

UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLAS DE HIDALGO



División de Estudios de Posgrado
Facultad de Arquitectura



El proceso de introducción del ferrocarril y
las transformaciones urbano-
arquitectónicas del bajo michoacano

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

TESIS

Que para obtener el grado de:
**Maestra en Arquitectura, Investigación y Restauración de
Sitios y Monumentos**

Presenta:

ERSM. Arq. Citlali Alejandra Carrillo Vázquez

Director de Tesis:

Dra. Claudia Rodríguez Espinosa

Junio de 2012

UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLAS DE HIDALGO



División de Estudios de Posgrado
Facultad de Arquitectura



**El proceso de introducción del ferrocarril y
las transformaciones urbano-
arquitectónicas del bajío michoacano**

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

TESIS

Que para obtener el grado de:
**Maestra en Arquitectura, Investigación y Restauración de
Sitios y Monumentos**

Presenta:

ERSM. Arq. Citlali Alejandra Carrillo Vázquez

Director de Tesis:

Dra. Claudia Rodríguez Espinosa

Co-Tutor:

Dr. Salvador García Espinosa

Mesa Sinodal:

Dra. María del Carmen López Núñez

Dr. Luis Alberto Mendoza Pérez

Dr. Juan Alberto Bedolla Arroyo

Junio de 2012



“Podrás prescindir de la riqueza, pero nunca de un amigo”

Séneca



*A*gradecimientos.

- Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), mi agradecimiento por el otorgamiento de la Beca, que durante los estudios fue un apoyo invaluable para la conclusión de esta investigación, para con ello elevar la calidad docente y propiciar la creatividad científica e innovadora del conocimiento.
- A mis maestros de la División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura, por su paciencia y conocimiento compartido.
- A la Dra. Claudia Rodríguez Espinosa, por su apoyo, confianza y motivación, y sobre todo por la paciencia en esta tesis, ya que de otro modo no hubiera sido realidad.
- Al Dr. Salvador García Espinosa, por sus comentarios y observaciones.



- ✦ A la Dra. María del Carmen López Núñez, por ser parte fundamental para el desarrollo de esta investigación, por valiosos consejos y enseñanzas.
- ✦ Al Dr. Luis Alberto Mendoza Pérez por sus recomendaciones y observaciones en el tema.
- ✦ Al Dr. Juan Alberto Bedolla Arroyo por sus comentarios.
- ✦ A los profesores que dedicaron sus enseñanzas, gracias a todos aquellos que verdaderamente pusieron a disposición sus conocimientos para mi formación profesional.
- ✦ A mis compañeros y amigos que de una u otra forma formaron parte de este trabajo, ya que sin su ayuda y apoyo no hubiera podido ser.

A todos... ¡¡Gracias!!



*D*edicatoria.

- ✦ A la bendición y protección más grande y hermosa que Dios me dio en la vida, a la persona que me ha dedicado gran parte de su vida, la que se desvelaba y preocupó conmigo en mi carrera, a la que le debo mi formación, profesión y todo lo que soy, y que nunca podré pagarle con nada, a ti... mi bendita y adorada **Madre**, que gracias a tu fortaleza nunca permitiste que decayera a pesar de las adversidades. Gracias por ser el principal apoyo durante este sueño que hoy llego a cumplir.
- ✦ A mi **Padre** (†), por sus consejos y enseñanzas, por ser el ejemplo a seguir en mi vida, por esos momentos en los que me retaste a ser mejor que tú mismo, y que por ello me diste el coraje suficiente para salir de los baches de la vida, por los cuales he logrado metas como



la que hoy alcanzo. Y que a pesar de tu ausencia, me haces sentir que estas conmigo en cada una de ellas.

- ✿ A mi **Hermana**, por aquellos momentos en que necesitaba un pensamiento, unas palabras de aliento, y que siempre estaba ahí mi pequeño monstruito para brindármelas, y darme ánimo a seguir adelante. Gracias por el apoyo y comprensión en cada etapa de mi vida, y la confianza otorgada.
- ✿ A Eduardo Enrique y Ana Karen, por ser mi motivación a crecer y superarme cada día.
- ✿ A mis amigos: Aideé Tapia, Iván Gutiérrez, Isaac Arenas, Alejandra Huerta, Martha Rivera, Isis Pérez, por creer en mi, gracias por su amistad, paciencia, apoyo, tardes de café y cine, pero sobretodo por sus palabras de aliento, sin ustedes no hubiera podido seguir adelante.
- ✿ A mis amigos y compañeros de travesía de la octava generación de la Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos: Ariadna Leecet González Solís, Carlos Pedraza Gómez, Mirna Lorena Ruíz Solórzano, Jaime Roberto López Solorio, Mario Barrera Barrera, Elsa Anaid Aguilar Hernández y Yunuén Yolanda Barrios Muñoz; por su amistad, por aquellas noches de desvelo, alegrías y consejos, por los buenos y difíciles momentos que vivimos, así como de las grandes experiencias que pasamos juntos, pero sobre todo por el tiempo compartido en esta etapa de nuestras vidas, sin ustedes este camino no hubiera sido el mismo.



