

Ya para 1872, fue presentado un proyecto de una línea interoceánica para enlazar las ciudades de México, Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Silao, León, Lagos de Moreno, Guadalajara y un puerto del Pacífico, lo anterior teniendo como meta unir México hacia Estados Unidos y abrir paso al comercio con California, Estados Unidos, Europa y China.¹⁹ La Compañía Mexicana Limitada también firmó un contrato en 1873, que fue traspasado a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central, debido a que el contrato fue cuestionado por algunos sectores.

En resumen, en el periodo de la República Restaurada, se otorgaron treinta y tres concesiones de las cuales siete fueron para unir el centro de la República con la frontera norte, cinco concedidas a norteamericanos y dos a mexicanos, pero todas fracasaron.²⁰ La restauración de la República en 1867 y lo que significaba en términos de la lucha contra viejas formas productivas y de organización social, dió nacimiento al México moderno. En tales condiciones, al comenzar el decenio de los años de 1870, el país experimentó cierto auge de las actividades que era necesario impulsar a todo momento.

¹⁷ Debe mencionarse que para 1870 el tejido fundamental de las redes ferroviarias prácticamente se había completado tanto como en Europa y en Estados Unidos. En lo que respecta a Centro y Sudamérica disponían en conjunto de 7000 Km de vías, mientras que en México sólo se habían tenido apenas unos 570 Km de ferrocarril. Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles en México, una visión social y económica, tomo 1-La luz de las locomotoras*, México, FNM, 1897, p. 116.

¹⁸ La concesión la obtuvo Julius A. Skilton quién fuese cónsul general de los Estados Unidos en México y representante de una compañía ferrocarrilera, al mismo tiempo que fungía como gobernador de Juárez. Sergio Ortiz Hernán tomo 1, *op. cit.*, p. 116.

¹⁹ Francisco Calderón, *op. cit.*, p. 718.

²⁰ Luis Alberto, Mendoza Pérez, *op. cit.*, p. 27.

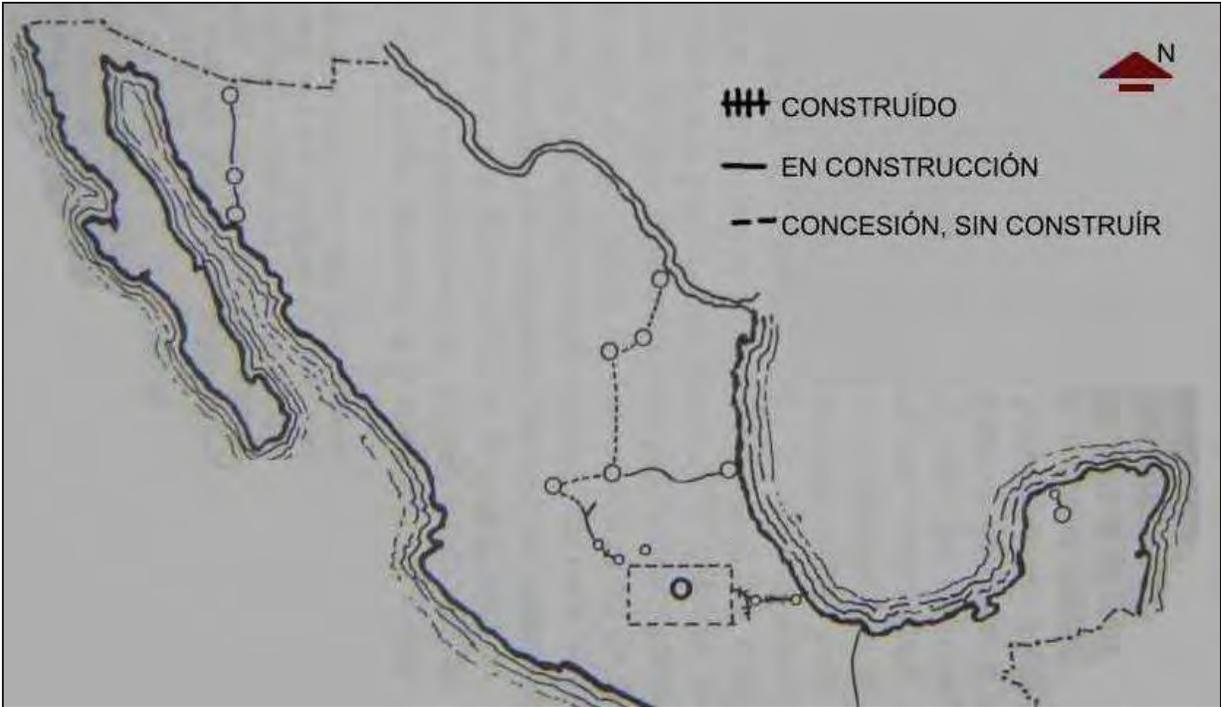


Imagen 1.3. Mapa de las líneas ferroviarias construidas hasta 1879. Elaboración propia a partir de la información de John H. Coatsworth, *op. cit.*, pp. 56 y 57.

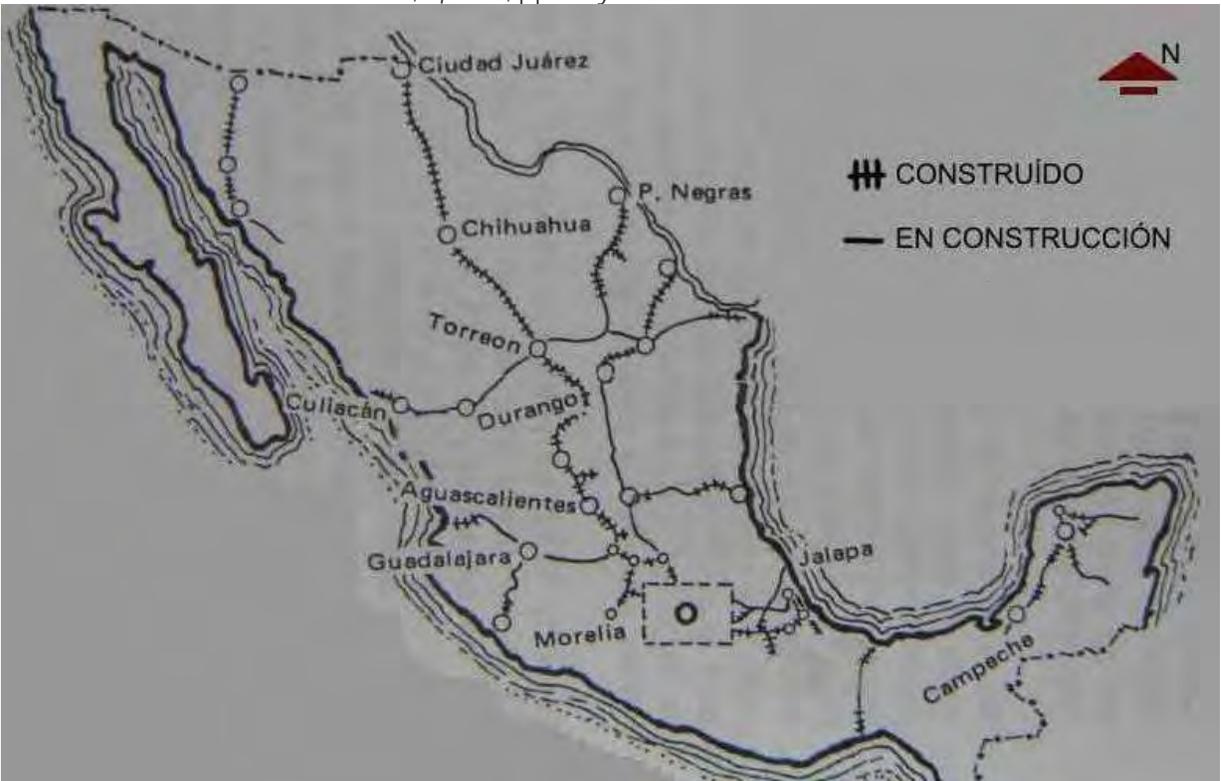


Imagen 1.4. Mapa de las líneas ferroviarias construidas hasta 1884. Elaboración propia a partir de la información de John H. Coatsworth, *op. cit.*, pp. 56 y 57.

En este panorama el tema de los ferrocarriles volvió a plantearse con pleno vigor, pues se pensaba que eran capaces de dinamizar la agricultura, la minería, el comercio exterior, las exportaciones, en otras palabras, toda la economía.

Esta situación también avanzaba al paralelo de algunas dudas, dado que una vez lograda la comunicación del Altiplano con el Golfo de México, subsistía el problema de ligar los dos océanos y se planteaban cuestiones técnicas de la vía y el equipo, además de aspectos financieros y legales, así como las repercusiones internacionales de la política que se adoptase en materia de los ferrocarriles.²¹

No obstante, a pesar de las vicisitudes que hubo, la era del ferrocarril se consolidó en los mandatos de Porfirio Díaz²² y de Manuel González, puesto que durante estos años de gobierno (1880-1911)²³ se llevó a cabo el desarrollo ferroviario bajo el subsidio del capital extranjero, principalmente norteamericano.²⁴ Este desarrollo, así como la política de construcción para tender las principales líneas troncales del país, basada en empresas extranjeras, es consecuencia de los modestos resultados que se obtuvieron de una estrategia anterior planteada por el Presidente Lerdo de Tejada, donde los recursos para la construcción de vías férreas, fueron aportados por parte de los estados, de la federación y de los capitales locales. Así Porfirio Díaz otorga a dos empresas concesiones para la construcción de las más importantes vías férreas en el país²⁵.

²¹ Sergio Ortiz Hernán, tomo 1, *op. cit.*, p. 124.

²² Siendo presidente Lerdo de Tejada legó a Porfirio Díaz cerca de 6600 km de rieles tendidos (principalmente el ferrocarril México-Veracruz). Por su parte Díaz en su primer cuatrienio no llegó a duplicar la cantidad. Manuel González, concesionó cerca de 6000 km de vía al finalizar su periodo como presidente de la Republica Mexicana, donde se llegaron a completar las líneas de México al Paso Norte con su troncal del Ferrocarril Central Mexicano; y la línea que une a México con Laredo, además de la del Ferrocarril Interoceánico México-Veracruz vía Jalapa. Laura Elena, Dávila León y María Estela Esquivel Reyna, *op. cit.*, pp. 17-18.

²³ Porfirio Díaz estuvo en la presidencia de la Republica por dos periodos, el primero fue de 1876 a 1880 y el segundo de 1884 a 1911. Por su parte Manuel González fue presidente de México desde 1880 hasta 1884.

²⁴ John H. Coatsworth, El impacto Económico de los Ferrocarriles en el Porfiriato, Tomo II- Crecimiento y Desarrollo, 1edición, México Edit. SEPSETENTAS, 1976, p. 79.

²⁵ Entre 1880 y 1890 se iniciaron y terminaron las troncales más importantes del país. El centro quedó unido con tres puntos de la frontera norte: en Nuevo Laredo (del F. Nacional Mexicano), El paso del norte (del F. Central Mexicano) y Piedras Negras (del F. Internacional Mexicano). Además de que dos líneas comunicaban la Altiplanicie Central con el puerto de Veracruz (el F. Mexicano e Interoceánico) y la vía férrea en Yucatán y el noreste. Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*, pp. 204-205.

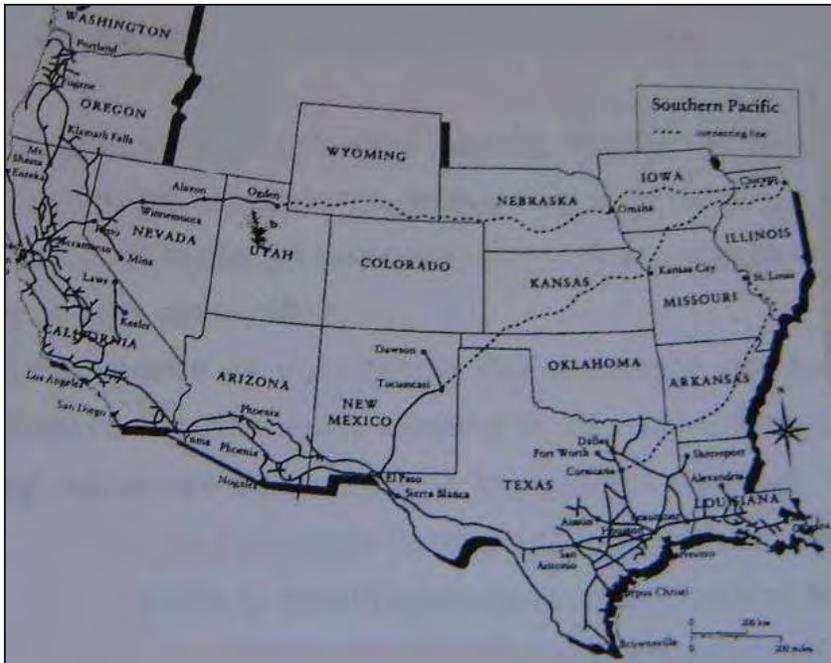


Imagen 1.5. Mapa de las líneas que colindaban con México y su conexión con la ciudad de Chicago. Fuente: Luis Alberto Mendoza Pérez, *op. cit.*, p. 6.

En 1870, surge uno de los proyectos para construir un ferrocarril hacia la frontera norteamericana, es decir una vía internacional que favorecía a una empresa originaria del estado de Pensilvania, llamada *Union Contract*.²⁶ Dueña de los ferrocarriles de Denver Colorado & Río Grande en Nuevo México y estaba presidida por William

Palmer y representada en México en esa época por James Sullivan. (Imagen 1.5)

Buscando que el gobierno autorizara la concesión, la misma compañía promovía la construcción de la línea férrea, al señalar que ésta representaría un medio para fomentar el desarrollo regional y el espíritu de empresa entre los inversionistas del país.²⁷ Sin embargo, no fue sino hasta después de varios años y trámites cuando la Compañía Constructora Nacional Mexicana logró la autorización por parte del gobierno mexicano en el año de 1880.²⁸ Esta concesión para un ferrocarril de vía angosta,²⁹

²⁶ La asociación de los catorce acaudalados mexicanos, llamada Compañía Limitada Mexicana, tenían dentro de sus miembros al Sr. Camacho y al Sr. Mendizábal que posteriormente formaron la Compañía Limitada del Ferrocarril Central. Sin embargo, las constantes cancelaciones de esta nueva compañía hizo que apareciera la Compañía *Union Contract*, de la cual era representante el Sr. James Sullivan y su encargado de planeación era el Sr. Foot. Dicha compañía intentó desde principios de la década de 1870 obtener del gobierno mexicano una concesión de este tipo, sin embargo, no lo había logrado. Sandra Kuntz Ficker, *op. cit.*, p. 31.

²⁷ *Ibidem*, p. 32.

²⁸ Porfirio Díaz hacía patente su apoyo a dicho contrato y a sus representantes, señalándoles que desde el momento en que aprobó el contrato, no ha tenido motivo para cambiar su decisión. *Ibidem*, p. 46.

²⁹ Es importante señalar que las anchuras de las vías se basaban en medidas inglesas, existiendo algunas que iban desde los 3 hasta los 6 pies. Las dos medidas utilizadas en México fueron la de 3 y 4 pies 8 ½

partía de la ciudad de México y llegaba a la frontera norte (partiría de la línea al Pacífico entre Maravatío a Morelia y de ahí a la frontera pasando por San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey),³⁰ también se buscaba unir la ciudad de México con el Océano Pacífico (desde Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora, La Piedad y demás puntos que convinieran a los intereses de la Compañía, tanto en el aspecto funcional como en el socio-económico).³¹

Una vez autorizada, Palmer (representante de la Compañía Constructora Nacional) buscó la ruta más directa para llegar desde el centro del país hasta la población de Laredo, a diferencia del F. Central que llegaría al Paso, Texas. De la frontera ambas líneas buscaron unirse a dos de las principales líneas de Norteamérica: la *Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad* (con líneas férreas entre Chicago y California desde 1880) y la *Southern Pacific Railroad* (con vías entre Los Ángeles California y El Paso Texas desde 1883).³² (Imagen 1.6) El enlace de las líneas mencionadas favorecería de manera substancial los intereses tanto de la empresa del F. Central, como la de la Constructora Nacional).

La idea de crear y consolidar un intercambio comercial con otros lugares de la República Mexicana y el extranjero, entre los cuales se mencionaba la ciudad de Chicago, también se la planteaban los miembros del poder michoacano y el grupo de poder económico con asiento en la capital de la ciudad de Morelia, puesto que se trazaron la recomposición de la economía y el comercio estatal con cara al Pacífico, ya que es precisamente por el auge de comercio marítimo (en diferentes puertos

pulgadas. La de 3 pies corresponde a 0.914m conocida como vía angosta y la de 4 pies, 8 ½ pulgadas, equivale a 1.4351 m que fue la medida que se normalizó después de la Guerra Civil y que se conoce como vía ancha.

³⁰ Culminaría en algún punto de la frontera ubicado entre El Paso del Águila y Laredo. Sandra Kuntz Ficker, *op. cit.*, p.46

³¹ *Ibidem*

³² John F. Stover, *op. cit.*, p. 35.

como el de Veracruz) que los michoacanos tomaron conciencia del potencial comercial que significaba abrir tráfico marítimo en algún puerto de la costa. ³³



Imagen 1. 6. Plano de la ruta de la empresa Atchinson, Topeka & Santa Fe Railway fundada en el año de 1859 por Cyrus K. Holliday. Fuente: Luis Alberto Mendoza Pérez, *op. Cit.*, p. 23

gobierno mexicano, dado que los intereses norteamericanos eran el tener al acceso al Pacífico, de manera que se tuviera una continuación al sur del sistema ferroviario de Atchinson Topeka & Santa Fe. ³⁴

Con la construcción de esta ruta y con una concesión a la Compañía del ferrocarril de Sonora (propiedad de Atchison, Topeka & Santa Fe), también otorgada por Díaz, se modificaron las expectativas de un ferrocarril interoceánico que tenía planeado el

1.3 HACIA LA CONSOLIDACIÓN FERROVIARIA NACIONAL

Durante la época de Díaz se expresó y reafirmó la idea oficial sobre el desarrollo ferroviario como una necesidad de primer orden e importancia.³⁵ Algunos autores plantean diferentes posturas para explicar la conformación del trazado ferroviario. Dentro de este contexto destaca la postura de Jaime Gurza, ³⁶ el cual plantea que el ferrocarril en México puede describirse a través de cuatro subsistemas (Imagen 1.7):

³³ José Alfredo Uribe Salas, *Morelia. Los pasos de la modernidad*, Morelia, UMSNH, 1993, pp. 14-15.

³⁴ Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera...*, *op. cit.*, p. 46.

³⁵ Sergio Ortiz Hernán, tomo 1, *op. cit.*, pp. 208-209.

³⁶ Antropologista del porfirismo contemporáneo a la época de D'Olwer L.N.

- Un primer sistema formado por los Ferrocarriles Mexicano e Interoceánico, que competían por el tráfico de Veracruz desde 1891.



Imagen 1.7. Estructura ferroviaria existente en México de principios del siglo XIX, de acuerdo a la descripción de Jaime Gurza. Elaboración propia a partir de datos obtenidos de S.C.O.P. *Departamento de Ferrocarriles, Esquema acotado de los Ferrocarriles de Concesión Federal construidos hasta 1933*, Talleres Gráficos de la Nación, México, s/f; Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*

- El segundo sistema de las líneas del norte, formado por el F. Central (con su troncal a Ciudad Juárez y su ramal a Tampico)³⁷ y el Nacional (con su troncal a Nuevo Laredo y con puerto en Corpus Christi Texas, Galveston y su encave en Piedras Negras),³⁸ dado que cada uno influía en vastas zonas del país.
- El tercer sistema estaba constituido por aquellas líneas férreas planteadas para acotar la distancia entre la parte industrial de los Estados Unidos y la costa del Pacífico (Ferrocarriles de Guaymás-Nogales, Internacional y Kansas City, México y oriente).
- Y finalmente un cuarto sistema que abarcaba los ferrocarriles de gran interés regional, cuya importancia se acrecentaría si, conectados con otros se integraran a la red nacional (Ferrocarriles de Hidalgo, Mexicano del Sur, Panamericano y el de Yucatán). (Imagen 1.7)

Al respecto de estos sistemas, son varias las hipótesis a partir de las cuales se pretende explicar la conformación del sistema ferroviario nacional, destaca las siguientes:

Primeramente puede señalarse que la disposición de las vías se orientó en un inicio hacia los puertos más importantes del país, en el Golfo de México, Veracruz y Tampico;

³⁷ Vinculaba la ciudad de México las capitales de ocho Estados y con otras ocho ciudades importantes y atravesaba el territorio en más de 16 entidades. Sergio Ortiz Hernán, tomo 1, *op. cit.*, p. 222.

³⁸ La terminal del ferrocarril en el norte del país, quedaba más cerca que la del Ferrocarril Central respecto a la zona industrial de los Estados Unidos, pero el retraso con que concluyó el troncal a Nuevo Laredo, las tempranas dificultades financieras, la vía angosta que obligaba al trasbordo de las mercancías y su escaso material rodante, fueron factores que contrarrestaban la ventaja geográfica. Sin embargo, en 1902 se constituyó una nueva compañía en Utah llamada *The Nacional Railway Co. Of México*, la cual emitía bonos para financiar al F. Nacional, convirtiéndose esta en la principal empresa ferroviaria de la República a principios del siglo XX, a diferencia de 1888 cuando representaba la quinta parte de las vías existentes de la República y ocupa entre ellas el segundo lugar después del Ferrocarril Central. Sergio Ortiz Hernán tomo 1, *op. cit.*, p. 223 y Juan de la Torre, *Historia y Descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano 1888*, Morelia, reeditado por UMSNH, Instituto Investigaciones Históricas, 2002.

en la frontera norte, en Ciudad Juárez y Piedras Negras. Esto D´Olwer L.,³⁹ lo atribuye a l hecho de que las compañías ferroviarias, buscaban facilitar el transporte de minerales a los Estados Unidos, además de propiciar a ciertas regiones una salida más directa a los puertos.

Sin embargo, Gurza señala que las líneas férreas construidas en el periodo tenían como centro económico, político y financiero del país a la capital, además que los Estados Unidos era el principal mercado, es por élllo que fue viable que los caminos ferrocarrileros más importantes se hubiesen orientado hacia el derrotero fijo de nuestro comercio exterior.⁴⁰

Por otro lado, F. Rosenzweig, establece que el trazo obedeció más a las circunstancias históricas de las rutas que durante varios siglos habían seguido los arrieros,⁴¹(Imagen

³⁹ Daniel Cosío Villegas, *La República restaurada- La vida social. Historia Moderna de México*, México, Editorial Hérmes, 1955, pp. 104-105.

⁴⁰ Laura Elena Dávila de León y María Estela Esquivel Reyna, *op. cit.*, p. 18.

⁴¹ El funcionamiento de los ferrocarriles de México contó con el auxilio de las carreteras y de los caminos de herradura, calculándose la extensión de estos en cerca de 30 mil km de este modo a principios de 1890, las vías de comunicación (caminera y ferroviaria) sumaban más de 40,000 km. Sergio Ortiz Hernán tomo 1, *op. cit.*, p. 209.



Imagen 1.8. Mapa de las principales vías de comunicación de México al momento de su independencia, refleja los rasgos generales del poblamiento y las características sobresalientes del periodo Novohispano: la concentración de poblaciones y caminos en tierras altas del México Central, la espina dorsal del camino de Tierra adentro, la falta de comunicación hacia las regiones del Caribe y Centroamérica, y la casi nula ocupación de las costas (donde las pocas poblaciones eran solo puntos de enlace comercial). Elaboración propia a partir de la información de Bernardo García Martínez, "La conformación del espacio novohispano", *Arqueología Mexicana*, Vol. XIV, Num. 81, Sep-oct 2006, p. 63.

Rosenzweig, también establece que las condiciones topográficas del terreno que atravesaban las vías fue un factor más determinante, que las circunstancias económicas.

Ciro Cardoso, señala que el trazo se debió a los intereses norteamericanos dominantes,⁴³ es decir, la red ferrocarrilera permitió que México se incorporara en la

1.8), muestra de ello es la antigua ruta que se le conocía como camino de tierra adentro que partía de la ciudad de México, vinculando las poblaciones de Guanajuato, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, El Parral, Chihuahua, Juárez, El Paso Texas, llegando hasta Albuquerque, Santa Fe y San Juan Pueblo, lo que sirvió de apoyo para la planeación y construcción de las vías del ferrocarril que conducían al norte.⁴² (Imagen 1.7)

⁴² Tal perspectiva se analiza más adelante por la relevancia dentro de la propia investigación. Luis Alberto Mendoza Pérez, *op. cit.*, pp. 62-63.

⁴³ Laura Elena Dávila de León y María Estela Esquivel Reyna, *op. cit.*, p. 19.

división el trabajo al nivel internacional,⁴⁴ como un país receptor de capitales y un gran proveedor de materias primas para los países industrializados.

Sin embargo, consideramos que no debemos descartar la idea de que el trazo de muchas de las líneas férreas al interior de los estados, se debió principalmente a intereses de algunos particulares (comerciantes, empresarios, entre otros) y del gobierno.

Se puede apuntar que los ferrocarriles contribuyeron a ampliar las dimensiones del mercado, al mismo tiempo que la comunicación interurbana buscaba integrar las zonas más pobladas del país y donde se concentraban las principales actividades económicas. Así se explica que la distribución espacial de las vías férreas dejara grandes regiones aisladas, con poca población o dispersa, y con relieve accidentado.⁴⁵

El ferrocarril a finales del siglo XIX constituyó un símbolo de progreso en el país, pues en él estaban representados los avances tecnológicos y de desarrollo logrados. Desde el punto de vista social, era grande la confianza y las expectativas de los grupos más liberales en que el nuevo medio de transporte sería capaz por sí solo de traer las esperadas transformaciones sociales.

Lo anterior se basaba en el hecho de que las redes nacionales estarían en función de la estructura económica, comercial e industrial del país, integrándoseles de esta manera al esquema económico internacional. Estas ideas vinculadas al ferrocarril, formaban parte de un modelo nacional que tuvo su mayor auge durante el período presidencial de Porfirio Díaz.

⁴⁴ La carga del sector exportador aumentó casi 60 veces en el Ferrocarril Nacional de 1887 a 1907, mientras que en la carga del sector interno tuvo un incremento de poco más de seis veces. Lo cual nos indica que no solo la producción del sector exportador estaba creciendo más rápidamente que la del sector interno, sino que las exportaciones eran más dependientes del transporte ferroviario. John Coatsworth, *op. cit.*, p. 18.

⁴⁵ Sergio Ortiz Hernán, tomo 1, *op. cit.*, p. 242.

1.4. PORFIRIO DÍAZ, EL FERROCARRIL Y SU IDEA DE MODELO NACIONAL



Imagen 1.9. Estampilla de una fábrica de tabacos heroicos, donde aparecía Benito Juárez, Don Miguel Hidalgo y Costilla (dos grandes héroes de México), y del lado derecho el Gral. Porfirio Díaz; como muestra de la relevancia para la historia del país. Fuente: Enrique Krauze, *Porfirio Díaz Místico de la autoridad*, México, Fondo de Cultura Económica, 1° impresión 1987- 6° reimpresión 1998, p. 65.

Los fenómenos del movimiento de Independencia de 1810 a 1821, la consecuente insalubridad por las epidemias, las guerras por Texas, las luchas entre conservadores y liberales, así como la guerra de Reforma, tuvieron fuertes repercusiones sociales políticas, económicas y urbanas en el país.

Fue hasta finales del siglo XIX, con la llegada de Gral. Porfirio Díaz a la Presidencia de la Republica, que el país se comenzó a ubicar en un panorama alentador, puesto que Díaz con su política buscaba propiciar un auge en

la economía, manifestada en el progreso material y social principalmente, de todas las ciudades del país.⁴⁶ En su régimen, el progreso material parecía inobjetable. (Imagen 1.9 y 1.10) Es por ello que el primer avance fue la integración física del país por la red ferroviaria. Para lo cual hizo la repartición de contratos y concesiones a inversionistas extranjeros, con la finalidad de que impulsar la economía y darle a México una proyección internacional.⁴⁷ Además de que a través de uno de los ramos administrativos, el gobierno se ocupaba de la implantación del sistema ferroviario y su gran crecimiento a finales del siglo XIX (en 1876 el país contaba con solo 638 Km de vías férreas y para 1910, la cifra había subido a 19 280 km), abarató los costos de transporte.⁴⁸

⁴⁶ Carlos Bustamante López, "Tlaxcala durante el prosperato", en Margarita Urias Hermsillo (coord.) *Ciudades No. 31*, México, Red Nacional de Investigaciones urbanas, Julio-Septiembre de 1996, p. 55.

⁴⁷ Elena Segurajauregui, *Arquitectura Porfirista, La colonia Juárez*, UAM, Atzacapotzalco, México, Tilde, 1990, p. 17.

⁴⁸ Los ferrocarriles crecían un 12% cada año. Enrique Krauze, *op. cit.*, p. 107.



Imagen 1.10. Cartel de una marcha dedicada a Porfirio Díaz que se celebró el día 1 de diciembre de 1904. En esta imagen podemos observar que se buscaba engalanar por sus triunfos a Porfirio Díaz con diversos elementos patrióticos como lo es el lábaro patrio y el águila. Fuente: Enrique Krauze, op. cit., p.66.

dudas a nivel nacional de que el Gral. Díaz abrió las puertas a la inversión extranjera "...son admirables los progresos realizados por el país desde la revolución de Tuxtepec".⁵¹

De acuerdo a Enrique Krauze, en el siglo XIX, el mexicano se había desgarrado en dos tendencias "... la conservadora que se empeñaba en el predominio de la matriz histórica colonial, y la liberal, que buscaba el acceso definitivo del país a la modernidad".⁵² Los anhelos de ambos partidos parecían mutuamente excluyentes hasta que, a juicio de Edmundo O'Gorman, el Gral. Díaz integró las dos visiones "...De los liberales lima las ideas jacobinas y el idealismo democrático, respetando formalmente la ley y colocando al país en las vías de la verdadera modernidad, la del

Dicho escenario favoreció el aumento de las transacciones comerciales entre diferentes zonas, tal y como lo señalaban los periódicos locales "...separar los obstáculos y allanar las dificultades que se oponen al libre tráfico y movimiento mercantil de todas las producciones, y facilitar los medios para que esas producciones encuentren mercados más extensos donde verificar los cambios; he aquí uno de los ramos del servicio administrativo que más ha ocupado la atención actual del gobierno."⁴⁹

Al mismo tiempo, en el país se generó un desarrollo industrial resultado de la creación de un mercado interno más amplio e integrado⁵⁰ basado en el crecimiento de las actividades bancarias, ganaderas y mineras del país. Con todo no había

⁴⁹ Periódico *La libertad*, Año 5, Num. 1, Tomo 5, 5 enero de 1897, p. 1.

⁵⁰ Guillermo, "De la independencia a la Revolución", en Enrique, Srmo. (coord.), *Historia Económica de México*, México, UNAM, Editorial Océano, 2004, pp. 111-116.

⁵¹ Enrique Krauze, op. cit., p. 59.

⁵² *Ibidem*, p. 84.

progreso material. De los conservadores lima sus aristas mochas, demostrando con hechos que el país podía progresar en lo material sin renunciar a sus raíces".⁵³

De la misma forma, Díaz realzaba sus logros en diversos medios impresos. Muestra de ello es la entrevista que se le realizó en la Ciudad de México, donde expone sus opiniones sobre asuntos de interés para el país "...donde hay caminos y correos, ferrocarriles y telégrafos, hospitales y hospicios, escuelas y colegios, fábricas y talleres, comercio, industria y actividad en las transacciones, la paz esta asegurada por si misma... es por eso que en cuanto a mi estoy bastante complacido de haber visto a México figurar ya en el número de las naciones pacíficas y respetables".⁵⁴

Este panorama de paz y tranquilidad del que Díaz hablaba, tenían como finalidad un país en progreso, a la par de otros como EE.UU. y algunos de Europa. Así el país recibiría un gran número de inversiones generando el crecimiento económico del país.

1.4.1 IDEAS DE MODERNIDAD O MODERNIZACIÓN

A la llegada del ferrocarril, portador de "la bandera del progreso", hubo grandes fiestas y ceremonias, puesto que se consideraba a este medio de transporte como un "... monumento de ciencia y labor no comunes, germen de la prosperidad nacional, que traería progreso y grandes beneficios al país."⁵⁵

⁵³ *Ibidem*, p. 85.

⁵⁴ Entrevista con el Señor General Díaz, publicada en la ciudad de México a principios del siglo XX. Periódico *El imparcial- diario de la mañana*, Tomo XVI, Num. 4, 173, México, 4 de Junio de 1907, p. 1.

⁵⁵ Clementina Díaz y de Ovando, "El grabado comercial en la segunda mitad del siglo XIX", en José Luis Rosas (Director), *Historia del arte mexicano*, Num. 86, México, INBA, 1982, p. 108.



Imagen 1.11. La portada de México y sus alrededores revela hasta que punto determinados motivos (como los prehispánicos, las cactáceas, el trachiquero y la india) habían llegado a convertirse, a mediados del siglo XIX en emblemas de reconocimiento del país. Fuente: Clementina Díaz y de Ovando, "El grabado comercial en la segunda mitad del siglo XIX", en: José Luis Rosas (Director), *Historia del arte mexicano*, Num. 86, México, INBA, 1982, p. 181.

La idea de progreso fue resultado de la revolución científica, traducida rápida y precipitadamente a una nueva visión del mundo, donde la modernidad era entendida como modernización de la ciudad siendo esta una muestra tangible del progreso. En efecto, la idea de darle un aspecto de modernidad a la ciudad era importante, ya que si la ciudad adquiría la misma imagen urbana y arquitectónica que implicaba el desarrollo económico de las ciudades americanas y principalmente europeas, se propiciaría seguridad a la inversión extranjera, necesaria para el desarrollo del comercio e industria en el país. De esta manera la confianza de un país prospero, en donde la paz y el orden aseguraban los capitales invertidos estaría respaldada visualmente por el desarrollo urbano y arquitectónico de la ciudad.⁵⁶

Es por ello que la modernización se presentaba como una de las dos vías a través de la cual se introduciría al progreso y desarrollo al país. La otra se relacionaba con las ideas de los conservadores de la época apoyadas por Díaz, que buscaban el progreso del país sin renunciar a sus raíces. (Imagen 1.11) En otras palabras lograr que México llegara a la llamada modernidad de la época, por la vía nacionalista, y de este modo asumirla como línea estratégica de desarrollo para la nación mexicana.

La revaloración de un pasado prehispánico y el rescate de los valores tradicionales, de los hábitos y costumbres de aquella a la que ya empiezan a reconocer como su patria,

⁵⁶ Rosa Casanova y Estela Eguiarte, "Introducción al periodo de 1867-1911: La producción plástica en la republica restaurada y el porfiriato", *Ibidem*, Num. 76, p. 110.

tiene sus orígenes de acuerdo a José Gaos en 1660, porque en el libro de Carlos de Singüenza y Góngora se precisaba en un principio, una lucha por conquistar el reconocimiento de la capacidad intelectual del novohispano.⁵⁷

Así con la necesidad de proseguir con esa tarea, y como parte de la retórica patriótica se buscó la invocación de los temas históricos y religiosos, unidos mediante un estandarte mexicano. Toda esta labor, tuvo un mayor auge a partir de las dos intervenciones sufridas por México, la americana de 1847, y la francesa de 1862, las cuales reafirmaron esa búsqueda por una nación y un arte nacionalista.⁵⁸

Ahora bien, en la etapa presidencial del Porfirio Díaz también se propició y fomentó la exaltación de los valores nacionales en muchos campos de la cultura,⁵⁹ con la finalidad de crear una supuesta unidad sobre la cual sería posible fincar la idea de una nación con un origen glorioso, de una larga y agitada historia de conflictos y de luchas, y un presente de paz, orden y prosperidad; con un porvenir prometedor.⁶⁰

Con esta continuidad histórica se buscaba enlazar la independencia, la reforma y el régimen porfirista, a fin de identificar los ideales inspiradores de las gestas fundamentales de la historia nacional moderna con el gobierno vigente.⁶¹ Además fue en esta época cuando las antigüedades prehispánicas fueron valoradas y protegidas, a través de la Inspección General de Monumentos Arqueológicos en la Republica a cargo de Leopoldo Batres. Tal institución tenía jurisdicción en todo el territorio nacional y se apoyaba en la correlativa legislación de cada estado. De igual manera las exploraciones en zonas arqueológicas recibieron un gran impulso y difusión por los estudios realizados y publicados en los Anales del Museo Nacional.⁶²

⁵⁷ José Gaos, "Presentación" en Carlos de Singüenza y Góngora, *Libra astronómica y filosófica*, México, UNAM, 1985, p. XII y XIII.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 31.

⁵⁹ José Luis Rosas (Director), *op. cit.*, núm. 79, pp. 167-168.

⁶⁰ *Ibidem*, núm. 79, p. 168.

⁶¹ *Idem*

⁶² En el año de 1887 comienzan a publicarse los Anales del Museo Nacional. Además, por Voz de Vicente Riva Palacio, Secretario de Fomento, se lanza la convocatoria para erigir el Monumento a Cuahutemoc.

Hay que destacar, que se hizo partícipe a la población para coadyuvar a las patrióticas miras del gobierno federal, de conservar los monumentos arqueológicos que servirían para que las generaciones venideras estudiaran las costumbres y hechos de generaciones anteriores, tal y como se señala en una edición del periódico *La libertad*: [...] el último decreto sobre la nacionalización de monumentos arqueológicos mexicanos viene a prestar una gran utilidad al estudio de la historia y civilización de los pobladores antiguos de nuestro país, y es verdaderamente digno de todo aplauso que se atiende a la conservación de nuestra antigüedades. Las disposiciones contenidas en esta ley concurren perfectamente al objeto para que se dictaron, y son una prueba más de que el gobierno se interesa en todo lo que se relaciona con la gran tarea que le está encomendada de velar con ahinco por los intereses nacionales.⁶³

En el rescate histórico nacionalista, los monumentos o esculturas que hacían alusión a esta temática, representaban un intento por superar a partir de una ideología de imágenes, la contradicción que la realidad histórica del porfiriato no resolvía con respecto a la población. Sin embargo, la respuesta a la necesidad de una identidad nacional no sólo consistió en levantar monumentos a la raza indígena o utilizar elementos de su forma de producción plástica, también el rescate de piezas prehispánicas y su envío a las exposiciones internacionales significaba la afirmación, ante el mundo civilizado, de la asimilación del pasado prehispánico al progreso democrático y liberal que el régimen planteaba.⁶⁴ (Imagen 1.12, 1.13 y 1.14)

En arquitectura, los proyectos y pabellones de México para exposiciones internacionales así como algunos de los arcos de triunfo de carácter temporal mandados a hacer para las fiestas patrias y en honor a Díaz responden a esta afirmación.⁶⁵ Muestra de ello es el primer edificio indigenista, el pabellón de México en la exposición universal de París llevada a cabo en el año de 1900. El interior era de lo

Fausto Ramírez, *Vertientes Nacionales en el Modernismo*, México, Instituto de investigaciones estéticas de la UNAM, IX Coloquio de Historia del Arte, 1986, p. 129.

⁶³ Periódico *La Libertad*, Año 5, Núm. 21, Tomo 5, 25 de mayo de 1897, p. 1.

⁶⁴ Rosa Casanova y Estela Eguiarte, *op. cit.*, núm. 76, p. 111.

⁶⁵ *Idem*

más moderno con columnas y escaleras de fierro y tragaluces de cristal, pero el exterior, según el arqueólogo Antonio Peñafiel era "...del estilo azteca más puro".⁶⁶



Imagen 1.12. Arco del Gobierno del Estado de Mérida (Yucatán) con motivo de la visita del presidente Porfirio Díaz en 1906. Fuente: Israel Katzman, *Arquitectura del siglo XIX en México*, México, Trillas, 1993, p. 257.



Imagen 1.13. Proyecto de monumento a Juárez en México, D.F. hecho en 1905 (sin autor). Nótese la escala. Fuente: Israel Katzman, *op. cit.*, p. 257.



Imagen 1.14. Pabellón de México en la exposición internacional de París. Realizada por ingeniero y arquitecto Antonio M. Aranza y el arqueólogo Antonio Peñafiel en 1899. Fuente: Israel Katzman, *op. cit.*, p. 255

No obstante, el ingeniero Luis Salazar quién hizo un proyecto para la misma exposición señala "... no es posible ya crear una arquitectura nueva y original, que en todas partes se asimilan elementos de su propio pasado a las necesidades modernas, y que es posible ensayar la creación, si no de un estilo si de una arquitectura característica nacional".⁶⁷

En efecto, el rescate de la tradición prehispánica respondió a esta incorporación ideológica de la realidad indígena, que se dejó sentir en todos los campos de la cultura, desde el rescate arqueológico, su reglamentación y conservación por parte del gobierno, hasta la producción de pintura, monumentos y edificios, con temas y estilos de las culturas prehispánicas. Así pues, el rescate de una unidad nacional es

⁶⁶ Israel Katzman, *op. cit.*, p. 255.

⁶⁷*Ibidem*, p. 255.

constante en el siglo XIX principalmente a finales del período, sin embargo, no podemos dejar a un lado que la incorporación de México a la cultura occidental también es continua en todos los aspectos.

1.5 LA MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES A FINALES DEL SIGLO XIX

Desde el siglo XVIII y sobre todo después de la intervención francesa, México sintió una innegable atracción por Francia y trató de imitarla en muchos aspectos. Estas ideas se afirmaron a la par del modelo nacional que encabezaba Díaz, es decir, concedieron mucha importancia a la imagen que del país se tenía en el exterior, principalmente en Europa.

Por consiguiente, el pretender aparecer como país civilizado y prospero era de gran importancia, ya que este escenario de progreso encabezado por la llegada del ferrocarril, representaba un muestra para convencer a viajeros, diplomáticos e inversionistas extranjeros de la seguridad que presentaba el país y de lo oportuno que era invertir y establecer nuevas empresas en el país.⁶⁸

Es por ello que el trazado urbano y los tipos de construcción, en su carácter de copia de las ciudades y construcciones europeas, tenían por objeto lograr una homogeneidad y armonía que hablara de una ciudad tan bella y moderna como las grandes metrópolis que intentaban imitar. De ahí que el gobierno se interesara en que los arquitectos mexicanos fueran a Europa, para realizar estudios sobre construcciones y desarrollo urbanos, así como métodos y teorías de la arquitectura moderna.⁶⁹

En el caso de la Ciudad de México, no fue hasta finales del siglo XIX, cuando surgen los mencionados proyectos urbanos denominados "colonias", las cuales constituían la

⁶⁸ Arturo Casado, "La escultura durante el Porfiriato" en José Luis Rosas (Director), *op. cit.*, núm. 80, p. 191.