- ✎ A todos aquellos que en algún momento quisieron verme derrotada, va por ustedes.

- ✎ A José Gustavo Martínez Olmos por creer siempre en mí y por ayudarme a sobreponerme de los malos momentos de la vida, por tu cariño, compañía, consejos y paciencia, pero sobre todo por ser parte importante en mi vida, a ti en especial este trabajo y todo lo que ello significa.

- ✎ A la persona más importante en la vida, a **Dios**, que sin su ayuda no hubiera tenido ningún sentido este camino recorrido.

A todos ustedes mil gracias!!!



Resumen.

En la presente investigación se aborda el proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas desarrolladas en el bajío michoacano, cuyos cambios fueron resultado de las diversas actividades que ocasiono este nuevo medio de transporte, tales como los intercambios comerciales, crecimiento de las poblaciones, movimientos poblacionales, etc., dentro de las poblaciones que conforman la zona de estudio conformadas por Yurécuaro, Zamora y Los Reyes, como poblaciones principales e incluso a nivel nacional.

El principal objetivo de este trabajo fue el estudiar las transformaciones urbano-arquitectónicas que generaron los procesos político-económicos para la introducción del ferrocarril en la región, para con ello definir cuáles fueron los beneficios socio-económicos que surgieron a raíz de este fenómeno, y el cómo la incorporación de estos elementos hizo que tanto la producción edilicia, como la comercial cambiaran de manera significativa, asegurando así un cambio en los mecanismos y procedimientos de las poblaciones, que fueran de acuerdo a las necesidades actuales de la sociedad y con ello darle a estas una nueva conformación espacial y económica.



*A*bstract.

In the present research deals with the process of introduction of railways and urban-architectural changes developed in the shallows of Michoacan, whose changes were the result of the various activities that caused this new means of transport, such as trade, population growth, population movements, etc., within populations that comprise the study area formed by Yurécuaro, Zamora and Los Reyes as main towns and even nationally.

The main objective was to study urban-architectural transformations that generated the political-economic process for the introduction of railways in the region, to thereby define what were the socio-economic benefits arising as a result of this phenomenon, and how incorporation of these elements was that the edicilia production, such as trade changed significantly, thus ensuring a change in the mechanisms and procedures of the populations, which were according to current needs of society and thus give these a new economic and spatial conformation.



Contenido.

	Página
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	2
Estado de la cuestión.....	10
Bibliografía.....	40
CAPITULO I. El ferrocarril, un nuevo medio de comunicación en la zona oeste del Bajío michoacano. Antecedentes.	47
Introducción.	
I.1 El Ferrocarril. Panorama Internacional siglo XIX.....	48
I.2 Introducción del Ferrocarril en México.....	51
I.3 Michoacán antes de la llegada del Ferrocarril. Panorama general del Estado.....	58
I.4 El Ferrocarril en Michoacán.....	69
I.4.1 Desarrollo del ramal Yurécuaro-Los Reyes.....	77
Bibliografía.....	85
CAPITULO II. La configuración espacial del bajío michoacano. Poblaciones del ramal Yurécuaro a Los Reyes.	91
Introducción.	
II.1 La influencia de la configuración físico-geográfico en el trazo del Ramal Yurécuaro a los Reyes durante el siglo XIX.....	93
II.2 Distribución e intercambio comercial de productos locales.....	103
II.3. Influencias políticas y relación de personajes en la segunda mitad del siglo XIX.....	108



II.3.1 Conformación de cacicazgos, familias o grupos de poder en el territorio durante la segunda mitad del siglo XIX.....	109
II.3.1.1 Familia Salceda Andrade.....	112
II.3.1.2 Familia García Martínez.....	115
II.3.1.3 Familia Fernández del Valle.....	116
II.3.1.4 Familia Dávalos, Perfecto Méndez, Méndez Padilla, Plancarte y Verduzco López.....	116
II.4 Vinculación de las principales poblaciones.....	119
II.4.1 Yurécuaro.....	119
II.4.2 Zamora.....	124
II.4.3 Los Reyes.....	132
Bibliografía.....	136
CAPITULO III. El impacto urbano-arquitectónico partir de la introducción del ferrocarril en el ramal Yurécuaro a Los Reyes.	141
Introducción.	
III.1.La estructura urbana. Morfología de las poblaciones.....	143
III.2 Influencia extranjera.....	147
III.2.1. Aportación arquitectónica.....	147
III.3 Estaciones Tipo.....	162
III.3.1 Estaciones de la Región Bajío.....	169
III.3.1.1 Estación de Yurécuaro.....	169
III.3.1.2 Estación de Zamora.....	181
III.3.1.3 Estación de Los Reyes.....	189
III.3.2 Sistemas constructivos.....	195
III.4 Espacios complementarios del Ferrocarril.....	197
III.5 Mano de obra.....	208
III.6 Nuevos Edificios en la región.....	211
Bibliografía.....	215
CAPITULO IV. Reconstrucción histórico-urbana del bajío michoacano, 1900-1950.	219
Introducción.	
IV.1 Impacto del Ferrocarril.....	221
IV.2 Aspectos sociales.....	226
IV.3 Aspectos económicos.....	230
IV.4 Aspectos políticos.....	236
IV.5 Aspectos demográficos.....	238



IV.6 Aspectos físico-geográficos.....	241
IV.7 Vinculación de poblaciones.....	244
IV.8 Aspectos urbano-arquitectónicos.....	246
IV.8.1 Morfología de las poblaciones.....	246
IV.8.1.1 Yurécuaro.....	252
IV.8.1.2 Zamora.....	255
IV.8.1.3 Los Reyes.....	259
IV.8.2 Elementos arquitectónicos.....	261
Bibliografía.....	271
REFLEXIONES FINALES	277
Bibliografía.....	289

UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
Facultad de Arquitectura – División de Estudios de Posgrado

Diseño de la Investigación

Tutora: Dra. Claudia Rodríguez Espinosa
Cotutor: Dr. Salvador García Espinosa



“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Diseño de la investigación.

La concepción de un territorio geográfico implica la observación de los fenómenos que ocurren y de los diversos agentes que interfieren en su desarrollo, ya sea de forma natural o artificial, formando con ello un paisaje de acuerdo a las características de cada extensión espacial. Estos límites – llámese lagos, puentes, montañas, vías, etc.- son marcados por una denotación reconocible, que puede establecerse por los factores que lo determinan como un hecho complejo y dinámico de la naturaleza, así como por las acciones que el ser humano imprime en ellas. La organización del espacio en la Nueva España tenía condiciones naturales muy específicas, que lo hacían atractivo y con potencial para los conquistadores, debido a sus condiciones climáticas, geográficas, de vegetación, así como de cuerpos de agua, lo cual generaba que el territorio fuera un fuerte potencial para su producción y explotación de las nuevas tierras.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



La generación y uso de las nuevas tecnologías (maquinarias, herramientas mecánicas, etc.), que fueron surgiendo conforme a estos avances ayudó a que las nuevas empresas pudieran explotar el territorio conquistado, ya fuera en el campo, las minas o en los caminos principales de los asentamientos que se fueron estableciendo. Conforme iban surgiendo nuevos medios de producción, se hacía necesario cambiar la forma de obtener los recursos y por ende las ganancias, lo que propiciaba una expansión sobre el territorio local, que ello conllevaba a la compra de nuevas tierras y el control sobre las mercancías.

Es por ello que las haciendas tenían un papel importante en la obtención de estos beneficios, desarrollando con ello una mayor área de cultivo y de extensión de mercado para la incursión de la mano de obra indígena, permitiendo así que se pudiera almacenar grandes cantidades de cosechas y con ello tener temporadas bien calculadas para su consumo y venta, además que con ello prevenían temporadas de escasez, pudiendo aprovechar la situación para vender más caro la cosecha y así obtener más ganancias.