⁶⁹ Rosa Casanova y Estela Eguiarte, *op. cit.*, núm. 76, p. 110.

nueva unidad de expansión urbana.⁷⁰ Las colonias representan el inicio del proceso de urbanización mercantil en la ciudad y de la promoción inmobiliaria, con los cuales surgen cambios sustanciales en los actores encargados del crecimiento urbano, así como en los tipos ofertados en términos urbanos y arquitectónicos.

Es importante señalar que las nuevas colonias significaron mucho al romper los esquemas espaciales y alargar la mancha urbana hacia la periferia.⁷¹ En algunos casos, como el de la ciudad de México, el nuevo esquema se vincula al ferrocarril, pues se plantea que este medio de transporte abrió paso a una nueva forma de desarrollo en las poblaciones, al fungir como agente articulador o como límite para el desarrollo urbano.

El nuevo concepto llamado colonia, generó que las zonas de la ciudad quedaran de igual forma identificadas con ciertas connotaciones específicas que conformaban el código social del espacio urbano: el centro, las colonias y los barrios.⁷² Es por ello que los agentes inmobiliarios surgidos a finales del siglo XIX, promovían la venta de predios en las nuevas colonias, en diversos medios impresos (periódicos y boletines), donde exaltaban las ventajas del proyecto respecto a las zonas habitacionales que ya existían, señalando que eran zonas de elite, con diversos servicios e infraestructura como por ejemplo que contaban con calles de asfalto, saneamiento, banquetas, así como zonas con gran variedad de árboles (los bosques y los parques en el contexto inmediato).⁷³ No obstante, el poblamiento de las colonias iniciado en la etapa del porfirismo encuentra una continuidad que se extiende por varias décadas, ya que éste estuvo

⁷⁰ Fabricio Espinosa Ortiz, *Las colonias de la ciudad de Morelia 1903-1960, surgimiento, desarrollo e incidencia en el crecimiento urbano*, Tesis de Maestría, Morelia, UMSNH/Facultad de arquitectura, 2006, pp. 12 y 39.

⁷¹ Eduardo López Moreno Rojas, *La cuadrícula del desarrollo de la ciudad hispanoamericana*, Guadalajara, México, Estudio de la evolución morfológica de la traza a partir de la ciudad fundacional, Guadalajara, Gobierno del estado de Jalisco, 1988, p. 164.

⁷² María Dolores Traslaviña G., Guillermo de Alba, - *Monografías de arquitectos del siglo XX*, No. 5, Guadalajara, Gobierno de Jalisco / CUAAD / Centro Universitario de arte, arquitectura y diseño, México, 2006, p. 21.

⁷³ Este tipo de promociones se observa en la ciudad de México, en la venta de lotes de la colonia Roma por 1906. Por otro lado, hay que hacer notar que el desarrollo de la ciudad obligó a realizar obras públicas, o por lo menos a pensar en hacerlas y a reglamentar ciertos aspectos urbanísticos como la creación de nuevas colonias.

sujeto a un proceso lento.⁷⁴ Con respecto al centro de las ciudades también le concernió lograr una imagen moderna con equipamiento y medios de transporte urbano, así como el alineamiento de edificios, apertura de calles y la ornamentación principalmente de fachadas.⁷⁵

Otro elemento relevante para el crecimiento y desarrollo de la ciudad, lo representa el Estado y las instancias privadas, ya que se esmeraban en tener una nueva imagen urbana a partir de una gran inversión pública, por tanto, la infraestructura urbana de la ciudad se engalanó con el trazo de nuevos jardines, kioscos, fuentes y monumentos de héroes o personajes ilustres colocados en plazas y paseos de las familias de la época. En esta imagen pública también se buscó la representación de ciertos hechos o personajes históricos nacionales, ejemplo de ello fue el nombramiento de plazas y calles en su honor, creando así una memoria nacional y oficial, que legitimase al grupo en el poder y que sirviera de elemento cohesionador de una nación.⁷⁶

Con relación a los elementos urbanos que surgen a finales del siglo XIX, se encuentran también los boulevares en diagonal respecto a la cuadrícula colonial, contruidos inicialmente en la ciudad de Lux París para obstaculizar el levantamiento de las barricada. Estos elementos urbanos (Imágenes 1.15 y 1.16), hasta entonces no practicadas en el tejido de las ciudades, se vinculan a los medios de transporte (ferrocarriles y tranvías), ya que en algunos casos el crecimiento de las ciudades tendió a concentrarse próximas a las rutas de éstos.⁷⁷

Finalmente podemos señalar que en el crecimiento de algunas ciudades se vio influenciado por aspectos en el ámbito nacional, por considerar que el pensamiento característico de finales del régimen porfirista (1876-1910), estuvo cargado de connotaciones referentes al progreso, que tuvieron influencia en el surgimiento de las

⁷⁴ La colonia Juárez se fundó en 1898 y se pobló hasta la cuarta década del siglo XX, fecha en que se inicia una etapa de cambios de uso de suelo, que implicó la demolición de inmuebles eclécticos en el paseo de la reforma. Fabricio Espinosa Ortiz, *op. cit.*, p.40.

⁷⁵ María Dolores Traslaviña G., *op. cit.*

⁷⁶ Rosa Casanova y Estela Eguiarte, *op. cit.*, núm. 76, p. 109.

⁷⁷ Jesús Mirás Araujo, El tranvía como vehículo de configuración urbana. La localización de la actividad económica en la ciudad de A. Coruña durante la primera mitad del siglo XX, Coruña, Univ. de Coruña, s/p.

colonias, regida por una ideología apegada a los valores europeos y norteamericanos, a los cuales aspiraba la burguesía mexicana.⁷⁸



Imagen 1.15. Bosquejo de una ciudad europea a finales del siglo XIX. Fuente: Manuel Aguirre Botello, Fotos de México sep del 2003, fecha consulta: marzo 2007, www.mexicomaxico.org/reforma/



Imagen 1.16. Paseo de la Reforma en la ciudad de México a finales del siglo XIX, donde se observa las amplias avenidas y el tranvía. Fuente: Manuel Aguirre Botello, Fotos de México sep del 2003, fecha consulta: marzo 2007, www.mexicomaxico.org/reforma/

Dada la complejidad de la sociedad en la época del Gral. Díaz, la arquitectura es quizás el mejor reflejo de su estructura, pues debido a la apertura de calles y la destrucción de edificios con las leyes de Reforma a mediados del siglo XIX, hubo que tomar medidas para embellecer la ciudad, pues su aspecto debió de haber sido ruinoso, cuando debía ofrecer uno limpio y agradable, de ciudad moderna y segura, que presentara una buena imagen del país a los extranjeros que lo visitaban.⁷⁹

Así, la construcción y reconstrucción de inmuebles disfrutó de un desarrollo mayor que en años anteriores, aunado el hecho de que a causa de la relativa paz y estabilidad de la etapa porfirista se generó la construcción tanto de edificios públicos (palacios de justicia, municipales, escuelas, teatros) y privados (templos, iglesias, colegios hoteles, estaciones de ferrocarril, casas comerciales, fábricas, etc.), así como de casas particulares.

⁷⁸ Fabricio Espinosa Ortiz, *op. cit.*, p. 33.

⁷⁹ José Luis Rosas (Director), *op. cit.*, núm. 81, p. 19.

Es importante señalar que la enseñanza arquitectónica se desarrolla entre dos tendencias: una apoyada en los avances tecnológicos constructivos logrados por la ingeniería y ligados al desarrollo tecnológico; y la otra, en donde la importancia de la ornamentación y formas arquitectónicas siguen siendo prioritarias. Representan respectivamente los intereses de un grupo progresista que está ligado al desarrollo técnico e industrial, y otro que se empeña en preservar la importancia de la arquitectura ornamental.⁸⁰

Ambas tendencias se veían directamente influenciadas tanto por ideas antiguas como modernas, es decir, la arquitectura era parisina y europeizante por un lado y vernácula y local por el otro. No obstante, la etapa porfirista estuvo marcada por una producción arquitectónica ecléctica en todo género de edificios; influencia que se extendió hasta las primeras décadas del siglo XX y en donde se incorporaron influencias de los Estados Unidos.⁸¹ (Imagen 1.17 y 1.18)

Los nuevos edificios también utilizaron materiales como el hierro fundido y el concreto armado, en objetos y partes arquitectónicas; y en algunos casos con formas derivadas de los diferentes estilos tradicionales (*revivals*)⁸², o como una aplicación meramente utilitaria en ciertas partes del edificio.

Encontramos pues un vasto periodo histórico en el que nacen y se desarrollan singulares tipologías, en donde el eclecticismo va desde el neoclásico hasta al *art nouveau*. La arquitectura de la época también recurrió al pasado histórico nacional respondiendo así a la necesidad de construir y orientar una identidad nacional que correspondiese a las necesidades del momento. Así pues, varios arquitectos mexicanos propusieron y utilizaron los códigos ornamentales y expresivos de la arquitectura

⁸⁰ Rosa Casanova y Estela Eguiarte, *op. cit.*, núm. 76, p. 111.

⁸¹ Fabricio Espinosa Ortiz, *op. cit.*, p. 39.

⁸² A esta práctica de estudiar las partes de los edificios antiguos y componer con ellas el diseño de edificios, se les llama también, en términos arquitectónicos, *revivals*, es decir, el renacimiento de estilos. Jaime Cuadriello, "El Historicismo y la renovación de las tipologías arquitectónicas 1857-1920", en José Luis Rosas (Director), *op. cit.*, núm. 81, p. 19.

prehispanica como elementos de composición de diversas obras.⁸³ No obstante, la crítica a este tipo de arquitectura es inmediata. En un artículo publicado a finales del siglo (1899), el autor subraya el hecho de que las formas de arquitecturas pasadas expresaban necesidades y costumbres muy alejadas de las actuales.⁸⁴



Imagen 1.17. Ciudad de México a finales del siglo XIX, se observa el tranvía del lado izquierdo de la imagen. Fuente: UNAM, México un siglo en imágenes, fecha de consulta: marzo 2007, www.biblioweb.dgsca.unam.mx/libros/méxico/décadas/00-10/



Imagen 1.18. Una de las colonias de la Ciudad de México a finales del siglo XIX. Fuente: UNAM, México un siglo en imágenes, fecha de consulta: marzo 2007, www.biblioweb.dgsca.unam.mx/libros/méxico/décadas/00-10/

Finalmente podemos señalar, que el pretender aparecer como país en progreso fue de gran importancia durante el periodo presidencial de Porfirio Díaz, ya que esta idea de vanguardia buscaba representar las ventajas de invertir y establecer nuevas empresas en el país.

La gran extensión del territorio nacional, lo escaso de la población y la conformación orográfica alejaban a finales del siglo XIX, a los centros de producción y consumo haciendo difíciles y costosas las comunicaciones. Ante tal situación el gobierno

⁸³ A mediados de 1887, apareció un artículo de Francisco Sosa, en el cual se proponía la erección de monumentos a hombres ilustres de cada estado de la República a lo largo del Paseo de la Reforma. Ante tal propuesta el presidente de la república mando circulares a los gobernadores para que apoyaran financiando el monumento de dos de sus hijos ilustres, dando así un impulso al arte escultórico. Este esfuerzo por embellecer la capital del país, se imitó en varias ciudades del interior de la república mexicana. Enrique Urzais Lares, *De los estilos arquitectura neoindigenista*, México, Editorial Jilguero, S.A. de C.V. /Instituto Nacional de Antropología e Historia, *México en el Tiempo*, revista de historia y conservación, Num. 20, sep-oct 1997, p. 20 (pp.18-25); Arturo Casado, *op. cit.*, núm. 80, p. 195.

⁸⁴ Artículo publicado en la revista "El arte y la Ciencia" en 1899, y firmado con el seudónimo de Tepoztecaconetzin Calquetzani, Israel Katzman, *op. cit.*, p. 256.

mexicano implementó una serie de medidas político-económicas encaminadas a la creación y consolidación de un mercado interno, unido por medio del ferrocarril.

Considerando como punto de partida a la Ciudad de México, se otorgaron diversas concesiones para emprender la construcción ferrocarrilera, situación que se consolidó en el periodo presidencial de Porfirio Díaz. Así México se vio inmerso en una dinámica que contribuyó a ampliar las dimensiones del mercado a nivel nacional e internacional, pues en pleno desarrollo productivo, este medio de transporte fue un elemento cohesionador en nuestro país.

Sin embargo, también influyó para propiciar un crecimiento desigual, pues los trazos de las líneas férreas no abarcaron en su totalidad el territorio mexicano. Aunado a lo anterior podemos señalar que el ferrocarril a finales del siglo XIX constituyó un símbolo de progreso en el país, pues en él estaban representados los avances tecnológicos y de desarrollo logrados. Estas ideas vinculadas al ferrocarril, formaron parte de un modelo nacional que tuvo encabezado por Díaz.

Este modelo nacional influyó para que el espacio urbano de la Ciudad de México, lo mismo que otras capitales de provincia al interior del país, se transformaran a finales del siglo XIX, principalmente en los ensanches, algunos de los cuales habían iniciado ya desde la época de Don Maximiliano o durante la Reforma de Juárez. Sin embargo, es importante destacar que esta transformación basada en un urbanismo inspirado en los nuevos conceptos urbanísticos principalmente europeos, no supuso un cambio radical, pues a pesar del trazado y la apertura de calles y vías en diagonal respecto a la cuadrícula colonial; el perfil urbano de los edificios existentes (de una o dos plantas) permitía que la ciudad resultara un todo continuo.⁸⁵

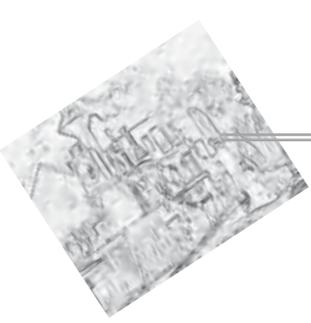
En medio del entusiasmo despertado por la idea de modernizar el país y de construir obras materiales como meta principal del gobierno porfirista, la arquitectura, al igual

⁸⁵ Antonio Bonet Correa, "La arquitectura porfiriana en México", *Cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico*, Num. 7, México, Instituto Nacional de Bellas Artes, 1980, p. 26.

que otras artes, se vió influida por los estilos llamados “neos” del historicismo, el art-Nouveau, entre otros; aunado al hecho de que en algunos casos se suceden o entremezclaron diferentes estilos dando origen al estilo ecléctico. No obstante, existió en la arquitectura de la época un nexo entre lo colonial y lo llamado moderno.

Es importante mencionar que el interior del país, hubo también efectos relacionados con la construcción de los ferrocarriles puesto que propiciaron la paulatina integración de los mercados locales en redes mercantiles regionales y en algunos casos nacionales, al mismo tiempo que estimularon el incremento en la producción fabril a pequeña escala y de manufactura.

A la par revolucionaron el conjunto de las relaciones productivas del campo con las ciudades que estaba vinculada a los caminos y los animales de carga, sin los cuales nunca hubiera podido transportar el tren los productos obtenidos en una zona de más de 100 km de distancia a cada lado de la línea, motivo por lo que se incrementaron las actividades productivas primarias, de comercio y en algunos casos de turismo.

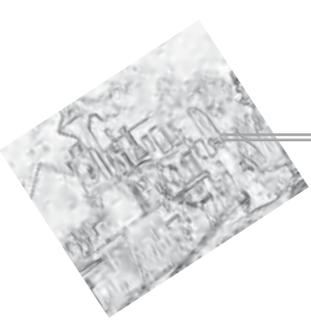


CAPITULO II

LA VINCULACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO A LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

En las regiones cruzadas por las líneas de este Ferrocarril no existen pueblos que languidezcan por falta de trabajo. Todos estas constituidos por elementos de orden y de progreso que acrecentan continuamente su importancia y actividad.

J. Rosso

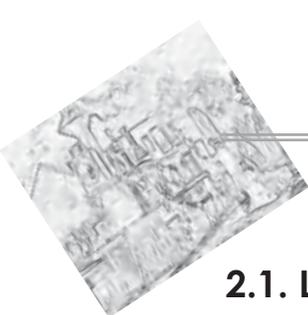


LA VINCULACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO A LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

A finales del siglo XIX, en el estado de Michoacán las comunicaciones terrestres eran lentas, los transportes ineficaces y la movilidad cotidiana de la población por motivos económicos era relativamente escasa.

La llegada del ferrocarril al estado generó la configuración de un importante eje de desarrollo económico y social, entre las ciudades y los centros productores del mismo, debido a que con este medio de transporte, la rentabilidad económica del comercio y de la producción de las haciendas, fueron creciendo.

Estas nuevas relaciones comerciales entre las haciendas y ciudades, generó que estas últimas no solo fueran centros de consumo, sino que fungieran como espacios concentradores de la producción, para su posterior comercio con otras ciudades.



2.1. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A MICHOACÁN

2.1.1. PROYECTOS E INTENCIONES

La idea de que el ferrocarril integrara a su sistema, al Estado de Michoacán comenzó desde 1868, así lo evidencia una carta que fue enviada por el gobernador del estado de Michoacán el Sr. Justo Mendoza, al Sr. Edmundo Stephenson encargado realizar el proyecto para construir un ferrocarril en la República Mexicana:

[...] Con oportunidad llegaron á mi poder dos favorecidas de vd., en las que se sirve incluirme copia de otra que dirigió al señor gobernador del distrito federal, que tiene por objeto la exposición del proyecto de un ferrocarril que se extenderá desde el Pacífico hasta el Río Bravo, pasando también por la capital de la República.¹

Como podemos observar, existió por parte del gobierno estatal un gran interés para que las líneas férreas se construyeran en el territorio michoacano, y que a su vez estas se enlazaran con el centro del país. (Imagen 2.1)

Este proyecto de construir una comunicación interoceánica por Michoacán² (Imagen 2.2) tuvo dos visiones a nivel local, por un lado, constituía el eje de una propuesta muy ambiciosa para el estado, pues las líneas enlazarían los principales centros productores, las haciendas y las ciudades, en un proyecto de desarrollo económico y comercial de significación principalmente regional. Conjuntamente permitiría tener una serie de pequeños ramales hacia diferentes puntos de la entidad, tomando como eje las ciudades de Morelia y Pátzcuaro, por ser ahí la residencia de los principales y más influyentes grupos de la burguesía regional.³ Así como de las instancias gubernamentales, civiles y eclesiásticas de Morelia.

¹ Edmundo Stephenson, *Proyecto de Construir un Ferrocarril en la República Mexicana*, México, Imprenta del Gobierno de Palacio, 1869, pp. 79-80.

² Se contemplaba unir la capital del Estado de Michoacán con algún puerto de la costa michoacana. Uno de los que figuraba era Maruata. José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, op. cit., pp. 17-21.

³ *Ibidem*

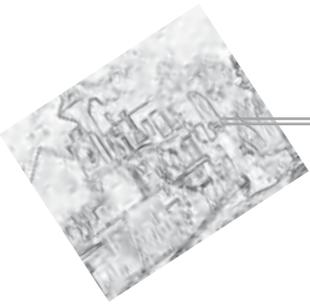


Imagen 2.1 Plano del estado de Michoacán, donde se observan los principales caminos de herradura de finales siglo XIX, que tocaban a Morelia, Pátzcuaro, Uruapan; y los centros mineros de mayor producción en el Estado de Michoacán. Elaboración propia a partir de la información de: Brigitte Boehm de Lameiras, et. al., *Michoacán desde afuera visto por algunos de sus ilustres extranjeros siglo XVI al XX*, México, COLMICH, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto de Investigaciones Históricas de la UMSNH, 1995, pp. 160-168 y José Napoleón Guzmán Ávila, *Michoacán y la inversión extranjera 1880-1910*, Colección de Historia Nuestra 3, Morelia, Departamento de Investigaciones Históricas de la UMSNH, 1982 y Francisco Miranda, *Uruapan Monografía Municipal*, Morelia, Gobierno del Estado, 1979.

Por su parte, la ciudad de Uruapan representaba el enlace de la capital del estado con la próspera región de Tierra Caliente, caracterizada por una agricultura de alta calidad, que podría comercializarse en los mercados del Bajío y centro del país, y competir con los provenientes.

La otra visión del proyecto ferroviario pertenecía a un grupo pequeño de la sociedad que refería que el estado de Michoacán, no contaba con condiciones necesarias para el progreso, y que además el establecimiento del ferrocarril tendría solamente un desarrollo de menor importancia al igual que las líneas que se encontraban en zonas vírgenes o despobladas de los Estados Unidos de Norteamérica.⁴ A pesar de la oposición para la construcción de una línea férrea en Michoacán, se realizaron

⁴ *Gacetilla del Periódico Oficial*, Núm. 531, Morelia, Tip. de la V. e. h. de Arango, 9 de febrero de 1884, p. 3.



esbozos de proyectos. El primero fue Othón Welda, quién en su estudio, buscaba colocar a Michoacán en el centro de la comunicación ferroviaria regional con salida a un puerto, y mencionaba:

[...]Para las necesidades de Michoacán y para que se incorpore racionalmente a la red general de ferrocarriles que deberá un día cubrir el territorio de la República nos parece suficiente una gran cruz de caminos de hierro, de la cual formaría el centro su capital Morelia, y que en cuatro brazos se extendiera al Pacífico y Guanajuato, México y Guadalajara.⁵

De acuerdo a él, se proponía una línea de Guanajuato hasta Maruata, (Imagen 2.1) como nuevo puerto libre en el Estado, esto reestructuraría las relaciones comerciales de origen colonial entre estos dos Estados. El trazo ferroviario pareciera obedecer a las circunstancias históricas de las rutas comerciales de habían seguido los antiguos arrieros, tal y como lo señala Rosenzweig. Sin embargo, la línea hacia Maruata que Welda proponían otras implicaciones de tipo económicas y políticas para la entidad, ya que abriría el comercio al distrito de Coalcomán, permitiendo así que los yacimientos de fierro de esta zona proveyeran de material a los ferrocarriles de la República.⁶ Así pues, la línea proyectada respondía mas a circunstancias económicas que a las históricas, convirtiendo a Maruata en un puerto, aún cuando los puertos naturales de la región sur del Pacífico con los que entraría en competencia eran Acapulco, en el estado de Guerrero; y Manzanillo en Colima.

La segunda línea que cruzaría por Michoacán, uniría la capital del país con Guadalajara, cruzando los distritos agrícolas de Maravatío, Zinapécuaro, Morelia y Zamora. En ambos casos la ciudad de Morelia constituiría el centro del sistema ferroviario regional, y sería por tanto un importante núcleo comercial.

Por el contrario a los intereses locales, los proyectos del ferrocarril interoceánico e internacional que se discutían con el gobierno federal marginaban totalmente las regiones y las costas del Pacífico michoacano. Para evitarlo en 1873, algunos empresarios, diputados y el propio gobernador, presentaron un segundo proyecto a la

⁵ Othon Welda, *Michoacán y las mejoras materiales*, Morelia, s/e, 1868, p. 35.

⁶ Los distritos mineros más importantes de Michoacán durante 1880 a 1911 fueron: Coalcomán, Uruapan, Ario de Rosales, Tacámbaro, Inguarán, Otzumatlán, Maravatío, Angangeo, Zitácuaro, El oro, Dos estrellas y Tlalpujahuá. José Napoleón Guzmán Ávila, *op. cit.*, pp. 41y 75.



Secretaría de Fomento para la construcción de una vía férrea que partiendo de Morelia, vinculará las poblaciones de Pátzcuaro, Peribán, Coalcomán hasta llegar al puerto de Maruata.⁷

Mientras se esperaba la aprobación federal, se presentaron en el país las primeras manifestaciones de la recesión económica mundial de 1873-1874, que canceló todo tipo de proyectos e inversiones. Fue hasta enero de 1878, que por decreto se protocolizó un nuevo contrato de concesión ferroviaria que comunicaría al Bajío con el Pacífico, en términos de localidades: Salamanca, Morelia, Pátzcuaro, en su proyección al Pacífico al puerto de Maruata⁸, con ramales a Maravatío, Zitácuaro, Celaya y Zamora. Este derrotero del proyecto del ferrocarril, fue planeado tomando en cuenta las aspiraciones económicas y políticas de los grupos de poder a nivel regional y en general de la clase dominante de las principales ciudades de Estado michoacano.

No obstante, el gobierno michoacano encontró nulo apoyo económico por parte de estos grupos empresariales, los cuales justificaron la falta de capital suficiente para emprender al mismo tiempo el desarrollo productivo de sus negociaciones y canalizar fondos para el ferrocarril, es así que con el paso del tiempo quedó sin efecto dicho contrato.⁹

Ante esta problemática, algunos empresarios visualizaban la situación económica y política que tendría el Estado de Michoacán al no construirse la línea ferroviaria, por lo cual solicitaron una cuarta concesión, misma que fue autorizada en Julio de 1880.¹⁰ Año en que el gobierno estatal recibió propuestas de dos importantes consorcios ferrocarrileros norteamericanos para la construcción de una línea de Pátzcuaro a Morelia y Salamanca.

⁷ José Alfredo Uribe Salas, *op. cit.*, pp. 16-17.

⁸ La ruta hacia el Pacífico pudo tener una importante vinculación del centro de la República con uno de los más importantes yacimientos de hierro del Estado de Michoacán, el cual se ubicaba precisamente cerca del océano Pacífico, en el distrito de Coalcomán. *Ibidem*, p. 14.

⁹ *Ibidem*, pp. 17-18.

¹⁰ Amador Coromina, Recopilación de Leyes y Decretos, Reglamentos y Circulares expedidas en el Estado de Michoacán, Morelia, Imprenta de los hijos de Arango, Vol. IX, p. 135.



La Compañía Limitada del Central Mexicano subsidiaria de la *Mikarson, Atchinson Topec and Santa Fe Railroad* y la Compañía Constructora Nacional Mexicana subsidiaria de *Company Union Contract* de Pensylvania, creían que con el contrato las compañías tendrían mejores ingresos por la cantidad de kilómetros de construcción de vía, al mismo tiempo que representaba el control del transporte de la producción (agrícola y minera) y el comercio de una gran porción del territorio local. Lo cual provocó que los dos consorcios entraran en disputa por la concesión, presentando contrapropuestas al gobierno.

Ante tal situación, el gobernador del Estado, pasó del análisis de las propuestas a un estudio minucioso de la capacidad económica y de organización de ambas compañías, y convencido de que la mejor opción era la propuesta de la empresa del F. Central Mexicano, se elaboró el contrato respectivo. Sin embargo éste fue impugnado por el Sr. Symon, quien fuere representante de la misma compañía, pero que para estos momentos buscaba introducir algunos cambios al contrato del todo favorables para su empresa.

El gobierno de Michoacán estaba resuelto a entregar la subrogación del contrato a la empresa que presentará la mejor opción. En la disputa por la concesión se puso de manifiesto también en los grupos locales, algunos apoyaban la propuesta de la línea férrea del Sr. Symon, que tocaría el puerto de San Blas u otro puerto de la costa del Pacífico; y otros por el contrario, apoyaban el proyecto de Sr. Sullivan, el cual integraba el puerto de Manzanillo a una distancia más corta de la capital del estado de Michoacán, demás de su propuesta planteaba tarifas más reducidas que la otra compañía, lo que traería a futuro más ventajas a la entidad en términos de transporte.¹¹ En definitiva, tras varios meses de negociaciones y presión por parte del grupo de poder económico regional (que apoyaban la propuesta de la Compañía

¹¹ Haciendo cálculos conservadores la carga diaria por termino medio según los empresarios michoacanos sería de 50 toneladas, y recorriendo la distancia de 190 km entre Pátzcuaro y Salamanca, el flete con arreglos a las tarifas del Sr. Symon ascendería a \$49, 845 pesos anuales, en tanto que la del Sr. Sullivan alcanzaría tan solo \$33, 230 pesos anuales. Esta diferencia en el caso de favorecer a la empresa del Central Mexicano perjudicaría a los capitalistas locales, en cambio con la otra propuesta podría servir para incrementar las inversiones en maquinaria agrícola y nuevos sistemas de cultivo. José Alfredo Uribe Salas, *op. cit.*, p. 21.

Constructora Nacional), el gobernador del Estado, Octaviano Fernández firmó contrato con la Compañía constructora Nacional Mexicana¹² de la cual eran representantes los inversionistas y empresarios estadounidenses Palmer y Sullivan.¹³

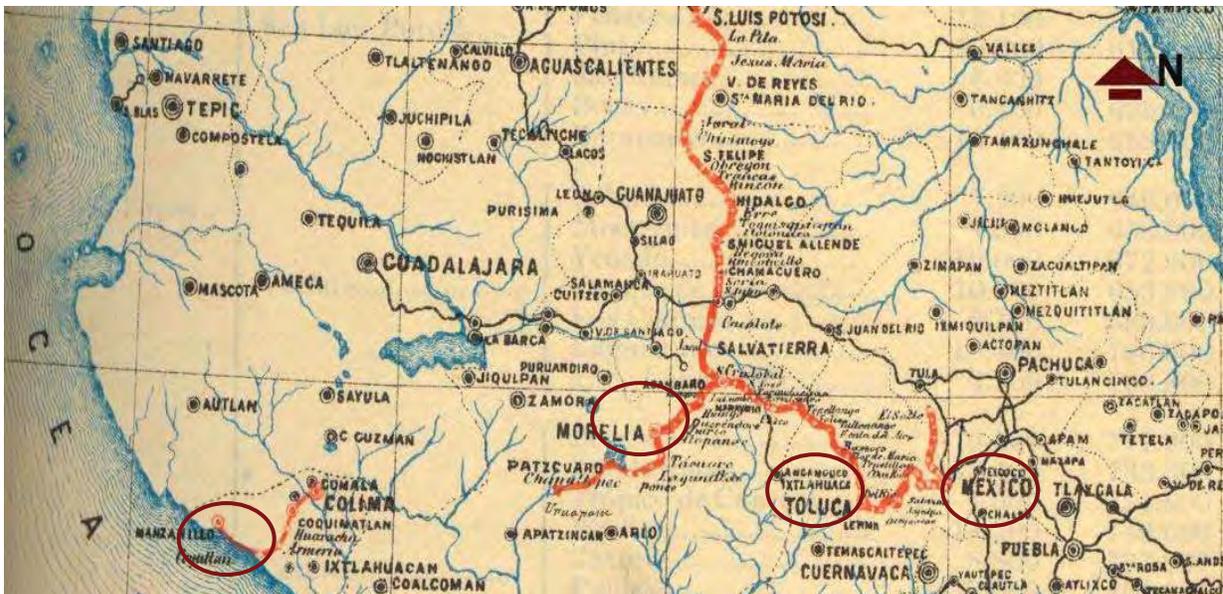


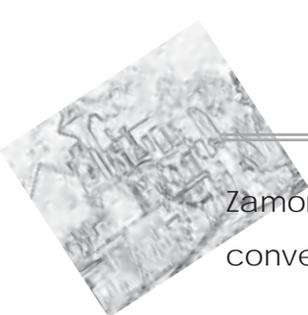
Imagen 2.2. Plano de distribución y derrotero de las líneas del ferrocarril de la Compañía Constructora Nacional la cual muestra la línea de Acámbaro a Morelia y de Manzanillo a Colima, la cual ya se señalaba en este plano de 1899 con Línea punteada. Elaboración propia con base en la Carta del ferrocarril Nacional Mexicano, Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, 1899. Escala 1:7, 280,000. Tomado de Reseña Histórica de los Ferrocarriles Nacionales, 1899, Planoteca de Museo de Ferrocarriles de Puebla.

El contrato planteó la construcción de un ferrocarril de Pátzcuaro a Morelia, y de esta ciudad a Salamanca o algún otro punto del estado de Guanajuato donde fuera más conveniente para unirse con el ferrocarril Central.¹⁴ Además de un ramal al océano Pacífico desde un punto entre Morelia y Maravatío hacia Manzanillo, pasando por

¹² La empresa comunicó a la capital del país con la frontera estadounidense en Laredo y construyó diversas extensiones en Michoacán y Tamaulipas; y en la primera década del siglo XX empezó a controlar otros ferrocarriles – el Internacional y el Interoceánico. Cfr. Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coordinadoras), *Ferrocarriles y Obras Públicas. Lecturas de una Historia Económica Mexicana*, México, El Colegio de Michoacán y Colegio de México, 1999, p. 106.

¹³ Al mismo tiempo estos empresarios eran representantes ante el Gobierno mexicano del consorcio ferrocarrilero *Union Contract* de Pensilvania, que era dueño de los ferrocarriles de Denver Colorado & Rio Grande en Nuevo México, Cfr. José Alfredo Uribe Salas, *op. cit.* p. 20.

¹⁴ Como el Ferrocarril Central Mexicano construiría la línea México-León pasando por Salamanca, en este punto se entroncaría con la línea férrea de Michoacán. *Ibidem*, pp. 18- 22.



Zamora y La Piedad. De allí la vía se continuaría al Pacífico por la línea que fuere más conveniente.¹⁵

Como se observa el proyecto de la Compañía Constructora Nacional Mexicana era conectar a México vía Toluca, y no pasar por Guadalajara, además estaba concebido para construirse con la vía angosta, utilizada por el concesionario en las líneas ferroviarias que estaban construyendo en los Estados Unidos de América en la zona de Denver, Nuevo México y El paso Texas.¹⁶ (Imagen 2.2) Es entendible el interés de utilizar un solo ancho de vía, dado que la compañía buscaba enlazar todos sus derroteros ferroviarios no solo a nivel regional, sino nacional e internacional, y así no generar mayores gastos en términos de transporte, infraestructura y equipo.

2.1.2. CONFIGURACIÓN DE UNA RED ESTATAL- PROYECTOS REALIZADOS

El proyecto de construir una comunicación ferroviaria en Michoacán constituía el eje de una propuesta muy ambiciosa, en el que las líneas enlazarían los principales centros productores y urbanos del Estado.

Fue tanta su importancia que despertó en algunos empresarios la idea de solicitar a la federación la concesión para construir un ferrocarril que comunicara a Morelia y Pátzcuaro, con Salamanca en el estado de Guanajuato. Una vez autorizado y firmado el contrato de construir un ferrocarril, con la Compañía Constructora, a mediados de 1881 dieron inicio los trabajos de reconocimiento en Morelia con dirección a Pátzcuaro.

¹⁵ Esta concesión fue la base del sistema regional mexicano de ferrocarriles. Sin embargo, otras concesiones fueron obtenidas directamente por James Sullivan. Es importante señalar que esta concesión fue obtenida dos días antes de que el ferrocarril central comenzara la construcción del ferrocarril en la ciudad de México. Santiago Mendez, *The Mexican Year book*, Londres, Mc Corquodale and Co. Limited, 1908, pp. 345; Gerald M. Best, *Mexican Narrow Gauge*, California, Edit. Howell North Books, 1968, p. 11.

¹⁶ Luis Alberto Mendoza Perez, *op. cit.*, p. 59.



La descripción de Juan de la Torre¹⁷ sobre la ruta férrea en Michoacán a finales del siglo XIX, señala que el ramal de Acámbaro a Morelia cruzó los estados de Guanajuato y Michoacán, además de los distritos de Zinapécuaro¹⁸ y Morelia,¹⁹ que comprendían ciudades, pueblos y haciendas, además de villas, congregaciones y ranchos. Con el ramal de Morelia a Pátzcuaro con un total de 62.18 km y su posterior enlace con diferentes entidades al interior de Estado, se generó un importante eje de desarrollo económico y comercial en Michoacán, aumentando el transporte de la producción agrícola, ganadera y comercial de los distritos por los que atravesaba.

Con respecto a la vía férrea de Pátzcuaro a Uruapan, ésta representaba una propuesta importante por el impulso que daría a su producción, dado que en la vertical del comercio del Bajío-Costa michoacana, se ubicaban estratégicamente en forma horizontal Uruapan, Zacán y Peribán (lugares productores de Tierra Caliente, donde se ubicaban importantes haciendas ganaderas y azucareras).²⁰

Como se observa la ubicación de la ciudad de Uruapan era estratégica con relación al comercio de la región, es por ello que varios propietarios de las haciendas de dicho distrito y de otros cercanos, expresaban su preocupación por la situación que viviría el comercio, si se carecía de las ventajas de transporte que se tenían en otros puntos donde se encontraba funcionando el ferrocarril:

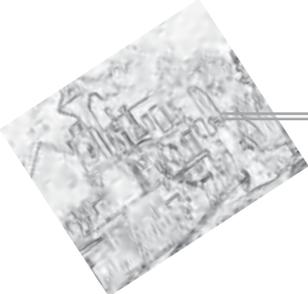
[...]Uruapan y su producción es susceptible de gran desarrollo cuando se haga fácil su transporte, porque alguna línea del ferrocarril atraviere el corazón del distrito o por lo menos se acerque más a él. Los distritos del sur y del occidente son sin duda alguna los que las riquezas de Michoacán por sus varias y valiosas producciones y por la inmensa

¹⁷ Personaje que hizo un seguimiento de los trabajos de la construcción de las vías que entre 1880 y 1887 efectuó la Compañía Constructora Nacional, hasta poco después de 1887 año en que remata las acciones al sr. Eckstein Norton, representante de otro consorcio norteamericano llamado Compañía Camino de Fierro Nacional Mexicana. *Ibidem*, pp. XV y 89-115.

¹⁸ En 1895 el distrito comprendía una ciudad, 21 pueblos, 37 haciendas y 390 ranchos. Dentro de las haciendas más importantes podemos señalar: Los laureles, Pucúaro, Alfonso Luis Velasco, *Geografía y estadística del Estado de Michoacán 1895*, edición facsimilar, Morelia, UMSNH, Centro de investigación y desarrollo del Estado de Michoacán, 2006, pp. 117-126.

¹⁹ Para 1883, el distrito de Morelia comprendía a dos ciudades, 3 villas, 27 pueblos, una congregación, 43 haciendas y 325 ranchos. Dentro de las haciendas de mayor producción hacia la zona de Pátzcuaro se encuentran: Irapeo, El rincón, Itzicuaro, La Huerta, Cointzio, Santa Rosalía, Tírio, Umecuaró, San Andrés Coapa, Lagunillas, y hacia Acámbaro: Quinceo, La Soledad, El colegio, Atapaneo, La Goleta, Charo, San Antonio Corrales, Singuio, San Bartola, entre otras. Ma. del Carmen López Núñez, *Espacio y significado de las Haciendas de la Región de Morelia 1880-1940*, Morelia, Ex -convento de Tiripetio, UMSNH, 2005, p. 64.

²⁰ Francisco Miranda, *op. cit.*, p. 207.



extensión de los terrenos apropiados para centuplicar toda ellas y adaptar nuevas; no siendo otro el resorte mágico para impulsar su prosperidad que la prolongación de las líneas férreas hasta poner en contacto esta zona fecunda con el gran movimiento de progreso que se opera en toda la extensión de la República. El ferrocarril en estos puntos no producirá la reacción desfavorable que en otros lugares, donde se carece de elementos propios naturales y de artículos nobles que llevar al consumo de otros mercados, sino que traerá la inmigración y con ella el capital y la radicación de nuevas empresas especulativas y facilitando desde luego el transporte, llevaría nuestras ricas producciones a los principales centros de comercio del país y del extranjero.²¹

Sin duda alguna, el enlace del ferrocarril con Uruapan representaba para los uruapenses la llegada de ese impulso y progreso tan esperado, que además traería migración y con ella capital y empresas. Aunado al hecho de que se facilitaría el transporte de la producción (principalmente agrícola) a los centros del comercio del país y del extranjero. Por consiguiente, en el año de 1886, bajo la gubernatura interina Epifanio Reyes, el Sr. D. Carlos Sommer, celebró contrato con el Gobierno del Estado de Michoacán para construir un ferrocarril que vinculara a Pátzcuaro, con las poblaciones de Tacámbaro, Ario, Uruapan y Taretán.²² En dicho contrato también se establecieron varias franquicias que la compañía otorgaba al Gobierno del Estado.

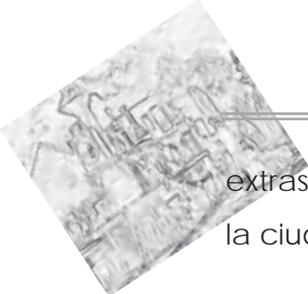
A poco menos de un año los trabajos para unir Uruapan con Pátzcuaro se vieron aplazados, debido a que todos los derechos y acciones de la Compañía Constructora Nacional Mexicana fueron rematados en México en mayo de 1887, adquiridos por el Sr. Eckstein Norton, representante de la nueva compañía llamada Ferrocarril Nacional Mexicano de capital inglés y americano.²³

Dentro de los sucesivos proyectos ferrocarrileros se incluyó como parte de la ruta a la ciudad de Uruapan, pero ninguno más pudo realizarse. Es en 1890, cuando se autorizó una nueva concesión para construir una línea férrea con rumbo al distrito de Uruapan de vía angosta para no tener dificultades para unirse al sistema ferroviario Nacional Mexicano, y con esto enlazar todos los derroteros de la compañía, sin generar gastos

²¹ Periódico *La Libertad*, s/año, Núm. 6, Tomo 1, Morelia, 18 de febrero de 1893, p. 1.

²² Amador Coromina, 1885-1887, Tomo XXVIII, No. 10, *op. cit.*, p. 61.

²³ S. Adalberto de Cardona, *De México a Chicago y New York*, 3 edición, New York, Moss Engraving Co., 1893, pp. 306-307.



extras por el cambio de vía,²⁴ lo anterior con la finalidad de que la línea llegase hasta la ciudad del mismo nombre.

El contrato celebrado con los señores Sydney Marshall y H.E. Dennie estableció que la compañía constructora se comprometía a terminar la vía para el día 17 de febrero de 1897 y entraría en servicio al año siguiente. En dicho contrato no se especificaba la ubicación de la estación terminal de Uruapan, motivo por lo cual algunos propietarios de haciendas cercanas a la ciudad, conscientes del beneficio que les traería la ubicación de la estación, ofrecían a la compañía importantes aportaciones para la construcción de la línea y en algunos casos se comprometían a establecer un tranvía de aquel punto al centro de la ciudad, haciendo hincapié de que tal situación beneficiaría a los empresarios de la región.²⁵

Por el contrario algunos señalaban que tal situación perjudicaría a la sociedad general porque mientras más lejana estuviera la estación de la ciudad de Uruapan, mayor incomodidad y gasto en los precios de flete y transporte, de productos y personas. Finalmente, la empresa construyó la estación ferroviaria en el lugar designado por el gobierno del estado, que de acuerdo a un informe del gobernador en turno (Sr. Mercado) correspondía al interés general de la ciudad.²⁶

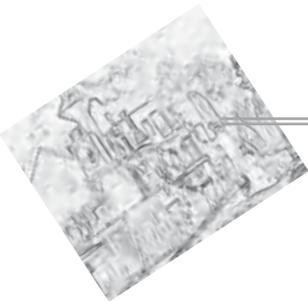
Los trabajos en la vía férrea continuaron, y la escasez de trabajadores que hubo en un principio, más las dificultades en las obras de terracería, obligaron a la empresa a solicitar una prórroga, misma que venció el 31 de julio de 1899.²⁷ Ahora bien, aún cuando transcurrieron poco más de diez años desde el primer proyecto y la concreción de vía férrea que uniera a esta importante ciudad de Uruapan con Pátzcuaro, las expectativas que sobre la línea existían, se expresaban con gran regularidad en los periódicos locales:

²⁴ Gerald M. Best, *Mexican Narrow Gauge*, California, Edit. Howell North Books, 1968, p.16.