Es claro que la llegada del ferrocarril durante el siglo XIX como nuevo medio de transporte, aceleró el intercambio de productos y expansión del territorio¹ de los diversos poblados del país, haciendo que tuvieran un impacto en cuanto a la producción y comunicación entre ellos, así mismo se mostró como un vínculo de avance en aquellos que se encontraba fuera de la dinámica del país. El siglo XIX en el estado de Michoacán, al igual que en el resto del territorio nacional, fue un periodo de cambios,

¹ Refiriendonos a la relación más estrecha entre las poblaciones, ya que anteriormente les era mas complicado la comunicación entre ellos por las distancias y la falta de medio de transporte.



crisis, movimientos militares, políticos, económicos y poblacionales, en donde la lucha por el poder entre las oligarquías impulsaba un nuevo orden social sobre la base del liberalismo que se venía viviendo.

El desarrollo del estado de Michoacán debía poner empeño en incorporarse a la dinámica que venía marcando el resto del país por lo que la rehabilitación de caminos sirvió para la introducción de medios de comunicación y de modernos transportes, que servirían para reactivar la economía de las distintas poblaciones. Una de las primeras acciones que emprendieron algunos miembros de grupos contendientes de la Independencia fue el de retomar y reconstruir algunos antiguos circuitos comerciales del Virreinato de la Nueva España. Esta rehabilitación de caminos puso énfasis en la introducción de medios de comunicación y transporte modernos, que servirían para reactivar la economía. Una de las primeras acciones en materia ferroviaria, fue la conclusión hacia 1850 del primer tramo de vía en México, posteriormente se incorporaron otros ramales, los cuales servían de conexión para los distintos destinos nacionales e incluso internacionales.

En la presente investigación se estudiaron aquellas transformaciones urbano-arquitectónicas² que surgieron durante la última década del siglo XIX e inicios del XX (1890-1920), en la zona oeste del bajo michoacano,³

² Se define como una transdisciplinariedad, o mejor dicho, es una multiplicidad, que se puede poner en evidencia por la existencia de una identidad cultural tangible en el medio ambiente que nos rodea.

³ Se define de este modo a la zona comprendida por el ramal, lo que anteriormente era conocido por la región zamorana. Fuente: Gustavo Verduzco, "El crecimiento urbano y desarrollo regional: el caso de Zamora, Michoacán", El Colegio de México, pág. 23, fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 17, invierno 1984, vol. V, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



provocadas principalmente por la introducción del ferrocarril, y que no sólo se pueden encontrar entrelazadas con las tendencias filosóficas⁴ de los grandes cambios a nivel mundial de su época sino también arraigadas a las modas (nuevos materiales, estilos arquitectónicos, etc.), ya fuesen por costumbres o bien por los acontecimientos socio-políticos, la llegada de nuevos grupos extranjeros, la producción y la economía, que acontecieron durante ese período en las diversas regiones del país.

Es así que uno de los acontecimientos durante este periodo histórico, es el surgimiento de los nuevos proyectos de comunicación e infraestructura, tales como el tren, telégrafo, la luz etc., que fungieron como producto del proceso de la Industrialización. La introducción del ferrocarril marcó cambios en las poblaciones por donde se estableció, tales como la creación de nuevos espacios que cubrían sus necesidades (hoteles, puentes, plazas, mercados, etc.), el cambio de estructura urbana e incluso de ideologías y costumbres, siendo en algunos casos el elemento detonador del surgimiento de nuevas poblaciones, así como los cambios económico-sociales fueron uno de los grandes motores que hicieron que este tipo de proyectos se imaginara.

La región geográfica llamada Bajío o Bajío Zamorano como se ha conocido en el estado de Michoacán y en específico la zona oeste, es la área a la que está enfocada la presente investigación y es como se denominó durante su desarrollo, estando limitada con el estado de Jalisco

⁴ Refiriéndonos a las ideas escolásticas e ilustradas, que surgían debido a los grandes cambios provocados por la independencia y que se estaban llevando a cabo, tanto por parte de libertadores como por conservadores. Mauricio Beuchot, "La Filosofía en México en el siglo XIX" en: http://ru.ffyl.unam.mx:8080/jspui/bitstream/10391/593/1/18_beuchot.pdf, mayo 2012.



y conformada por diversas poblaciones, entre las que destacan por su importancia regional: La Piedad, Yurécuaro, Zamora y Morelia.⁵

De las anteriores se tomaron Yurécuaro y Zamora, agregando a los Reyes como los casos de estudio, debido a que forman parte del último ramal construido en el estado, además de ser las ciudades de mayor importancia dentro del mismo, ya sea por su localización o por su desarrollo económico. Estas poblaciones fueron consideradas las de más producción edilicia y de mayor crecimiento urbano, puesto que sus ubicaciones marcaron su status de poblaciones cabeceras, haciendo que así que tuvieran un desarrollo sobre el resto de las otras que forman el ramal.

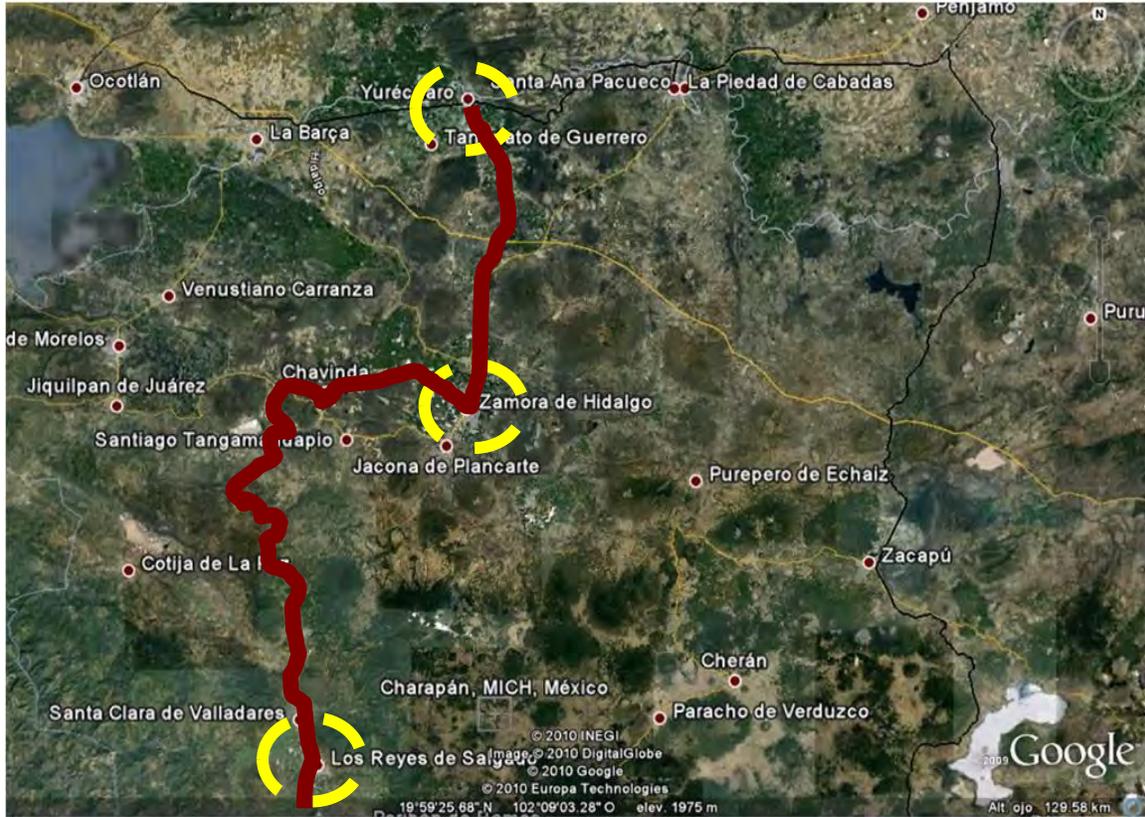
El análisis de esta región no constó de una temporalidad en específico a la que se refiera, puesto que se tomaron fragmentos de la historia sobresalientes en cuanto a los sucesos y acontecimientos ocurridos, que marcaron los cambios dentro de la zona de estudio, siendo de índole política, económica, comercial, etc., los cuales nos marcaron una pauta para las innovaciones dentro del campo urbano-arquitectónico, considerando como antecedentes de estos acontecimientos desde el siglo XVI hasta el siglo XX, teniendo con ello tener un rango amplio, para poder observar con claridad los cambios surgidos durante este periodo y así compararlo con lo ocurrido durante la construcción del Ramal Yurécuaro a los Reyes, lo anterior se justifica principalmente por que el estudio de un espacio específico de la región no se puede estudiar con solo un fragmento de su historia, sino es necesario el conocimiento de cada una de sus etapas que lo marcó a lo largo de su trayectoria, para observar el

⁵ Los municipios de Michoacán, Secretaría de Gobierno, México, Secretaría de Gobierno, 1988.



impacto real de los acontecimientos con las transformaciones ocurridas en los ámbitos antes mencionados .