²⁵ Uno de los interesados fue el propietario del rancho de Supimitio (ubicado a dos leguas de la ciudad). Periódico *La libertad*, s/año, Núm. 48, Tomo 1, Morelia, 30 de noviembre de 1893, p. 3.

²⁶ *Ibidem*

²⁷ Edgar Zuno Rodiles, *Uruapan una ciudad en busca de la modernidad y el progreso*, Tesis de Licenciatura en Historia, Morelia, UMSNH Facultad de Historia, 2002, pp. 108-110.



[...]Esta Línea es un gran negocio para el país, pues al crearse por medio de las vías una viabilidad moral, política, mercantil e industrial, cuyo alcance apenas puede calcularse ahora, se creará una conquista de un territorio, de las distancias, del espacio, del tiempo, de la materia, de las fuerzas y la industria humana, es un desconcierto que asegure prosperidad y riqueza.²⁸

De acuerdo a la nota periodística, las expectativas locales no solo representaban un logro para la región sino para el país entero, en términos tanto sociales como económicos. Sin embargo, a la luz de las evidencias nosotros consideramos que aunque ciertamente la línea traería ganancias económicas para la empresa, y para los comerciantes de las regiones por el bajo costo del transporte, la línea de Morelia a Uruapan, solo representaba un ferrocarril de interés a nivel regional, y no un negocio para el país como lo señalaban los medios impresos.

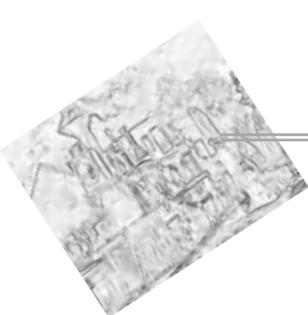
Es importante mencionar que en la construcción de las vías del ferrocarril, se tuvieron algunas dificultades legales referentes a la compra venta del terreno que habría de ser atravesado por la vía férrea, porque como los ferrocarriles se declararon de utilidad pública, se les dió el derecho de expropiar terrenos y materiales de construcción propiedad de particulares si los requerían para sus instalaciones, lo único que no se estipuló fue el tipo de compensación, sólo se mencionó que ésta debía ser previa o a partir de una indemnización que señalasen los peritos correspondientes.²⁹

Las dificultades legales entre la empresa constructora y los propietarios de los terrenos se publicaban con frecuencia en los diarios locales y nacionales de la República, muestra de lo anterior es el contrato celebrado por el Dr. Miguel López y el Sr. Kingsley (Representante de la llamada Compañía Constructora Nacional Mexicana):

[...] Pudiendo ser que la Compañía Constructora Nacional Mexicana, necesite de terrenos pertenecientes á los espesados Sres. López en el rancho del "Cortijo" para el establecimiento de la vía férrea que esta construyendo ó para alguna estación con dependencia de la misma se conviene que en tal evento la Compañía constructora podrá ocupar desde luego los terrenos de que se trata y que necesite, ejecutando en ellos sus obras. Además que si antes de la ocupación no pudiera determinarse desde luego por la rapidez de la construcción o por cualquiera otra causa, la extensión del terreno, ésta se fijará tan pronto como sea posible. Se les pagará a los Sres. López todo el

²⁸ Periódico *La Libertad*, s/año, Núm. 1, Tomo V, Morelia, s/dato de la imprenta, 5 de enero de 1897, p. 1.

²⁹ Cualquier empresa encargada de la construcción del ferrocarril dentro el país, no podía expropiar zonas acuíferas sino mediante previa autorización del ejecutivo. Tampoco podían ocupar carreteras, vías o caminos vecinales.



terreno que ocupé la línea, á razón de cuatrocientos pesos por fanega mexicana comprometiéndose la compañía á dejar arreglado todo lo relativo al paso de agua y ganado.³⁰

Dentro del contrato se especificaba que en el caso de que se ubicara la estación ferroviaria dentro de los terrenos de que se trataba, ésta solo debía de ocupar setenta metros de anchura. Tales diferencias no tenían un carácter alarmante, ni motivaban grandes problemáticas entre ambos contratantes, más bien, se observa que fueron resueltas de manera favorable tanto para la compañía en términos económicos, ni para los propietarios de los terrenos, ya que los trabajos no afectarían a futuro lo relativo al agua, al ganado o la misma producción.

Como se observó los proyectos autorizados y realizados al interior del estado de Michoacán, se orientó por las circunstancias físicas, y principalmente por los intereses económicos y políticos de algunos particulares locales, que buscaban en este medio transporte ampliar las dimensiones del mercado regional.

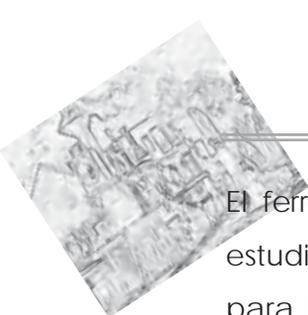
2.2. VINCULACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA DEL TERRITORIO

La llegada del ferrocarril a Morelia en 1883³¹ y su posterior enlace con la ciudad de Pátzcuaro 1886,³² permitió tener una red de comunicación ferroviaria en una parte del Estado. Ruta que formó parte de un circuito comercial importante en el periodo porfirista, dado que se crearon vías alternativas de salida de productos y mercancías provenientes de los centros productores del Estado.

³⁰ Periódico *La unión Michoacana*, s/año, Núm. 1, Tomo 1, Morelia, Tip. de la V. e. H. de Arango, 3 de febrero de 1881, p. 4.

³¹ José Alfredo Uribe Salas, *op. cit.*, p. 165.

³² *Ibidem*, pp. 14-26.



El ferrocarril que cruzaba el territorio del estado de Michoacán³³ de acuerdo a un estudio sobre vías férreas era de gran importancia para las transacciones comerciales y para las explotaciones mineras y agrícolas del estado, que era catalogado en 1888, como uno de los cuatro estados más importantes de México, por su población, industria y actividad comercial.³⁴ Muestra de ello es el ramal de Acámbaro a Morelia (Imagen 2.3), con un total de 92.17 km de vía,³⁵ que formó parte de un circuito comercial regional del periodo porfirista que vinculaba las estaciones ferroviarias diversos centros productores del Estado, como por ejemplo la estación en la hacienda de Andocutín, la estación de Huingo, la de la hacienda de Queréndaro y la estación de Cincimeo (ubicado frente a la hacienda de Chapiro).³⁶

Ahora bien, el segundo ramal de Morelia a Pátzcuaro,³⁷ (Imagen 2.3 y 2.4.) se aproxima a algunos de los distritos de mayor producción agrícola y ganadera del estado de Michoacán, como eran Tacámbaro³⁸, Ario de Rosales³⁹ y Uruapan,⁴⁰ donde destaca la producción de grandes cantidades de maíz, café, algodón, añil, frutas entre otros,⁴¹ así como la elaboración de diversos productos artesanales como jícaras, bateas, mantas y aguardientes.

³³ En 1895 el territorio del Estado de Michoacán para su régimen interior se dividía en 15 distritos, 75 municipalidades y 208 tenencias. Los distritos eran: Morelia, Zinapécuaro, Maravatío, Zitácuaro, Huetamo, Tacámbaro, Ario, Pátzcuaro, Uruapan, Apatzingán, Coalcomán, Los reyes, Jiquilpan, Zamora, La piedad, Purepero y Puruándiro. Alfonso Luis Velasco, p. 64.

³⁴ Lic. Juan de la Torre, *op. cit.*, p. 29.

³⁵ El ramal contiene diez estaciones incluidas la de partida y la terminal.

³⁶ Lic. Juan de la Torre, *op. cit.*, pp.89- 115.

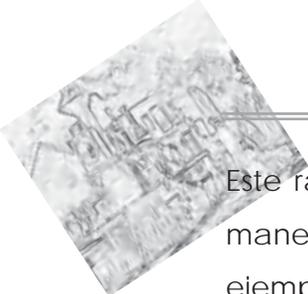
³⁷ El distrito de Pátzcuaro comprende una ciudad, 2 villas, 28 pueblos, 22 haciendas y 11 ranchos. Dentro de las haciendas más importantes se mencionan de Chapultepec, Corrales, Taretán, Ibarra, Aranjuez, Charahuén, Quiringuraro, Lagunillas y la Providencia. Mariano de Jesús Torres, *Diccionario, Histórico, Biográfico, Geográfico, Estadístico, Zoológico, Botánico, Mineralógico de Michoacán*, Tomo III, Morelia, Imprenta particular del autor, 1915, p. 81.

³⁸ Este distrito contaba con 6 pueblos, 24 haciendas y 414 ranchos, Alfonso Luis Velasco, *op. cit.*, pp. 133-140.

³⁹ Este distrito contenía 4 villas, 34 haciendas, 1 congregación y 262 ranchos, *Ibidem*, pp. 141-145.

⁴⁰ El distrito de Uruapan comprendía 5 villas, 35 pueblos, 20 haciendas y 178 ranchos. Este distrito se abordara con mayor detalle más adelante, *Ibidem*, p. 164.

⁴¹ Es importante señalar que para 1895 la producción más importante del Estado es la de los cereales, viniendo después la del café, la caña de azúcar, el arroz, el chile y las frutas, producción que era comerciada principalmente con los Estados de Colima, Guanajuato, San Luis Potosí, Querétaro, DF., Jalisco, Estado de México, y en algunos casos como el del café se exportaba para México, Alemania y los Estados Unidos con un movimiento mercantil total de cerca de 20 millones de pesos al año. *Ibidem*, pp. 56 y 206.



Este ramal con un total de 62.18 km de vía contaba con seis estaciones, y de igual manera existían algunas que se encontraban en terrenos de alguna hacienda. Claro ejemplo, es el caso de la hacienda de Cointzio, la estación de Coapa (en la Hacienda de Coapa), la estación de Chapultepec (ubicada en la hacienda del mismo nombre), y la hacienda de Ibarra en cuyos terrenos está ubicada la estación de Pátzcuaro.

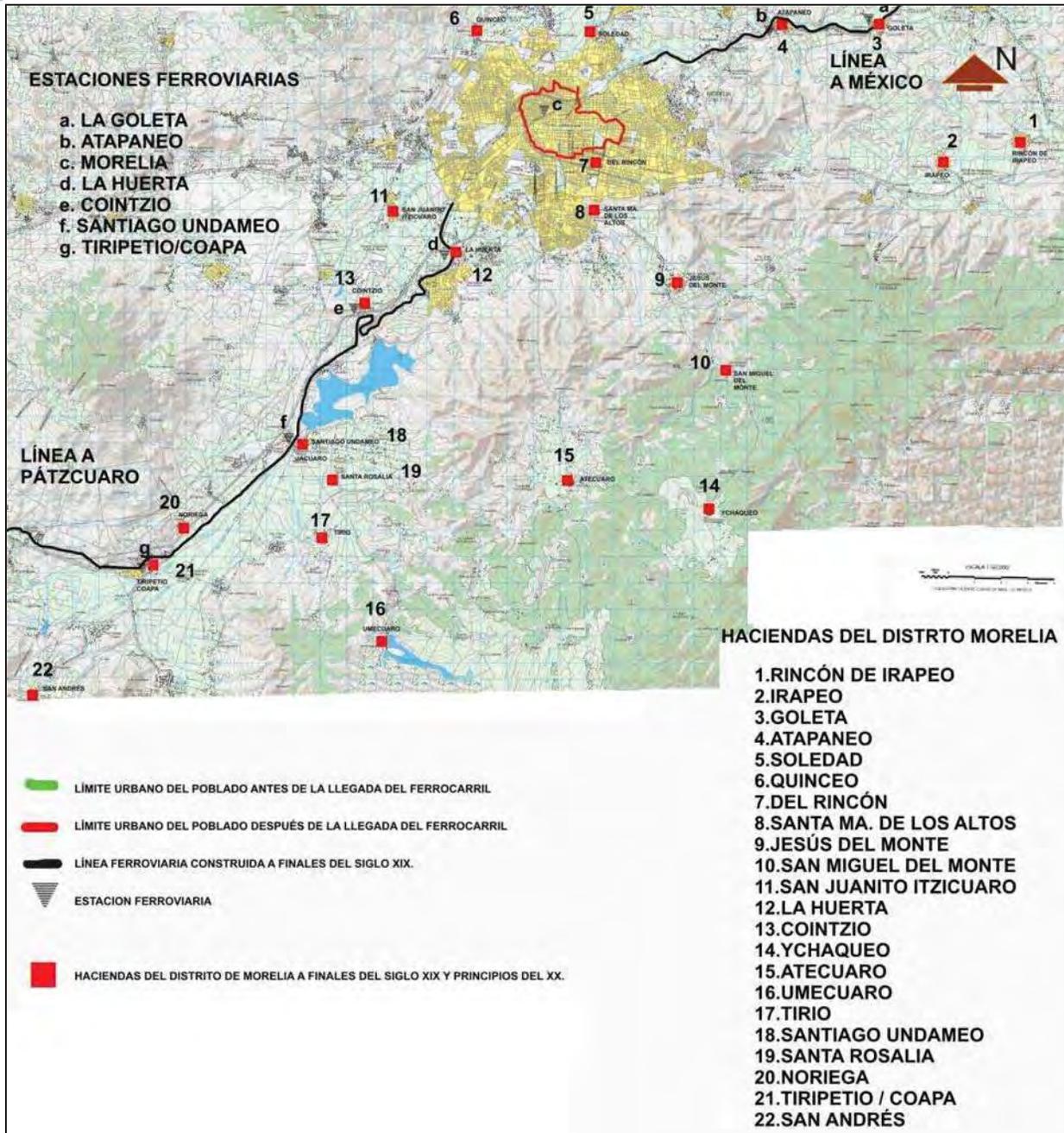
Como podemos observar muchas de las haciendas en el estado de Michoacán, tenían a unos cuantos kilómetros el paso del ferrocarril. Esta vinculación entre vías férreas y haciendas se debe a que varios de los terratenientes, sobre todo los de las fincas más productivas, vieron los beneficios que el ferrocarril les traería, y aunque algunas se vieron beneficiados inmediatamente dado que el proyecto pasaba por varias de ellas.

En otros casos donde el ferrocarril quedaba alejado de lugares de almacenamiento, obligo a que los hacendarios buscaran quedar comunicados, incluso se construyeron un nuevo casco para la hacienda junto al camino de fierro,⁴² tal es el caso de la hacienda de Coapa. Además, existían otras haciendas como la de Charo y Santiago Undameo, la de San Joaquín, Patúan y El Guayabo, que aunque no se encontraban cerca de la ruta que tenía la línea férrea, se encontraban cerca de los caminos de herradura⁴³ que existían desde la llegada de los españoles, varios de los cuales tocaban las poblaciones más importantes del estado (donde convivía el gobierno civil y eclesiástico) y las minas, facilitando de esta forma que los hacendados transportaran su producción a la estación ferroviaria más cercana, por medio de carretas o de los llamados *Tatemes*.⁴⁴ (Imagen 2.1).

⁴² Repetidas referencias a tales donaciones pueden encontrarse en los documentos relativos a la construcción de ferrocarriles, anexados a las Memorias de la Secretaría de Fomento desde 1877 hasta 1885.

⁴³ Los caminos o veredas representaban para los indígenas un medio importante para realizar las actividades comerciales, de dominio político y para comunicación de un lugar con otro lugar. La construcción de estos caminos fue determinada por las dimensiones humanas, puesto que eran los propios indígenas quienes las usaban. Sin embargo, el hecho de ser rutas angostas e irregulares causaron dificultades a los conquistadores españoles para el traslado de un lugar a otro, puesto que no tenían las condiciones requeridas para ser transitados en caballos y/o en carreta. De tal forma, que una vez realizado el sometimiento pacífico de los españoles en Michoacán, y debido a la necesidad de abastecer provisiones a los mineros y de transportar el mineral, se amplian y mejoran los caminos, surgiendo así los caminos de herradura o carreteros, por lo menos entre las poblaciones más importantes de la región, en la primera etapa de la época colonial. Orépani García Rodríguez, "La formación caminera en Michoacán del siglo XVI", en Orépani García Rodríguez (compilador), *Nueve ensayos de caminería*, México, Escuela de Historia de la UMSNH, 2001, p. 26.

⁴⁴ De acuerdo con la historia, los cronistas hablan de *Tlamemeh* o *Tatemes* que significa hombre de carga. Ellos eran los cargadores indígenas que se apoyaban en el *Mecapalli* y *cacaxtli* (especie de correa que se coloca sobre la frente y a cuyos extremos se fija la carga), para transportar sobre su espalda, cosas o



productos de un lugar a otro. Es importante mencionar que aun cuando se inicia el uso de caballos y carretas para el transporte en las primeras décadas de la colonia en Michoacán, el indígena continuo con su importante rol, pues siguieron como cargadores bajo las ordenes de los españoles. Jorge Silva Escamilla (director general), *Historia de los caminos de México*, Tomo 1 Época prehispánica- Época colonial, México, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., 1994, p. 91 y José Manuel Gómez Tabanera, "Trajineros y camineros novohispanos y sus recursos", en Manuel Criado de Val (Director), *Caminería Hispánica, Actas del III Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, Ministerio de Fomento, CEHOPU, EXC., AACHE, 1997, p. 304.

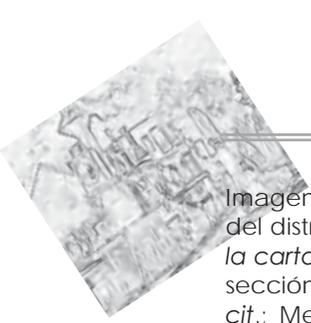


Imagen 2.3. Ruta de los ferrocarriles Nacionales de Morelia a la hacienda de San Andrés y las haciendas del distrito de Morelia a finales del siglo XIX. Elaboración propia a partir de la información de: *Hoja VII de la carta de los ferrocarriles de la República Mexicana ca. 1908* Escala 1:500, 000 Fondo de vía y estación-sección cartas Numero 3205. Museo Nacional de los Ferrocarriles en Puebla; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Memorias del Poder Ejecutivo del Estado de 1883 a 1890; Alfonso Luis Velasco, *op. cit.*; Manuel Toussaint, *Pátzcuaro*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas y Escuela de Arquitectura de la UMSNH, s/f; Fernando Flogio Miramontes, *Geografía Económico Agrícola del Estado de Michoacán*, Tomo 1, México, Ed. Secretaria de Agricultura y Fomento, 1936.

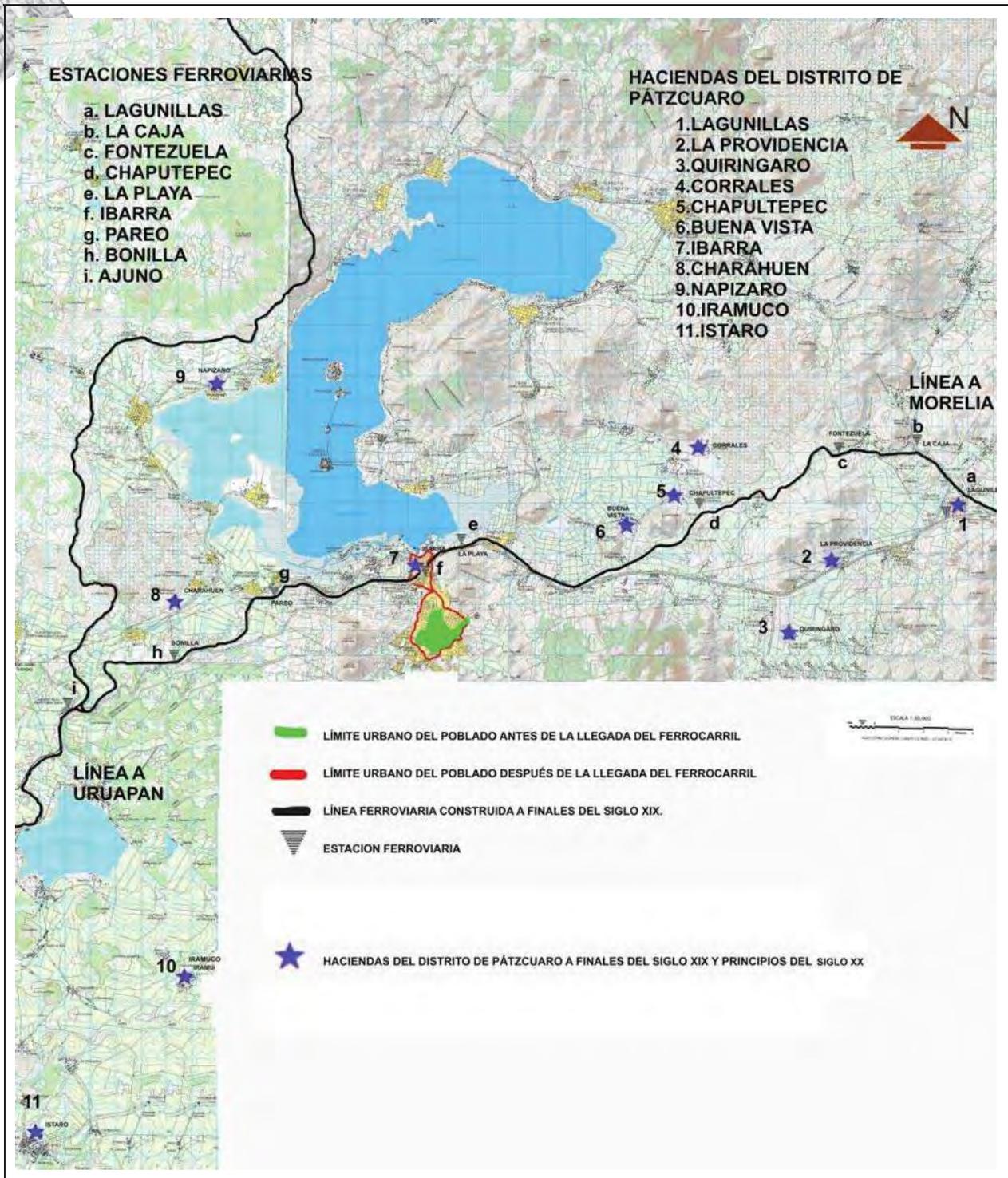


Imagen 2.4. Ruta de los ferrocarriles Nacionales de la hacienda de San Andrés a la hacienda de Istaro, y las haciendas del distrito de Pátzcuaro a finales del siglo XIX. Elaboración propia a partir de la información de: Hoja VII de la carta de los ferrocarriles de la República Mexicana ca. 1908 Escala 1:500, 000 Fondo de vía y estación- sección cartas Numero 3205. Museo Nacional de los Ferrocarriles en Puebla; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Memorias del Poder Ejecutivo del Estado de 1883 a 1890; Alfonso Luis Velasco, *op. cit.*; Manuel Toussaint, *op. cit.*; Fernando Flogio Miramontes, *op. cit.*, 1936.



Con respecto a la vía férrea de Morelia a Pátzcuaro y su posterior vinculación con Uruapan, no cabe duda que sería de gran utilidad para los distritos que atravesaría, por el impulso que daría a su producción. Esta importante producción del distrito de Uruapan tiene antecedentes desde la época prehispánica⁴⁵ y parte de la colonial, dado que fue una zona de explotación agrícola, fructífera y cafetalera,⁴⁶ que además de haber sido uno de los distritos de más extensión en el estado,⁴⁷ fue punto de enlace entre las zonas frías y cálidas del estado.⁴⁸

Por otro lado, este ramal Pátzcuaro-Uruapan⁴⁹ (Imagen 2.5) con un total de 137 km aproximadamente contó con doce estaciones en el tramo, algunas de las cuales también se encontraban en los terrenos de alguna hacienda, como es el caso de la hacienda de Santa Catarina que se ubicaba muy cerca de la estación de Caltzontzin. Dentro de las haciendas ubicadas cercas de la ruta férrea estaban: Zirimícuaro, Caracha, Taretán, El Sabino, entre otras, que sin tener una estación ferroviaria dentro de sus terrenos, se vieron beneficiados con este medio de transporte.

Como podemos observar, el tendido del ferrocarril en el territorio michoacano tuvo una vinculación de importantes centros productores con las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, y respondió a las condiciones topográficas y a los intereses

⁴⁵ En los antecedentes de Uruapan se menciona que fue un lugar importante para la vía de comunicación de la sede del imperio tarasco, con los pueblos de la costa y meseta tarasca, ya que como parte del imperio, el asentamiento fue centro de segundo orden fortificado del señorío, y lugar de supervisión y control de la zona, especialmente para tierra caliente, ya que desde entonces, el comercio e industria de productos artesanales, principalmente los de cobre eran muy solicitados. Además en lo que se refiere a la explotación de minas en la región de Uruapan, esta era ya una costumbre de antaño, como el mismo Vasco de Quiroga lo constatará cuando arribó a las tierras. Fray Jerónimo Alcalá, *Relación de Michoacán*, Morelia, Ed. Fimax, 1979.

⁴⁶ Desde antes de la llegada del ferrocarril, se señalaba que a merced del cultivo del café, Uruapan ha progresado y estaba progresando de una manera notable. Matías Romero, "El café de Uruapan", Gerardo Sánchez Díaz, *Colección de Nuestras Raíces*, Morelia, UMSNH, 1999, pp. 40-41.

⁴⁷ Para 1895 este distrito comprendía una ciudad, 5 villas, 35 pueblos, 20 haciendas y 178 ranchos, Dentro del as poblaciones con mayor concertación de producción se encontraba: Taretán (población comercial, cerca de las haciendas), al igual que Tancitaro de Medellín, y entre las haciendas se mencionan a: Taretán, Zirimícuaro, Tomendán, Tahuejo, Santa clara, El Sabino, San Marcos, San Sebastián y El Pelón, Alfonso Luis Velasco, *op. cit.*, pp. 172-174.

⁴⁸ Francisco Miranda, *op. cit.*, p. 207.

⁴⁹ Es importante señalar que de acuerdo a la nomenclatura de la Compañía Ferrocarriles de México, División del Pacífico, desde 1949 el ramal de Acámbaro a Caltzontzin, se le conoce como línea N y el de Caltzontzin a Uruapan como NC. Ambas Líneas actualmente están concesionadas a la compañía T.F.M. S.A. de C.V. Jorge Ramón Gómez Pérez, *Evaluación Arquitectónica, Histórica y Cultural de Estaciones de ferrocarriles*, Puebla, FNM, Museo Nacional de los Ferrocarriles, CONACULTA, INAH, 1993, s/p.

económicos de algunos personajes sobresalientes en el ámbito político y comercial, que buscaban la integración de las tres ciudades. Tales condiciones formaban también parte de los criterios de funcionalidad y conectividad de las empresas constructoras, en este caso, el de la Constructora Nacional Mexicana.

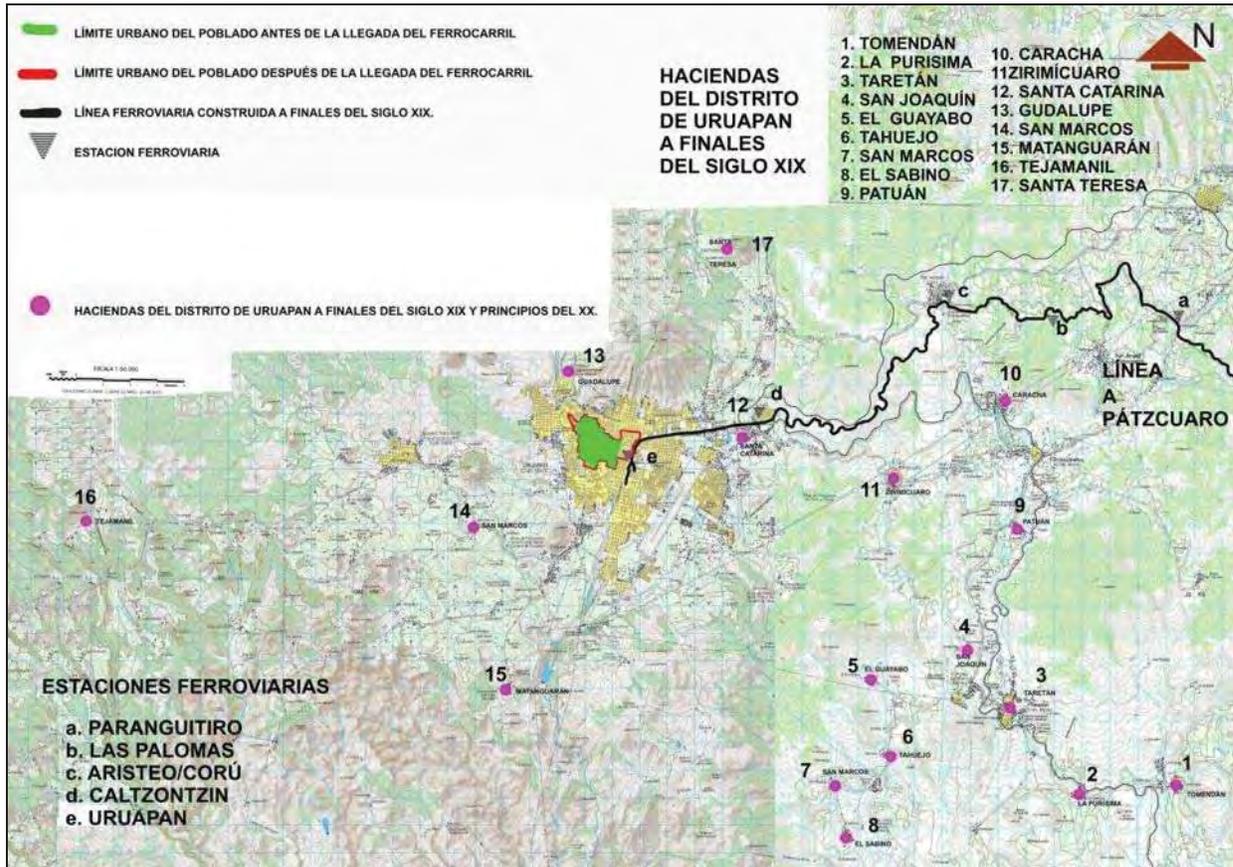
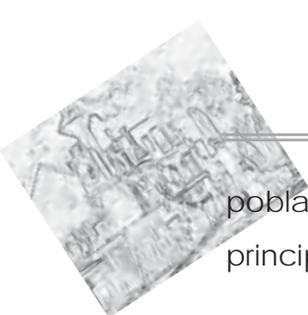


Imagen 2.5. Ruta de los ferrocarriles Nacionales de Parangaricutiro a Uruapan, y las haciendas del distrito de Uruapan a finales del siglo XIX. Elaboración propia a partir de la información de: Hoja VII de la carta de los ferrocarriles de la República Mexicana ca. 1908 Escala 1:500, 000 Fondo de vía y estación-sección cartas Numero 3205. Museo Nacional de los Ferrocarriles en Puebla; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Memorias del Poder Ejecutivo del Estado de 1883 a 1890; Alfonso Luis Velasco, *op. cit.*; Manuel Toussaint, *op. cit.*; Fernando Flogio Miramontes, *op. cit.*

Se considera que estos elementos complementan la postura de Rosenzweig que anteriormente se mencionó, mismo que estableció que las condiciones topográficas del terreno que atravesaban las vías férreas fueron el factor determinante para determinar la ruta que seguiría la construcción del ferrocarril.

Con la vinculación y reestructuración del territorio que se generó a la llegada del ferrocarril, la producción de las haciendas que se comercializaba con otras



poblaciones cercanas, tuvo otras alternativas que ampliaron su circuito comercial, principalmente a las ciudades de relativa importancia en la región.

2.3. LA CIUDAD COMO ESPACIO CONCENTRADOR

En las últimas décadas del siglo antepasado, la parte de la producción agrícola de ranchos y haciendas, que no se dedicaba al autoconsumo iba en aumento, en alguna medida como consecuencia de los incentivos que ofrecía el transporte por medio del ferrocarril. Esta producción agrícola no se transportaba hacia una estación o población de menor rango, sino hasta un espacio de concentración de relativa importancia, en este caso las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan.

De igual forma, la producción concentrada en las ciudades no se volcaba de nuevo sobre los espacios rurales de la propia región, ni se difundía radialmente sobre poblaciones subordinadas económica y socialmente dentro de su ámbito de influencia, sino que buscaba trasladarse a un circuito comercial más amplio, ya que de acuerdo con Alfonso Luis Velasco un gran número de habitantes de Michoacán se dedicaba al comercio, exportando los productos a diferentes estados como: Guanajuato, Estado de México, Jalisco, San Luis Potosí, Querétaro y Colima. Además existían otros productos que salían fuera del país, como el café que se exportaba a Alemania y los Estados Unidos, a través de los puertos de Veracruz y Manzanillo (Imagen 1.7) y las aduanas fronterizas del El Paso Norte y Nuevo Laredo.⁵⁰

En el plano de distribución de las líneas de ferrocarril en Michoacán (Imagen 2.6), podemos observar que el derrotero se realizó en su mayoría en la parte centro y norte del estado de Michoacán, teniendo conexiones con otras importantes ciudades, como es el caso de Guadalajara, Salvatierra y Celaya.

Es importante señalar que se realizaron diversas proyecciones de las líneas del ferrocarril antes de la revolución, que enlazaban poblaciones a las que las líneas construidas no llegaban, por ejemplo Huetamo y Coalcomán al sur del estado; y Jiquilpan al noroeste

⁵⁰ Se puede calcular el movimiento mercantil del Estado en cerca de \$20, 000, 000 de pesos al año. Alfonso Luis Velasco, *op.cit.*, pp. 206-207.

del mismo. Dentro de las proyecciones también se contemplaba unir las líneas férreas del estado con las poblaciones de Zihuatanejo (Guerrero) y Colima (Colima. La línea hacia Colima se dirigiría al entonces eminente puerto de Manzanillo).

Es así como la existencia del ferrocarril dotaba a las distancias físicas de nueva significación, en otras palabras una reorganización del espacio económico, ya que tanto las líneas del ferrocarril existentes como las proyecciones, buscaban ampliar las posibilidades de desarrollo económico al tener mayor número de conexiones férreas al interior del estado. Cabe mencionar que con las conexiones se formarían dos importantes nodos comerciales: en Uruapan y en Ario de Rosales. Este último se enlazaría directamente con las poblaciones de Morelia y Pátzcuaro, que era la línea de ferrocarril que se unía con la línea a la Ciudad de México.

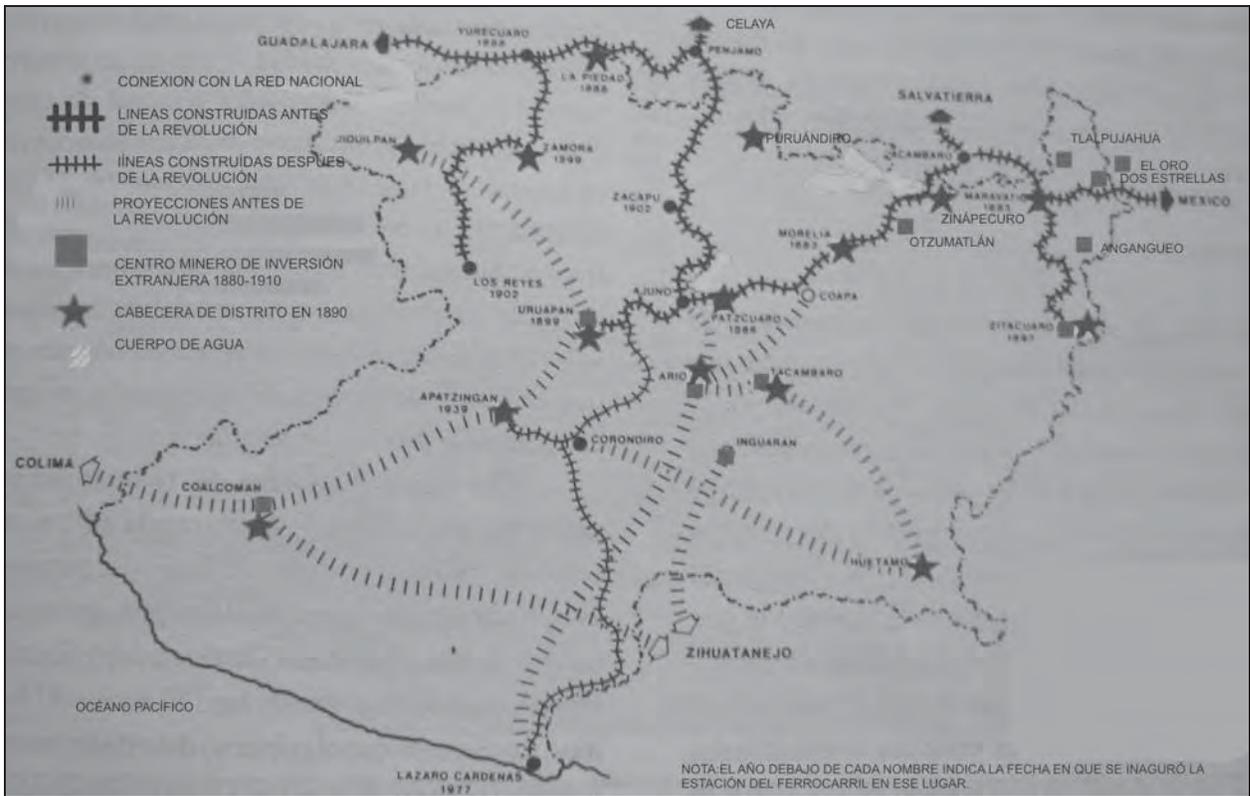


Imagen 2.6. Plano de distribución y derrotero de las líneas del ferrocarril que se construyeron en Michoacán durante el Porfiriato. Elaboración propia a partir de la información de: José Alfredo Uribe Salas, *op. cit.*, p. 25; José Napoleón Guzmán Ávila, *op. cit.*

En la agricultura, con la vinculación de haciendas y ciudades a través del ferrocarril, es decir, se reorganiza el espacio económico, la mercantilización de la producción



agrícola, la ampliación de los circuitos de intercambio, la profundización y diversificación de los mercados y el surgimiento de los polos de desarrollo modernos.⁵¹ Es así como los capitales comenzaron a moverse nuevamente para ser invertidos en el establecimiento de algunas pequeñas industrias y de numerosos comercios que introducían así mismo diversa maquinaria.

También es importante señalar que los ferrocarriles tuvieron diversos efectos, como el fortalecimiento de los viajes en trayectos turísticos y comerciales; la movilidad de la fuerza de trabajo, la dinámica intelectual en la literatura, entre otros, mismos que se relacionaban con la vida social de la población. Uno de los que destacamos, es el hecho de que contribuyeron a la migración interna de la población, tal y como lo señala John H. Coatsworth:

[...] Con todo, los ferrocarriles probablemente sí jugaron un papel importante al estimular, a pesar de sus altas tarifas, la migración interna en gran escala que se observa durante el porfiriato. El ferrocarril hacía mucho más cómodos los viajes a larga distancia, incluso que la antigua diligencia de lujo, al mismo tiempo que presentaba sustanciales economías.⁵²

El tema de la emigración del estado de Michoacán hacia otros estados fue abordado por los periódicos locales, como el Semanario llamado el Derecho cristiano. En ellos se señalaba que un porcentaje de trabajadores se trasladaban en busca del sustento que en su lugar de origen no podían conseguir, ⁵³ lo cual se ve reflejado en las cifras del ferrocarril de Michoacán que señalan que a finales de 1908, la cantidad de pasajeros transportados sobrepasa las 44, 000 personas.⁵⁴

Aunque existía un porcentaje importante de personas que viajaban por tren en Michoacán,⁵⁵ el incremento de población en las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y

⁵¹ Sergio Ortiz Hernán, Tomo 1, *op. cit.*, p. 249.

⁵² John H. Coatsworth, *op. cit.*, p. 81.

⁵³ Luis G. Zavala, *El Derecho Cristiano- Semanario católico No. 5*, Morelia, s/ dato editorial o imprenta, 10 de enero de 1889, p. 3.

⁵⁴ Cuadro comercial del ferrocarril de Michoacán en 1908. En: *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos*, 31 de diciembre de 1909, presentada al Congreso Internacional del ferrocarril en su octava sesión, que se celebra en Bernal (Suiza) en julio de 1910, México, Tipografía de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910.

⁵⁵ No obstante a pesar del desplazamiento interno que hubo durante el Porfiriato, la migración extranjera en gran escala no fue fomentada por México, en parte debido a que el desarrollo de la minería

Uruapan fue poco, dado que la tasa crecimiento no sobrepasó el 12% que se tenía a nivel nacional (Tabla 2.1). Sin embargo, es importante señalar que no se tuvieron retrocesos demográficos importantes, a excepción de la ciudad de Morelia en el censo de 1880, y la ciudad de Pátzcuaro en el censo de 1910.

CIUDAD	CENSO DE 1868	CENSO DE 1880	CENSO DE 1895 (GOBIERNO A NIVEL NACIONAL)	CENSO DE 1900 (GOBIERNO A NIVEL NACIONAL)	CENSO DE 1910 (GOBIERNO A NIVEL NACIONAL)
MORELIA	36, 940 hab.	En 1882 23, 835 hab.	34, 540 hab.	38, 604 hab.	40, 042 hab.
PÁTZCUARO	En 1822 5, 129 hab.	En 1873 6, 065 hab.	7, 316 hab.	7, 625 hab.	4, 910 hab.
URUAPAN ⁵⁶	11, 238 hab.	14, 333 hab.	16, 565 hab.	16, 565 hab.	21, 349 hab.

Tabla 2.1. Análisis Poblacional en diversas entidades del Estado de Michoacán a finales del siglo XIX. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de: Francisco González, *Memoria sobre la Administración pública del estado de Michoacán de Ocampo*, Morelia, Imprenta de Ortiz, 1869, No. 1, p.66; Antonio Peñafiel, *Censo general de la República Mexicana*, México, imprenta y fototipia de la Secretaría de Fomento, 1905, pp. 16-17; Francisco Miranda, *op. cit.*, p. 30; *Memoria de Gobierno de 1882 y 1889*; Mariano de Jesús Torres, Tomo III, *op. cit.*; Gerardo Sánchez Díaz, *op. cit.*, 133-135.

Aunque el crecimiento poblacional de 1880 a 1910 fue poco, fue necesario mejorar y diversificar los servicios que hasta entonces brindaban las ciudades e igualmente crear otros que al tiempo que eran demandados por la población, resultaban esenciales para que las ciudades se modernizaran y adquirieran la imagen de ciudad progresista y moderna. Si bien la emigración y el crecimiento poblacional aumentaron, a la luz de la información es poco probable que esto haya influido de manera directa en el crecimiento de las ciudades a finales del siglo XIX.

En el contexto anterior, podemos señalar que para la instalación de la red ferroviaria en México y particularmente en el estado de Michoacán, tuvieron que pasar varios

necesitaba poca mano de obra y no ofrecía ninguna posibilidad de tierra barata para los campesinos europeos.

⁵⁶ Es importante señalar que el aumento de población de acuerdo a Luis González, se debe al estreno de la fábrica de hilados y tejidos (1887), a la llegada del ferrocarril y del casino (1889), así como a la construcción de la empacadora de carnes y de la planta de energía eléctrica, las cuales requirieron de un importante número de empleados en diversas áreas. Sin embargo, entre 1911 y 1921 la población del municipio de Uruapan se redujo de casi 22 mil a 20 mil debido a la Revolución Mexicana de 1910. Luis González, "Lo esencial donde estamos", en: Luis González, *Tierra donde estamos*, México, 30 años del Banco de Zamora, 1971.



acontecimientos políticos, económicos y sociales.⁵⁷ Sin embargo, llama la atención que a pesar de las dificultades a las que se enfrentó la construcción del ferrocarril, en todos los gobiernos existió un apoyo trascendental para este proyecto tan importante que buscaba influyera de manera directa en el crecimiento económico de la región, al vincular los centros productores con las ciudades. Estas últimas fungiendo como espacios concentradores de la dinámica económica y comercial consolidada a la llegada del ferrocarril.

Por otro lado, la introducción del ferrocarril al ser innovación tecnológica que posee una existencia física, que origina su operación en el movimiento y establece reacciones importantes con las actividades económicas y productivas, consideramos que involucró un proceso de adaptación de las ciudades, que vinculado a diversos actores (sociales, políticos y económicos), produjo efectos sobre muy heterogéneos ámbitos, dentro de los cuales podemos citar a la arquitectura y el urbanismo de las ciudades.

Es por ello que podemos señalar que el ferrocarril como medio de transporte no incidió por sí solo el espacio de la ciudad, sin embargo, sí se puede hablar de una influencia medible en términos de cambios menores a partir de su llegada.

⁵⁷ Ver el apartado titulado La llegada del ferrocarril a Michoacán.



CAPITULO III

EL FERROCARRIL COMO UN ACONTECIMIENTO VINCULADO AL DESARROLLO URBANO, COMERCIAL Y EDIFICADO DE LA CIUDAD

El silbido de los vapores y de las locomotoras, que se oye en todas las direcciones, de día, de noche, ha venido a interrumpir para siempre el silencio que reinaba en los claustros de la ciudad casi monacal, que no tenía mas que la voz melancólica y monótona de as campanas predicando a la resignación y a la inacción de las muchedumbres. El mundo moderno en una palabra, ha sustituido a la edad media, esto era inevitable.

Alejo Peyret



EL FERROCARRIL COMO UN ACONTECIMIENTO VINCULADO AL DESARROLLO URBANO, COMERCIAL Y EDIFICADO DE LA CIUDAD

Como hemos venido observando en los capítulos anteriores, a mediados del siglo XIX, algunas ciudades del país crecían con una dinámica económica casi nula y vías de comunicación inadecuadas. Esto generó un proceso de crecimiento urbano que se tradujo solamente en la continuación de calles y la agregación de manzanas.

Dentro de este contexto se requería de una política de inversión que detonara el crecimiento económico, que traería el crecimiento urbano de las ciudades, lo cual estaba directamente vinculado a las ideas de progreso, promovidas por el gobierno de Porfirio Díaz. El ferrocarril como medio de transporte, viene a ofrecer una contribución importante en el estado Michoacán, ya que formó parte de las políticas de inversión que agilizaron el transporte de productos a mediana y larga distancia.

A la par, de la dinámica económica, de las ideas de progreso y modernización a las que aspiraba la burguesía, se especulaba sobre la propiedad del suelo y la promoción



inmobiliaria. Esta especulación de uso de suelo se observó en las nuevas colonias de las ciudades surgidas a finales del siglo XIX y principios del XX, mismas que ampliaron el esquema espacial al alargar la mancha urbana hacia la periferia de las mismas.

Ahora bien, esta dinámica económica también generó la necesidad de crear nuevos espacios que respondieran a la dinámica urbana de la ciudad, albergando los usos de suelo, tales como comercios, hoteles, casas habitación y en menor escala los industriales. Las soluciones formales de los nuevos espacios debían favorecer o convenir a las principales actividades económicas y a la mejora del aspecto visual de la ciudad, amén de la resolución de los problemas de la época, tales como la higienización, de ahí que los inmuebles tuvieron que ser refuncionalizados para el nuevo uso, aprovechando el partido arquitectónico que tenían.

Esta refuncionalización de los espacios arquitectónicos se veía influenciada por el concepto de modernidad de la época, relacionado con el positivismo que había ingresado al país, y que llegaban a las provincias de cada estado por diversos medios como publicaciones, por los viajeros o las exposiciones internacionales, y a través del lenguaje arquitectónico mostrado por los constructores del momento, que buscaban un equilibrio armonioso entre lo antiguo y lo moderno.

3.1. MORELIA, PÁTZCUARO Y URUAPAN A FINALES DEL SIGLO XIX

En el último tercio del siglo XIX, las ciudades del estado de Michoacán, enfrentaban serias dificultades por las problemáticas político- militares, que reflejaban la situación económica social existentes, no solo en el estado sino en todo el país.

En la época de los 1870, las ciudades de Morelia y Pátzcuaro, tenían pocas e inadecuadas vías de comunicación, lo que propiciaba una actividad comercial e industrial escasa, basada principalmente en un comercio-agropecuario de consumo básico y de servicios "[...] no hay comercio en Morelia y también una notable ausencia de cualquier tipo de vida." ¹ Lo anterior se vinculaba a la crisis internacional de 1873-

¹ William H. Bollock, "Un viaje de Morelia a la Hacienda de Guaracha en 1865" en Brigitte Boehm de Lameiras, *op. cit.*, p. 237.



1874 que afectó la capacidad financiera de los empresarios para sostener, ampliar o diversificar el aparato comercial e industrial.² Tiempo después, algunos viajeros describían al estado con un crecimiento en ascenso, como es el caso de la ciudad de Uruapan como un lugar en constante crecimiento y desarrollo, tal y como lo señala Carl Lumholtz:

[...] grande era el contraste entre aquel lugar y el dominio de los salvajes montañeses por donde acababa de atravesar, y aun mayor me pareció la diferencia al si siguiente al dar la vuelta por la ciudad. La voz general designa a Uruapan como “el paraíso de Michoacán”, nombre que mucho merece por lo encantador del paraje, no menos que por lo agradable de la gente y lo delicioso del clima...la ciudad sostiene muy importante comercio.³

No obstante, es importante señalar que fue hasta que el gobierno del estado de Michoacán otorgó la concesión a Uruapan para realizar una de cuatro ferias del estado,⁴ y el traslado del Tribunal de Justicia y la Secretaría de Gobierno, cuando se realizó el rol relevante de la ciudad en el ámbito estatal, desatando así la actividad comercial.⁵

Es claro que las ciudades de Morelia y Uruapan, en esa época estaban aun sumidas en un letargo sueño con un desarrollo incipiente, sobre todo en lo que respecta a servicios comerciales pequeños. Muestra de ello es que antes de la llegada del ferrocarril, el aparato industrial de la ciudad de Morelia estaba formado principalmente por talleres y pequeñas unidades productivas manufactureras de diez a quince trabajadores, entre las cuales destacaban por su producción y por el número de trabajadores con que contaban fábricas como La Paz (inaugurada en 1867) y La Unión (1873), ambas pertenecientes a la ciudad de Morelia; así como La de San Pedro (1882) y El Paraíso, mejor conocida como La Providencia (1876) en la ciudad de Uruapan.⁶

² José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos....*, op. cit., pp. 36-37.

³ Fue un etnólogo noruego que en 1895 visita Michoacán, Carl Lumholtz, “El México desconocido, cinco años de exploración entre las tribus de la sierra madre occidental; en la tierra caliente de Tepic y Jalisco, y entre los tarascos de Michoacán” citado en revista *Tiempo de Cupatitzio*, año 1, núm. 1, época 1, Morelia, Visión de Michoacán, 15 de noviembre de 2003, s/p.

⁴ Para los comerciantes eran muy favorable la concesión de la ferias pues se eximiría de impuestos los artículos que ahí concurrían. La concesión se renovó en 1856 y 1861. Amador Coromina, op. cit., tomo IX, pp. 54-55.

⁵ A finales del siglo XIX, el distrito de Uruapan era uno de los más extensos del estado con 11 municipalidades, además de 30 tenencias, 5 villas, 35 pueblos, 20 haciendas y 170 ranchos. José María Paredes, *Datos generales sobre Uruapan*, Uruapan, Impresiones Bucio, 1997, p. 9.

⁶ Las fábricas de textiles, tenían un mayor número de trabajadores, ya que se ocupaban a mujeres y niños para actividades como: teñir, devanar, tejer, coser, lavar y planchar. José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos....*, op. cit., pp. 38-39.



TABLA 3.1. SECTOR INDUSTRIAL EN MICHOACÁN DE FINALES DEL SIGLO XIX.

RUBRO DE LA FABRICA	MORELIA	URUAPAN
	1884	1897
AGUARDIENTE	4	2
AGUARRÁS	1	
ASERRADEROS		4
CARTÓN	2	
CERILLOS	3	
CERVEZA		
CHAROLES	3	
CIGARROS	4	
DE HULE PARA FORROS	1	
DESCASCARADORA Y DESPULPADORA DE CAFÉ		3
FIDEOS	6	
GASEOSA		
HILO DE BOLITA	1	2
INGENIOS DE AZÚCAR		2
LADRILLERA		2
PIPI RIN	1	
SOMBRERO DE PALMA	20	
SOMBRERO FINO	20	
TEXTIL	2	
JABÓN	8	
LOZA	3	
TOTAL	79	15

En el cuadro no se incluyó la ciudad de Pátzcuaro debido a la falta de fuentes de información. Elaboración propia a partir de la información de: J. Jesús, Alejandro Romero, *Uruapan de antaño*, Morelia, Impresos Morevallado, 2002; José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, *op. cit.*, así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, *La libertad*, *la Gaceta Oficial*, *La revista Tiempo de Cupatitzio*, J. Figueroa Doménech, *Guía General descriptiva de la Republica Mexicana*, Tomo II, México, 1899, entre otras.

El resto lo integraban fábricas de pequeña producción, entre las que puede mencionarse la de charoles, de hules para forros, de aguardiente, de cerveceras, de cigarros, de cerillos, de cartón, de aguarrás, entre otras. (Tabla 3.1) Así pues el panorama industrial de las ciudades, se resumía en un reducido número de fábricas.

La producción industrial según lo refiere Uribe Salas no tenía posibilidades "[...] para construir un establecimiento productivo de regulares condiciones, hacía falta un capital no menor a 50 mil pesos, además de un grupo de técnicos..., y entre otras muchas cosas que había que contar con reservas monetarias para sufragar la compra de materia prima y sueldos a los trabajadores." ⁷

Las modestas fábricas convertidas en propiedad individual o familiar, recurrían a préstamos de carácter personal para sufragar los gastos de toda índole. Sin

embargo, ante la falta de recursos económicos y la dificultad de adquirir maquinaria, era muy difícil desarrollar y mejorar la actividad industrial en el estado a finales de siglo XIX.

⁷ José Alfredo Uribe Salas, "La industria fabril y el artesanado", en Enrique Florescano, (coord.), *Historia General de Michoacán*, tomo III, siglo XX, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/ Instituto Michoacano de Cultura, 1989, p. 271.



En cuanto a los establecimientos mercantiles,⁸ se contaban con comercios entre los que figuraban cajones de ropa, tiendas de abarrotes, telares, tiendas de comestibles, mercerías, boticas, jarcerías, librerías incluso agencias de publicidad, ubicados principalmente en el área central de las ciudades. (Tabla 3.2.)

TABLA 3.2. SECTOR COMERCIAL EN MICHOACÁN ANTES DE LA LLEGADA DEL FERROCARRIL.

TIPO DE COMERCIO ⁹	MORELIA	URUAPAN
	1884	1899
ABARROTES		13
ALFARERÍAS	3	
BANCO		1
BOTICA		9
CAJÓN DE ROPA	20	5
CANTINAS		7
CARNICERÍAS		3
CASINO		1
CERVECERÍAS	7	
CINES		2
CURTIDURÍAS	12	
ENCUADERNADO		1
MONTEPIO		2
REBOCERÍAS	50	
TALABAQUERÍAS	6	
TIENDA MIXTA		21
ZAPATERÍAS		7
TOTAL	98	72

Elaboración propia a partir de la información de: J. Jesús, Alexandre Romero, *op. cit.*; José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, *op. cit.*; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, *Periódico La libertad*, *la Gaceta Oficial*, La revista *Tiempo de Cupatitzio*, J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, entre otras.

Lo anterior permite señalar que durante esta época existía una intención de la clase empresarial moreliana por acceder a la industrialización local y regional, que de acuerdo con Fernando Antonio Aguilar Méndez solo se desarrolló "... en términos de micro y pequeña industria preponderantemente, caracterizándose mas bien como una ciudad de comercio-agropecuaria, consumo básico y de servicios."¹⁰

Mientras esto ocurría en la capital del estado, en el interior el número de las actividades comerciales e industriales era menor, como en el caso de Uruapan, que no obstante de que era considerado un importante centro comercial dentro del estado, la ciudad de Morelia contaba con un mayor número de industria y comercio, pero en lo que respecta a la actividad comercial contaba con una menor diversidad de rubros, mismos que estaban relacionados principalmente a la venta de objetos textiles. (Tabla 3.2)

⁸ Los establecimientos mercantiles se dividen en tres clases. Los que pertenecer a la primera son aquellas en las que se hacen ventas al por mayor y menor; a la segunda, son aquellos que sus ventas son al riguroso menudeo, y las de tercera son aquellas que no merecen el título de tiendas, pues su surtido consiste únicamente en unas cuantas botellas de aguardiente, cerveza, jabón, velas, carbón, leña u ocote, y se les nombra "tendajones." Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*, p.10.

⁹ En el cuadro no se incluyó la ciudad de Pátzcuaro debido a la falta de fuentes de información.

¹⁰ Fernando Antonio Aguilar Méndez, *Morelia – Urbanización en Tierra Ejidal 1927-1994*, México, UNAM-XOCHIMILCO, CyAD, s/f, p. 24.



La falta de referencias comerciales e industriales de la ciudad de Pátzcuaro, en publicaciones regionales, como lo es la *Guía General Descriptiva de la Republica Mexicana* de J. Figueroa Doméneh, nos hace suponer que la actividad se daba en su mayoría a nivel local, entre los diversos pueblos de la ribera del lago y dicha ciudad.

Contrariamente a lo antes señalado, la ciudad de Uruapan desde hacía treinta años, se había encarrilado en una prosperidad económica, ya que apenas recuperada de las guerras insurgentes, surge como centro de comercio en la región, como consecuencia de su estratégica posición entre el Bajío y la Tierra Caliente del Estado de Michoacán.¹¹ Hasta cierto punto era difícil la sobrevivencia de los comercios y las compañías industriales, en un estado, que aún no podía ofrecerles los elementos indispensables, ya que los capitalistas exigían buenas comunicaciones, tranquilidad pública, y la derogación de trabas fiscales.¹²

Este era el panorama comercial y fabril, en que se encontraban Morelia, Pátzcuaro y Uruapan antes de la llegada del ferrocarril, en donde se observa que el comercio había decaído mucho, debido principalmente a la lejanía del estado con las grandes ciudades, a los malos caminos y a los transportes que existían.¹³ Como podemos ver debido a la dinámica socio-económica y política de la naciente republica restaurada se inició un proceso lento de recuperación económico y poblacional, en la década de 1860.

Ya con el triunfo republicano sobre las fuerzas francesas, y las leyes de reforma el espacio urbano de las ciudades, comenzó a transformarse.¹⁴ Esta transformación de la ciudad, se debía a que el poder de una sociedad civil en crecimiento, buscaba borrar paulatinamente la imagen de una ciudad colonial, en donde era manifiesto el dominio de la iglesia, porque las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, se conformaron teniendo como núcleo, el centro fundacional religioso, alrededor del cual se edificaron diversos inmuebles tanto religiosos y civiles, como particulares.

¹¹ En la vertical del comercio Bajío – Costa michoacana se encuentra en forma horizontal Uruapan, Zacán y Peribán, donde se ubican productores ganaderos o agrícolas. Periódico *La Libertad*, año, año 5, núm. 40, tomo 5, Morelia, 5 de octubre de 1897, p.2.

¹² José Napoleón Guzmán Ávila, "Inversiones extranjeras...", *op. cit.*, p. 157.

¹³ José Alfredo Uribe Salas, *Cinco ensayos...*, *op cit.*, p. 165.

¹⁴ *Idem, Morelia pasos...*, *op. cit.*, pp. 5-6



Como se mencionó, en la conformación urbana de las tres ciudades, la religión jugó un papel muy importante, siendo los conventos y templos principalmente los que conformaron los diferentes barrios,¹⁵ con una gran variedad de usos de suelo. Sin embargo, el camino para la transformación y crecimiento del espacio estaba iniciándose. En Morelia, barrios enteros que durante la primera mitad del siglo XIX, habían sido destruidos, comenzaron a reconstruirse.¹⁶ Cabe destacar, que la mancha urbana y su crecimiento se limitaron a la prolongación de calles hacia la periferia, conservando así el esquema espacial anterior.

Es importante destacar que en el caso de Pátzcuaro desde el siglo XVII, ya presentaba una conformación urbana que se mantuvo hasta finales del siglo XIX, y aunque su traza tenía una tendencia a la cuadrícula ortogonal, se observaban calles con disposición radial a partir de la Basílica (antiguo centro ceremonial), lo anterior pudiera deberse al terreno accidentado donde se asienta la población, y que además era atravesado por el arroyo Guani.

En ese periodo Uruapan habiéndose extendido sobre un terreno relativamente accidentado cuyo perímetro era irregular, se encontraba rodeado de varias elevaciones y barrancas importantes hacia el norte y oriente de la ciudad,¹⁷ y en menor escala hacia el sur, a medida que descendía el escalonamiento de la Sierra.

¹⁵La conformación histórica de los barrios puede obedecer a tres distintas maneras. Primeramente, cuando las ciudades crecen absorbiendo a los pueblos indios ubicados en las periferias; en segundo término puede deberse a que éste nace en una zona consolidada de la ciudad donde se inserta un edificio religioso. Y por último el proyecto para continuar la traza donde intervienen varios actores. En las tres formas aparece el barrio como una construcción social. Fabricio Espinosa Ortiz, *Las colonias de la ciudad de Morelia 1903-1960, surgimiento, desarrollo e incidencia en el crecimiento urbano*, Tesis de Maestría, Morelia, UMSNH/Facultad de arquitectura, 2006, pp. 45-46.

¹⁶El crecimiento del área urbana fue de 172% de 1900 a 1940 mientras el crecimiento poblacional fue del 19% en el mismo periodo, es por ello que se puede señalar que los procesos de expansión territorial predominaron sobre los procesos de densificación y consolidación urbana. Fabricio Espinosa Ortiz, *op. cit.*, p. 131; Gabriel, Silva Mandujano, "El desarrollo urbano arquitectónico 1821-1910", en Enrique Florescano, *op. cit.*, p. 407.

¹⁷Por el norte se encuentra el cerro de la Cruz, pertenecientes a los barrios de San Miguel y de San Juan Bautista, y el cerro de la Charanda; al oriente el cerro del Candelero y el cerro del Colorado dando lugar a un extenso valle entre ellos y la ciudad. Hacia el occidente de la ciudad, se encuentra el cerro Sapien y al sur oeste el cerro de Jicalmi cercano a Jicalán. Edgar Zuno Rodiles, *op. cit.*, pp. 15- 20. De acuerdo a Tania Tobón Sánchez, hacia el norte y noreste de la ciudad de Uruapan, existen algunas barrancas entre las cuales se encuentran: la de la Cofradía, La Oscura, La Güera, la de San Lorenzo y la de San Juan. Así mismo señala que se encuentran los siguientes cerros: el de la Charanda, de la Cruz y el de Cherangueran. Tania Tobón Sánchez, "Brevisimas del Tiempo, sitios cercanos a Uruapan", revista *Tiempo de Cupatitzio*, *op. cit.*, núm. 83, p. 40.



Aunado a lo anterior el río Cupatitzio y sus vertientes dentro de la ciudad, fungían como bordes para la conformación y crecimiento de la traza urbana.

Es importante señalar que en cuanto a los espacios urbanos de la ciudad existía la preocupación por mejorar su aspecto, debido a que la insalubridad y las mejoras para la ciudad, eran una preocupación constante, que se reflejaba en las publicaciones de diversos medios locales.¹⁸ Debido a lo anterior, se crearon las juntas para las mejoras de materiales, algunas de estas se encaminaron a realizar trabajos relacionados a nivelaciones de calles, instalación de alcantarillas, cuidado de atarjeas y cloacas, así como la instalación de los basureros y cementerios a orillas de la ciudad, que de acuerdo al gobierno serían los indicadores de un progreso que se buscarían con mayor ahínco en la etapa porfirista, es decir, existía una necesidad de no desatender las reglas de higiene, de la salubridad social.¹⁹

Este era el panorama en el que se encontraban las ciudades antes de la llegada del ferrocarril, por un lado con un desarrollo incipiente en el ámbito comercial e industrial, mismo que se consolida a raíz del suceso ferroviario. Y por otro con un crecimiento urbano hacia la periferia continuando el esquema anterior y una preocupación por mejorar el aspecto de la ciudad.

3.2. EL FERROCARRIL Y SU INTEGRACIÓN AL ESQUEMA URBANO

3.2.1. EL TRAZADO FERROVIARIO – CRITERIOS FUNCIONALES Y DE CONECTIVIDAD

La construcción y funcionamiento de los conjuntos ferrocarrileros, estaba determinado por diversos aspectos, uno de ellos era lo referente a las características físico-geográficas de las ciudades, razón por la cual los estudios previos, eran de suma importancia. Ya que con base en esta información se tomaban las decisiones respecto a la definición del trazado ferroviario y a la ubicación de la estación en las poblaciones, tal y como lo señala el ingeniero J. Ramón de Ibarrola (Inspector del Ferrocarril de la Compañía Constructora Nacional Mexicana) “[...] determinar las alturas absolutas

¹⁸ Periódico *La libertad*, año 7, núm. 51, tomo 7, Morelia, 19 de noviembre 1889, p. 1.

¹⁹ *Ibidem*



entre ambas ciudades, y examinar las líneas de montañas ó lomas que las divide, buscando la garganta mas baja, determinando su altura absoluta, y por este medio llegar al conocimiento de la pendiente máxima que requiere la línea. Conocida esta pendiente, hubiérase determinado la pendiente gobernadora, y ésta será el primer trazo para la línea.”²⁰

En los estudios realizados para determinar la definición del trazo del ferrocarril, se analizaban diferentes líneas de pendientes suaves, no obstante algunas exigían un desarrollo tan considerable en términos económicos, obras de tal magnitud, y a través de un terreno tan difícil, que había que abandonar la idea de adoptarlas.²¹

Esto nos permite señalar, que tanto la topografía del sitio, como el costo de la construcción de la vía, eran elementos que influían directamente para la elección del lugar por donde se realizaría el tendido del ferrocarril y la ubicación de cada una de las estaciones. Muestra de lo anterior, es el hecho que la empresa constructora esperaba ventajas monetarias no solo al construir, sino al poner en marcha este medio de transporte, tal y como se señalaba en los periódicos locales“ [...] en los negocios de cuantía tan crecida, como los ferrocarriles que absorben muchos millones de pesos para su instalación, influyen pues, el interés propio de las empresas en armonía muy íntima con los ramos de riquezas explotables que contiene las regiones recorridas” .²²

Dentro los elementos que influían para la ubicación de las estaciones, el *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles* de 1883, señalaba ciertos requerimientos indispensables para éstos. Entre ellos de menciona que las estaciones férreas del estado de Michoacán pertenecientes a la Compañía Constructora Nacional Mexicana, debían de estar ubicadas en un lugar donde se tuviera la capacidad, seguridad y comodidad necesarias para los pasajeros y las

²⁰ Gral. Carlos Pacheco, *Memoria de la Secretaria de Fomento presentada al Congreso de la Unión*, diciembre de 1877- diciembre de 1882, *Tomo III*, Oficina Tipográfica de la Secretaria de Fomento, 1885, p. 472.

²¹ También la longitud de la vía férrea, sus obras de terracería y las del arte en él requeridas contribuían a hacer posible su adopción. *Ibidem*, p.472.

²² Periódico *La Libertad*, año 5, núm. 32, tomo 5, Morelia, 10 de agosto de 1897, p. 1.



mercancías.²³ Es decir, que las estaciones debían ubicarse en lugares estratégicos que permitieran un buen funcionamiento interno (instalaciones ferroviarias) y externo de la estación (traslado de pasajeros y mercancías a otra ciudad o dentro de la misma ciudad).

En este contexto, la estación del ferrocarril de la ciudad de Morelia se ubica al noroeste sobre la periferia pero cercano a la zona centro, (Imagen 3.1) sin romper el tejido urbano. Se situó en los terrenos del Cortijo, junto al cementerio de los Urdiales; el trazo de la vía siguió, de acuerdo a una sana economía, las curvas del nivel de terreno, evitando las obras de gran costo, y al mismo tiempo manteniéndose fuera del alcance de las crecientes del río,²⁴ atravesando solo propiedades pequeñas situadas a las orillas de la ciudad, algunas de las cuales eran usadas como áreas de cultivo.

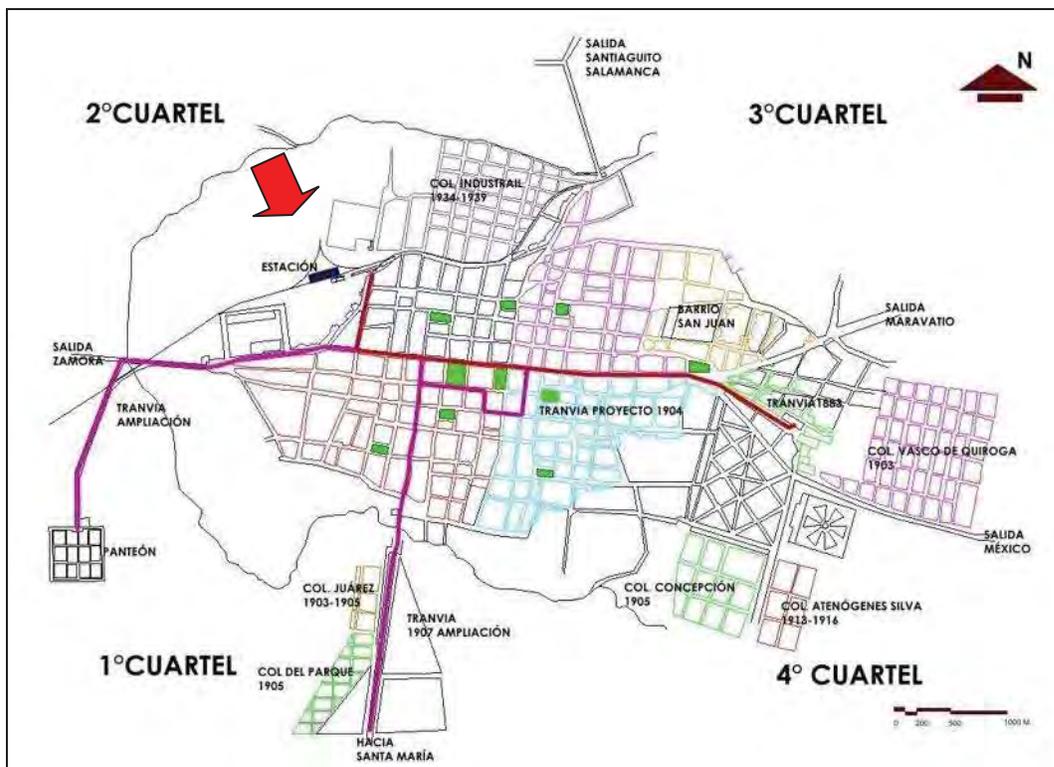


Imagen 3.1. Plano de la ubicación de las colonias en la ciudad de Morelia a finales del siglo XIX. Digitalización del autor.

²³ Reglamento para la Construcción, Conservación y Servicio de los Ferrocarriles en las Memorias presentadas al Congreso de la Unión, en Carlos Pacheco, *Memoria de la Secretaria de Fomento presentada al Congreso de la Unión, enero de 1883- junio de 1885, Tomo II, Oficina Tipográfica de la Secretaria de Fomento, 1887, pp. 533-560.*

²⁴ Carlos Pacheco, *Memoria de la Secretaria de Fomento presentada al Congreso de la Unión, diciembre 1877 a diciembre de 1882, Tomo III, Oficina Tipográfica de la Secretaria de Fomento, 1885, p. 481.*

Fue la Compañía Constructora Nacional Mexicana, por conducto de su departamento de proyecto y construcción, quién determinó la ubicación de la estación ferroviaria en Morelia,²⁵ amén de la próxima extensión de la red, que uniría a Morelia con la ciudad de Pátzcuaro.

No obstante, existieron algunas manifestaciones por parte un grupo integrado por comerciantes e industriales de la ciudad, los cuales señalaban su inconformidad acerca de la ubicación de la estación de ferrocarril en los Urdiales. Ellos proponían una reubicación al oriente, cercana a algunas industrias ya existentes.²⁶ Mucho debe haber sido el peso y la fuerza de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, ya las manifestaciones escritas de dicho grupo empresarial, no tuvieron respuesta.

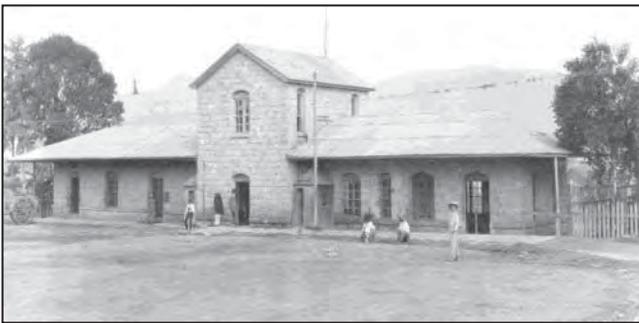


Imagen 3.2. Foto de la estación de ferrocarril (área de andenes) a finales del siglo XIX. Foto perteneciente al acervo fotográfico de la Mapoteca del Museo de Ferrocarriles en Puebla.



Imagen 3.3. Foto de la estación de ferrocarril (área de bodegas) a finales del siglo XIX. Foto perteneciente al acervo fotográfico de la Mapoteca del Museo de Ferrocarriles en Puebla.

Es posible que debido a las condiciones naturales de los Urdiales,²⁷ y a la infraestructura y servicios que se tenían en el centro de la ciudad de Morelia, la zona circundante a la estación de ferrocarril no prosperó en términos de poblamiento de la colonia que ya se

²⁵ Napoleón, Guzmán Ávila, *Empresarios y Empresas en Morelia, 1860-1910*, UMSNH, Morelia, 1994, p. 156.

²⁶ Sin embargo, no se define cuales fueron las industrias a las que hacen referencia el documento. AHMM, expediente núm. 39. Manifiesto presentado al Ayuntamiento de Morelia por sus habitantes, pidiendo su amparo para el cambio de la Estación del Ferrocarril de Los Urdiales, Morelia, 1º. De noviembre de 1883. *Ibidem*, p.158.

²⁷ Los Urdiales eran considerados entonces como un barrio enteramente abandonado, cubierto de pantanos, ubicado en la parte más baja, angosta e insalubre de la ciudad.



había proyectado ahí. (Imagen 3.2 y 3.3) Y en lo que respecta a las industrias fue hasta 1920, que se encuentra una referencia directa de actividad industrial cercana al tren.²⁸

Entre 1920 y 1935 aproximadamente, el ferrocarril funcionó como vehículo para facilitar la movilización de materias primas y productos terminados, pero poco a poco hubo nuevos modos de transportación más ágiles. Además sus propias instalaciones y actividades, se vieron afectadas por estar inmersas en la dinámica urbana de la ciudad, fue por éello que a mediados de la década de 1950, la estación de ferrocarril de Morelia, fue reubicada en la actual avenida Periodismo.

Es importante referir que a pesar de que existían nuevos modos de transportación en la ciudad, al trasladarse la estación al poniente, comenzaron a aparecer nuevas industrias en las inmediaciones de los terrenos del ferrocarril, tal es el caso de la Cerillera de Morelia, la Fortuna Lux del Mundo, los Almacenes Nacionales y otras.²⁹ Lo anterior pudiera vincularse por un lado a que las industrias buscaban transportar sus productos por medio del ferrocarril y por otro al hecho de que hacia esta zona se localizaba la carretera de acceso a la ciudad.

En lo que respecta a la estación ferroviaria de la ciudad de Pátzcuaro, ésta se ubicó a las afueras de la ciudad, sobre la periferia y cercana al lago de Pátzcuaro, donde hasta la fecha se encuentra el muelle de la población y los antiguos terrenos de la Hacienda Ibarra.³⁰ (Imagen 3.4)

Esta ubicación estuvo precedida por varios estudios por parte de la compañía constructora. La primera propuesta pasaba por la Hacienda de Chapultepec, desarrollándose sobre la vertiente sur de las montañas. Como la vertiente estaba surcada por varias barrancas, y las lluvias eran abundantes, la vía estaba expuesta a un deslave. Fue por éello que se propuso otro trazo de vía, que pasaba por donde se

²⁸ El molino harinas el Parayan, propiedad de empresarios extranjeros inició sus actividades en 1920. A partir de ese momento y hasta 1937, la industria harinera se desplató en el sector. También un hotel y diversas tiendas de abarrotes se interesaron en el sitio. AHMM, caja 17, expediente 17.

²⁹ Víctor Manuel Navarro Franco, *Arquitectura de la Industria Harinera en los Antiguos Urdiales de Morelia, Michoacán, 1920-1960*, Tesis de Maestría, Facultad de Arquitectura, Morelia, UMSNH, 2002, p. 101.

³⁰ Gerardo Sánchez Díaz, (et al.), *Pueblos, Villas y ciudades de Michoacán en el porfiriato*, Morelia, UMSNH, 1991, p, 131.



deprime la cordillera, formando un puerto, y se desarrollaba después en forma lineal con pocas curvas, además esta vía propuesta reducía la longitud de la misma en más de un kilómetro.³¹



Imagen 3.4. Plano de la ubicación de las colonias en la ciudad de Pátzcuaro a principios del siglo XX. Elaboración propia a partir de diversas fuentes, entre las cuales destacan el periódico *La Libertad* y la planimetría del CREFAL.

³¹ Gral. Carlos Pacheco, *Memoria de la Secretaria de Fomento presentada al Congreso de la Unión*, diciembre 1877 a diciembre de 1882, op. cit., p. 547.

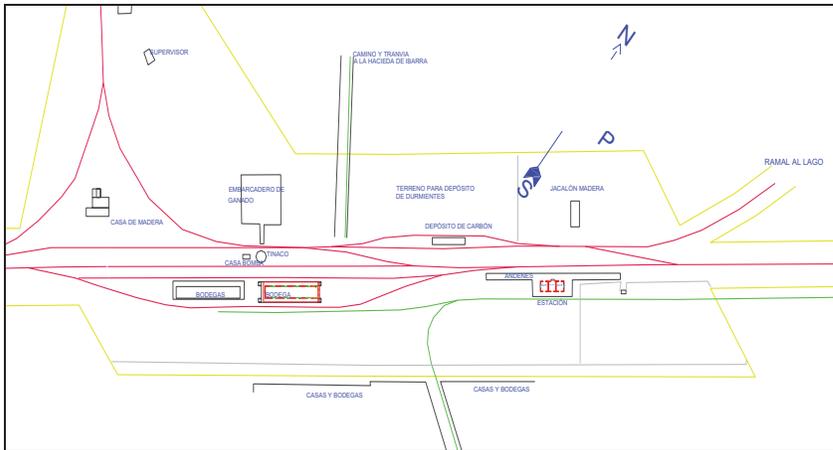


Imagen 3.5. Plano de la estación de Ferrocarril en Pátzcuaro, FNM Línea N-A33 División del Pacífico, Escala 1: 1000, Mayo de 1912, Planoteca del Museo Nacional de Ferrocarriles en Puebla. Digitalización del autor.

Con todo esto, fue posible realizar una comparación de estudios, en que se determinó adoptar la segunda opción por ser la más corta, económica y conveniente a los intereses de la empresa constructora.³²

Hay que mencionar que tanto el río Guani como las elevaciones naturales de la ciudad de Pátzcuaro, podrían haber sido elementos que limitaron hasta cierto punto la ubicación del conjunto ferroviario cerca del centro de la misma población, y por el contrario, la planicie ubicada junto a la hacienda de Ibarra, posibilitaba la construcción del conjunto férreo, amén de su posterior enlace de la vía con la ciudad de Uruapan. (Imagen 3.5)

Debe distinguirse que existió una lógica funcional-comercial en la instalación de la propia estación de Pátzcuaro, ya que hacia el sureste se encuentran las zonas habitacionales, hacia el noroeste se pudo identificar la zonas productivas en particular la Hacienda "Ibarra"³³ y hacia el norte el embarcadero del lago de Pátzcuaro, punto fundamental de la ciudad.

Transversalmente a la instalación de las vías pueden distinguirse las dos rutas que vinculaban tanto la hacienda como el embarcadero, con la ciudad de Pátzcuaro; sería justamente esta zona baja, situada entre los puntos tanto productivos como

³² *Ibidem*

³³ Es importante mencionar que en el plano se observa que el camino a la Hacienda de Ibarra y al embarcadero contaban con su respectiva línea de tranvía.

habitationales, el elegido para la instalación de la estación, facilitando así el cumplimiento de sus funciones básicas (transporte de personas y mercancías).



Imagen 3.6. Foto donde se observan las casas portátiles de a la sección de Pátzcuaro a finales del siglo XIX. Foto perteneciente al acervo fotográfico de la Fototeca del Museo de Ferrocarriles en Puebla.

contaba con una ventana al exterior al frente. Además su disposición interior era sin divisiones.

También se observan en el plano las casas para los trabajadores (casas portátiles), ubicadas frente al área de bodegas, (Imagen 3.6) eran de pequeñas dimensiones aprox. de 2.00 x 4.00 m. con techo a dos aguas y un acceso al frente del inmueble. La casa propiamente dicha, de forma rectangular,

En la construcción y puesta en marcha de las estaciones del ferrocarril, se requería de un gran número de trabajadores. Debido ésto, en algunos casos, el conjunto ferroviario, daba cabida a los trabajadores ferrocarrileros, en su mayoría provenientes de otros estados, creando así los llamados conjuntos habitacionales de los trabajadores. Dichos conjuntos, tenían una estructura lineal, cercana o paralela a las vías del ferrocarril, que modificaba la estructura y el crecimiento de las ciudades a finales del siglo XIX.

No obstante, el proyecto y construcción de las casas para los trabajadores del ferrocarril en Pátzcuaro, aparentemente surgen con una localización improvisada, es decir, sin un sentido estructurador o zonificador dentro de la estación ferroviaria. Con lo cual pudiéramos considerar a las viviendas como una modalidad de campamentos móviles para los trabajadores ferroviarios, sin llegar a consolidarse como un núcleo habitacional.³⁴

³⁴ A la fecha, las familias de los primeros ferrocarrileros continúan utilizando estas instalaciones de la estación, pero las estructuras han sufrido modificaciones, como el cambio de techumbre por láminas de asbesto galvanizado.



En lo que respecta a la ciudad de Uruapan, esta se situaba sobre un terreno relativamente accidentado cuyo perímetro era irregular, además de encontrarse rodeado de varias elevaciones,³⁵ principalmente hacia el norte y en menor escala hacia el sur,³⁶ a medida que descendía el escalonamiento de la sierra. Aunado a lo anterior el río Cupatitzio y sus vertientes, como recurso natural presentaba importantes irregularidades en los terrenos ubicados al norte, sur y al oeste de la población.

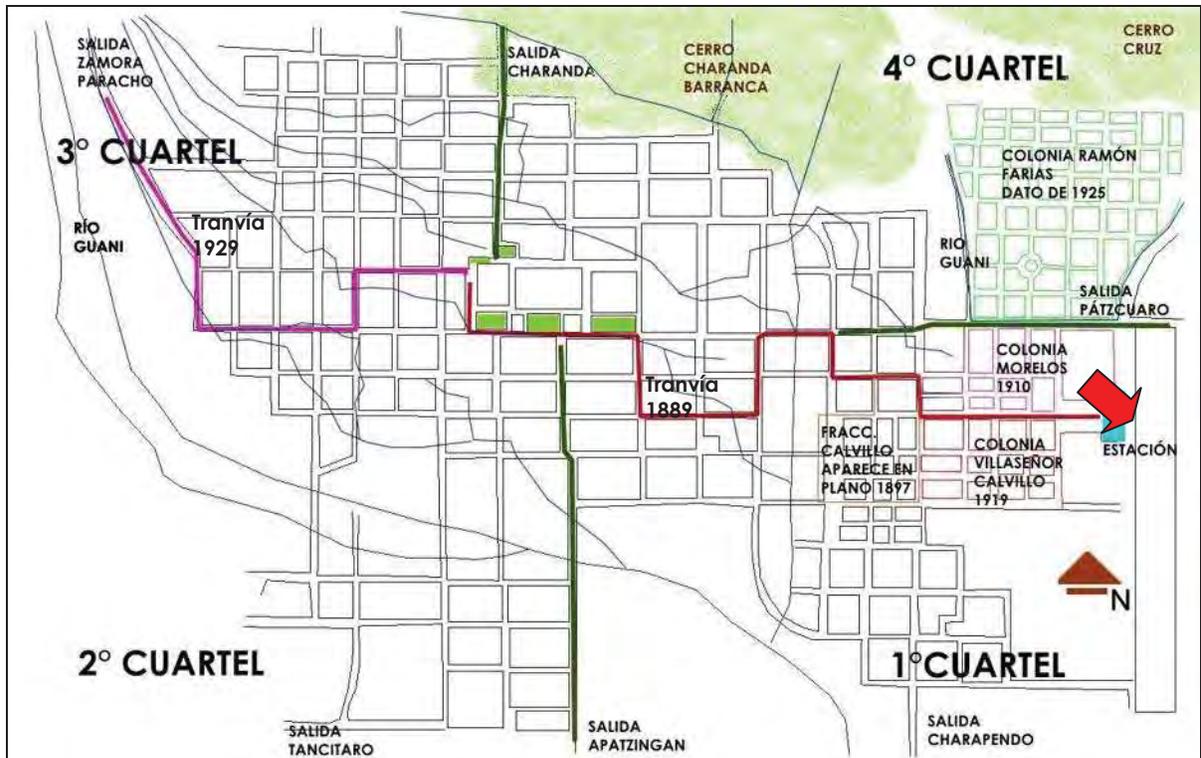


Imagen 3.7. Plano de la ubicación de las colonias en la ciudad de Uruapan a principios del siglo XX (1933). Plano general de la ciudad. Elaboración propia a partir de diversas publicaciones bibliográficas y hemerográficas.