Mucho de lo que se ha estudiado en cuanto a la historia de Michoacán, de una u otra forma ha tratado de plasmar los aspectos más importantes para los estudiosos del tema, algunos con un enfoque histórico, otros del modo antropológico, algunos en lo político, y así sucesivamente cada uno de los autores en su especialidad dentro del campo de la geografía urbana, la historiografía, el territorio y la región, pero es muy poca la información que se ha producido sobre el estudio territorial en la región y en específico de los cambios urbano-arquitectónico que surgen a partir de un fenómeno, ya que temas como la recuperación de algunas ciudades ha estado en debate no solo a nivel nacional, sino también en lo internacional, lo cual nos conlleva a que estos estudios sean cada vez más específicos, tanto por conocimiento de la población, como de especialistas en la materia.



Poblaciones de análisis



Trazo del ramal

Fig.01. Ubicación de la Región Bajío de Michoacán.
 Fuente: El Reto del Desarrollo de la Región Bajío, Secretaría de Planeación y Desarrollo Estatal de Michoacán 2002-2008.
 Mapa: <http://earth.google.es/>, noviembre, 2009.

Es por eso que se considera de suma importancia el estudio de los aspectos relacionados con las transformaciones regionales, entre los que concierne la observación de los conjuntos urbanos y los elementos que definieron sus características morfológicas, ya que son aspectos primordiales para el desarrollo de las ciudades y/o poblaciones, así mismo su desarrollo territorial dentro de una región específica. Michoacán es un estado muy variado en cuanto a su arquitectura y riqueza cultural, y que cada una de sus poblaciones se ha definido por aspectos muy diversos a través de su historia, además de ser considerado uno de los estados más



fructíferos en cuanto a obras arquitectónicas del siglo XIX por Israel Katzman.⁶

La justificación esencial de este trabajo consiste primordialmente en ofrecer una contribución en el conocimiento del desarrollo territorial de la región bajío de Michoacán a raíz de las transformaciones urbano-arquitectónicas provocadas por la introducción del ferrocarril a finales del siglo XIX e inicios del XX, así como las visiones y modificaciones dentro de las localidades de la región. En donde a través de un estudio historiográfico y de la región se realiza un análisis puntual dentro de una zona en específico; además del análisis de los elementos que provocaron estos cambios, tales como los sociales, económicos, geográficos, físicos, entre otros, y el cómo fueron influenciados por las nuevas tecnologías, así como los medios de transporte, en concreto el ferrocarril, como un elemento detonante de los cambios, tanto en su composición regional, como en su morfología urbana.

Estos cambios han sido producto de los constantes movimientos poblacionales, las nuevas tipologías arquitectónicas, la inserción de nueva tecnología, el surgimiento y desaparición de las pequeñas poblaciones,⁷ entre otros, que han sido significantes desde el siglo XVI después de la conquista hasta inicios del XX, que respecto a la historia de Michoacán, estos han sido evidentes, viéndose reflejados en las nuevas ideas de los distintos grupos políticos, los cambios socio-económicos, repartición de bienes, movilidad de la propiedad de la tierra, y algunos más por mencionar, que han sido los efectos secundarios de todos estos sucesos.

⁶ Israel Katzman, *Arquitectura del siglo XIX en México*, México, Ed. Trillas, 1993.

⁷ En realidad eran solo pequeños grupos de familias en asentamientos irregulares.



Estado de la cuestión.

El principal objetivo del trabajo es el de identificar las transformaciones urbano-arquitectónicas con base en el proceso de la introducción del ferrocarril dentro de la zona oeste del Bajío michoacano, que establecieron las nuevas expectativas de las poblaciones que describen los beneficios y rumbos que se siguieron después de la llegada de esta nueva tecnología y medios de comunicación en la región de estudio, ya sea en lo económico, lo social, político, arquitectónico, urbano y físico, lo cual nos da un panorama de como se observa el área de estudio.

Entre los autores que han estudiado el territorio podemos encontrar a Gilberto Giménez,⁸ el cual dentro de su obra hace mención sobre algunos de los conceptos que nos sirven de referencia para el estudio del territorio, tales como zona estratégica, belleza natural, tierra natal, geosímbolo,⁹ circunscripción político-administrativa y zona de refugio. Así mismo podemos observar el trabajo de Marco Antonio Landavazo,¹⁰ quien realiza el compilado de diversas investigaciones sobre el proceso de formación del territorio, en donde se observan diversos procesos de análisis, destacando la histórico-geográfica, de la cual la presente investigación retoma algunas de las herramientas que se proponen para el estudio de la configuración territorial, como lo son los cambios morfológicos de las poblaciones a través de la historia. Estos autores nos dieron la pauta de

⁸ Gilberto Giménez, *Territorio, cultura e identidades. La región sociocultural*, México, Instituto de Investigaciones Sociales – Universidad Autónoma de México, 1999.