Estas características físicas de Uruapan, nos permiten suponer que fueron parte de las condicionantes para la ubicación del conjunto ferroviario, muestra de ello es que la estación se asentó en una importante explanada en la periferia, al este de la ciudad. (Imagen 3.7) La dueña del predio Francisca Campos de Achava, firmó el contrato de

³⁵ Por el norte de encuentra el cerro de la Cruz, pertenecientes a los barrios de San Miguel y de San Juan Bautista, y el cerro de la Charanda; al oriente el cerro del Candelero y el cerro del Colorado dando lugar a un extenso valle entre ellos y la ciudad. Hacia el occidente de la ciudad, se encuentra el cerro Sapien y al sur oeste el cerro de Jicalmi cercano a Jicalán. El barrio de posee el cerro de Chenguarán. Edgar Zuno Rodiles, *op. cit.*, pp. 15- 20.

³⁶ La Buena Ventura, Dos Estrellas, Monte Carlo, La Valenciana. Mariano de Jesús Torres, Tomo I, *op. cit.*, p. 417.



compra venta de una fracción de terreno, con Gilberto P. de Wolf (representante de la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano).³⁷

Cabe señalar que la ubicación de la estación, permitió condiciones favorables de funcionalidad al interior del conjunto ferroviario, es decir, las maniobras que realizaban dentro de las instalaciones se dieron con una mayor facilidad. (Asimismo, este emplazamiento generó un tráfico fluido de mercancías, lo anterior con base en su cercanía de manera lineal con la zona centro y con una de las salidas principales de la ciudad.

En este contexto, podemos señalar que cuando se trazó la línea férrea en las tres ciudades, se procuró compatibilizar los criterios técnicos con los económicos, pues era claro que por un lado, las características físicas de las poblaciones influyeron para que la estación ferroviaria no se acercase al centro de la ciudad. Y por el otro, puede suponerse que la misma compañía constructora evitó los espacios construidos, para no pagar costosas expropiaciones por el paso del ferrocarril. Ejemplo de ello es que las estaciones, fueron dispuestas en un sector más rústico, en la margen periférica de las ciudades.

No obstante, no hay que descartar el hecho de que el alejamiento de las estaciones ferroviarias con respecto al centro de la ciudad, pudo deberse a que éstas requerían de ciertos de espacios que se adecuaban a los criterios de funcionalidad y conectividad del ferrocarril de una ciudad a otra. Se trata, entonces, de una traza ferroviaria, ajustada a los requerimientos técnicos y económicos del ferrocarril y de la ciudad; es decir, un proyecto, con escasas posibilidades de elección, entre necesidades topográficas, costes expropiatorios y expectativas urbanas.

En cuanto a los tranvías urbanos, éstos fueron otro de los medios de comunicación que se establecieron en Michoacán durante el Porfiriato. Su construcción estuvo vinculada a la presencia de los ferrocarriles y constituyeron una prolongación de éstos al interior

³⁷La cantidad fue convenida en \$10, 386. 42 pesos, y no es casualidad que los testigos representaran la vida social uruapense: Carlos Melgoza y Miguel Cuadra, celebre comerciante y escribano respectivamente. Revista *Tiempo del Cupatitzio*, año 3, núm. 58, época 1, 15 de octubre de 2005, p. 12.

de las ciudades, debido a que las estaciones se encontraban en la periferia. En el caso de Morelia, fue en 1882 cuando se otorgó la concesión del tranvía a la Compañía Limitada de Ferrocarriles Urbanos del Estado de Michoacán, la cual construyó una línea



Imagen 3.8. Foto donde se observa la línea del tranvía frente al comercio llamado La puerta del sol ubicado en la calle nacional. Fuente: Rogelio Morales García, Morelia Hornacina de recuerdos, Tomo 1, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, 1990, p.168.



Imagen 3.9. Foto de la estación de tranvías frente al parque Juárez a finales del siglo XIX. Fuente: Periódico La libertad, año 12, núm. 42, tomo 12, Morelia, 7 octubre 1904, p. 1.

de vía angosta, con trenes de tracción animal, que iban de oriente a poniente hasta la estación de ferrocarril en los Urdiales.³⁸ (Imagen 3.8) Posteriormente en 1890 adquirió la concesión Tirso Sáenz, quién prolongó la línea hasta el panteón Municipal³⁹ y en 1904 fue inaugurado otro circuito del tranvía en la ciudad, que incluía un pequeño ramal hacia la actual cerrada de San Agustín.⁴⁰

Estos circuitos comprendieron las calles de más movimiento comercial en la ciudad, ya que uno de los objetivos de la nueva vía fue prestar sus servicios al comercio ubicado principalmente en el centro, facilitando la conducción de cargamentos de mercancías, de la estación a los comercios o industrias y viceversa, prevaleciendo así la importancia comercial que tuvo en centro con respecto a otras partes de la ciudad, como la zona de los Urdiales.

La construcción de la estación de ferrocarril en Pátzcuaro también fue paralela a la construcción y puesta en funcionamiento del tranvía. (Imágenes 3.4 y 3.5) Siendo esto de gran importancia ya que el camino tan largo y la cuesta tan pronunciada, que existía entre la estación y la misma ciudad, impedían a muchas personas acceder al centro de la

³⁸ Carmen Alicia Dávila, Enrique Cervantes (coordinadores), *Crecimiento Urbano de Valladolid Morelia, 1541-2001*, Morelia, UMSNH, 2001, pp. 74-75.

³⁹ Periódico *La libertad*, año 12, tomo 12, Num. 17, Morelia, 12 de febrero de 1904, p. 4.

⁴⁰ Finalmente en 1907, se construyó otra ampliación del tranvía en la ciudad, con rumbo al pueblo de Santa María, (Imagen 3.9) donde se ubicaba una pequeña subestación de este medio de transporte urbano, lo cual pudiera deberse al flujo poblacional y comercial de esta zona. *Ibidem*, año 12, núm. 20, tomo 12, Morelia, 13 de mayo de 1904, p. 4.

localidad donde se concentraba la dinámica urbana comercial,⁴¹ tal y como se mencionaba en los periódicos locales “[...] una de las mejoras que mucho influirán en el movimiento de pasajeros en Pátzcuaro, y en consecuencia en su mejor comercio es la instalación de tranvías desde la estación al centro.”⁴²

El tranvía y su construcción, sería llevado a cabo por el señor Tirso Sáenz, pero traspasó la concesión a una compañía, en la cual se asociaron diversos personajes del ámbito comercial de la ciudad.⁴³ Por diversos motivos, como la falta de cumplimiento del contrato, la concesión volvió a traspasarse,⁴⁴ conservando la ruta del tranvía del mulitas que había autorizada anteriormente. (Imagen 3.4) En el plano de la ciudad de Pátzcuaro de 1882, se menciona una Calzada a la estación del ferrocarril, lo que nos hace suponer que la Calzada Puebla que aparece en el plano de 1962, fue acondicionada a finales del siglo XIX, para que la línea del tranvía llegara a la estación.



Imagen 3.10 Tranvía frente a la Quinta Ruiz. Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.

Por su parte el circuito proyectado para el tranvía en la ciudad de Uruapan, y del cual era gestor el señor Luis G. Valencia, partía de la estación ferroviaria siguiendo su recorrido por la Av. de los Tranvías,⁴⁵ misma que fue adecuada para el paso del medio de transporte, para finalizar en calle Ocampo, lugar donde se encontraba la estación de los tranvías de mulitas.⁴⁶ (Imagen 3.7)

Años más tarde, la línea del tranvía fue ampliada hacia el lado oeste de la ciudad, hasta llegar a la Quinta Ruiz y la Quinta Hurtado, lugar donde se ubicaban algunas huertas y cafetaleros de importante comerciantes

⁴¹ La estación se encontraba a cuatro kilómetros de la estación, con un desnivel de 73 metros. *Ibidem*, año 6, núm. 38, Tomo 6, Morelia, 13 de septiembre de 1898, p.1.

⁴² Entre los socios se mencionan Tomas Torres y Ramón Carrasco. *Ibidem*, año 6, núm. 27, tomo 6, Morelia, 5 de julio de 1898, p.3.

⁴³ *Ibidem*

⁴⁴ La concesión se traspasó a Victoriano Torrentera y socios en 1887.

⁴⁵ La Av. de las Américas o de los tranvías se inauguró con ese nombre durante el gobierno de Jesús Hernández Balderas (mayo 1945- dic 1946. No obstante en 1899 la abrieron con el fin de que fuera el camino inicial de los tranvías urbanos (de 914.5 mm de ancho), que en ese entonces tenían dos km y medio de longitud.

⁴⁶ Revista *Tiempo del Cupatitzio*, núm. 58, *op. cit.*, pp. 12-13.



de la ciudad. ⁴⁷ Pudiera inferirse que ellos mismos fueron los que solicitaron a la compañía constructora, la ampliación de las líneas del tranvía, sin embargo, no se tiene información al respecto. (Imagen 3.10)

Como podemos observar las líneas del tranvía unieron las calles que constituían las arterias principales de la red urbana, así como algunos de los más importantes núcleos de actividad económica. De este modo, el tranvía se constituyó en un elemento vertebrador del espacio social, sin embargo, en términos urbanos pareciera solo constituir la prolongación de los viarios urbanos interiores, ya que su trazado parece orientarse en función del sentido del crecimiento urbano previo.

3.2.2. FERROCARRIL Y LA ORGANIZACIÓN DE LA TRAZA

Con relación al desarrollo de la ciudad, podemos mencionar que anteriormente la ciudad creció a partir de la continuación de calles y la agregación de manzanas, y no fue sino hasta finales del siglo XIX, que surgen las colonias, las cuales constituían la nueva unidad de expansión urbana. ⁴⁸

La mayoría de las colonias llevaron implícita prácticamente la desaparición de las áreas verdes, de servicios básicos, de equipamiento y de infraestructura necesaria para hacer habitable la zona, lo que conllevaría una dependencia para con la zona centro de la ciudad, en función de las concentraciones de usos comerciales y de servicios, así como el equipamiento urbano que ahí se localizaba y que resultaría indispensable para los residentes de las nuevas colonias.⁴⁹ En términos urbanos, las nuevas colonias rompieron los esquemas espaciales usados en la colonia, alargando la mancha urbana hacia las orillas de la ciudad. ⁵⁰ Algunos autores⁵¹ señalan que el nuevo esquema de las

⁴⁷ Este medio de transporte siguió funcionando hasta la década de 1930, fecha en que se volvió obsoleto. *Ibidem*, año, 2, núm. 29, época 1, p. 24

⁴⁸ Las colonias representan el inicio del proceso de urbanización mercantil en la ciudad y de la promoción inmobiliaria, con los cuales surgen cambios sustanciales en los actores encargados del crecimiento urbano, así como en los tipos ofertados en términos urbanos y arquitectónicos. Fabricio Espinosa Ortiz, *op. cit.*, pp. 12 y 39.

⁴⁹ *Ibidem*

⁵⁰ Eduardo López Moreno Rojas, *La cuadrícula del desarrollo de la ciudad hispanoamericana, Guadalajara, México, Estudio de la evolución morfológica de la traza a partir de la ciudad fundacional*, Guadalajara, Gobierno del estado de Jalisco, 1988, p. 164.

⁵¹ Antonio Reguera Rodríguez, Fernando Muñoz las Heras y Carrengha Lamadrid.



ciudades de finales del siglo XIX, se vinculó a la llegada del ferrocarril, pues se plantea que este medio de transporte, abrió paso a una nueva forma de desarrollo en las poblaciones, al fungir como agente articulador, como polo de atracción de los usos y funciones urbanas, o como límite para el desarrollo de la ciudad.

Dentro de esta forma de desarrollo generado a partir de la llegada del ferrocarril, Tafuri y Dal Co, señalan que el Pullman Town fue un modelo utilizado en torno a las estaciones ferroviarias, considerado como la primera reorganización urbana de forma lineal específica, para que los trabajadores del ferrocarril vivieran.⁵² Este modelo, aunado en algunos casos a la implantación de una zona industrial (dado que la dinámica próxima al ferrocarril, atraía las funciones urbanas más relevantes y dinámicas de la ciudad), fungían como un elemento integral que reestructuraba y articulaba el espacio urbano y arquitectónico, en torno a la vía férrea y a la estación.

Con respecto a este esquema, cabe señalar que la zona aledaña a la estación de ferrocarril de la ciudad de Morelia, (Imagen 3.1) donde se localiza la actual Colonia Industrial, fue fraccionada desde finales del siglo XIX, incluso antes de la llegada del ferrocarril ya aparece en la planimetría de 1898.⁵³ Con todo, es hasta mediados de la década de 1940, que se pretende aprovechar la ubicación de la estación ferroviaria y de las espuelas del ferrocarril dando origen en sus inmediaciones a las colonias Industrial, Las Flores y la colonia Melchor Ocampo, cuya venta de predios se enfocaba a un mercado potencial de obreros de las industrias de la zona.⁵⁴ Lo que nos evidencia, que aunque la urbanización en los predios cercanos a la estación del ferrocarril se da a finales del siglo XIX, este medio de transporte no fue el detonador del área urbana. Sin embargo, pudiera inferirse que el ferrocarril, sentó las bases para la ubicación de las fábricas, debido a fue a partir de 1930 cuando se inicia un corredor industrial en la zona de los Urdiales utilizando el sistema ferroviario como medio de transporte.

⁵² Manfredo Tafuri, Francesco Dal Co, *Arquitectura Contemporánea 1*, Madrid, editorial Aguilar S.A. 1989, p. 14.

⁵³ En Morelia, la primera colonia que aparece con tal denominación fue la Colonia Vasco de Quiroga, fundada en 1903, al oriente de la mancha urbana. Catherine R. Ettinger Mc Enulty, "Morelia las primeras colonias del siglo XX", Cuadernos de la Arquitectura de Yucatán, México, Facultad de Arquitectura Univ. Autónoma de Yucatán, 2004, pp. 52- 63.

⁵⁴ La tipología que caracterizó las primeras colonias en la ciudad de Morelia, no respondió a las corrientes internacionales de boga. Se observa el traslado de la vivienda rural o bien una distribución y sistema constructivo similares a las viviendas pequeñas del centro histórico de la ciudad. *Ibidem*



Con respecto a Pátzcuaro, es hacia 1912 cuando en la zona aledaña al ferrocarril y junto a dos importantes vías de comunicación (salida a Morelia y Avenida Lázaro Cárdenas), se proyectó la colonia Morelos,⁵⁵ (Imagen 3.4) teniendo como eje principal del trazado urbano el muelle del lago de Pátzcuaro. El proyecto era muy irregular, y aunque el diseño no partió del esquema de plazas, el patrón se asemeja al que se tenía en el primer cuadro de la ciudad, por partir de un punto central.

Dentro de esta colonia existió una prolongación de la línea férrea, que partía de la propia estación hasta llegar al antiguo muelle del lago, rompiendo así el trazado de la misma, pero no existen elementos que nos permitan inferir que esta línea fungió como límite o como eje del diseño. Se puede deducir solamente que esta ampliación férrea se concibió posterior a la colonia, con base en la dinámica comercial que Pátzcuaro, desde antes de la llegada del ferrocarril, tenía con otras poblaciones ribereñas. Aunque que el diseño de la colonia fue realizado en 1912, y se tuvo una ampliación férrea en los terrenos de ésta por la dinámica comercial, su poblamiento no se dió, hasta muy entrada la década de 1960.

Otra colonia proyectada en los predios cercanos a la estación ferroviaria de Pátzcuaro, fue la colonia 20 de noviembre, ubicada al nor-este de la ciudad. Su trazado ortogonal, fue limitado por las vialidades que la rodeaban (salida a Morelia y Calzada Puebla por donde pasaba la línea del tranvía) y el río Guani. Puede inferirse una influencia sobre esta área urbana en formación, porque las líneas de crecimiento de la ciudad parecen coincidir con los flujos de accesibilidad que proporcionaron los tranvías, no obstante esta influencia es muy posterior, debido a que la colonia aparece hasta 1962, en el plano de la ciudad.

Con respecto a Uruapan, surgen tres colonias al oeste de la ciudad, en las inmediaciones de la estación del ferrocarril: la colonia Morelos, la colonia Ramón

⁵⁵ Es importante señalar que hasta el plano de 1962, realizado por el CREFAL, la colonia aparece como tal. Plano de diseño de la estación ferroviaria de 1912, donde aparece ya el trazo de la ciudad. Estación de Pátzcuaro, México, Ferrocarriles Nacionales de México, División del Pacífico, 18 de mayo de 1912. Plano propiedad del Museo Nacional de Ferrocarriles.



Farías⁵⁶ que aparece en el plano de 1925, y la colonia Villaseñor Calvillo (en 1929).⁵⁷ (Imagen 3.7) Las tres colonias tenían un trazado ortogonal, paralelo por un lado, a vialidades relevantes, como la Avenida Valle Nacional y de la calle Bravo (por donde circulaba el tranvía); y por otro, a la línea del ferrocarril, es el caso de la colonia Morelos y Villaseñor Calvillo. Estas últimas dos colonias, tenían trazados muy similares, lo que nos hace suponer que ambas formaban parte de un mismo predio, el cual fue subdividido para dar cabida a la línea del tranvía.

Cabe apuntar, que los terrenos de las colonias Villaseñor y Morelos, ya aparecían en los planos de la ciudad de Uruapan de 1882, aunque se observa que éstos no se encontraban fraccionados. Si bien, estas tres colonias se ubicaron en las cercanías de la estación ferroviaria, no hay elementos suficientes que nos permitan señalar por un lado que éstas surgieron debido a que el ferrocarril fungió como polo de atracción de los usos y funciones urbanas, y por otro tampoco se puede establecer que la infraestructura ferroviaria se convirtió en límite de crecimiento.

Se puede inferir que fueron las condiciones geográficas,⁵⁸ las influyeron en el crecimiento de la ciudad de Uruapan, ya que la localización de las colonias Villaseñor Calvillo, Morelos y Ramón Farías, fue sobre un terreno relativamente plano, alejado de las elevaciones naturales (al norte); y del río Cupatitzio, con sus vertientes, localizadas en su mayoría al noreste de la ciudad. Tampoco puede decirse que surgieron debido a la dinámica comercial, industrial o para dar cabida a los trabajadores del ferrocarril, ya que la única referencia que se tiene de una colonia que dio cabida a los trabajadores, fue la colonia Obrera, la cual surgió a mediados de los años treinta del siglo pasado, y fue ubicada al sur de la ciudad de Uruapan (en los terrenos conformados por huertas y

⁵⁶ Ramón Farías promotor de la colonia, fue diputado además de fungir como vicepresidente de la Asociación de agricultores en 1893.. Su hermano Francisco Farías fue dueño de la tienda llamada el Puerto de Veracruz ubicado en el centro de la ciudad de uruapan.

⁵⁷ El Sr. Celso Calvillo (promotor de la colonia) a finales del siglo XIX, fue dueño de la zapatería el "Botín negro" ubicada en la zona centro de la ciudad. Del Sr. Gabriel Villaseñor (segundo promotor) no se encontraron datos. En medios impresos de la región se mencionó que fue el 8 nov de 1929, cuando los dueños solicitaron autorización para fraccionar los terrenos contiguos a la plaza de toros, entre la calle del tranvía y el callejón que da a la bodega de la estación ferroviaria, mismo lugar donde se localizaba la colonia Villaseñor Calvillo. Periódico *La Libertad*, año 5, núm. s/dato, tomo 5, 3 de diciembre de 1897, pp. 4-5.

⁵⁸ La ciudad cuenta al norte, con varios cerros como el de la Cruz. Hacia el poniente se encuentra el río Guani y algunas de sus vertientes. Edgar Zuno Rodiles, *op. cit.*, pp. 15- 20.



jardines colindantes con la calle Magdalena hoy Avenida Juárez) alejada de la estación ferroviaria.⁵⁹

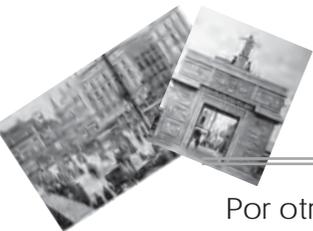
La instalación de la estación ferroviaria en las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, pudiera suponer un impacto físico por ocupar suelo urbano, sin embargo, la estación periférica de origen, sin duda alguna debió de poseer atributos de modernidad y atracción urbana en cuanto era considerada como símbolo de modernización. Sin embargo el uso y dinamismo urbano generado alrededor, fue muy posterior a la instalación de misma. Así pues, no existen elementos suficientes en las ciudades de Morelia, Pátzcuaro Y Uruapan, que nos permitan señalar que el ferrocarril además de su papel social y económico, fungió como agente polarizador, como eje vertebrador o como límite, para el desarrollo urbano justificando un ensanche de nuevas colonias ubicadas en los predios cercanos a la estación.

Otros elementos urbanos que surgen a finales del siglo XIX, fueron los boulevares en diagonal respecto a la cuadrícula colonial. Estos elementos hasta entonces no practicadas en el tejido de las ciudades, se vincularon a los medios de transporte (ferrocarriles y tranvías), ya que el crecimiento de las ciudades tendió a concentrarse próximas a las rutas de éstos.⁶⁰

En lo que respecto a Morelia, el acceso a la estación (ubicada al nor-poniente), no fue planteado como razón para la apertura de calles, ni de boulevares, sino que éste sólo constituyó en términos urbanos la prolongación de los viarios ya existentes en la ciudad. (Imagen 3.1) Además no existen elementos que nos permitan señalar que esta zona tuvo una evolución del espacio construido.

⁵⁹ Su fraccionador y propietario de algunos terrenos, Fernando Treviño realizó trámites ante el Ayuntamiento para urbanizar los terrenos y así dar cabida a los trabajadores de las fábricas, principalmente el de la providencia. No obstante, esta colonia ubicada en el Barrio de la Magdalena, junto con el de la Quinta Ruiz eran de los barrios más alejados y por ende su poblamiento fue hasta casi los años cincuenta. Salvador Aguirre Paleo y J. Alfonso Val Montoya, "El Barrio del Vergel y sus mejoras", Vértices, Tomo II, año 2, núm. 2, 11 de noviembre de 2002, citado en Revista *Tiempo de Cupatitzio*, op. cit., año 3, núm. 64, 30 de enero del 2006, p. 4.

⁶⁰Jesús Mirás Araujo, *El tranvía como vehículo de configuración urbana. Localización de la actividad económica en la ciudad de A. Coruña, durante la primera mitad del siglo XX*, Universidad de Coruña, II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 2001, pp.1-2.



Por otro lado, las colonias Juárez y del Parque, surgieron a lo largo de la Calzada Juárez (vialidad que comunicaba a la ciudad con la zona de recreo del Parque Juárez) y paralelas a la ampliación del tranvía hacia Santa María (1907). Su retícula es un poco ortogonal, y en el caso de la Colonia Juárez, se constituía de 42 lotes de 20x40 m.⁶¹ Con todo, su ubicación no se puede vincular a este medio de transporte, debido a que surgen en 1903 y 1905⁶² respectivamente, es decir, antes de la llegada de éste.

En lo que respecta a la planimetría de finales del siglo XIX de las ciudades de Pátzcuaro y Uruapan, se observa la apertura de una vialidad (Calzada Puebla en Pátzcuaro y Avenida de los tranvías o América en Uruapan), que creó un nuevo acceso del centro de la ciudad a la estación ferroviaria, que se ubicaba en las periferias. (Imagen 3.4 y 3.7) Este acceso al igual que el de Morelia, era perpendicular al edificio de viajeros de la estación que aunque era el principal, no era el único. Cabe señalar, que esta vialidad permitió dar acceso a través del tranvía, sin embargo, no se puede aseverar que éste fue planteado como razón del trayecto del medio de transporte urbano.

Recapitulando podemos señalar que, una vez determinada y construida la estación ferroviaria en la periferia, se generó una problemática para el tránsito tanto de mercancías como de personas, para lo cual se propuso la unión de éstas con el centro de la ciudad a través de un medio de transporte urbano. Además de que el tranvía en la ciudad, siguió las líneas de crecimiento urbano del siglo XIX, facilitando la accesibilidad y movimiento poblacional a lo largo de las zonas más densamente pobladas y de mayor concertación económica, es por ello que no se puede inferir que este transporte haya sido elemento polarizador para el crecimiento urbano de la ciudad de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan a finales del siglo XIX, ya que las primeras colonias surgen de la ilusión porfiriana de una ciudad moderna y aunado al hecho de que el discurso utilizado en su gestión inicial y en la promoción y venta de lotes resalta virtudes relacionadas con la modernidad y el progreso.

⁶¹ La colonia Juárez tiene su origen en la colonia Molino de Parras diseñado en 1903 y autorizado por Pascual Ortiz Rubio el mismo año. Cabe señalar que en la planimetría de 1934 la colonia Juárez y la del Parque figuran como una sola y de nuevo en la cartografía de 1939 por separado. Catherine R. Ettinger Mc Enulty, "Morelia las primeras colonias del siglo XX", *op. cit.*, p. 56.

⁶² Fabricio Espinoza, *op. cit.*, p. 132.



3.3. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL Y SU INCENTIVA EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL

En los estados del país, el régimen porfirista vio reflejadas sus ideas, interpretando el programa económico, político y social de éste.⁶³ Por ello se brindó apoyo a los inversionistas (principalmente extranjeros) a quienes se les otorgó exenciones y estímulos fiscales. Con esto Michoacán, recibió un número creciente de compañías extranjeras dentro de los principales ramos productivos, los recursos como minas, bosques, tierras fértiles, e incluso el agua, fueron explotados por empresarios, ingleses, franceses, estadounidenses y alemanes.⁶⁴

A la llegada del ferrocarril a las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, se inaugura y consolida una nueva dinámica económica y comercial, según lo refiere José Alfredo Uribe Salas "... si bien es cierto que no convirtió a la ciudad en 'plaza de depósito', si en cambio fue punto de tránsito obligado de producción agrícola de tierra caliente, la sierra y de algunas zonas templadas que se embarcaban en la estación del ferrocarril con destino a otras zonas y centros urbanos".⁶⁵ Lo anterior se evidencia en las reseñas de los ferrocarriles del estado, las cuales señalan que la distancia media recorrida por toneladas de producción (112, 246 ton), era de 53 km aproximadamente.⁶⁶

En otras palabras, podemos señalar que la producción de las haciendas de la región michoacana, en su mayoría recorrió distancias cortas con rumbo a las ciudades donde se llevarían a cabo las transacciones comerciales. Esto contribuyó a tener un aumento paulatino de la población, viéndose beneficiada la economía de la misma ciudad por la demanda de bienes (fincas rústicas y urbanas, espacios para el comercio) y servicios (agua potable, luz eléctrica, drenaje).

⁶³ José Napoleón Guzmán Ávila, "Inversiones extranjeras...", *op. cit.*, p. 158.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 159.

⁶⁵ José Alfredo Uribe Salas, *Morelia los pasos...* *op. cit.*, pp. 43-44.

⁶⁶ *Reseña Condensada de los Ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos*, 31 de diciembre de 1909, Presentada al Congreso Nacional de Ferrocarril en su octava sesión, *op. cit.*



En el caso de Morelia, ésta se convirtió en un importante centro comercial de transacciones mercantiles con los Estados de Guanajuato, Querétaro, Jalisco y la capital del país,⁶⁷ lo que motivó la formación de un grupo de comerciantes que hicieron de Morelia su sede de operaciones y que ejercieron una gran influencia en el intercambio de productos en la entidad.⁶⁸ Este escenario se presentó de igual manera en la ciudad de Uruapan, puesto que se realizaban transacciones comerciales (de productos como el café, la madera, entre otros), con diversos estados de la República como Querétaro, Guerrero, Guanajuato, Ciudad de México.⁶⁹

Es importante mencionar que este intercambio comercial se desarrolló en diferentes tipos de espacios de acuerdo a la mercancía que en ellos se vendería y a la economía del propietario, generándose así espacios de uso temporal como: kioscos⁷⁰, puestos y mercados en los espacios públicos (plazas),⁷¹ y al mismo tiempo se crearon o ampliaron establecimientos fijos en edificios refuncionalizados para esta función comercial. Muestra de este aumento y fortalecimiento de las actividades comerciales en la ciudad de, fue que a principios del siglo XX, las notas periodísticas daban a conocer la gran actividad en construcción y reconstrucción de la ciudad, indicando que en el margen de enero a mayo de 1904, el Ayuntamiento había extendido 99 permisos para la construcción y remodelación de viviendas y edificios públicos.⁷²

Lo mismo sucedía en Uruapan en donde se generó un auge en la construcción, como lo publica el periódico *La Libertad* "...la ciudad mejora cada día, y es verdaderamente notable el número de fincas que hay actualmente en construcción y en reparación, de

⁶⁷ *Ibidem*, p. 46.

⁶⁸ Este grupo estaba conformado por comerciantes, hacendados y empresarios entre los cuales podemos mencionar a los hermanos Audiffred, Hermanos Suave, entre otros. También figuraban algunas asociaciones entre agricultores y comerciantes para la compra venta de productos. *Ibidem*, p. 43 y J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, pp. 350-352.

⁶⁹ El grupo también estaba conformado por comerciantes, hacendados y empresarios entre los cuales destacaban: Ramón Farias, Fco. Carmolinga, Manuel Treviño, Alfonso Luís, Velasco, *op. cit.*, pp. 165-173. Para mayor información en Edgar Zuno Díaz, *op. cit.*

⁷⁰ Típicos de la época son los Kioscos de música de hierro fundido, dando un aspecto tipo francés y de la moda cosmopolita del momento.

⁷¹ En el siglo XIX y parte del XX, en los espacios abiertos de la ciudad se desarrolló el comercio colectivo, llamado comúnmente tianguis o mercado temporales. Este tipo de mercados estaban conformados de sombras de tepetate y tejados de tejamanil, y para expender la mercancía en ocasiones solo contaban con una manta. Aideé Tapia Chávez, *Morelia 1880-1950 Permanencias y Transformaciones de su espacio construido, Hacia una valoración de su urbanismo y arquitectura del periodo reciente*, Tesis de maestría, Morelia, UMSNH, 2001, p. 207.

⁷² José Alfredo Uribe Salas, *Morelia los pasos...op. cit.*, p 10.



TABLA 3.3. SECTOR COMERCIAL DESPUÉS DE LA LLEGADA DEL FERROCARRIL EN 1880 A MICHOACÁN.

TIPO DE COMERCIO ⁷³	MORELIA 1889	PÁTZCUARO 1908	URUAPAN 1940
ABARROTÉS-MERCERÍA	46	3	
ALFARERÍAS	2		
BANCO	2	1	
BAÑOS PÚBLICOS		1	7
BILLARES –CABARET CANTINA			91
BOTICA	10	3	10
CAJÓN DE ROPA-BAZAR	1	5	
CARNICERÍAS CURTIDURÍA	5		24
CASINO	1		1
CASA DE VENTAS	1	6	
CERVECERÍAS PULQUERÍAS	3	2	15
CINES			2
ENCUADERNADO IMPRENTA	2	2	2
FERRETERÍA	1		1
LIBRERÍA	1	1	
NEVERÍAS	4	2	4
REBOCERÍAS SOMBRETERÍA	3		
RELOJERÍAS	1		3
RESTAURANTE			4
SALONES DE BELLEZA			2
TALABAQUERÍAS	8		
TENDAIONES-TIENDA MIXTA	3	10	186
ZAPATERÍAS	5		6
TOTAL	99	36	359

Elaboración propia a partir de la información de: J. Jesús, Alejandro Romero, *op. cit.*, José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, *op. cit.*; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Teresa Castelló Yturbide, *Pátzcuaro cedazo de recuerdos*, Morelia, Impresos Hurtado, 1983, así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, *Periódico La libertad*, *La revista Tiempo del Cupatitzio*, J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, entre otras.

tal modo, que no se encuentra un albañil desocupado, y que para atraerlos, ha sido preciso aumentarles sus jornales.”⁷⁴

Ahora bien, en lo que respecta a la ciudad de Pátzcuaro se menciona que sí se estimuló el comercio urbano, tal y como lo señala la siguiente nota periodística enviada por un corresponsal de Pátzcuaro al periódico *La Libertad* “[...] setenta y tres pasajeros tiene el tren ordinariamente en la estación de Pátzcuaro; ocho carros y cuatro coches recorren todos los días el regular trayecto, más muchos caballos, mulas y otros vehículos, transportando la carga y pasajeros, y sin embargo no bastan.”⁷⁵

Con todo, el mismo editor del periódico menciona que esto no parece muy acertado, señalando que a pesar de que existe un auge en el comercio de la ciudad, este se verá disminuido con la llegada del tren a la ciudad de Uruapan “[...] tan luego como el Ferrocarril Nacional Mexicano se prolongue hasta uruapan, gran parte de los frutos

procedentes de la zona calida del estado, serán embarcados en las estaciones de la

⁷³ Es importante señalar que en el libro de Marino de Jesús Torres antes señalado existe una lista de comercios sin especificar el rubro, solamente su localización, es por ello que en el cuadro no aparecen, solamente en el plano de localización.

⁷⁴ Periódico *La Libertad*, año 6, núm. 9, tomo 5, Morelia, 1 marzo 1898, p. 1.

⁷⁵ *Ibidem*, año 6, núm. 38, Tomo 6, Morelia, 13 de septiembre de 1898, p.1.



vía que ahora se están construyendo; y por consiguiente, disminuirá el tráfico de la estación de Pátzcuaro.⁷⁶ Lo cual nos hace suponer que para 1898, la ciudad solo había tenido un ligero despegue comercial.

En relación a los giros comerciales que existían, y de acuerdo con datos de diversas publicaciones, los establecimientos comerciales en las ciudades de Morelia⁷⁷ Pátzcuaro y Uruapan, habían proliferado como es el caso de las tenerías, las tiendas de chocolate, las cererías, las joyerías, entre otras. Sin embargo hubo algunos giros en los

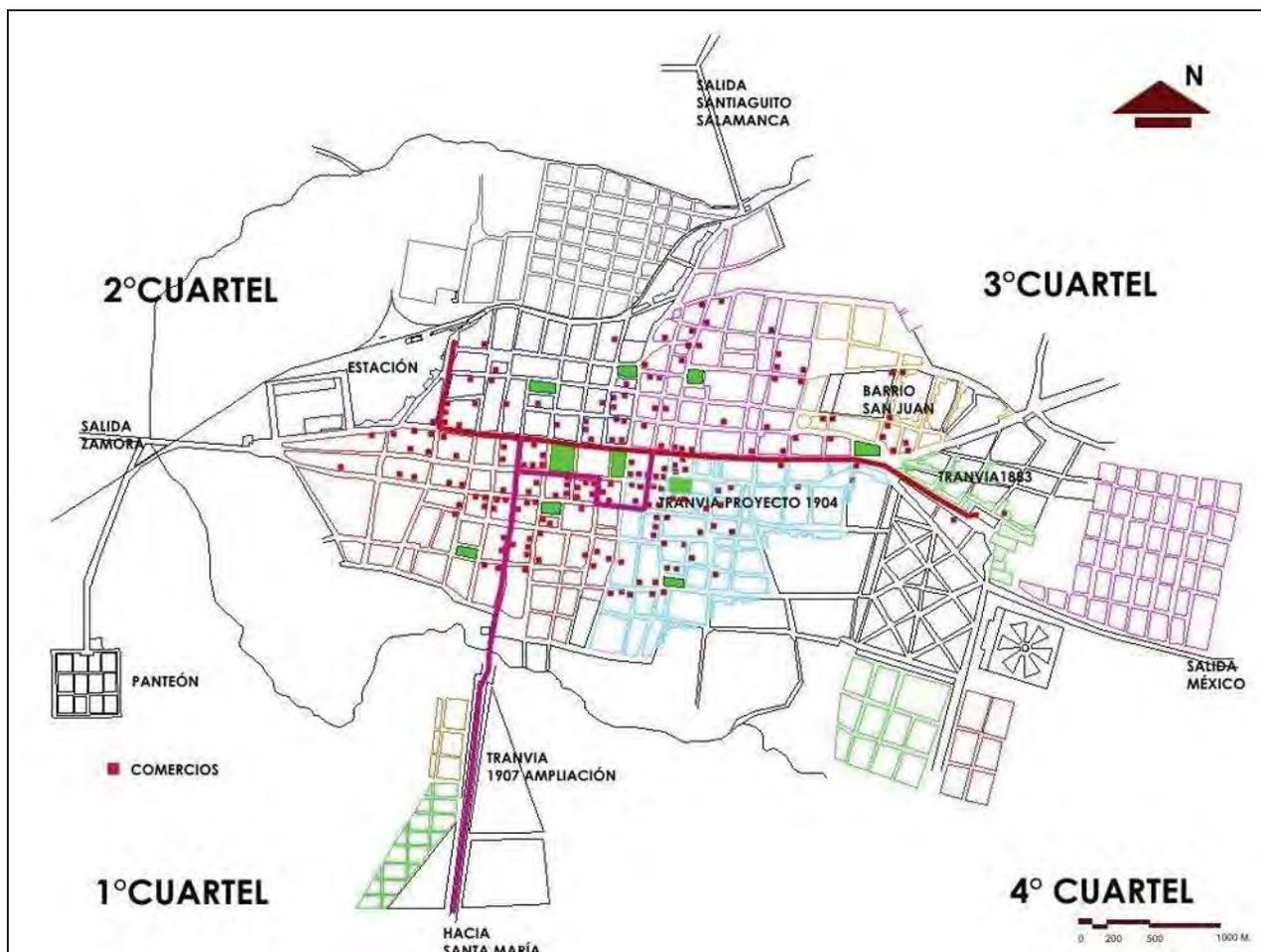


Imagen 3.11. Plano de localización comercios de la ciudad de Morelia a finales del Siglo XIX (1899). Se observa que la mayor concentración de éstos, es en el primer cuadro de la ciudad, cercanos al trayecto del tranvía y con la ubicación de las plazas de la ciudad donde había mercados o tianguis. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en: J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, pp. 350-353.

⁷⁶ *Ibidem*

⁷⁷ De las tiendas de primera clase en la ciudad de Morelia se pueden mencionar: El gran Cairo, El Zafiro, La Sevillana, El caballo de Troya, Las Bodegas de Valladolid, La nave de oro. Cabe destacar las que se encontraban en la Cerrada de San Agustín como la tabaquería "La Michoacana", y la "Botica y Droguería A. Mier".



cuales bajó el número de locales con respecto al de principio de los años ochentas que anteriormente fue señalado, tal es el caso de las librerías y las curtidorías.⁷⁸(Tabla 3.3)

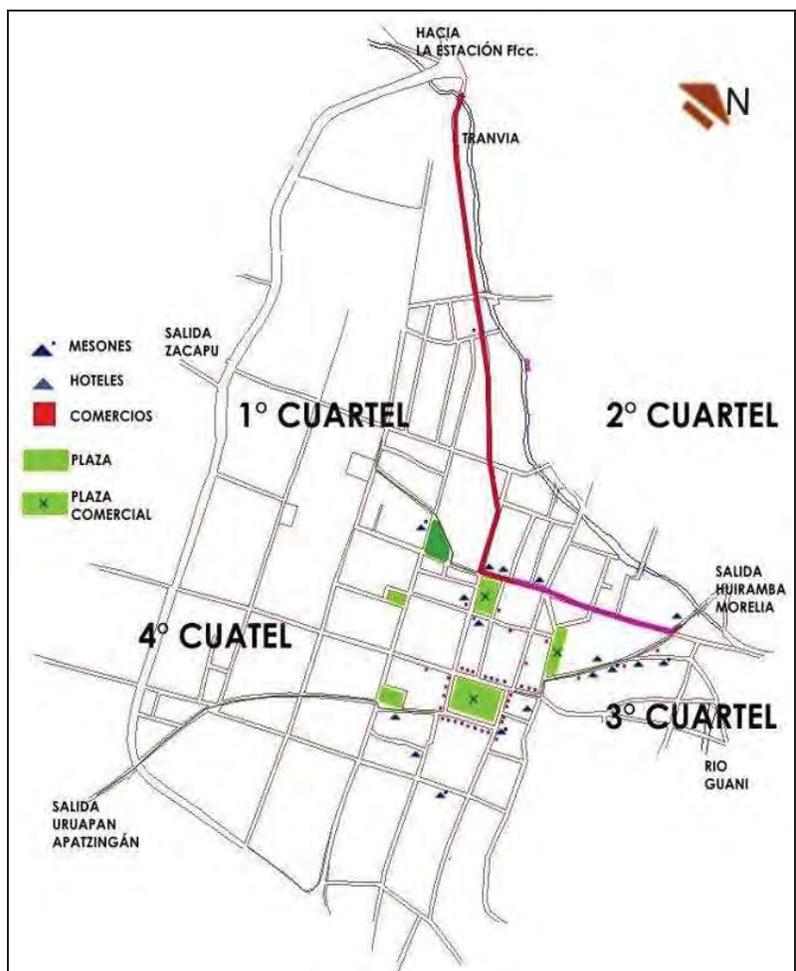


Imagen 3.12. Plano de la localización de comercios de la ciudad de Pátzcuaro (1908). Se observa que la mayor concentración de éstos, es en el primer cuadro de la ciudad y directamente relacionados con la ubicación de las plazas de la ciudad donde había mercados o tianguis, y con las vialidades principales. Elaboración propia a partir de la información de Teresa Castelló Yturbide, *op. cit.*

Sin duda alguna, la localización de los comercios en las ciudades estuvo vinculada a la preexistencia de zonas que se habían convertido en los focos principales de comercio, tal es el caso de los mercados o tianguis ubicados en las principales plazas del centro de las ciudades como el Mercado de San Francisco en Morelia, (Imagen 3.11) La plaza Vasco de Quiroga en Pátzcuaro (Imagen 3.12) o los *Parianes*⁷⁹ ubicados en la plaza principal de Uruapan. (Imagen 3.13) Esta ubicación, pudiera vincularse entonces con la existencia de una serie de prácticas históricas, de

⁷⁸ Es importante señalar que una de las características de esta economía urbana a finales del siglo XIX, era la profusa presencia de talleres, mezclados con tiendas, almacenes e incluso viviendas, que precisaban de estrechas relaciones con sus clientes.

⁷⁹ En el siglo XVIII, el *Parián* fue un espacio innovador al reunir los antiguos cajones de madera en un edificio a donde llegaba buena parte de las mercancías procedentes de diversos lugares locales y foráneos. En los primeros años de estos mercados, las tiendas o cajones eran utilizados por comerciantes de diversa escala social como almacén, bodega, habitación, establo, cocina o taller.



modo que con la elección del lugar se perseguía el aprovechamiento de los beneficios derivados de esa tradición.

Si bien se advierte que los comercios estaban concentrados en los alrededores de plazas o mercados, también había una presencia importante en los cruces de las calles de mayor relevancia dentro de cada una de las ciudades. Tal es el caso de las calles del estudiante y la nacional en Morelia (actualmente conocidas como Benito Juárez y Avenida Madero respectivamente), también las de Degollado y Ocampo (en Pátzcuaro), y la calle Cupatitzio en el cruce con la calle Santiago en Uruapan.

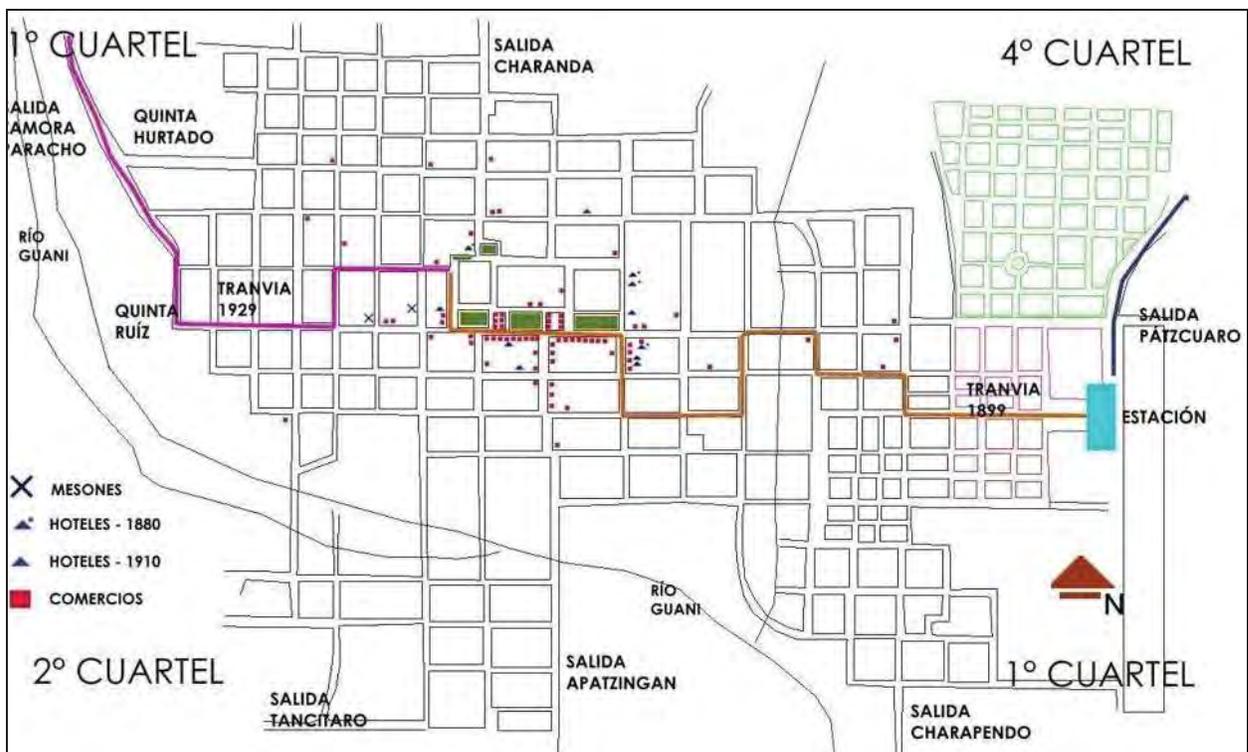


Imagen 3.13. Plano de la localización de comercios de la ciudad de Uruapan a principios del siglo XX donde se puede observar que la mayor concentración de éstos, es en el primer cuadro de la ciudad y directamente relacionados con el trayecto del tranvía, con la ubicación de las plazas de la ciudad donde había mercados o tianguis, y con las salidas o vialidades principales. Elaboración propia a partir de la información de Francisco Miranda, *op. cit.*, Edgar Zuno Rodiles, *op. cit.*

En inmediaciones de otros lugares de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, también se observa una alta concentración de los vendedores, principalmente en las cercanías de lugares muy transitados, tales como la salida de la ciudad, ejemplo de esto es la salida a Morelia en la ciudad de Pátzcuaro.



Además de que se observan congregados a lo largo de calles principales, a la vez se localizaban por donde pasaban las líneas del tranvía, como la calle Sta. María, Infantes, la Cerrada San Agustín y Cocheras (ubicadas en Morelia), la calle Lloreda (Pátzcuaro); así como la 5 Febrero y la Unión (ambas en Uruapan).

Esta ubicación cercana a las líneas del tranvía pudiera deberse al hecho de que las actividades comerciales requerían de una proximidad a las vías de comunicación de la época (tranvía y ferrocarril), para tener un tráfico comercial fluido de fácil acceso y salida. Dicho en otras palabras, la accesibilidad interior y exterior, era un factor importante para la localización de los comercios. Así pues, los servicios comerciales presentaban una acentuada tendencia a la localización central, por una parte debido a que era la zona donde se encontraban la infraestructura y los servicios necesarios para un buen funcionamiento de los mismos. Asimismo se puede suponer que la localización comercial, dependía de los respectivos umbrales de demanda, es por ello que se busca atender zonas demográfica y económicamente consolidadas.

Dentro del ramo fabril, las publicaciones de la época hacen mención que existían gran variedad de rubros, como fábricas de jabón, de cerveza, de fideos, de sellos de goma, para hacer ladrillo y teja (algunas de las cuales utilizaban el vapor como fuerza motriz).⁸⁰ (Tabla 3.4) Se hace pues notorio el incremento en la actividad industrial, pues casi la mayoría de los ramos industriales aumentaron.⁸¹

Algunos dados sus recursos económicos y de las utilidades obtenidas, proyectaron la ampliación de las instalaciones y el cambio de la maquinaria, a tono con las innovaciones que se estaban operando en la industria nacional.⁸²

⁸⁰ En el Anuario Estadístico de la Republica Mexicana No. 7 de 1899, se hizo mención que además existieron otras fábricas: una de gaseosa y agua, una de cigarros y dos de textiles, de las cuales fueron dueños: M. Lastineri, Francisco R. Sámano y Cia., Joaquín Macouzet y Juan Bassagoiti respectivamente. José Alfredo Uribe Salas, *Morelia los pasos...op. cit.*, p. 39.

⁸¹ A principios de 1890, algunas fabricas incrementaron su producción, ejemplo de ello es una fábrica de telares en Uruapan que incremento su producción en un 33 % con respecto a 1877. Sin embargo, existieron otras como la fabrica La Paz en Morelia, que su capacidad técnico productiva había reducido un 20%. José Alfredo Uribe Salas, "La industria fabril y el artesanado", en Enrique Florescano, *Historia Gral. De Michoacán...*, op. cit., p. 275.

⁸² *Ibidem*



TABLA 3.4. SECTOR FABRIL DESPUÉS DE LA LLEGADA DEL FERROCARRIL EN 1880 A MICHOACÁN.

FABRICA ⁸³	MORELIA	PÁTZCUARO	URUAPAN
	1899	1908	1899
AGUARDIENTE		1	11
CERILLOS		1	1
CERVEZA	1	2	1
CHAROLES			
CIGARROS	1		4
CONSERVA		4	1
EMBOTELLADORA			4
ESCOBAS		3	
FIDEOS	1		
GASEOSA	1		1
IMPRESA		4	
JABÓN	3	2	
LADRILLERA	2	2	
MOLINO DE TRIGO		5	9
SELLOS DE GOMA	1		
TEXTIL	2		5
ZACATÓN		3	
TOTAL	13	27	37

Elaboración propia a partir de la información de: J. Jesús, Alejandro Romero, *op. cit.*, José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, *op. cit.*; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Teresa Castelló Yturbide, *op. cit.*; así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, *Periódico La libertad*, *La Gaceta Oficial*, *La revista Tiempo de Cupatitzio*, J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, entre otras.

que paulatinamente aumentó la producción de la industria, ésta no logró trascender sus propios marcos geográficos.⁸⁴

En este contexto, se puede referir que la población fincó la acumulación del capital más en el comercio y en la explotación de la mano de obra, que en las inversiones del ramo fabril y en modernizar en su totalidad, el aparato productivo.⁸⁵ Muestra de ello es

Es importante señalar que existieron algunos ramos fabriles que disminuyeron, como en el caso de la ciudad de Morelia, donde la cantidad de industrias se redujo a 13 de 79 que había antes de la llegada del ferrocarril. Contrariamente a lo sucedido en Uruapan, ya que el número total de éstas, aumentó casi al doble con respecto a 1887 (de 15 a 37 industrias), con lo cual Uruapan adquirió el primer lugar en el renglón industrial, en el cual se encontraba Morelia.

No obstante, las tres ciudades (Morelia, Pátzcuaro y Uruapan) estuvieron lejos de convertirse en centros industriales de relevancia nacional, ya que pese a

⁸³ Es importante señalar que en la publicación de Mariano de Jesús Torres, (*Diccionario Histórico, Biográfico, Geográfico, Estadístico, Zoológico, Botánico, Mineralógico de Michoacán*), existe una lista de comercios sin especificar el rubro solamente su localización, es por ello que en el cuadro no aparecen, solamente en el plano de localización.

⁸⁴ Gracias a la supresión de alcabas, la red de comunicaciones, los aranceles y una política de exención de impuestos, entre 1892 y 1920, la industria a nivel nacional creció un 6.4% anual. En ese sentido, distintas fueron los casos de las ciudades, como Guadalajara y Puebla, que articularon en torno suyo la dinámica económica de las regiones cercanas. José Alfredo Uribe Salas (coord.), *Cinco ensayos...*, *op. cit.*, pp. 180-182; Enrique Krauze, *Porfirio Díaz*, *op. cit.*, p. 106.

⁸⁵ En este sentido, un ejemplo claro es que en 1900, de la población municipal de Morelia que tenía una ocupación económica, casi la mitad se desempeñaba como peones en labores agrícolas y en menor porcentaje en el comercio, José Alfredo Uribe Salas, *Ibidem*, pp. 184-185.



que aunque el gobierno del estado, incentivó el establecimiento de éstas a través de exenciones de impuestos, como los que señala la Ley No. 34 (expedida y promulgada en 1892),⁸⁶ el incrementó fabril fue poco, casi nulo, comparado con el crecimiento anual de 6.4% que se tuvo a nivel nacional.

En lo que respecta a su ubicación, la producción fabril se desarrolló en espacios urbanos que no eran del todo diferenciados del resto de la ciudad, es decir, predominaba su presencia en las zonas ya consolidadas demográfica y económicamente. Pero hay que destacar que su localización era relativamente dispersa. (Imagen 3.14)

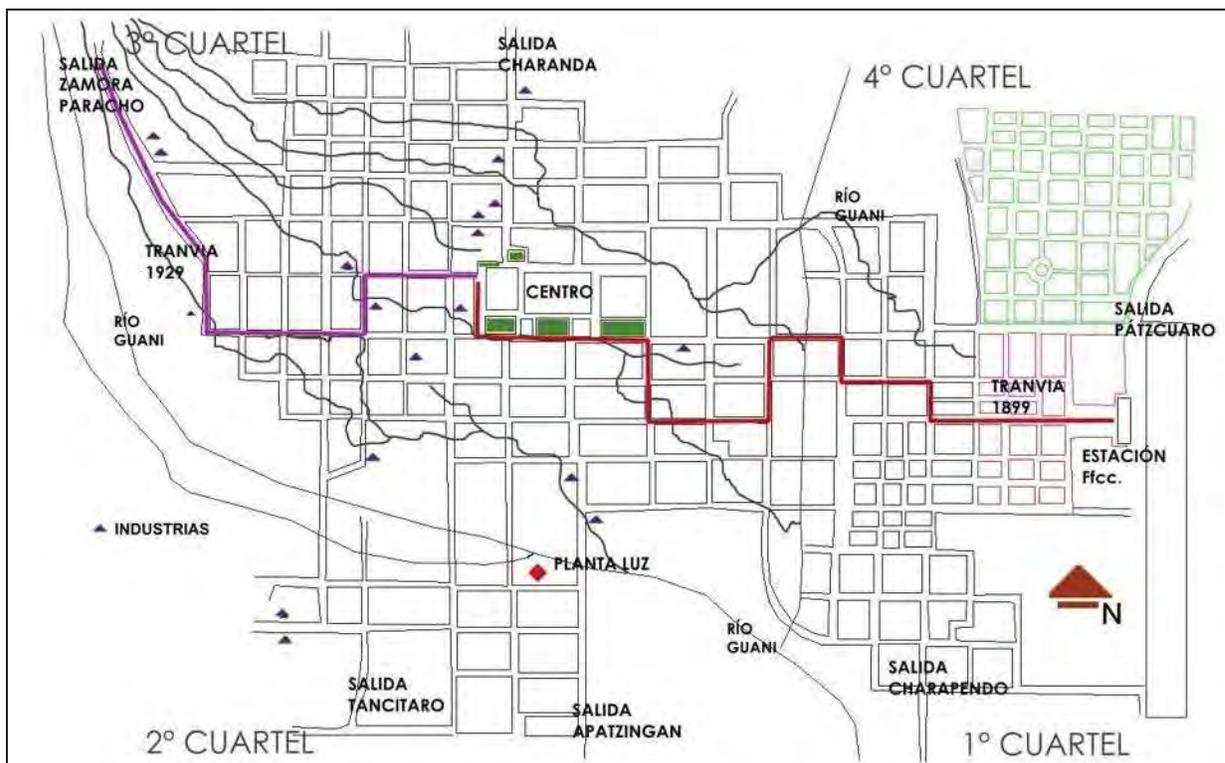


Imagen 3.14. Plano de la localización de las industrias de la ciudad de Uruapan a principios siglo XX. Elaboración propia a partir de la información de: Francisco Miranda, *op. cit.* y Edgar Zuno Rodiles, *op. cit.*

⁸⁶ La ley menciona que las fábricas e industrias de cualquier especie que de nuevo se establezcan en el estado, sin que existan otras que tengan el mismo objeto de especulación, estarán exentas de todo impuesto fiscal hasta por diez años; y en el caso de que éstas se establezcan en fincas urbanas, se les condonará a éstas últimas el pago del predial por el término de quince años. Periódico *La libertad*, año 5, núm. 35, tomo 5, 3 de septiembre de 1897, pp. 4-5.



Esta ubicación pudo haber sido influenciada por el entorno físico, la falta de equipamiento y servicios en el asentamiento ferroviario, al constituirse como una barrera interna que impidió una integración, tal y como lo señala Luis Müller, en su estudio sobre Santa Fe.⁸⁷ Sin embargo, se observa que algunos de los factores de localización de la industria en estas ciudades, eran comunes a otros sectores: economías de escala, proximidad al mercado urbano y a la infraestructura y recursos necesarios para su buen funcionamiento. Tal es el caso de las industrias en la ciudad de Uruapan, las cuales se vieron directamente relacionadas con la ubicación del río Cupatitzio y sus vertientes, que atravesaban a la ciudad, ya que la afluencia de éstos proveerían la fuerza motriz para generar energía dentro de algunas empresas, tal es el caso de la fábrica La Providencia, la de San Pedro y la Compañía Empacadora de Carnes.⁸⁸

Así pues, aunque no existen elementos suficientes para señalar que el factor de accesibilidad, es decir, la proximidad a redes de transporte (el tranvía y el ferrocarril) era un aspecto primordial para la ubicación de las industrias, no se puede descartar por completo la idea, debido éstas también requerían de un tráfico comercial fluido de fácil acceso y salida, por lo cual este factor, debió haber sido considerado. Si bien, el crecimiento comercial y en menor escala el industrial, de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, inició con anterioridad a la llegada del ferrocarril, no cabe duda que fue este hecho el que generó las condiciones decisivas para impulsarlo, a pesar de que el ferrocarril se mantuvo alejado de la acción modernizadora emprendida en el centro de las ciudades.

3.4. EL FERROCARRIL Y SU VINCULACIÓN A LAS MODIFICACIONES DEL ENTORNO EDIFICADO

3.4.1. INFLUENCIA DE LA TENDENCIA MUNDIAL DE MODERNIZACIÓN EN LA CIUDAD

Si reconocemos la vinculación con los cambios en el territorio de Michoacán y en la economía regional, la inserción del ferrocarril como sistema, no podemos dejar ver la vinculación que tuvo éste sobre la imagen urbana, impronta que se traduce según

⁸⁷ Luis Müller y Adriana Collado, *op. cit.*, p. 63.

⁸⁸ Edgar Zuno Rodiles, *op. cit.*, p. 23.



algunos autores, en lo edilicio, como manifestación física de la decidida carrera emprendida hacia el progreso, tanto como en el registro de una nueva dinámica de la vida urbana.⁸⁹

A finales del siglo XIX, la idea de una modernización vinculada con el ferrocarril, que tarde o temprano llegaría a todas las ciudades, se hace presente en la mentalidad positiva del hombre,⁹⁰ ya que se podían encontrar en este medio de transporte, indicios de consideración acerca del modo en que la arquitectura ferroviaria expresaba y subrayaba, ese intento modernizador. Así mismo, la idea de modernización encabezada por este medio de transporte, encontraba en la arquitectura un escenario para la reproducción de los modelos por entonces asociados a lo europeo, como voluntad de inserción en el mundo moderno.

Estas ideas de mejorar del aspecto visual de la ciudad (además de la resolución de los problemas de la época como lo relativo a la higienización de la misma); aunadas a las mecanicistas surgidas desde la ilustración y consolidadas a la legada del ferrocarril; y las de la modernización, influenciaron la producción del espacio arquitectónico,⁹¹ concibiendo espacios a partir de manifestaciones tipológicas de cambio, tales como los “neos” del historicismo y el eclecticismo, importados de países como Europa y que arribaron a México, no sólo a través de la Academia de San Carlos, sino también en las acciones de los constructores y diseñadores extranjeros que emigraron al país y que se distribuyeron hacia el interior del mismo.

Sin embargo, hay que hacer notar que existían muy pocos constructores a finales del siglo XIX, es por ello que las evidencias nos permiten señalar que estas ideas llegaban a las ciudades del interior de los estados a través de otros medios. Uno de ellos es el medio impreso de comunicación, como las publicaciones y los periódicos que circulaban por las ciudades.

⁸⁹ Luis Müller y Adriana Collado, *El ferrocarril...*, op. cit., p. 53.

⁹⁰ Alejo Peyret, *Una visita a las colonias de la República de Argentina*, Tomo I, Bs. As. Imprenta Tribuna Nacional, 1889, *Ibidem*, p. 54.

⁹¹ Jaime Alberto Vargas Chávez, *El ingeniero Guillermo Wodon de Sorinne, su vida y producción arquitectónica y urbanística en Morelia en la segunda mitad del siglo XIX*, Tesis de Maestría, Morelia, Facultad de Arquitectura UMSNH, 1999, p. 42.



Como parte de las publicaciones que circulaban en el estado, se encontraban algunas que eran editadas de manera local y otras que llegaban a las ciudades del estado.⁹² Entre estos últimos se encuentran los que son impresos en otros países como: el *Mexican Financier*, el *Tratado de Comercio*, el *Figaro de París*, *Harper's Magazine N.Y.*, *The Journal of commerce N.Y.*, la revista *Le Mexique* (México 1901), *El imparcial*, *El diario del hogar* y *El mundo Ilustrado* (estos tres últimos publicados en la ciudad de México a finales del siglo XIX).⁹³

A pesar de que la mayoría de las publicaciones foráneas circulaban únicamente en la ciudad de Morelia, y las que circulaban en las otras dos poblaciones (Pátzcuaro y Uruapan), eran de particular relevancia, tal es el caso de la revista *Le Mexique*.

Con relación con la temática de las publicaciones en el periodo de 1880 a 1910, la mayoría de los periódicos pertenecían al ámbito político y literario de las ciudades. Sin embargo, existían algunos como *El Boletín de la Sociedad Michoacana de Geografía e Historia*, *El eco industrial* y *La revista mercantil*, entre otros, donde existían ya secciones de nivel internacional como las llamadas: "De todas partes", "Al derredor del globo", "El mundo, entre otras", plasmando la importancia que representaba para la sociedad, el tener información del ámbito internacional.

Otro aspecto relevante es que en un 80% de los periódicos⁹⁴, sobresalen las notas y los grabados con contenidos vinculados a la modernización de las ciudades y al nacionalismo, promovidos a partir de las ideas de Díaz.⁹⁵

Estos medios impresos fueron muy fecundos, además de que tenían una gran ventaja; eran el medio de publicación de los acontecimientos y de todos los fenómenos de la época como los sucesos internacionales y civiles, el conocimiento de las sociedades, las industrias y los medios para desarrollarlas, además de los adelantos de las ciencias.⁹⁶ Dentro de los acontecimientos internacionales, los medios impresos destacan las

⁹² En ocasiones el mismo editor del periódico se suscribía a las publicaciones nacionales o internacionales.

⁹³ Los datos fueron obtenidos de diversas ediciones del periódico *La Libertad*.

⁹⁴ Del total de los periódicos mencionados en el documento de Mariano de Jesús Torres, op. cit., pp. 93-100.

⁹⁵ Periódico *La Libertad*, año 5, núm. 34, tomo 5, Morelia, 24 de agosto de 1897, p. 1.

⁹⁶ *Ibidem*, año 9, núm. 33, tomo 9, Morelia, 16 de agosto de 1901, p. 3.

exposiciones internacionales,⁹⁷ (Imagen 3.15 y 3.16) en las que participaban algunos estados del país, contándose entre ellos, el de Michoacán. ⁹⁸



Imagen 3.15. Exposición internacional de París. Acceso a la exposición. Al fondo a la izquierda se observa parte de la Torre Eiffel, monumento erigido como símbolo del adelanto tecnológico de la época. Fuente: Biblioteca de los Estados Unidos de Norteamérica.



Imagen 3.16. Vista del edificio *Grand Palace* de la ciudad de París en 1900, fecha en que se celebró la exposición internacional parisina. Fuente: Biblioteca de los Estados Unidos de Norteamérica.

La temática de éstos eventos, se vio directamente vinculada al desarrollo y progreso de los países participantes en diferentes ámbitos: científicos (descubrimientos) y técnicos (sistemas constructivos, transporte, uso de nuevos materiales, etc.), al mismo tiempo que con las artes, agricultura, cultura y la educación, tal y como se señala en la revista *The manufacturer and Builder* "...the exhibition will be of the most comprehensive character, and will embrace, in addition to a general display of manufactured products and machinery, a department devoted to the fine arts, and an elaborated exhibition of agricultural machinery and products and live stock." ⁹⁹

⁹⁷ Las exposiciones internacionales fueron eventos a nivel mundial, donde cada uno de los países participantes exponía los adelantos científicos, técnicos, industriales, artísticos, manufactureros, agrícolas, entre otros, de su país. Dichos sucesos comenzaron a realizarse desde 1750, sin embargo, fue hasta la década de 1840 que se llevan a cabo de manera más regular y con una relevancia internacional de mayor nivel. Wikipedia, "Lista de exposiciones internacionales", fecha de consulta: agosto 2007, http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Lista_de_exposiciones_universales.

⁹⁸ A finales del siglo XIX, la mayoría de las exposiciones internacionales se llevaron a cabo en el continente europeo, pero es importante mencionar que las exhibiciones en América Latina, tuvieron un auge importante de 1890 a 1910. *Ibidem*

⁹⁹ *The manufacturer and Builder, a practical journal of industrial progress*, Vol. XVII, No. 4, año 20, mayo de 1888, p. 98.



Así pues, los eventos no sólo tenían por objeto estrechar las relaciones comerciales y sociales de los diferentes países participantes, sino que éstos conocieran los adelantos en ciencias y manufacturas, así como de las artes referidas a la arquitectura y el urbanismo del último siglo, es decir, todo aquello relacionado con el progreso y la modernización alcanzada.

En este escenario, el gobierno del estado de Michoacán, aseguraba que las ideas expuestas dentro de los marcos internacionales, llevarían al estado a un progreso importante, que se visualizaba ya desde las exposiciones anteriores en la que había participado, tal es el caso de la exposición de Filadelfia, Atlanta y Chicago, las cuales contribuyeron a que el estado conservara y aumentara su prestigio a nivel nacional.¹⁰⁰

Existía pues un interés por parte del gobierno del estado y de algunos personajes del ámbito industrial y comercial por asistir a estas exposiciones,¹⁰¹ ya que su participación, les traería prestigio dentro los importantes centros de consumo.¹⁰² Aunado a lo anterior, este escenario de adelantos tecnológicos y científicos alcanzados en otros países, reflejaba las ideas de progreso y modernización de la época, mimas que llegarían al estado de Michoacán a finales del siglo XIX.

3.4.2. LA LLEGADA DE LAS IDEAS DE MODERNIZACIÓN A LA CIUDAD

A finales del siglo XIX, lo relacionado con las ideas de modernización que estaban encabezadas por el Gral. Porfirio Díaz, también llegaron al estado de Michoacán, viéndose materializadas al impulsarse proyectos en la industria, la comunicación, así como en la obra pública en general: ejemplo de ello fue la pavimentación de calles, el alumbrado público, la construcción de redes de drenaje y el abastecimiento de agua potable.¹⁰³ (Tabla 3.5.) Todas estas mejoras materiales, relacionadas con la

¹⁰⁰ Michoacán participa en las exposiciones de Filadelfia (1876), Atlanta (1895), Chicago (1897), Paris (1900), Buffalo N.Y. (1901) y Austria (1910). Aunque también se menciona que Michoacán siguió participando en otras exposiciones, la última que se tiene conocimiento fue la de Columbus en Estado Unidos de Norteamérica. Periódico *La Libertad*, año 6, núm. 26, tomo 6, Morelia, 28 de junio 1898, p.1; Revista *Tiempo del Cupatitzio*, op. cit., año 5, núm. 94, época 1, 15 de mayo de 2007, pp. 24 - 25.

¹⁰¹ Periódico *La Libertad*, año 8, núm. 35, tomo 8, Morelia, 11 de septiembre 1900, p. 2 y *Ibidem*, año 5, núm. 34, tomo 5, Morelia, 24 de agosto de 1897, p. 5.

¹⁰² *Ibidem*, año 8, núm. 18, tomo 8, Morelia, 1 de mayo de 1900, p. 1.

¹⁰³ José Alfredo Uribe salas, *Morelia pasos...*, op. cit., p. 11.



modernización buscaron dar una nueva imagen a la ciudad, que reflejara el crecimiento y desarrollo de la misma.

De igual manera, ante la diversificación de las actividades productivas y su consecuente aumento de población, se generó una demanda de bienes entre las que se encontraban las fincas rústicas, urbanas, además de otros servicios de tipo económico como los bancos; de asistencia social como las iglesias, hospitales y mercados; del ámbito civil como los panteones y de uso recreativo como los teatros, las plaza de toros, entre otros.¹⁰⁴

TABLA 3.5. PRINCIPALES OBRAS DE MEJORAS URBANAS Y EDIFICIOS EN LA CIUDADES DE MORELIA, PÁTZCUARO Y URUAPAN, A FINALES DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL XX.			
MEJORA MATERIAL	MORELIA	PÁTZCUARO	URUAPAN
ALUMBRADO PÚBLICO	1888 Y 1893 PARA AMPLIACIÓN	SIN DATO	1896
CALZADAS	CALZADA Y PARQUE JUÁREZ	1897	-
CONSTRUCCIÓN PUENTES			1882, JUÁREZ 1914
ENTUBACIÓN DEL AGUA	SIN DATO	SIN DATO	1902
DRENAJE	1897-1900	SIN DATO	SIN DATO
FERROCARRIL	1883	1886	1899
KIOSCO	SIN DATO	SIN DATO	PLAZA PRINCIPAL 1897
LÍNEA DE TELÉGRAFO	1870	SIN DATO	1869
MONUMENTOS	1888, 1892	SIN DATO	A LOS MÁRTIRES 1893
PLANTA ELÉCTRICA	-		ADECUACIÓN 1904
REUBICACIÓN DEL PANTEÓN	MUNICIPAL 1891	-	MUNICIPAL 1891
TELÉFONO	1891	SIN DATO	1891
TRANVÍA	1883	1898	1899
TRANSPORTE DE VAPOR	-	1887	-

EDIFICIOS PÚBLICOS			
BANCO	BANCO DE LONDRES 1897, BANCO DE MÉXICO 1902	SIN DATO	SIN DATO
BIBLIOTECA PÚBLICA	1874	-	MUNICIPAL 1891
CASINO	SIN DATO	-	SILVANO HURTADO 1904
CÁMARA DE COMERCIO	1894	-	
CINE	1897	SIN DATO	PATHÉ 1908, VENUS 1920
ESCUELA	COLEGIO DE SAN NICOLÁS 1882, COLEGIO DEL SEMINARIO 1884, ESCUELA DE MEDICINA 1886, COLEGIO TERESIANO 1890, ESCUELA INDUSTRIAL PORFIRIO DÍAZ 1893, 1895, 1896, ESCUELA PRACTICA- PEDAGÓGICA 1901	SIN DATO	PARA ADULTOS 1869, ESCUELA MARISTA 1903, JUAN DELGADO 1909

¹⁰⁴ *Ibidem*, pp. 48-49 e Israel Katzman, *op. cit.*, p. 359

HOSPITAL CIVIL	1897, HOSPITAL GENERAL 1901	SIN DATO	HOSPITAL 1887 HOSPITAL CIVIL 1889
HOSPICIO	1908	-	-
MERCADO	SAN AGUSTÍN 1885 SAN FRANCISCO 1910	SIN DATO	SIN DATO
MONTE DE PIEDAD	1881, 1914	-	-
MUSEO	MUSEO MICHOACANO 1886	SIN DATO	-
TEATROS	OCAMPO 1871	SIN DATO	JUÁREZ 1893 OBRERO 1912

Elaboración propia con base en diversos trabajos y publicaciones de la época, así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, periódico *La libertad* y la *Gaceta Oficial*.

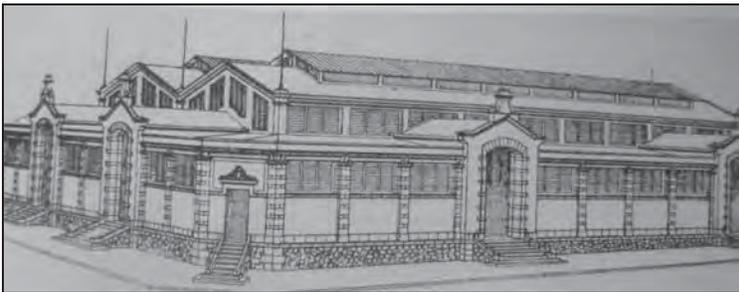


Imagen 3.17. Mercado de San Francisco en Morelia (Michoacán) realizado entre 1872-1910. Fuente: Israel Katzman, *op. cit.*, p. 187.

mundo moderno principalmente.

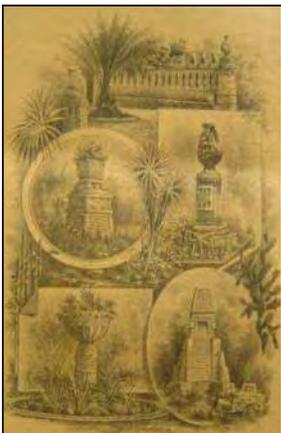


Imagen 3.18. Grabado del Jardín Azteca ubicado frente al Santuario de Guadalupe en Morelia. Fuente: *Periódico La Libertad*, año 5, núm. 6, tomo 5, Morelia, 9 de febrero de 1897, p. 1.



Imagen 3.19. El diseño de fuente de Uruapan contiene motivos neoindigenistas, con representaciones de águilas y con grecas que limitan cada tramo de la base de la fuente. También se observa el uso de símbolos o figurillas, que representan un mascarón estilizado del cual surge el agua, así como detalles que hacen alusión a las guirnaldas. Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.

Las nuevas construcciones buscaron mostrar la faz de progreso, reflejando en la arquitectura, la reproducción de modelos hasta entonces asociados a lo europeo, como una demostración cultural de una voluntad de inserción en el

Así mismo en muchos de los inmuebles, como casas habitación y obras civiles (plazas y fuentes), se integraron diversos elementos ornamentales o diseños de fachadas vinculados a un pasado nacional, por ejemplo los detalles neoindigenistas, que hacían alusión a los reyes aztecas. (Imágenes 3.18 y 3.19)

Con todas estas mejoras y edificaciones las ciudades fungían como escenario de



los adelantos tecnológicos y científicos de finales del siglo XIX. Lo anterior se encontraba muy vinculado a las ideas de los gobernantes y las elites de la sociedad, que buscaban una correspondencia entre la ciudad y la imagen de orden y progreso, que buscó dar un nuevo modelo de ciudad, asemejado a las ciudades de países como Estados Unidos o los países europeos y no como resultado directo de una idea de progreso que conllevaba el ferrocarril y su tecnología.

Cabe mencionar que la legislación, aunque no fue un factor determinante en dar una imagen de progreso y modernización a la ciudad, principalmente a los edificios, sí buscó una mejor habitabilidad, encaminada a proteger el ornato y el progreso material de las poblaciones. Lo anterior debido a que a finales del siglo XIX, el ayuntamiento, era quién calificaba y autorizaba los proyectos, verificando la reproducción de las formas de los diseños elaborados por los profesionales, los propietarios o por los constructores no especializados.¹⁰⁵

Al mismo tiempo el municipio expedía algunos decretos para mejorar el aspecto de la ciudad, ya que éstos que incentivaban la construcción o bien la modificación de algún inmueble, a través de la condonación de impuestos hasta por diez años a los inmuebles que se edificaran, reedificaran o se ampliaran “[...] las fincas urbanas y las casas de habitación que de nuevo se construyan o se reedifiquen desde sus cimientos, están exceptuadas del pago de la contribución predial por espacio de diez años. Las fincas urbanas que parcialmente se reedifiquen ó que dentro de su propia área se amplíen con nuevas construcciones ó se mejoren de cualquier otro modo, se mantendrán por diez años con el valor que tengan en catastro al efecto de tales obras, siempre que el costo de ellas no baje de la quinta parte del valor fiscal.”¹⁰⁶

¹⁰⁵ Eugenio Mercado López, *Ideología, legislación y patrimonio cultural, legislación local para la conservación del patrimonio urbano-arquitectónico de Morelia, 1825-2001*, Tesis de maestría, UMSNH, Facultad de arquitectura, 2004, pp. 87-88.

¹⁰⁶ Estos decretos señalaban que se debía avisar por escrito al ayuntamiento de la nueva obra, anexando un croquis del estado actual del inmueble y del proyecto. Para el mal aspecto a la ciudad, el ayuntamiento expidió otros decretos. Muestra de éllo es el artículo número uno del código sanitario el cual señalaba que las personas que ocuparan con escombros o materiales de construcción las calles, plazas o sitios públicos de la ciudad, pagarían por cada metro cuadrado de terreno ocupado. Periódico *La libertad*, año 5, núm. 35, tomo 5, 3 de septiembre de 1897, pp. 4-5.



Es importante señalar que en este periodo se registra un porcentaje considerable de construcciones nuevas en la ciudad, un ejemplo de lo anterior es la ciudad de Morelia y la ciudad de Uruapan. En la primera población, entre enero y mayo de 1904, el ayuntamiento expidió 99 permisos para la construcción y remodelación de viviendas y edificios públicos.¹⁰⁷ En el caso de la ciudad de Uruapan también se generó un auge en la construcción, tal y como lo señala una nota enviada al periódico *la libertad* "... la ciudad mejora cada día, y es verdaderamente notable el número de fincas que hay actualmente en construcción y en reparación, de tal modo, que no se encuentra un albañil desocupado, y que para atraerlos, ha sido preciso aumentarles sus jornales."¹⁰⁸

Ahora bien, hay que hacer notar que la actividad más común fue la adecuación de las construcciones edificadas en la etapa virreinal y principalmente en lo que actualmente se le conoce como centro histórico, ya que en las colonias las mejoras urbanas no formaban parte y la actividad constructiva también era mínima.¹⁰⁹ Estas normativas aunque de alguna manera protegían la construcción y mejoramiento de los edificios o inmuebles destinados diversos usos -tanto de servicio como de habitación-, se encaminaban directamente a proteger el ornato y el progreso material de las poblaciones.

Con respecto a lo anterior y según lo refiere Esperanza Ramírez Romero "[...] en el último tercio del siglo XIX, en Morelia se entronizó un nuevo estilo arquitectónico que vino a cambiar la epidermis de la arquitectura civil. El estilo ecléctico presenta modalidades de épocas pasadas: neoclásico, neobarroco, neogótico, afrancesado y Art-Nouveau. Formas que presentan un vasto repertorio estilístico. Las fachadas de las casas del primer cuadro se modificaron siguiendo la moda de la capital".¹¹⁰ Siendo claro, como el paisaje urbano y la imagen de la ciudad a finales del siglo XIX y principios del XX, habían cambiado sensiblemente, como resultado del grupo que tuvo acceso a construirla y transformarla, y de las ideas que llegaron a la ciudad por los constructores del momento y por diversos medios de comunicación como publicaciones que

¹⁰⁷ José Alfredo Uribe salas, "Morelia durante el porfiriato, 1880-1910", en Gerardo Sánchez Díaz (et al.) *Pueblos...*, op. cit., p. 107.

¹⁰⁸ Periódico *La Libertad*, año 6, núm. 9, Tomo 5, Morelia, 1 marzo 1898, p. 1.

¹⁰⁹ Fabricio Espinosa Ortiz, op. cit., p. 98.

¹¹⁰ Esperanza Ramírez Romero, *Catálogo de construcciones Artísticas, Civiles y Religiosas de Morelia, Morelia*, UMSNH - FONAPAS, 1981, p. XXI.

circulaban regularmente por la ciudad. Muestra de ello son los kioscos y jacalones de madera de pequeñas dimensiones que se construyeron entre 1887 y 1916 en la ciudad de Morelia, con giro comercial de venta de nieve, cerillos, cigarros, billetes de lotería, dulces, pastelerías, carpas fotográficas, cafeterías e incluso imprentas.¹¹¹ (Imágenes 3.20 y 3.21)



Imagen 3.20 Alzado y planta de kiosco de venta de dulces y cigarros ubicado en la plaza "La paz" (actualmente Plaza Melchor Ocampo). Fuente: Aideé Tapia Chávez, op. cit., p. 209.

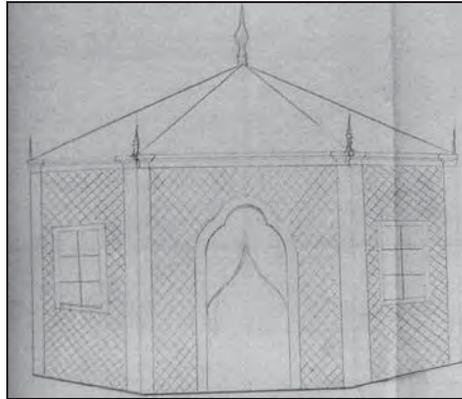


Imagen 3.21. Alzado de kiosco de venta de nieve ubicada en la Plaza de los Mártires (actualmente Plaza de armas). Fuente: Aideé Tapia Chávez, op. cit., p. 208.

La mayoría de diseños presentan soluciones formales o elementos de concepto romántico y eclécticos; y en esa búsqueda por integrarlos a los demás espacios arquitectónicos se convierten en elementos de ornato, coherentes con el contexto inmediato y con su momento de construcción.¹¹²

Como se mencionó anteriormente, la refuncionalización de los espacios arquitectónicos se vio influenciada por las ideas de modernización de la época, relacionado con el positivismo que había ingresado al país, por ello pretender aparecer como una nación civilizada y próspera era de gran importancia. Es por ello que los tipos de construcción, en su carácter de copia de las europeas, tenían por objeto lograr una homogeneidad y armonía que hablara de una ciudad tan bella y bella como las grandes metrópolis que intentaban imitar.¹¹³

La expansión económica que se da en la región de Michoacán durante la etapa porfirista, se traduce en un proceso que involucra la especialización del uso de suelo.

¹¹¹ El establecimientos de kioscos, salones o jacalones se dió preferentemente en lugares donde se reuniera cierta concurrencia de gente. Aideé Tapia Chávez, op. cit., pp. 207-214.

¹¹² *Ibidem*, p. 207.

¹¹³ Rosa Casanova y Estela Eguiarte, "introducción al periodo de 1867-1911: La producción plástica en la republica restaurada y el porfirato", José Luis Rosas, (Director), op. cit., p110.

Dentro de esta, los inmuebles arquitectónicos se refuncionalizan, dando cabida a la demanda de los diversos usos de suelo. Hay que destacar que aunque los inmuebles para uso comercial y turístico de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, no fueron los únicos que se refuncionalizaron a finales del siglo XIX, estos tuvieron una demanda importante que se incrementó, debido al intercambio comercial que se dio en las poblaciones a partir de la llegada del ferrocarril.

En lo que respecta al establecimiento de comercios en tiendas especializadas o comercios fijos, esta fue generalmente en las habitaciones frontales o en la esquina de los inmuebles (generalmente eran casas habitación). Los profesionistas o constructores



Imagen 3.22. Plano de la nueva fachada poniente de la casa No. 1 de la cerrada de San Agustín (1871) propiedad de Anastasio Mier. Fuente: Jaime A. Vargas Chávez, *op. cit.*, p. 122.

encargados del diseño y construcción de los mismos, hicieron uso de los avances tecnológicos, constructivos y conceptuales de la arquitectura del momento, ofreciendo singulares soluciones formales al exterior.¹¹⁴ Tal es el caso del edificio comercial-habitacional propiedad de Don Atanasio Mier en Morelia, (Imagen 3.22) que a

principios de los años ochenta, modificó su fachada.¹¹⁵



Imagen 3.23. Levantamiento de la farmacia Mier realizado en el año de 1976, por el Arq. Carlos Loaiza. Fuente: Jaime Vargas Chávez, *op. cit.*, p. 122.

El proyecto según lo que refiere Jaime Alberto Vargas Chávez “[...] fue el ‘primer edificio de carácter comercial – habitacional que se diseñó en Morelia’ con ese nuevo

¹¹⁴ Ramón Vargas Salguero, *Historia de la Arquitectura y el Urbanismo Mexicano, El Porfiriato, México*, Facultad de Arquitectura UNAM- Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 373.

¹¹⁵ Jaime Alberto Vargas Chávez, *op. cit.*, p. 122.

sentido de modernidad, que su autor el Ingeniero Guillermo Wodon de Sorinne, ya había manifestado en obras anteriores".¹¹⁶ (Imagen 3.23) El diseño de los elementos arquitectónicos formales del edificio se basa en ciertos componentes que lo aproximan a los *revivals*¹¹⁷ de gusto renacentista.

Sin embargo, existen elementos discordantes en la composición, tal es el caso de las medias pilastras en la planta baja utilizadas para separar las accesorias.¹¹⁸ También se colocó un medallón de gusto renacentista entre la parte superior y el pretil, lo anterior permitió resaltar la importancia y jerarquía del acceso principal, con respeto a los otros dos ejes de referencia creados en dos de las accesorias de la planta baja.



Imagen 3.24. Foto de la fachada principal de un comercio ubicado en el Portal Hidalgo. Fuente: Esperanza Ramírez, *op. cit.*, p. 239.

La ciudad de Pátzcuaro también tuvo transformaciones en sus inmuebles comerciales, ya que éstos manifiestan cierta influencia en elementos ornamentales, de los estilos en boga, como los “neos” del historicismo y el eclecticismo. Algunos de ellos contienen tanto el uso del suelo de casa habitación como el comercial, tal y como se observa en el inmueble ubicado en el portal Hidalgo, que era propiedad del señor Don Indalecio Medina (comerciante de la ciudad), él cual se modificó a finales del siglo XIX, agregándosele un segundo nivel, que se vio influenciado en algunos detalles por los

“neos” del historicismo de la época. (Imagen 3.24)

La nueva construcción se integra a la preexistente a través de una delgada cornisa. Por su parte, las jambas de las ventanas tienen una moldura convexa, misma que se continúa en el arco escarzano.¹¹⁹ Además el edificio cuenta con remates mixtilíneos

¹¹⁶ *Ibidem*, p. 124.