⁹ Entiéndase como todos aquellos elementos que identifican a un territorio, tales como sus creencias, sus mitos, su cosmovisión, sus recursos, etc.

¹⁰ Marco Antonio Landavazo (Coord.), *Territorio, Frontera y Región, en la historia de América, Siglo XVI al XX*, México y Morelia, Porrúa, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2003.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



cómo se realiza la lectura del área de estudio, en donde intervienen varios factores que deben ser tomados en cuenta (movimiento de población, nuevos asentamientos, etc.), para con ello utilizarlos como un instrumento de lectura para nuestro caso de estudio.

Por otra parte Federico Fernández y Ángel J. García,¹¹ hacen un compilado sobre como estudiar un territorio en especial como lo es el *Altepetl*, mostrando los recursos metodológicos usados en distintas fases de la investigación. Así mismo Francisco de Gracia,¹² estudia aquellos elementos que intervienen en la transformación de un territorio, enfocándose especialmente a un espacio en el que interviene tanto la naturaleza como la mano del hombre, y que con ello evalúa el contacto con los hechos constructivos y el territorio, experimentando todo como una realidad perceptiva.

Los estudios referentes al desarrollo territorial en el estado de Michoacán han sido muy pocos, por lo que se tomaron investigaciones similares, que nos ayudan como comparativo del manejo en cada uno de los casos, estos ejemplares son tesis de grado de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo; un ejemplo de ello es la de Aline Deneb Quintero Duarte,¹³ en su trabajo *Estructuración del Territorio productivo de la zona sur de la Ciénega de Chápala en el Virreinato*, se

¹¹ Federico Fernández Christlieb y Ángel Julián García Zambrano (Coord.), *Territorialidad y Paisaje en el Altepetl del siglo XVI*, México, D.F., Fondo de Cultura Económica, 2000.

¹² Francisco de Gracia, *Entre el paisaje y la Arquitectura. Apuntes sobre la razón constructiva*, España, Editorial Nerea, 2009.

¹³ Aline Deneb Quintero Duarte, *Estructuración del Territorio Productivo de la Zona Sur de la Ciénega de Chápala en el Virreinato*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, UMSNH, 2010.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



enfoca a las estructuras del territorio productivo con base en las relaciones de la familia oligárquica de la zona de estudio, por mencionar sólo algunas, sin embargo el resto del estado aún no ha sido estudiado, por lo que es también muy importante su contribución a la historia de las poblaciones de forma regional, ya que complementan el ciclo de desarrollo sobre las características generales del Estado de Michoacán.

Por otra parte Jorge Osvaldo Alonso Andrés,¹⁴ en su investigación *La configuración urbano-arquitectónica de Eraxamani*, aborda el cómo se estudia una cultura desde su producción arquitectónica, identificando las diversas estructuras que han configurado el espacio en sus diferentes etapas de desarrollo. Así mismo Juan Leonardo Hernández Lozoya,¹⁵ en *Configuración Espacial de la Congregación de Irapuato durante el siglo XVIII*, estudiando a los asentamientos del contexto o región en relación a las diversas escalas del espacio correspondiente a lo urbano y lo regional, mediante una lectura física del espacio y de las contingencias sociales e históricas que los rodean, retomando de ellos el estudio de los espacios creados por el ser humano, que han marcado a la región de estudio destacándola de las del resto del Estado de Michoacán.

Así mismo se hace necesario el conocimiento de los acontecimientos y pensamientos de la época, debido a que al observar y analizarlos, estos muestran los cambios que ha habido en la zona, y siendo entendibles las

¹⁴ Jorge Osvaldo Alonso Andrés, *La configuración urbano arquitectónica de Eraxamani. La Cañada de los Once Pueblos de Michoacán en el periodo virreinal*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, UMSNH, 2000.