¹¹⁷ El término *revivals* se refiere a los elementos de diferentes lenguajes históricos, que son utilizados en la arquitectura del siglo XIX, y que se le conoce como historicismo o eclecticismo.

¹¹⁸ Jaime Alberto Vargas Chávez, *op. cit.*, p. 126.

¹¹⁹ Esperanza Ramírez, *op. cit.*, pp. 239-241.

que crean un frontón muy barroco a base de curvas y volutas, el cual contiene las guardamalletas. Lo anterior nos hace suponer que este edificio se influyó por las tipologías arquitectónicas en boga, tales como la neobarroca.¹²⁰

En lo referente a la ciudad de Uruapan, las ideas de la época, también se ven plasmadas en algunos de los inmuebles dedicados a las actividades comerciales. Un claro ejemplo, es la tienda llamada “El Almacén”, propiedad del señor Rafael Aguilar Cerda. Dicho inmueble, se ubicó en el centro de la ciudad y fue refuncionalizado a finales del siglo XIX (1896) ya que se buscaba que la tienda compitiera con otras importantes tiendas de la ciudad, como El Fénix, El Puerto de México, La Barra de Tampico, La Estrella de Oro y La Victoria.¹²¹



Imagen 3.25. Foto de la actual Av. Independencia (1950), donde se observa la fachada principal de la tienda del Almacén. Foto perteneciente al acervo fotográfico de Jorge López.

En la propiedad comercial el Almacén (Imagen 3.25), no se observa el uso de un sistema simétrico, ni de jerarquización de los elementos, lo cual posiblemente se deba al hecho que este inmueble, fue una casa habitación que se adecuó para albergar un nuevo uso de suelo.¹²² Con respecto a su ornamentación, en el edificio se observa el uso de doble mensurado en las jambas de los vanos, así como el de columnas clásicas (rematadas

por racimos -elementos muy utilizados a finales del siglo XIX), para enfatizar la división de los espacios y de los elementos.

Como ya se mencionó la refuncionalización de los inmuebles a finales del siglo XIX, no fue un fenómeno exclusivo de los espacios dedicados al comercio. Otros espacios arquitectónicos que también cambiaron y se adecuaron para dar cabida a la

¹²⁰ *Ibidem*, pp. 271-274.

¹²¹ El propietario del inmueble también era dueño de una huerta ubicada frente a la Quinta Hurtado, además de los ranchos de Rosa de Castilla y Santa Rosa. Los datos se basaron en una entrevista realizada a Cristina y Alicia, nietas de Rafael Aguilar, revista *Tiempo del Cupatitzio*, op. cit., año 1, núm. 11, época 1, 15 de noviembre de 2003, pp. 4-10.

¹²² *Ibidem*

demanda de usos de suelo generando por el intercambio comercial dentro de las ciudades, fueron los hoteles.

Considerando que existía una gran movilidad de viajeros, que se trasladaban a las ciudades para realizar transacciones comerciales, y que la ciudad requería de espacios adecuados y acordes a las ideas de la época, algunos particulares impulsaron el establecimiento de espacios donde habitar temporalmente, pero a diferencia de los mesones y las posadas existentes ¹²³, los nuevos espacios arquitectónicos debían reunir las condiciones necesarias de seguridad, comodidad e higiene de la época, que eran enteramente necesarias para el establecimiento de este tipo de inmuebles.



Imagen 3.26. Plano de la ciudad de Morelia donde se muestra la ubicación de los hoteles y mesones existentes en 1915. Plano general de la ciudad de Morelia. Elaboración propia a partir de la información de: J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, pp. 350-352.

¹²³ Los mesones, eran casas de un piso y varios patios, el primero estaba rodeado por corredores y en el centro solía haber una pila de ornato para el uso de los viajeros. Además se contaba con un corral y caballerizas (ambos cubiertos con tejabanos), para las bestias de carga.

Y fue en el centro de la ciudad, por la infraestructura urbana, los servicios y principalmente la dinámica comercial que tenía, el lugar idóneo para establecerlos nuevos espacios arquitectónicos. Con todo existían otros factores que aunque no influían directamente en la ubicación de los hoteles y mesones, si representaban un estatus, que aprovechaban los dueños al publicitar sus hoteles, tal es el caso de la línea del tranvía y de los atractivos turísticos del lugar.¹²⁴(Imagen 3.26)

El establecimiento de los nuevos espacios, requirió la refuncionalización de edificios pertenecientes a otro uso, los cuales tuvieron que ser adecuados para esta actividad, aunque la mayoría aprovechó el partido arquitectónico con que contaban. Esta refuncionalización de los espacios arquitectónicos también se vio influenciada por el concepto de modernización de la época, relacionado con el positivismo que había ingresado al país y que estaba apoyado por el presidente Porfirio Díaz.

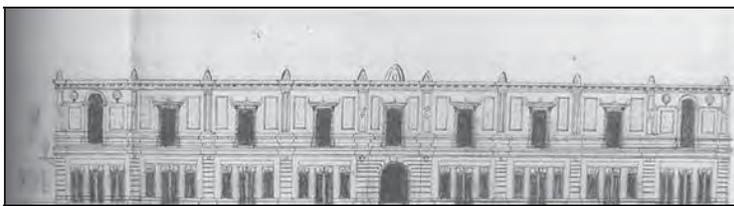
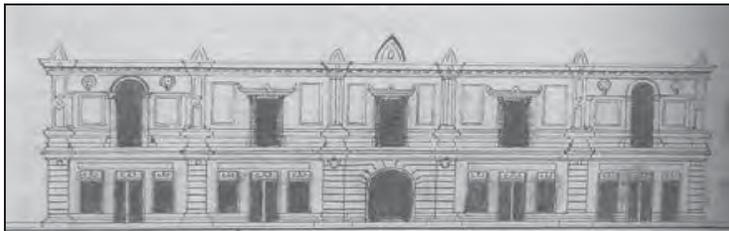


Imagen 3.27 y 3.28. Fachada norte y poniente del Hotel Oseguera, a finales del siglo XIX. Fuente: Jaime Vargas Chávez, *op. cit.*, p. 402.

Muestra de éllo es el Hotel Oseguera ubicado en la ciudad de Morelia, que en 1885 y siendo propiedad del Sr. Joaquín Oseguera, fue transformado en su fisonomía principalmente en sus fachadas, y aprovechando el partido arquitectónico de la misma se creó un hotel de primera categoría en la ciudad.¹²⁵

El proyecto lo realizó el Ing. Guillermo Wodon de Sorinne,¹²⁶ y fue presentado en 1885 al Ayuntamiento, donde se solicitó permiso para cambiar los frentes del edificio. Dicha solicitud señalaba "[...] estoy

¹²⁴ S. Adalberto de Cardona, *op. cit.*, pp.316-324.

¹²⁵ Jaime Alberto Vargas Chávez, *op. cit.*, p. 399.

¹²⁶ Este personaje motivó la aparición de nuevos programas para espacios habitables públicos "hoteles" con un carácter propio, al transformarse en un lugar de vida social, cultural y de entretenimiento. Ramón Vargas Salguero (coordinador), *op. cit.*, p. 418.

reedificando para convertirlo en un hotel que a la vez reúna todas las comodidades que en la época son enteramente necesarios a un establecimiento de esta naturaleza, embellezca en lo posible nuestra capital.”¹²⁷

La obra fue ejecutada y enmarcada con una decoración inspirada en motivos neo-indigenistas y en la fachada principal existen unos bustos al lado de la ventana central de la planta alta con rostros de reyes indígenas que están dentro de medallones renacentistas.¹²⁸(Imágenes 3.27 y 3.28) El hotel siguió su reparación y modernización, por ejemplo en lo que respecta a las instalaciones (luz eléctrica, w.c. y agua potable) y al decorado de muros y plafones Art-Deco que aun existen en el restaurante, en algunas partes de sus interiores.¹²⁹

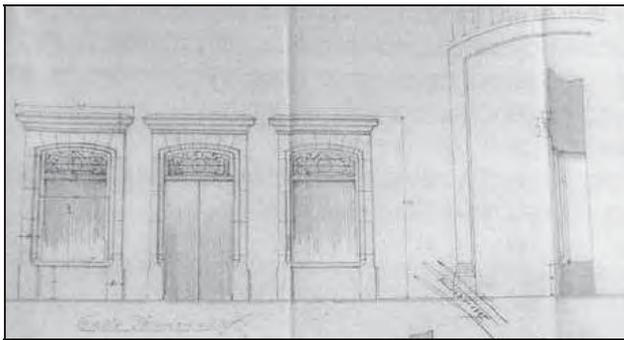


Imagen 3.29. Fachada del Hotel Michoacán con diseño de tienda (1887). Fuente: Aideé Tapia Chávez, *op. cit.*, p. 252.

Otro edificio que buscó expresar la voluntad de cambio que demandaba la arquitectura de esa época, fue el Hotel Michoacán también ubicado en la ciudad de Morelia, (Imagen 3.29) el cual fue modificado en 1887. El proyecto fue realizado por el ingeniero y arquitecto Gustavo Roth, quién propone en el antepecho de puertas y ventanas un diseño de estilo afrancesado, con

medallones al centro, fungiendo como busto.

Siguiendo con esta idea de modernización y identidad nacional en los espacios, en la ciudad de Pátzcuaro, el inmueble propiedad del señor Juan García Abarca, fue reedificado en 1884, con la finalidad de crear el mejor hotel de la ciudad.¹³⁰ (Imagen 3.30) La construcción reunió todas las condiciones necesarias para este tipo de

¹²⁷ AHMM Caja 237, años 1884-1885, exp. 99, 16 de febrero de 1885. citado en Jaime Alberto Vargas Chávez, *op. cit.*, p. 400.

¹²⁸ El uso de elementos simbólicos con motivos indigenistas fueron promovidos por un decreto presidencial que intento resaltar la cultura mexicana. Por lo cual varios arquitectos propusieron y utilizaron códigos ornamentales y expresivos de arquitectura prehispánica como elementos de composición de diversas obras. Jaime Alberto Vargas Chávez, *op. cit.*, pp. 403- 404

¹²⁹ *Ibidem*, pp. 409-411.

¹³⁰ Esperanza Ramírez, *op. cit.*, pp. 268-271.

inmuebles, lo cual era considerado como un avance importante para la ciudad “[...] este día aumentan las mejoras materiales, pues se ha establecido un hotel intitulado



Imagen 3.30. Imagen de la fachada del hotel Concordia en Pátzcuaro. Fuente: Esperanza Ramírez R., *op. cit.*, pp. 268-271.

Concordia. Tiene departamentos amplios, bien ventilados y adornados convenientemente. Hay aposentos de primera, segunda y tercera clase. Los primeros con vista a la plaza. Dentro de este hay un restaurante.¹³¹

Podemos observar que el inmueble contó con elementos neoclásicos como las columnas de madera con capitel toscano y las mensulas.¹³² Con todo, el

edificio no tuvo un cambio trascendental en su fisonomía, más bien buscó integrarse a su contexto inmediato. Esto nos permite suponer que la reedificación, consintió más bien en la integración de elementos ornamentales de estilo neoclásico.



Imagen 3.31. Fotografía de 1920, donde se observa el hotel Progreso. Foto perteneciente al acervo fotográfico de la autora.

En esa idea de modernidad de la arquitectura, algunos hoteles de la ciudad de Uruapan, surgidos a finales del siglo XIX y principios del XX, presentan también una refuncionalización de los espacios. Tal es el caso del Hotel Progreso, edificado en 1912. Su dueño el señor Juan Villalobos pensó en crear un hotel acorde al progreso del momento que se vivía, por ello por su nombre. (Imagen 3.31)

El inmueble contaba con diversos espacios como comercios, oficinas, salones de eventos, así como 37 habitaciones y un penthouse, amueblados, con servicio de luz,

¹³¹ *Periódico Oficial*, núm. 589, Morelia, Gobierno del estado de Michoacán, 30 de agosto 1884, p. 5.

¹³² Esperanza Ramírez, *loc. cit.*

timbres eléctricos y de agua caliente.¹³³ Al interior del hotel, en los espacios porticados se observa el uso de nuevos materiales en elementos estructurales como es el caso de columnas de hierro prefabricadas, de poco diámetro y rematadas con una especie de capitel decorado con flores. Los techos están constituidos con viguetas I y láminas acanaladas.

Dentro de los elementos decorativos del hotel, se encuentran los elemento en forma de u invertida, que coronan los vanos de puertas y de ventanas. Además en el acceso principal del inmueble, las jambas de las puertas tienen un recuadro con figuras que aluden a elementos neoindigenistas. Hay que destacar que a pesar de ser de un solo nivel, el inmueble se jerarquiza con respecto a su contexto inmediato, en donde se localizaban otros hoteles.¹³⁴



Imagen 3.32. Vista panorámica de la Av. Ocampo, frente a la plaza principal de la ciudad de Uruapan. (1939). Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.

Otro edificio que buscó plasmar las ideas de la época en la arquitectura, fue el Hotel Mirador (construido en la etapa constituyente), el cual tuvo una intervención a finales del siglo XIX, modificando su fisonomía exterior y modernizando las instalaciones, con la inclusión de agua potable y luz eléctrica.¹³⁵

Además de crear accesorias frente a la plaza principal de la ciudad con la finalidad de ubicar diversos comercios. Lo cual nos hace suponer una gran actividad comercial a finales del siglo XIX. (Imagen 3.32)

El diseño de la fachada del hotel no buscó una simetría basado en la forma y proporción de sus elementos, sino por el uso de la decoración como los sillares almohadillados en muros y juntas de las dovelas de los arcos rebajados localizados en los vanos de puertas y ventanas. Un elemento distintivo de este hotel es la entrada

¹³³ Revista *Tiempo de Cupatitzio*, op. cit., año 1, núm. 11, época 1, 15 de noviembre de 2003, pp. 4-10.

¹³⁴ Un dato relevante es que ya para la década de 1940, el hotel Progreso fungió más como centro de reuniones sociales, bailes y encuentros culturales. En actualidad el hotel se encuentra casi en un total abandono, ya que solo se rentan los locales comerciales sobre la acera.

¹³⁵ Revista *Tiempo del Cupatitzio*, op. cit., año 1, núm. 1, época 1, 15 de junio de 2003, p. 9.

principal al hotel ubicada en la esquina ochavada del mismo, la cual se coronó con un medallón dentro del cual se encuentra una cariátide con reminiscencias neoindigenistas y un frontón con profusa ornamentación. Incluso las jambas de la puerta cuentan con un sillarejo almohadillado dando continuidad a las dos fachadas.¹³⁶ (Imagen 3.34)



Imagen 3.33. Hotel mirador y junto a éste se observan las propiedades de Ruiz y Slade (comerciantes y maderos de la región) y al fondo el Portal mora. Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.



Imagen 3.34. Foto del acceso principal del hotel, donde se observan la profusa ornamentación que tenía. Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.

En 1920 el edificio es intervenido y se agregó un segundo nivel con una forma y estilo diferentes al utilizado en la planta baja. Aunado a lo anterior el tercer nivel se construyó mediante el uso de una estructura de metálica con cristal.¹³⁷ (Imagen 3.33)

Estos ejemplos son muestra de la transformación que sufrieron los inmuebles comerciales y turísticos, a finales del siglo XIX, ya que fueron refuncionalizados de acuerdo a las ideas de cambio que demandaba la arquitectura de la época.

El ferrocarril vino sin duda, a reforzar el papel de la ciudad en las redes de comunicación del estado de Michoacán, y a revalorizar su situación en el mercado de la región que se estaba conformando. Esta consolidación económica, estuvo acompañada de cambios sociales, como la expansión de la burguesía orientada más al comercio y pequeñas industrias, además de que la clase dominante estaba

¹³⁶ *Ibidem*

¹³⁷ No se ha identificado el posible uso de este tercer nivel. *Ibidem*



presente no solo en la vida política y cultural de la ciudad, sino que intervenía en la mayor parte de los negocios.

Es importante señalar que fue en el centro de las ciudades, donde surgieron y se consolidaron las actividades comerciales, es decir, su ubicación se vio directamente relacionada con el movimiento mercantil de la ciudad, y en un segundo término con la infraestructura y los servicios necesarios para los establecimientos. En el resto de la ciudad, no se tuvo la misma proporción, no obstante, existió una articulación de toda la población por la existencia de flujos mercantiles y por el arribo del transporte urbano (tranvía).

Al aproximarse a la relación entre transporte y localización económica se admite que entre los principales factores que han favorecido la instalación de industrias y comercios en las ciudades, se encuentra la concentración de transportes, circunstancia razonable porque el transporte, como actividad básica, tiene como finalidad proporcionar accesibilidad espacial y movilidad a personas y bienes. Por tanto, es un sector vital, ligado a las actividades económicas¹³⁸ y a su organización espacial.¹³⁹

En el caso de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, podemos inferir que existió una influencia de la disposición espacial de las redes de transporte, en la localización de actividades principalmente comerciales, y en los movimientos intraurbanos de las mismas.

Con todo y que el ferrocarril favoreció el auge en las actividades comerciales, significó cierto empuje en su tímido proceso industrializador, generando oportunidades que fueron plasmadas en una serie de pequeñas industrias como la fábrica La Paz, San Pedro y la Empacadora de Carnes, que pertenecían al ramo de bienes, de consumo local y en algunos casos regional, aunque no se puede hablar de auténtica industrialización con la llegada de este transporte. Y aunque en Morelia existió un corredor industrial cercano a la estación y junto a las importantes vías de

¹³⁸ C. Winston, "Conceptual Developments in the Economics of transportation: An interpretative Study", *Journal of Economic Literature*, XXIII, 1985, pp. 57-94.

¹³⁹ M.E. Beesley, "Transport research and economics", *Journal of Transport Economics and Policy*, 1989, pp. 17-28.



comunicación, éste no se generó con el suceso ferroviario, ya que fue muy posterior a la llegada del ferrocarril.

El ferrocarril por si solo no modificó las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan. La llegada de este medio de transporte a las ciudades, suponía un comienzo de la evolución de la ciudad, de modernización y desarrollo industrial. Su trazado dentro de la ciudad no rompe con el esquema urbano, por el contrario se integra al esquema urbano, al procurar compatibilizar los criterios técnicos con los económicos, los funcionales y los de conectividad, al mismo tiempo que buscó evitar los espacios construidos, así su trazado fue ajustado por diversos aspectos, exigiendo un cierto alejamiento del centro de la ciudad, fue por ésto que las estaciones ferroviaria se ubicaron en la periferia.

En lo que respecta al crecimiento urbano de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, hay que destacar el hecho de que las nuevas colonias que alargaron la mancha urbana hacia la periferia, no se generaron a partir de la influencia del ferrocarril, sino que esta transformación urbana fue a partir de los ideas urbanísticas del momento, pero no supuso un cambio radical en la estructura espacial, ya que su trazo conservó las mismas características de la ciudad de finales del siglo XVIII.

Por otro lado, una vez determinada la ubicación y construcción de la estación, el tranvía (medio de transporte urbano) constituyó el enlace del centro de la ciudad con la estación ubicada en la periferia, de tal manera que ésta última, no fuera del todo exterior a la dinámica de la ciudad. El tranvía unió las calles y arterias principales de la red urbana, así como de los núcleos de actividades económica y residencial, con la estación del ferrocarril, generando un viario urbano interior en la ciudad, sin embargo, este no se constituyó como un elemento eje del espacio urbano, ya que su trazado parece orientarse en función del sentido de crecimiento urbano previo.

Recapitulando, la ciudad no se conformó en función de los sistemas de transporte disponibles, pero éstos si dependieron del uso del espacio urbano¹⁴⁰ y de las

¹⁴⁰ G. Yago, *The decline of transit. Urban transportation in German and U.S. cities, 1900-1970*, New York, Cambridge University Press, 1984.



características urbanas.¹⁴¹ Ahora bien, la llegada del ferrocarril a la ciudad, y el crecimiento económico generó la necesidad de tener espacios que albergaran los nuevos usos de suelo que se requerían, dentro de los cuales sobresalían los comercios y hoteles, debido a la dinámica comercial que se creó.

Como ya se mencionó la expansión económica durante la etapa porfirista, se traduce en un proceso que incluye la especialización del uso de suelo. Dentro de éste, los inmuebles arquitectónicos se refuncionalizan, dando cabida a los diversos usos de suelo, en donde destacaban por su demanda, los de uso comercial y turístico.

Con los nuevos espacios, ubicados principalmente en la zona centro de las ciudades, se generó la refuncionalización de edificios pertenecientes a otro uso, los cuales tuvieron que ser adecuados en menor o mayor escala para la actividad. No obstante, la mayoría aprovechó el partido arquitectónico que tenían. Las soluciones estéticas, principalmente en fachadas, debían que favorecer o convenir a la misma actividad, y a la mejora del aspecto visual de la ciudad, amén de la resolución de los problemas de la época, tales como lo relativo a la higienización de la misma.

Así pues, la refuncionalización de los espacios arquitectónicos se vio influenciada por las ideas que buscaban un equilibrio armonioso entre lo antiguo y lo moderno, a través las ideas de modernización y de una revalorización del pasado, mismas que llegaron al estado de Michoacán por diversos medios, como las publicaciones impresas, los expositores internacionales y los constructores del momento; influyendo en el cambio del espacio urbano arquitectónico de las ciudades a finales del siglo XIX.

La refuncionalización de los edificios no supuso una transformación espacial, sino que supone más una evolución del gusto estético de las fachadas como una condición de modernización, que pareció imprimir un sentido de progreso, dentro de unas mismas categorías espaciales. Cabe destacar que aunque existió un moderado cambio con respecto al lenguaje arquitectónico adoptado y a la escala de los inmuebles, se generó un continuo en la arquitectura de finales del siglo XIX y el resto de la ciudad.

¹⁴¹ S. Eisner, A. Gallon, *The urban pattern*, New York, Van Nostrand, 1993.

CONCLUSIÓN

Oh! Máquina, tú has sido el verdadero redentor de la humanidad esclavizada, porque llevaste a cabo lo que no habían podido hacer todas las predicciones, todos los evangelios...

Alejo Peyret

CONCLUSIÓN

Al inicio de este trabajo se reflexionaba como durante la historia de México han existido muchos acontecimientos que cambiaron la forma de pensar y de vivir de los pobladores. Muchos de estos acontecimientos se vinculan a avances tecnológicos introducidos a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Una muestra de ello fue el ferrocarril, que en su momento fue esqueleto de un futuro prometedor y lleno de esperanza.

El tren fue parte importante para el país, al fungir como elemento clave para un desarrollo económico, político, social y cultural, contribuyendo a que la población viera más cercana la posibilidad del progreso. Es decir, aquellos que fueron partícipes con sus manos, su esfuerzo y su empeño, son los que vieron en este medio de transporte, la ilusión prometedora del progreso y modernidad.

Al abordar esta investigación, se señaló que el ferrocarril en México se instaló por la actuación de grupos económicos, que buscaban que este medio de transporte



actuara como integrador de mercados nacionales al ser la columna vertebral de los intercambios comerciales con otros países. Así, paso a paso, el tren fue formando parte de la cotidianidad de un país en desarrollo. Las canciones, las discusiones y comentarios que llegaban a todos estaban cargados de los sonidos de locomotoras, del comercio, de los paseos, de la literatura, mostrando un mundo vinculado a los trenes.

El ferrocarril constituyó en sí mismo la representación del progreso, conjuntando sus distintas formas de expresión en un todo perceptible. La técnica, los nuevos materiales, la energía, el conocimiento científico, la velocidad, la alteración de las relaciones entre espacio y tiempo, y la relación entre maquinaria hecha por el intelecto humano y la naturaleza, se unían para conformar un solo elemento: el ferrocarril. Leo Marx lo describe así [...] la locomotora, asociada con el fuego, el humo, la velocidad, el hierro y el ruido; es el símbolo principal de la nueva fuerza industrial.¹

Estas consideraciones, sumadas a diversas reflexiones planteadas sobre el hecho de que la introducción del ferrocarril como innovación tecnológica que posee una existencia física, que origina su operación en el movimiento y establece reacciones importantes con las actividades económicas y productivas, involucra un proceso incidencia múltiple que produjo efectos sobre el espacio, permitieron trabajar en el análisis de los factores que influyeron en la localización de conjuntos ferroviarios y en la incidencia que estos últimos ocasionan en el espacio urbano arquitectónico, teniendo como uno de los objetivos principales de la investigación, el de *revelar la incidencia que tuvo el ferrocarril en la estructura y función del espacio en las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan.*

Se observó que en el imaginario de la época, los avances de la tecnología ferroviaria no eran vistos sólo como un adelanto técnico de un medio de transporte, sino también como un emblema de la evolución positiva de la sociedad de la época. En el contexto mexicano, en la imagen del ferrocarril se concretaron los ideales del liberalismo positivista del país de finales del siglo XIX.

¹ Leo Marx, *La máquina en el jardín, Tecnología de la vida campestre*, México, Editores asociados S.A., 1974, p. 15.



Desde el punto de vista social, en nuestro país, era grande la confianza y las expectativas de los grupos más liberales en que el nuevo medio de transporte sería capaz por sí solo de traer las esperadas transformaciones sociales; se basaba en el hecho de que las redes nacionales estarían en función de la estructura económica, comercial e industrial del país, integrándoseles de esta manera al esquema económico internacional. Muestra de éllo son los elogios que se mencionaban sobre este nuevo medio de transporte en diversos medios impresos locales y nacionales:

[...] Separar los obstáculos y allanar las dificultades que se oponen al libre tráfico y movimiento mercantil de todas las producciones, y facilitar los medios de que esas producciones encuentren mercados más extensos donde verificar los cambios. Las vías de comunicación y los medios de transporte son los únicos que llenan estas condiciones. Es incontrovertible la importancia del ferrocarril en la vida económica del país, en esas construcciones se trata de uno de los mas grandes negocios que un país haya tenido que llevar a cabo.²

El reconocimiento absoluto que se manifiesta en esta publicación no hace sino presentar los logros que se llevarían a cabo sobre un territorio, pero sobre todo señalan un proceso en el cual, de no fungir el ferrocarril como agente promotor de los esfuerzos, difícilmente se alcanzarían dichos logros.

Las líneas ferroviarias extendidas rápidamente en México durante las últimas décadas del siglo XIX, modificaron las formas de comunicación conocidas hasta entonces en el país. Su construcción consideró unir la Ciudad de México, centro político y social del país, con los principales puertos y la frontera con EE.UU., para lo cual se otorgaron diversas concesiones. Con lo éllo se puede apuntar que este medio de transporte contribuyó a ampliar las dimensiones del mercado, al mismo tiempo que la comunicación interurbana buscó integrar las zonas mas pobladas del país y donde se concentraban las principales actividades económicas. Así se explica que la distribución espacial de las vías férreas dejara grandes regiones aisladas.³

La estructura ferroviaria transformó el espacio habitado por los mexicanos, ya que acercó a grupos humanos antes distantes, facilitó el traslado de enormes volúmenes

² Periódico *la Libertad*, núm. 1, tomo V, año V, 5 Enero de 1897, p. 1.

³ Sergio Ortiz Hernán, tomo 1, *op. cit.*, p. 242.



por largas distancias y creó nuevos modos de relación entre las comunidades. Poco a poco las estaciones ferroviarias se convirtieron en el centro de reunión de los habitantes de diversos lugares y en algunos casos ocuparon un lugar relevante, ya que la terminal de una vía de ferrocarril hizo las veces de puerta de entrada a la ciudad, por lo que se convirtió en la imagen y símbolo de la misma.

Así mismo, el arribo del ferrocarril y la instalación de la infraestructura ferroviaria en las ciudades del siglo XIX, condicionaron por un lado el trazo de nuevas zonas habitacionales e industriales en torno a las estaciones, y por otro, influyó en el crecimiento de las ciudades, modificando así el esquema urbano anterior. En algunos casos, la infraestructura ferroviaria modificó las condiciones de funcionalidad y desarrollo urbano de la ciudad de manera definitiva, ya que la creación de bulevares en diagonal con respecto a la cuadrícula, y las líneas de tranvías, incidieron para que el crecimiento espacial se concentrara próximos a las rutas de éstos.

Estas modificaciones en el espacio urbano de las principales ciudades del país, inspiradas en los nuevos conceptos urbanísticos principalmente europeos, no supuso un cambio radical, ya que la ciudad siguió como un todo continuo.

En medio del entusiasmo despertado por la ilusión tener un país moderno y de construir obras materiales como meta principal del gobierno porfirista, la arquitectura, al igual que otras artes, se ven influidas por ideas inspiradas en soluciones tipológicas de cambio. Confrontando las consideraciones anteriores, con algunos de los ejemplos como son el caso de la Ciudad de México y de San Luis Potosí, identificamos que en el contexto nacional, los cambios en la arquitectura se relacionan con un modelo nacional que resaltaba los aspectos de modernidad y progreso a la ciudad, ya que sobre todo después de la intervención francesa, México sintió una innegable atracción por Francia y trató de imitarla en diferentes aspectos.

Estas ideas tenían la finalidad de crear una unidad, entre lo colonial y lo llamado moderno, sobre la cual sería posible fincar la idea de una nación con un origen glorioso, de una larga historia de conflictos, y un presente de paz y prosperidad, con un



porvenir prometedor. Dicho en otras palabras concedieron mucha importancia a la imagen que del país se tenía en el exterior, principalmente de Europa, por ello de los cambios.

Con respecto a la incidencia del ferrocarril en el estado de Michoacán, cabe señalar que su llegada a las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan generó la configuración de un importante eje de desarrollo económico y social, entre estas ciudades y los centros productores de la región, generando que las primeras no solo fueran centros de consumo, sino que fungieran como espacios concentradores de la producción, para su posterior comercio con otras ciudades.

Esta red ferroviaria, llamada por algunos autores “secundaria”⁴, se promovió por la iniciativa de diversos grupos locales, ya que los agentes sociales, económicos y políticos de la región, tuvieron grandes expectativas respecto a las posibilidades que ofrecía el ferrocarril para ese cambio económico tanto anhelado “[...] los progresos que presagian los ferrocarriles en regiones tan exuberantes y ricas como las de Michoacán, están perfectamente explicados en la inteligencia de esta palabra.”⁵

Como se observa, el ferrocarril como unión de un todo, generaba entusiasmo en los grupos económicos no solo de las ciudades sino en todo el estado. Ya que el grupo dominante, en términos políticos y sociales, se adhirió al ferrocarril, empleando su imagen para aparentar una gran modernidad. Era como si bastase la construcción del ferrocarril para promover el enriquecimiento del estado. Lo cual dio lugar a un sobre dimensionamiento de los posibles resultados de la ferrovía, incluso antes de su propia construcción.⁶ Sin embargo, cabe mencionar que esta línea se concibió como complementaria de la red nacional básica para ofrecer un medio de transporte rápido y seguro.⁷

⁴ Este término de secundarios ha sido usado por algunos autores para designar las líneas al interior de algunos de los estados de la República Mexicana.

⁵ Nota periodística ubicada en primera plana de la publicación. *Periódico la Libertad*, núm. 1 tomo V, año V, 5 Enero de 1897, pp. 1-2.

⁶ Este aspecto lo aborda Francisco Zorzo en su tesis doctoral titulada *As práticas de territorialização de uma rede urbana no Brasil: Doze cidades conectadas pela Ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste da Bahia, 1870-1930*.

⁷ La innovación en el sistema de transporte permitiría aliviarle la carga a campesinos que tardaban una semana o más para transportar sus cosechas para comercializarlas y es que no solo salía más rápido transportar una carga por tren, sino que también salía más económico.



El trazado de la red ferroviaria en el estado de Michoacán, constituyó de una estructura de tipo árbol que se extendió a partir de una vía principal, en este caso la línea férrea Morelia- Uruapan, de la cual se desplegaban las líneas troncales, es decir, el crecimiento de la red pareciera diseccionado a partir de polos de atracción, es decir, siguen el desarrollo económico en marca, posibilitando el intercambio y el enlace de las haciendas con las tres ciudades.

Considerando la evolución de la red ferroviaria en el estado de Michoacán y su desarrollo cronológico, se puede inferir que, en un principio no existió una política fundacional por parte de la compañía ferroviaria. No obstante, se verifican tendencias firmemente marcadas por las condiciones productivas de las regiones que se enlazan, que definen y orientan los rumbos por los que habría de proyectarse el riel (motivo más que lógico si asumimos el objetivo comercial que anima el emprendimiento). Aunado a lo anterior se constata la preexistencia de poblaciones a lo largo del tendido, lo que le garantizaba una base de seguridad, un marco jurídico, un fomento oficial, así como un destino, para el medio de transporte.

Partiendo de estas consideraciones, se entiende que el mapa ferroviario se conformó en función de las relaciones comerciales naturales, es decir, que coincidió con el mapa económico establecido antes de la llegada del ferrocarril en el estado. Sin embargo, no podemos dejar a un lado, que esta conformación generada por el tren se vio vinculada a los criterios políticos-administrativos que buscaban interconectar la capital con las principales poblaciones del estado.

Queremos resaltar en esta parte, que al igual como sucedió en otros lugares del país, en el estado de Michoacán surgieron o se consolidaron poblaciones a raíz del proyecto ferroviario. Muchas de ellas tuvieron su origen en el arribo de una estación y en algunos otros casos, la población original que habitaba alguna hacienda cercana a dicha estación, modificó su asentamiento, tal es el caso de la Hacienda de Coapa.

Así mismo dentro de las incidencias del ferrocarril en el territorio, se puede constatar la vinculación entre este medio de transporte y la economía del estado de Michoacán, ya que ésta última se vio favorecida debido al movimiento comercial creciente que



partía de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, teniendo destinos como la Ciudad de México, Guanajuato, Jalisco, Colima. Lo cual aparte de intensificar los flujos, generaba nuevas actividades e incrementaba las relaciones sociales y económicas entre los centros productores del estado y las principales ciudades del mismo, y a menor escala con otros estados.

Si bien es cierto, que el ferrocarril se introdujo en el estado con grandes expectativas de cambio, logró reforzó los ejes de transporte tradicionales, al contar con una estructura que aumentaba la centralidad las ciudades medianas próximas. Hay que destacar, que Morelia y Uruapan, actuaron como polo de concentración y distribución de la producción de la región⁸ y esta circunstancia las proveyó de una dinámica que las hizo destacarse con respecto a Pátzcuaro, ya que esta ultima solo tuvo una función complementaria dentro de la red comercial local, cercana al Lago de Pátzcuaro.

De este modo, el transporte férreo en el territorio michoacano se nos presenta como motor de una serie de procesos inducidos, siendo puente entre el espacio rural y el urbano, que facilitó los flujos de mercancías, personas y capitales, en definitiva, las formas económicas y sociales, adaptadas a un espacio concreto, la ciudad.

Por otro lado, para la llegada e instalación de este medio de transporte a las ciudades, que suponía un comienzo de modernidad y desarrollo industrial, se procuró compatibilizar los criterios técnicos con los económicos, los funcionales, y los de conectividad que fueron previamente analizados para enlazar las tres ciudades. Así mismo era clara la necesidad topográfica de la vía para instalarse sobre una planicie, mientras que al mismo tiempo debían evitarse los espacios construidos, de tal manera que el pasillo ferroviario tendría una traza ajustada a todos los requerimientos, -con escasas posibilidades de elección- entre necesidades topográficas, costes expropiatorios y expectativas urbanas.

⁸ Uruapan por ser concentrador de la producción de Tierra Caliente, y Morelia, por ser capital la y el lugar donde se encontraban los poderes y las actividades más importantes del estado de Michoacán.



Como podemos observar los factores para la ubicación del conjunto ferroviario dentro de la ciudad, se vinculaban principalmente con los requerimientos del nuevo medio de transporte y no así con las necesidades del grupo empresarial de las ciudades. Muestra de ello es la estación de trenes de Morelia, ya que a pesar de que el grupo empresarial manifestó su informalidad ante la ubicación de la estación y propuso una reubicación de la misma, el peso y la fuerza que la Compañía Constructora tuvo para la elección del lugar, fue mayor. Dicho en otras palabras, la elección de la ubicación de la estación ferroviaria, estuvo ligada a una directriz promovida fundamentalmente por las Compañías Constructoras del ferrocarril, en este caso la Compañía Constructora Nacional.

En este contexto la ubicación de la estación fue periférica en las tres ciudades, relativamente alejada a pesar de su proximidad física con centro de la ciudad, integrándose a la estructura urbana, sin alterar con su construcción las características espaciales de las poblaciones de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan de finales del siglo XVIII.

Sin duda alguna, la estación ferroviaria debió poseer atributos de modernidad en cuanto era considerada como el mejor símbolo de la nueva sociedad (del movimiento raudo, del gran capital), tal como lo demostraron los acontecimientos públicos de índole diversa, desde conmemoraciones oficiales hasta las manifestaciones a favor de su llegada. Sin embargo, la estación no fue eje polarizador del crecimiento de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, sino que fue considerada como pieza tangente exterior, sin poder de atracción de las funciones urbanas más relevantes y dinámicas.

Ejemplifica lo anterior, el hecho de que la estación ferroviaria siempre fue considerada el extremo de trayecto del tranvía de tracción animal y eléctrica de los decenios del cambio de siglo, y por el otro, que las actividades comerciales e industriales, se concentraron en el centro de las ciudades y no así en los terrenos cercanos a la estación. Aunado a lo anterior, la zona circundante fue considerada un extrarradio, a la hora de dirigir los esfuerzos e inversiones locales, como la instalación de industrias o de servicios como: el alumbrado eléctrico, la pavimentación de calles y el drenaje.



Con respecto a los conjuntos de vivienda ferroviarios, a los que muchos autores atribuyen la modificación de la estructura y el crecimiento de las ciudades a finales del siglo XIX, y en particular en Pátzcuaro, donde todavía se conservan algunas viviendas,⁹ cabe señalar al ser su ubicación periférica de origen, no modificó o influyó en el crecimiento de la ciudad. Así mismo, estas casas portátiles no pueden considerarse como un proyecto en serie utilizado por la compañía ferrocarrilera (Constructora Nacional), debido a que este tipo de vivienda desmontable, no pudo ser observada en las estaciones de la línea Morelia-Uruapan, salvo un caso en la estación de Pátzcuaro.

Tampoco se puede inferir que la estación de tren, haya fungido como eje vertebrador o como límite, para el desarrollo urbano de las tres ciudades, justificando un ensanche de nuevas colonias, ya que el crecimiento urbano de finales del siglo XIX y principios del XX, fue influido por las ideas urbanísticas del momento, mismas que no supusieron un cambio radical en la estructura espacial de la ciudad.

Hay que hacer notar que aunque el ferrocarril no supuso un cambio en el crecimiento urbano de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan a finales del siglo XIX; fue un importante acontecimiento vinculado a la ilusión porfiriana de modernidad y progreso que tuvo incidencia en cambios a menor escala, como lo fue la llegada del tranvía a la ciudad.

La instalación del tranvía, constituyó el enlace del centro con la ciudad, aumentando así la movilidad de la población y sus posibilidades de acceso a las periferias (donde se localizaba la estación o los paseos). Si bien, el tranvía urbano generó el viario urbano interior del ferrocarril en la ciudad, no se constituyó como un elemento eje del espacio urbano, ya que su trazado parece orientarse en función del sentido de crecimiento urbano previo. En efecto, el tranvía de tracción animal, caro, lento y a menudo de ocio, parece atender zonas demográficas y económicas consolidadas en las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, a finales del siglo XIX. No obstante, debido a que la superficie urbanizada estaba sumamente definida, los desplazamientos

⁹ El conjunto de viviendas de Pátzcuaro, no se conformó como un proyecto de vivienda para los trabajadores ferroviarios, ya que no existió la intención de realizar un conjunto organizado y permanente.



mayoritariamente, en especial en un centro bastante denso, todavía se realizaban a pie o en otro tipo de vehículos.

Recapitulando, las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, no se conformaron en función de los sistemas de transporte disponibles (tranvía y ferrocarril), pero éstos sí dependieron del uso del espacio urbano y de las características urbanas de cada una de las poblaciones.

En el transcurso de los años 1880-1910, identificamos cómo se da un replanteamiento sustancial de la actividad económica de Michoacán, ya que el ferrocarril vino sin duda, a reforzar el papel de la ciudad en las redes de comunicación del estado, y a revalorizar su situación en el mercado de la región que se estaba conformando a finales del siglo XIX. Al respecto consideramos que esta consolidación económica, estuvo acompañada de cambios sociales, como la expansión de la burguesía orientada más al comercio y pequeñas industrias, además de que la clase dominante estaba presente no solo en la vida política y cultural de la ciudad, sino que intervenía en la mayor parte de los negocios.

Se identificó que fue en el centro de las ciudades, donde surgieron y se consolidaron las actividades comerciales. Su ubicación dentro de esta zona dependía de los respectivos umbrales de demanda, en función de los cuales los propietarios se localizarían de manera más dispersa o más restringida. Aunado a lo anterior, se presupone también la existencia de una serie de prácticas históricas comerciales, de modo que con la elección perseguía el aprovechamiento de los beneficios derivados de esa tradición.

En lo que concierne al resto de la ciudad, aunque no se consolidaron zonas comerciales, sí existió una articulación entre éstas y el centro de la población por la existencia de flujos mercantiles y por el arribo del transporte urbano (tranvía). Lo anterior nos permite inferir que existió una influencia de la disposición espacial de las redes de transporte, en la localización de actividades principalmente comerciales, y en los movimientos intraurbanos de las mismas.



Con todo y que el ferrocarril favoreció el auge en las actividades comerciales, sólo significó cierto empuje en su reducido proceso industrializador, generando unas oportunidades que, junto con el tirón demográfico, conllevó la creación de pequeñas industrias de consumo local y en algunos pocos casos regional, de modo de que no podemos señalar que este medio de transporte haya influido directamente para un proceso de industrialización o que haya sentado las bases para la creación de corredores industriales, como el de Morelia.

Ahora bien, en ese momento, la ciudad disfrutó un mayor porcentaje de mejoras materiales que en años anteriores. Así mismo, existió la necesidad de tener espacios que además de albergar la demanda de nuevos usos de suelo que se requerían; atendieran las condiciones de salud, comodidad y belleza de los mismos. Lo anterior, trajo consigo que muchos inmuebles arquitectónicos se refuncionalizaran a finales del siglo XIX y principios del XX.

La refuncionalización de los inmuebles de finales del siglo XIX, no solo supuso un cambio en las propiedades privadas, sino también en las públicas, dentro de los cuales destacaban por su demanda, los de uso comercial y turístico. Ya que como resultado indirecto de las actividades económicas y productivas que se generaron con la llegada del ferrocarril, se generó e impulsó un incremento en la movilidad de viajeros a la ciudad, con la finalidad de lograr intercambios comerciales en las diversas poblaciones que fungían como espacios concentradores y distribuidores de dicha producción. Para ello los espacios dedicados al comercio y al turismo, al igual que otros inmuebles, tuvieron que ser adecuados en menor o mayor escala para dar cabida a las actividades. No obstante, la mayoría aprovechó el partido arquitectónico que tenían.

En relación a esta necesidad de refuncionalizar los edificios, algunos autores como Luis Müller,¹⁰ señalan que la inserción del ferrocarril como sistema, tuvo incidencia en esta refuncionalización, pues señala que la impronta se traduce por una parte en lo edilicio,

¹⁰ Luis Müller, Adriana Collado, "El ferrocarril", en: Luis Müller (editor) *Arquitectura, sociedad y territorio, El Ferrocarril de Santa Fe en las colonias*, Argentina, Polis científica, 2001, pp. 53-57.



como manifestación física de la búsqueda de una modernización, y por la otra, en el registro de una nueva dinámica de la vida urbana.

Esta idea puede relacionarse a los cambios del entorno edificado de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, ya que la refuncionalización de inmuebles buscó mostrar una imagen de modernidad, con reproducción de modelos estéticos por entonces asociados a lo europeo, por un lado, como demostración cultural de una voluntad de inserción en el progreso, y por otro, como imagen para favorecer la inversión extranjera, necesaria para el desarrollo del comercio. Es decir, esta idea que conllevaba el medio de transporte y su tecnología encuentra en la arquitectura una respuesta que no se materializa en la demostración de material industrial (estilos, técnicas y materiales para su construcción)¹¹, sino en la reproducción de modelos vinculados principalmente con Europa, respondiendo a esa necesidad de una búsqueda de identidad nacional, que encabezaba Porfirio Díaz, y que llegaban a las provincias por diversos medios impresos y a través del lenguaje arquitectónico mostrado por los constructores del momento.

Con respecto a lo anterior, podemos señalar que la inserción del ferrocarril como sistema de transporte, no tuvo incidencia directa en esta refuncionalización de los espacios arquitectónicos, pero si indirecta, por estar vinculado a ilusión porfiriana de ciudad moderna.

Recapitulando, los proyectos realizados para la construcción del trazado ferroviario en el estado, se tuvieron diversas implicaciones de tipo económicas y políticas de los grupos de poder a nivel regional, y en particular a la clase dominante de las principales ciudades de la entidad, que buscaban la integración de las tres ciudades. Aunado a lo anterior, la red de comunicación férrea en el estado formó parte de un circuito comercial entre las principales ciudades, haciendas y distritos de mayor producción

¹¹ Por la época en que fueron construidas, se ha asociado a la arquitectura ferroviaria mexicana con el llamado movimiento ecléctico, que tuvo su mayor auge en la arquitectura civil de los últimos años del siglo XIX. Como debió haber sucedido en otras partes del territorio nacional, en las ciudades que se localizan en el centro del país, la arquitectura ferroviaria influyó de manera importante en las características constructivas de otros edificios civiles, especialmente en los conjuntos fabriles y en los multifuncionales, dentro de estos últimos, se incluye a la vivienda obrera. Luz Carregha y Begoña Garay, *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: línea México – Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*, San Luis Potosí, Fondo Nacional para la Cultura y las Artes – El Colegio de San Luis, A.C., 1999.



agrícola y ganadera del estado (Tacámbaro, Ario de Rosales y Uruapan), con la finalidad de trasladar la producción a un circuito comercial más amplio que las mismas poblaciones dentro de su ámbito de influencia.

Cabe señalar, que el trazado ferroviario también tuvo otras implicaciones de tipo funcional y de conectividad, vinculadas directamente con los criterios de las empresas constructoras, ya que las condiciones topográficas y los costes expropiatorios influyeron para la elección de la localización de la línea férrea, ya que aunque la compañía constructora podía expropiar los terrenos y materiales de construcción de propiedad de particulares, ésta debía indemnizar a los propietarios con una compensación determinada por los peritos de gobierno.

Una vez que el ferrocarril llegó a la ciudad, el trazado de la vía fue por un costado de la mancha urbana, atendiendo a una sana economía, a las curvas de nivel para evitar las obras de gran costo, y atravesando solo propiedades pequeñas, la mayoría de las cuales eran usadas como áreas de cultivo dentro de alguna hacienda. Cabe señalar que todos estos aspectos se tomaron en cuenta amén de la ampliación de la línea del tren a su siguiente destino.

Es posible que la ubicación de la estación del tren relativamente cercana al centro, se haya debido a que el ferrocarril como vehículo busco facilitar la movilidad de productos y personas, de las zonas productoras a la ciudad y viceversa. Sin embargo, no existen elementos suficientes para señalar que la localización de las instalaciones del ferrocarril, se haya visto determinada por este factor.

También se identificó aunque fue el ferrocarril aumento la centralidad de las ciudades, principalmente de Morelia y Uruapan, al actuar como polos de concentración y distribución de la producción de la región, la llegada del ferrocarril la ciudad no se significó como un cambio en la estructura urbana de finales del siglo XIX ni en el crecimiento espacial, sino que fue desde su implantación una pieza urbana periférica, no habiéndose comportado claramente como un límite o como un polo de atracción de usos de suelo ni de dinámicas urbanas.



En lo que respecta al crecimiento urbano de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, hay que destacar el hecho de que las nuevas colonias que alargaron la mancha urbana sobrepasando los límites de la misma, se generaron por un lado a partir, del discurso utilizado en su gestión inicial y en la promoción y venta de lotes, donde se resaltaron virtudes relacionadas con la modernidad y el progreso, y por otro, considerando las ideas urbanísticas del momento, mismas que se relacionaban con la ilusión porfiriana de una ciudad moderna. Sin embargo, este crecimiento no supuso un cambio radical en la estructura espacial, ya que su trazo conservó las mismas características de la ciudad de finales del siglo XVIII.

Por su parte, la construcción de los tranvías en las ciudades responde a la necesidad del tránsito de productos y personas, entre la estación y el centro de la población, ya que la dinámica comercial se ubicaba principalmente en las zonas ya consolidadas. Así el tranvía se convirtió en el viario interior del ferrocarril en la ciudad, dependiendo del uso del espacio y de las características urbanas para su trazado. Este nuevo medio de transporte también supuso un acontecimiento de gran relevancia dentro de las poblaciones, ya que formaba parte del proyecto de modernización de la ciudad.

Con referencia a la impronta del ferrocarril en la arquitectura de finales del siglo XIX, podemos señalar que ésta no se materializa en el uso del material industrial relacionado con este medio de transporte, sino que se traduce por una parte como esa búsqueda de modernidad y por otra en el registro de una nueva dinámica urbana. Como parte de estas ideas de modernidad y progreso, se genera una preocupación por la mejora del aspecto visual de la ciudad, y en particular de los edificios dedicados al comercio y al turismo, mismos que estaban directamente vinculados con la nueva dinámica urbana. Esta refuncionalización de los inmuebles, no supuso una transformación espacial, sino que fue más una evolución del gusto estético de las fachadas, con soluciones formales influenciadas por manifestaciones tipológicas de cambio.

Dichas ideas se materializaron al impulsarse proyectos de obra privada y pública, que buscaban dar una nueva imagen de ciudad, que reflejara el crecimiento y desarrollo de la misma. Las políticas y decretos del gobierno, aunque no fueron un factor



determinante para dar una imagen de progreso y modernización a la ciudad y en especial a los edificios, si buscaban mejorar la habitabilidad, proteger el ornato y el progreso material de las poblaciones, a través de incentivar la construcción o la modificación de los inmuebles.

La refuncionalización de los inmuebles a finales del siglo XIX, no solo supuso un cambio en las propiedades privadas, sino también en las públicas, dentro de las cuales destacaban los edificios dedicados al comercio y al turismo. Muchas razones y situaciones definen esta observación como son que éstos usos de suelo tuvieron un auge significativo, ya que al establecerse reacciones importantes con respecto a la nueva dinámica donde las ciudades se volvieron espacios concentradores, se generó una mayor movilidad de viajeros a la ciudad, para llevar a cabo diversos intercambios comerciales.

Así mismo encontramos que la gran mayoría de las obras de refuncionalización de los inmuebles dedicados al comercio y al turismo, presentaban soluciones o elementos que eran concebidas por un lado a partir de las manifestaciones tipológicas de cambio, tales como los “neos” del Historicismo y del eclecticismo, y por otro a través de una revalorización del pasado, con motivos neo-indigenistas. Siendo claro que fisonomía de la ciudad cambio sensiblemente, como resultado del grupo que tuvo acceso a construirla y transformarla, y por las ideas que llegaron a la ciudad por diversos medios, como los impresos. Finalmente cabe señalar que si bien estos espacios modifican la fisonomía la ciudad, éstos se convierten en elementos coherentes con el contexto inmediato y con su momento de construcción.

Como hemos podido observar la incidencia de este medio de transporte (ferrocarril) como tema de investigación reviste de gran importancia, para la historia regional y local, así como para la identificación del patrimonio edificado ferroviario que debe ser estudiado y valorado. Bajo este señalamiento es preciso ampliar el conocimiento sobre la relación del ferrocarril con el espacio, en el estado de Michoacán. Dentro de los posibles temas de estudio, podemos señalar:



La creación y traslado de los asentamiento rurales a partir de la llegada del ferrocarril, ya que muchos de los asentamientos en el estado, tenían a unos cuantos kilómetros el paso del ferrocarril dado que el proyecto original de la vía pasaba por sus terrenos o cerca de ellos. Sin embargo, en otros casos no fue así, motivo por el cual se crearon nuevos o se trasladaron los asentamientos ya existentes, a los terrenos inmediatos de las estaciones ferroviarias o a los puntos de intersección de la vía.

Un segundo tema, se vincula con la transformación del paisaje rural a partir de la llegada del ferrocarril, ya que las obras realizadas en para el correcto funcionamiento del tren y sus estaciones (trazados de vías, edificios para viajeros, apartaderos, muelles, casillas de guardas, pasos a nivel, puentes, básculas de pesado de vagones, etc.), modificaron el paisaje urbano y rural, imprimiéndole a éste un nuevo significado.

Finalmente, la estandarización de los sistemas constructivos de los conjuntos ferroviarios, como de tema de investigación proporcionaría otra perspectiva de las estaciones, puesto que la construcción de éstas estaba a cargo de las Compañías Constructoras ferroviarias, mismas que pudieron verse involucradas en la definición de los esquemas constructivos y en la estandarización de los conjuntos férreos del estado de Michoacán a finales del siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar Méndez, Fernando Antonio, *Morelia – Urbanización en Tierra Ejidal 1927-1994*, México, UNAM-XOCHIMILCO, CyAD, s/f.
- Alcalde González, Rafael, “El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: El caso de Barcelona 1848-1900”, en *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales de la Universidad de Barcelona*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2005.
- Alejandro Romero, J. Jesús, *Uruapan de Antaño*, Morelia, Impresos Morevallado, 2002.
- Boehm de Lameiras, Brigitte, et. al., *Michoacán desde afuera visto por algunos de sus ilustres extranjeros siglo XVI al XX*, México, COLMICH, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto de Investigaciones Históricas de la UMSNH, 1995.
- Bonaut, Julian, Carlos Treviño, *Breve Guía Histórica de la ciudad*, Morelia, Talleres de la Escuela Militar de Porfirio Díaz, 1908.
- Bonet Correa, Antonio, *La arquitectura Porfiriana en México*, Cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico, Num. 7, México, Instituto Nacional de Bellas Artes, 1980.

- Bustamante López, Carlos, "Tlaxcala durante el prosperato", en Margarita Urías Hermosillo (coord.) *Ciudades* No. 31, México, Red Nacional de Investigaciones urbanas, Julio-Septiembre de 1996.
- Calderón, Francisco, *Historia moderna de México, La República Restaurada- Vida Económica*, México, Editorial Hermes, 1995.
- Coatsworth, John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, México, Era, 1984.
- Coromina, Amador, *Recopilación de Leyes y Decretos, Reglamentos y Circulares expedidas en el Estado de Michoacán*, Morelia, Imprenta de los hijos de Arango.
- Cosío Villegas Daniel (coordinador), *Historia Moderna de México, Vol. I: El Porfiriato, la vida económica*, México, Editorial Hermes, 1965.
- Cosío Villegas, Daniel, *La República restaurada- La vida social. Historia Moderna de México*, México, Editorial Hérmes, 1955.
- D´Estrabau, Gilberto, *Historia de las comunicaciones y transportes en México*, México, Secretaria de comunicaciones y transportes, 1988.
- Dávila de León, Laura Elena y Maria Estela Esquivel Reyna, *Los ferrocarriles y sus trabajadores en Aguascalientes 1883-1928*, Tesis de Sociología, Aguascalientes, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 1981.
- De Cardona, S. Adalberto, *De México a Chicago y New York*, 3° edición, New York, Moss Engraving Co., 1893.
- De la Torre, Juan, *Historia y descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano 1888*, Morelia, reeditado por UMSNH, Instituto Investigaciones Históricas, 2002.
- Espinosa Ortiz, Fabricio, *Las colonias de la ciudad de Morelia 1903-1960, surgimiento, desarrollo e incidencia en el crecimiento urbano*, Tesis de Maestría, Morelia, UMSNH/Facultad de arquitectura, 2006.

- *Esquema acotado de los Ferrocarriles de concesión federal construidos hasta 1933*, México, talleres Gráficos de la Nación /S.C.O.P. - Departamento de Ferrocarriles, s/fecha.
- Flogio Miramontes, Fernando, *Geografía Económico Agrícola del Estado de Michoacán*, Tomo 1, México, Edit. Secretaria de Agricultura y Fomento, 1936.
- García Rodríguez, Orépani (compilador), *Nueve ensayos de caminería*, México, Escuela de Historia de la UMSNH, 2001.
- Gómez Pérez, Jorge Ramón, *Evaluación Arquitectónica, Histórica y Cultural de Estaciones de ferrocarriles*, Puebla, FNM, Museo Nacional de los Ferrocarriles, CONACULTA, INAH, 1993.
- Gómez Tabanera, José Manuel, "Trajineros y camineros novohispanos y sus recursos", en Manuel Criado de Val (Director), *Caminería Hispánica, Actas del III Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, Ministerio de Fomento, CEHOPU, EXC., AACHE, 1997.
- *Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos*, capitulo de cronología ferroviaria en México, 1988.
- Guzmán Ávila, José Napoleón, *Michoacán y la inversión extranjera 1880-1910*, Colección de Historia Nuestra 3, Morelia, Departamento de Investigaciones Históricas de la UMSNH, 1982.
- Ibarrola, Pbro. Gabriel, *Familias y casas de la vieja Valladolid, Morelia*, Morelia, Fimax Publicistas, 1969.
- Katzman, Israel, *Arquitectura del siglo XIX en México*, México, Trillas, 1993.
- Krauze, Enrique, *Porfirio Díaz Místico de la autoridad*, México, Fondo de Cultura Económica, 1° impresión 1987- 6° reimpresión 1998.
- López Moreno Rojas, Eduardo, *La cuadrícula del desarrollo de la ciudad hispanoamericana, Guadalajara, México, Estudio de la evolución morfológica de la traza a partir de la ciudad fundacional*, Guadalajara, Gobierno del estado de Jalisco, 1988.
- M. Best, Gerald, *Mexican Narrow Gauge*, California, Edit. Howell North Books, 1968.

- Marx, Leo, *La máquina en el jardín*, (Tecnología de la vida campestre), México, Editores asociados S.A., 1974.
- Mendez, Santiago, *The Mexican Year book*, Londres, Mc Corquodale and Co. Limited, 1908.
- Mendoza Pérez, Luis Alberto, *La influencia del Ferrocarril de la Arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940*, Tesis de Doctorado en Arquitectura, Colima, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Colima, Universidad de Guanajuato, UMSNH, 2006.
- Mercado López, Eugenio, *Ideología, legislación y patrimonio cultural, legislación local para la conservación del patrimonio urbano-arquitectónico de Morelia, 1825-2001*, Tesis de maestría, UMSNH, Facultad de arquitectura, 2004.
- Miranda, Francisco, *Uruapan Monografía Municipal*, Morelia, Gobierno del Estado, 1979.
- Morales García, Rogelio, *Morelia Hornacina de recuerdos*, Tomo 1, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, 1990.
- Müller, Luis y Adriana Collado, "El ferrocarril", en: Luis Muller (editor) *Arquitectura, sociedad y territorio, El Ferrocarril de Santa Fe en las colonias*, Argentina, Polis científica, 2001.
- Murillo Delgado, Rubén, *El centro histórico de Morelia*, edición bilingüe, Morelia, Editado por FIMAX Publicistas, 1987.
- Navarro Franco, Víctor Manuel, *Arquitectura de la Industria Harinera de los antiguos Urdiales de Morelia Michoacana 1920-1960*, Morelia, tesis de maestría, Facultad de Arquitectura de la UMSNH, 2002.
- Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles del México: una visión social y económica*, México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, 1970.
- Paredes, José María, *Datos generales sobre Uruapan*, Uruapan, Impresiones Bucio, 1997.
- Peyret, Alejo, *Una visita a las colonias de la Republica de Argentina*, Tomo I, Imprenta Tribuna Nacional, Bs. As, 1889.

- Reguera Rodríguez, Antonio, "Las tres ciudades. Principios y prácticas de la planificación urbana estatal y su aplicación a la ciudad de León", Tesis doctoral, Universidad de León, en *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales de la Universidad de Barcelona*, Vol. X, Barcelona, Junio 2005.
- Ressano Garcia, José Manuel, *Morfología urbana e decentó da ciudad*, Lisboa, Edit. Fundacao calouste de investigacao cientifica e tecnologica 1993.
- *Reseña Histórica de los Ferrocarriles Nacionales, 1899*, Planoteca de Museo de Ferrocarriles de Puebla.
- Riguzzi, Paolo, "Mercados, regiones y capitales en los ferrocarriles de propiedad mexicana 1870-1908", en Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno, El ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*, México, Colegio de México, 1995.
- Rojas E., Maria Cristina, "Movilidad urbana-Tratamiento de la Avenida del Ferrocarril- Ocio y movimiento como conformadores de lo urbano", en *Revista Escala 176*, Colombia, Escala, 1997.
- Rossi, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Edit. GG, 1982.
- Ruiz, Lic. Eduardo, *Álbum de Uruapan*, Morelia, Talleres de la Escuela Industrial Militar, 1912.
- Sánchez Diaz, Gerardo, (et al.), *Pueblos, Villas y ciudades de Michoacán en el porfiriato*, Morelia, UMSNH, 1991.
- Secretaria de Educación en Michoacán 2002-2008, *Atlas geográfico del Estado de Michoacán* 2nda. Ed., México, Hedías, 2003.
- Segurajauregui, Elena, *Arquitectura porfirista, La colonia Juárez*, UAM, Atzacapotzalco, Tilde, México, 1990.
- Silva Escamilla, Jorge (Director General), *Historia de los caminos de México, Tomo II siglo XIX*, México, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., 1994.
- Solórzano Gil, Mónica, *Metodología del análisis del espacio y propuesta de conservación*, tesis de maestría, Morelia, Facultad de Arquitectura UMSNH, 2002.

-
- Srmo., Enrique, (coord.), *Historia económica de México*, México, UNAM, Editorial Océano, 2004.
 - Stephenson, Edmundo, *Proyecto de construir un ferrocarril en la República Mexicana*, México, Imprenta del Gobierno de Palacio, 1869.
 - Stover, John F, *The rout ledge historical atlas of American railroad*, New York, 1999.
 - Tafuri, Manfredo, Francesco Dal Co, *Arquitectura Contemporánea I*, Madrid, editorial Aguilar S.A. 1989.
 - Tapia Chávez, Aideé, *Morelia 1880-1950 Permanencias y Transformaciones de su espacio construido, Hacia una valoración de su urbanismo y arquitectura del periodo reciente*, Tesis de maestría, Morelia, UMSNH, 2001.
 - Tavera Alfaro, Javier, *Morelia en la época restaurada*, Morelia, Instituto Michoacano de Cultura, 1988.
 - Torres, Mariano de Jesús, *Diccionario Histórico, Biográfico, Geográfico, Estadístico, Zoológico, Botánico, Mineralógico de Michoacán*, tomo I, Morelia, Imprenta particular del autor, 1915.
 - Toussaint, Manuel, *Pátzcuaro*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas y Escuela de Arquitectura de la UMSNH, S/F.
 - Traslaviña G., Maria Dolores, Guillermo de Alba, - *Monografías de arquitectos del siglo XX*, No. 5, Guadalajara, Gobierno de Jalisco / CUAAD / Centro Universitario de arte, arquitectura y diseño, México, 2006.
 - Uribe Salas, José Alfredo, *América a debate, revista de ciencias históricas y sociales No. 5*, Morelia, Facultad de historia de UMSNH, 2004.
 - Uribe Salas, José Alfredo, *Cinco ensayos de historia económica y Social de Michoacán en el siglo XIX – Colección: Historia Nuestra 17*, Morelia, Instituto de Investigaciones Históricas UMSNH, 1999.
 - Uribe Salas, José Alfredo, *Morelia, los pasos a la modernidad*, México, UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993.

- Urzais Lares, Enrique, *De los estilos arquitectura neoindigenista*, México, Editorial Jilguero, S.A. de C.V. /Instituto Nacional de Antropología e Historia, *México en el Tiempo*, revista de historia y conservación, Num. 20, sep-oct 1997.
- Vargas Chávez, Jaime Alberto, *El ingeniero Guillermo Wodon de Sorinne, su vida y producción arquitectónica y urbanística en Morelia en la segunda mitad del siglo XIX*, Tesis de Maestría, Morelia, Facultad de Arquitectura UMSNH, 1999.
- Vargas Salguero, Ramón, *Historia de la Arquitectura y el Urbanismos Mexicano, El Porfirismo*, México, Facultad de Arquitectura UNAM- Fondo de Cultura Económica, 1989.
- Vargas Uribe, Guillermo, *Valladolid Hoy Morelia*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2001.
- Velasco, Alfonso Luis, *Geografía y estadística del Estado de Michoacán 1895*, edición facsimilar, Morelia, UMSNH, Centro de investigación y desarrollo del Estado de Michoacán, 2006.
- Waisman, Marina, *En interior de la historia*, Bogota, Ediciones Escala, 1990.
- Welda, Othon, *Michoacán y las mejoras materiales*, Morelia, s/e, 1868.
- Zorzo, Francisco Antonio, *As práticas de territorialização de uma rede urbana no Brasil: Doze cidades conectadas pela Ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste da Bahia, 1870-1930*, tesis doctoral, Cataluña, Universidad Politécnica de Cataluña, 1999.
- Zuno Rodiles, Edgar, *Uruapan una ciudad en busca de la modernidad y el progreso*, Tesis de Licenciatura en Historia, Morelia, UMSNH Facultad de Historia, 2002.

ARCHIVOS CONSULTADOS

- AHMM- Archivo Histórico del Municipio de Morelia.
- AHMP- Archivo Histórico del Municipio de Pátzcuaro fondos: 1880-1890, 1890-1900 y 1900-1910.

- AMNFM- Archivo del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (Puebla). Fondos: Estaciones de Michoacán 1880- 1900-1910, Línea N y NC.
- ACFEM- Archivo de la Comisión Forestal del Estado de Michoacán, Fotografías aéreas de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan.

HEMEROGRAFÍA

- *Gacetilla del Periódico Oficial*, Morelia, Tip. De la v. e. h. de Arango, diversos tomos 1880-1900.
- *El imparcial- diario de la mañana*, diversas publicaciones de 1878-1890.
- *La unión Michoacana*, Morelia, Tip. De la v. e. h. de Arango.
- *Memoria sobre la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo*, Morelia, Imprenta de Ortiz. Tomos de 1880-1913.
- *The manufacturer and Builder, a practical journal of industrial progress*.
- *Periódico la Libertad*, Morelia, diversas publicaciones de 1880 a 1900.
- *Sergio Ramos Chávez (Director), Tiempo del Cupatitzio*, Revista de Difusión Cultural, Ed. Visión, Uruapan, Mich. Tomo 1 al 98.
- Zavala, Luis G., *El Derecho Cristiano- Semanario Católico*, Morelia, s/dato editorial o imprenta.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

No. **INTRODUCCIÓN**

- 1 Plano de distribución y derrotero de las líneas del ferrocarril que se construyeron en Michoacán durante el Porfiriato. Fuente: José Alfredo Uribe Salas, *Ibidem*, p. 25.

UNIDAD I

- 1.1 Mapa de las líneas ferroviarias construidas hasta 1877. Elaboración propia a partir de la información de John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, México, Era, 1984, pp. 56 y 57.
- 1.2 Mapa de las líneas ferroviarias construidas hasta 1878. Elaboración propia a partir de la información de John H. Coatsworth, *op. cit.*, pp. 56 y 57.
- 1.3 Mapa de las líneas ferroviarias construidas hasta 1879. Elaboración propia a partir de la información de John H. Coatsworth, *op. cit.*, pp. 56 y 57.
- 1.4 Mapa de las líneas ferroviarias construidas hasta 1884. Elaboración propia a partir de la información de John H. Coatsworth, *op. cit.*, pp. 56 y 57.
- 1.5 Mapa de las líneas que colindaban con México y su conexión con la ciudad de Chicago. Fuente: Luis Alberto Mendoza Pérez, *La influencia del Ferrocarril de la Arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940*, Tesis de Doctorado en Arquitectura, Colima, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Colima, Universidad de Guanajuato, UMSNH, 2006, p. 6.
- 1.6 Plano de la ruta de la empresa Atchinson, Topeka & Santa Fe Railway fundada en el año de 1859 por Cyrus K. Holliday. Fuente: Luis Alberto Mendoza Pérez, *op. cit.*, p. 23.
- 1.7 Estructura ferroviaria existente en México de principios del siglo XIX, de acuerdo a la descripción de Jaime Gurza. Elaboración propia a partir de datos obtenidos de S.C.O.P. *Departamento de Ferrocarriles, Esquema acotado de los Ferrocarriles de Concesión Federal construidos hasta 1933*, Talleres Gráficos de la Nación, México, s/f; Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles del México: una visión social y económica*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1970.
- 1.8 Mapa de las principales vías de comunicación de México al momento de su independencia, refleja los rasgos generales del poblamiento y las características sobresalientes del periodo Novohispano: la concentración de poblaciones y caminos en tierras altas del México Central, la espina dorsal del camino de Tierra adentro, la falta de comunicación hacia las regiones del Caribe y Centroamérica, y la casi nula ocupación de las costas (donde las pocas poblaciones eran solo puntos de enlace comercial). Elaboración propia a partir de la información de Bernardo García Martínez, "La conformación del espacio novohispano", *Arqueología Mexicana*, Vol. XIV, Num. 81, Sep-oct 2006, p. 63.
- 1.9 Estampilla de una fábrica de tabacos heroicos, donde aparecía Benito Juárez, Don Miguel Hidalgo y Costilla (dos grandes héroes de México), y del lado

- derecho el Gral. Porfirio Díaz; como muestra de la relevancia para la historia del país. Fuente: Enrique Krauze, *Porfirio Díaz Místico de la autoridad*, México, Fondo de Cultura Económica, 1° impresión 1987- 6° reimpresión 1998, p. 65.
- 1.10 Cartel de una marcha dedicada a Porfirio Díaz que se celebró el día 1 de diciembre de 1904. En esta imagen podemos observar que se buscaba engalanar por sus triunfos a Porfirio Díaz con diversos elementos patrióticos como lo es el lábaro patrio y el águila. Fuente: Enrique Krauze, *op. cit.*, p.66.
- 1.11 La portada de México y sus alrededores revela hasta que punto determinados motivos (como los prehispánicos, las cactáceas, el trachiquero y la india) habían llegado a convertirse, a mediados del siglo XIX en emblemas de reconocimiento del país. Fuente: Clementina Díaz y de Ovando, "El grabado comercial en la segunda mitad del siglo XIX", en: José Luis Rosas (Director), *Historia del arte mexicano*, Num. 86, México, INBA, 1982, p. 181.
- 1.12 Arco del Gobierno del Estado de Mérida (Yucatán) con motivo de la visita del presidente Porfirio Díaz en 1906. Fuente: Israel Katzman, *Arquitectura del siglo XIX en México*, México, Trillas, 1993, p. 257.
- 1.13 Proyecto de monumento a Juárez en México, D.F. hecho en 1905 (sin autor). Nótese la escala. Fuente: Israel Katzman, *op. cit.*, p. 257
- 1.14 Pabellón de México en la exposición internacional de París. Realizada por ingeniero y arquitecto Antonio M. Aranza y el arqueólogo Antonio Peñafiel en 1899. Fuente: Israel Katzman, *op. cit.*, p. 255
- 1.15 Bosquejo de una ciudad europea a finales del siglo XIX. Fuente: Manuel Aguirre Botello, Fotos de México sep del 2003, fecha consulta: marzo 2007, www.mexicomaxico.org/reforma/
- 1.16 Paseo de la Reforma en la ciudad de México a finales del siglo XIX, donde se observa las amplias avenidas y el tranvía. Fuente: Manuel Aguirre Botello, Fotos de México sep del 2003, fecha consulta: marzo 2007, www.mexicomaxico.org/reforma/
- 1.17 Ciudad de México a finales del siglo XIX, se observa el tranvía del lado izquierdo de la imagen. Fuente: UNAM, México un siglo en imágenes, fecha de consulta: marzo 2007, www.biblioweb.dgsc.unam.mx/libros/méxico/décadas/00-10/
- 1.18 Una de las colonias de la Cuidad de México a finales del siglo XIX. Fuente: UNAM, México un siglo en imágenes, fecha de consulta: marzo 2007, www.biblioweb.dgsc.unam.mx/libros/méxico/décadas/00-10

UNIDAD II

- 2.1 Plano del estado de Michoacán, donde se observan los principales caminos de herradura de finales siglo XIX, que tocaban a Morelia, Pátzcuaro, Uruapan; y los centros mineros de mayor producción en el Estado de Michoacán. Elaboración propia a partir de la información de: Brigitte Boehm de Lameiras, et. al., *Michoacán desde afuera visto por algunos de sus ilustres extranjeros siglo XVI al XX*, México, COLMICH, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto de Investigaciones Históricas de la UMSNH, 1995, pp. 160- 168 y José Napoleón Guzmán Ávila, *Michoacán y la inversión extranjera 1880-1910*, Colección de Historia Nuestra 3, Morelia, Departamento de Investigaciones Históricas de la UMSNH, 1982 y Francisco Miranda, *Uruapan Monografía Municipal*, Morelia, Gobierno del Estado, 1979.
- 2.2 Plano de distribución y derrotero de las líneas del ferrocarril de la Compañía Constructora Nacional la cual muestra la línea de Acámbaro a Morelia y de Manzanillo a Colima, la cual ya se señalaba en este plano de 1899 con Línea punteada. Elaboración propia con base en la Carta del ferrocarril Nacional Mexicano, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1899.Escala 1:7, 280,000. Tomado de Reseña Histórica de los Ferrocarriles Nacionales, 1899, Planoteca de Museo de Ferrocarriles de Puebla.
- 2.3 Ruta de los ferrocarriles Nacionales de Morelia a la hacienda de San Andrés y las haciendas del distrito de Morelia a finales del siglo XIX. Elaboración propia a partir de la información de: *Hoja VII de la carta de los ferrocarriles de la República Mexicana ca. 1908* Escala 1:500, 000 Fondo de vía y estación- sección

- cartas Numero 3205. Museo Nacional de los Ferrocarriles en Puebla; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Memorias del Poder Ejecutivo del Estado de 1883 a 1890; Alfonso Luis Velasco, *op. cit.*; Manuel Toussaint, *Pátzcuaro*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas y Escuela de Arquitectura de la UMSNH, s/f; Fernando Flogio Miramontes, *Geografía Económico Agrícola del Estado de Michoacán*, Tomo 1, México, Ed. Secretaría de Agricultura y Fomento, 1936.
- 2.4 Ruta de los ferrocarriles Nacionales de la hacienda de San Andrés a la hacienda de Istaro, y las haciendas del distrito de Pátzcuaro a finales del siglo XIX. Elaboración propia a partir de la información de: *Hoja VII de la carta de los ferrocarriles de la República Mexicana ca. 1908* Escala 1:500, 000 Fondo de vía y estación- sección cartas Numero 3205. Museo Nacional de los Ferrocarriles en Puebla; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Memorias del Poder Ejecutivo del Estado de 1883 a 1890; Alfonso Luis Velasco, *op. cit.*; Manuel Toussaint, *op. cit.*; Fernando Flogio Miramontes, *op. cit.*, 1936.
- 2.5 Ruta de los ferrocarriles Nacionales de Parangaricutiro a Uruapan, y las haciendas del distrito de Uruapan a finales del siglo XIX. Elaboración propia a partir de la información de: *Hoja VII de la carta de los ferrocarriles de la República Mexicana ca. 1908* Escala 1:500, 000 Fondo de vía y estación- sección cartas Numero 3205. Museo Nacional de los Ferrocarriles en Puebla; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Memorias del Poder Ejecutivo del Estado de 1883 a 1890; Alfonso Luis Velasco, *op. cit.*; Manuel Toussaint, *op. cit.*; Fernando Flogio Miramontes, *op. cit.*
- 2.6 Plano de distribución y derrotero de las líneas del ferrocarril que se construyeron en Michoacán durante en Porfiriato. Elaboración propia a partir de la información de: José Alfredo Uribe Salas, *op. cit.*, p. 25; José Napoleón Guzmán Ávila, *op. cit.*
- T.1 Análisis Poblacional en diversas entidades del Estado de Michoacán a finales del siglo XIX. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de: Francisco González, *Memoria sobre la Administración pública del estado de Michoacán de Ocampo*, Morelia, Imprenta de Ortiz, 1869, No. 1, p.66; Antonio Peñafiel, *Censo general de la República Mexicana*, México, imprenta y fototipia de la Secretaría de Fomento, 1905, pp. 16-17; Francisco Miranda, *op. cit.*, p. 30; *Memoria de Gobierno de 1882 y 1889*; Mariano de Jesús Torres, Tomo III, *op. cit.*; Gerardo Sánchez Díaz, *op. cit.*, 133-135

UNIDAD III

- 3.1 Plano de la ubicación de las colonias en la ciudad de Morelia a finales del siglo XIX. Digitalización del autor
- 3.2 Foto de la estación de ferrocarril (área de andenes) a finales del siglo XIX. Foto perteneciente al acervo fotográfico de la Mapoteca del Museo de Ferrocarriles en Puebla.
- 3.3 Foto de la estación de ferrocarril (área de bodegas) a finales del siglo XIX. Foto perteneciente al acervo fotográfico de la Mapoteca del Museo de Ferrocarriles en Puebla.
- 3.4 Plano de la ubicación de las colonias en la ciudad de Pátzcuaro a principios del siglo XX. Elaboración propia a partir de diversas fuentes, entre las cuales destacan el periódico *La Libertad* y la planimetría del CREFAL.
- 3.5 Plano de la estación de Ferrocarril en Pátzcuaro, FNM Línea N-A33 División del Pacífico, Escala 1: 1000, Mayo de 1912, Planoteca del Museo Nacional de Ferrocarriles en Puebla. Digitalización del autor.
- 3.6 Foto donde se observan las casas portátiles de a la sección de Pátzcuaro a finales del siglo XIX. Foto perteneciente al acervo fotográfico de la Fototeca del Museo de Ferrocarriles en Puebla.
- 3.7 Plano de la ubicación de las colonias en la ciudad de Uruapan a principios del siglo XX (1933). Plano general de la ciudad. Elaboración propia a partir de diversas publicaciones bibliográficas y hemerográficas.
- 3.8 Foto donde se observa la línea del tranvía frente al comercio llamado La puerta

- del sol ubicado en la calle nacional. Fuente: Rogelio Morales García, Morelia Hornacina de recuerdos, Tomo 1, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, 1990, p.168
- 3.9 Foto de la estación de tranvías frente al parque Juárez a finales del siglo XIX. Fuente: Periódico *La libertad*, año 12, núm. 42, tomo 12, Morelia, 7 octubre 1904, p. 1.
- 3.10 Tranvía frente a la Quinta Ruiz. *Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.*
- 3.11 Plano de localización comercios de la ciudad de Morelia a finales del Siglo XIX (1899). Se observa que la mayor concentración de éstos, es en el primer cuadro de la ciudad, cercanos al trayecto del tranvía y con la ubicación de las plazas de la ciudad donde había mercados o tianguis. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en: J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, pp. 350-353.
- 3.12 Plano de la localización comercios de la ciudad de Pátzcuaro (1908). Se observa que la mayor concentración de éstos, es en el primer cuadro de la ciudad y directamente relacionados con la ubicación de las plazas de la ciudad donde había mercados o tianguis, y con las vialidades principales. Elaboración propia a partir de la información de Teresa Castelló Yturbide, *op. cit.*
- 3.13 Plano de la localización comercios de la ciudad de Uruapan a principios siglo XX donde se puede observar que la mayor concentración de éstos, es en el primer cuadro de la ciudad y directamente relacionados con el trayecto del tranvía, con la ubicación de las plazas de la ciudad donde había mercados o tianguis, y con las salidas o vialidades principales. Elaboración propia a partir de la información de Francisco Miranda, *op. cit.*, Edgar Zuno Rodiles, *op. cit.*
- 3.14 Plano de la localización de las industrias de la ciudad de Uruapan a principios siglo XX. Elaboración propia a partir de la información de: Francisco Miranda, *op. cit.* y Edgar Zuno Rodiles, *op. cit.*
- 3.15 Exposición internacional de París. Acceso a la exposición. Al fondo a la izquierda se observa parte de la Torre Eiffel, monumento erigido como símbolo del adelanto tecnológico de la época. Fuente: Biblioteca de los Estados Unidos de Norteamérica.
- 3.16 Vista del edificio *Grand Palace* de la ciudad de París en 1900, fecha en que se celebró la exposición internacional parisina. Fuente: Biblioteca de los Estados Unidos de Norteamérica.
- 3.17 Mercado de San Francisco en Morelia (Michoacán) realizado entre 1872-1910. Fuente: Israel Katzman, *op. cit.*, p. 187.
- 3.18 Grabado del Jardín Azteca ubicado frente al Santuario de Guadalupe en Morelia. Fuente: Periódico *La Libertad*, año 5, núm. 6, tomo5, Morelia, 9 de febrero de 1897, p. 1.
- 3.19 El diseño de fuente de Uruapan contiene motivos neoindigenistas, con representaciones de águilas y con grecas que limitan cada tramo de la base de la fuente. También se observa el uso de símbolos o figurillas, que representan un mascarón estilizado del cual surge el agua, así como detalles que hacen alusión a las guirnaldas. Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.
- 3.20 Alzado y planta de kiosco de venta de dulces y cigarros ubicado en la plaza "La paz" (actualmente Plaza Melchor Ocampo). Fuente: Aideé Tapia Chávez, *op. cit.*, p. 209.
- 3.21 Alzado de kiosco de venta de nieve ubicada en la Plaza de los Mártires (actualmente Plaza de armas). Fuente: Aideé Tapia Chávez, *op. cit.*, p. 208.
- 3.22 Plano de la nueva fachada poniente de la casa No. 1 de la cerrada de San Agustín (1871) propiedad de Anastasio Mier. Fuente: Jaime A. Vargas Chávez, *El ingeniero Guillermo Wodon de Sorinne, su vida y producción arquitectónica y urbanística en Morelia en la segunda mitad del siglo XIX*, Tesis de Maestría, Morelia, Facultad de Arquitectura UMSNH, 1999, p. 122.
- 3.23 Levantamiento de la farmacia Mier realizado en el año de 1976, por el Arq. Carlos Loaiza. Fuente: Jaime Vargas Chávez, *op. cit.*, p. 122.
- 3.24 Foto de la fachada principal de un comercio ubicado en el Portal Hidalgo. Fuente: Esperanza Ramírez, *op. cit.*, p. 239.

- 3.25 Foto de la actual Av. Independencia (1950), donde se observa la fachada principal de la tienda del Almacén. Foto perteneciente al acervo fotográfico de Jorge López.
- 3.26 Plano de la ciudad de Morelia donde se muestra la ubicación de los hoteles y mesones existentes en 1915. Plano general de la ciudad de Morelia. Elaboración propia a partir de la información de: J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, pp. 350-352.
- 3.27 Fachada norte y poniente del Hotel Oseguera, a finales del siglo XIX. Fuente: y Jaime Vargas Chávez, *op. cit.*, p. 402.
- 3.28
- 3.29 Fachada del Hotel Michoacán con diseño de tienda (1887). Fuente: Aideé Tapia Chávez, *op. cit.*, p. 252.
- 3.30 Imagen de la fachada del hotel Concordia en Pátzcuaro. Fuente: Esperanza Ramírez R., *op. cit.*, pp. 268-271.
- 3.31 Fotografía de 1920, donde se observa el hotel Progreso. Foto perteneciente al acervo fotográfico de la autora.
- 3.32 Vista panorámica de la Av. Ocampo, frente a la plaza principal de la ciudad de Uruapan. (1939). Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.
- 3.33 Hotel mirador y junto a éste se observan las propiedades de Ruiz y Slade (comerciantes y maderos de la región) y al fondo el Portal mora. Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.
- 3.34 Foto del acceso principal del hotel, donde se observan la profusa ornamentación que tenía. Foto perteneciente al acervo fotográfico de Miguel Nieto.

TABLAS

- 3.1 Sector industrial en Michoacán de finales del siglo XIX. Elaboración propia a partir de la información de: J. Jesús, Alejandro Romero, *Uruapan de antaño*, Morelia, Impresos Morevallado, 2002; José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, *op. cit.*, así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, *La libertad*, *la Gaceta Oficial*, La revista *Tiempo de Cupatitzio*, J. Figueroa Doménech, *Guía General descriptiva de la Republica Mexicana*, Tomo II, México, 1899, entre otras.
- 3.2 Sector comercial en Michoacán antes de la llegada del ferrocarril. Elaboración propia a partir de la información de: J. Jesús, Alejandro Romero, *op. cit.*; José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, *op. cit.*; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, *Periódico La libertad*, *la Gaceta Oficial*, La revista *Tiempo de Cupatitzio*, J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, entre otras
- 3.3 Sector comercial después de la llegada del ferrocarril en 1880 a Michoacán. Elaboración propia a partir de la información de: J. Jesús, Alejandro Romero, *op. cit.*, José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, *op. cit.*; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Teresa Castelló Yturbide, *Pátzcuaro cedazo de recuerdos*, Morelia, Impresos Hurtado, 1983, así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, *Periódico La libertad*, La revista *Tiempo del Cupatitzio*, J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, entre otras
- 3.4 Sector fabril después de la llegada del ferrocarril en 1880 a Michoacán. Elaboración propia a partir de la información de: J. Jesús, Alejandro Romero, *op. cit.*, José Alfredo Uribe Salas, *Morelia pasos...*, *op. cit.*; Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*; Teresa Castelló Yturbide, *op. cit.*; así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, *Periódico La libertad*, *La Gaceta Oficial*, La revista *Tiempo de Cupatitzio*, J. Figueroa Doménech, *op. cit.*, entre otras.
- 3.5 Principales obras de mejoras urbanas y edificios en la ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, a finales del siglo XIX y principios del XX. Elaboración propia con base en diversos trabajos y publicaciones de la época, así como fuentes hemerográficas: *Periódico Oficial*, *periódico La libertad* y *la Gaceta Oficial*.