¹⁵ Juan Leonardo Hernández Lozoya, *Configuración Espacial de la Congregación de Irapuato durante el siglo XVIII*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, UMSNH, 2006.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



transformaciones ocurridas, además de que la mayoría de estos estudios son sobre autores que de cierta manera tienen una visión más histórica sobre el tema, dándonos un panorama general de cómo se encontraba el país en ese entonces, es así que se retomaron algunos de los datos que nos proporcionan algunos de los autores especializados en la historia del estado de Michoacán, uno de los ejemplos es Conaleo Verduzco,¹⁶ quien hace un estudio del Michoacán en cuanto a su desarrollo regional, desde una mirada histórica. Así mismo Jesús Romero Flores,¹⁷ trabajó con una perspectiva histórica de cómo se encontraba Michoacán después de los sucesos de la Revolución y las problemáticas que conllevó todo el movimiento. Por otra parte Iván Franco Cáceres,¹⁸ visualiza el estado después de las leyes Borbónicas y qué consecuencias dejó tras su aplicación

Algunos de los autores más especializados en el campo de la historia de la arquitectura y el urbanismo, nos muestran una visión más cercana a la planteada para esta investigación. Un ejemplo de ello es Dan Stanislawski,¹⁹ quien con una visión geográfica realiza un trabajo sobre el reconocimiento de las características indígenas en el urbanismo, haciendo diferencia entre las distintas regiones del estado de Michoacán, reconociendo y comparándolas, para con ello hallar una relación entre los elementos en común, así como su contexto. Este tipo de investigaciones

¹⁶ Conaleo Verduzco, *Historia Regional de Michoacán*, México, Ed. Limusa, s/a.

¹⁷ Jesús Romero Flores, *Michoacán en la Revolución*, México, B. Costa-Amic Editor, 1971.

¹⁸ Iván Franco Cáceres, *La intendencia de Valladolid de Michoacán: 1786-1809. Reforma administrativa y exacción fiscal en una región de la Nueva España*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996.

¹⁹ Dan Stanislawski, *The anatomy of Eleven Towns in Michoacán*, Austin, University of Texas Press, 1950.



nos muestran el contexto histórico de las unidades de análisis y de sus transformaciones hasta el siglo XIX.

Dentro de los estudios histórico-descriptivos sobre la evolución de las ciudades tenemos algunos ejemplos como: Eugenia María Azevedo Salomao,²⁰ realizando una recopilación de varias temáticas urbanas, cabe destacar la de Verónica Zamora, quien efectúa una reflexión crítica sobre la historiografía urbana y arquitectónica, a través de un enfoque cultural, la cual nos guío en cuanto a la forma de analizar una ciudad y sus componentes. Jaime Alberto Vargas Chávez,²¹ realiza un estudio de la ciudad de Valladolid-Morelia destacando su etapa porfirista y del cómo se fue transformando, así como los fenómenos políticos, sociales, etc., que dieron lugar a esos cambios, antecedente que nos ayudaron a comparar los sucesos que se estaban dando en la capital del estado, y de la forma en que llegaron a afectar al resto de las poblaciones.

El trabajo de Aideé Tapia Chávez,²² hace una valoración sobre el patrimonio del pasado reciente observando sus transformaciones y permanencias. Estos temas a pesar de que son estudios enfocados en Morelia, de cierta manera nos muestran un panorama de cómo se encontraba la capital del estado, y de cuales fueron los sucesos que

²⁰ Eugenia María Azevedo Salomao (Coord.), *Michoacán: Arquitectura y Urbanismo, temas selectos*, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, 1999.

²¹ Jaime Alberto Vargas Chávez, *La transformación urbana de Morelia en la segunda mitad de siglo XIX. Guillermo Wodon de Sorinne y el Paseo de San Pedro*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán de Ocampo y Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente, 2002.

²² Aideé Tapia Chávez, *Morelia 1880-1950; Permanencia y transformaciones de su espacio construido. Hacia una valoración del urbanismo y la arquitectura del pasado reciente*. Tesis de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, 2001.



provocaron los cambios y transformaciones, orientándonos sobre los factores de cambio que son importantes en este trabajo.

Por otra parte también existen trabajos que están enfocados a temas más específicos como lo son el de José Alfredo Uribe Salas,²³ en uno de sus ensayos muestra el tema de los medios de comunicación del siglo XIX, siendo este un factor importante dentro de la evolución de las comunicaciones en el Estado de Michoacán, así mismo en su trabajo de *Empresas ferrocarrileras, comunicación interoceánica y ramales ferroviarios en Michoacán*,²⁴ en donde podemos observar la importancia de este medio de comunicación dentro del contexto del Estado de Michoacán. Además, Ramón Alonso Pérez Escutia,²⁵ realiza una memoria que nos introduce a la temática de la inserción del Ferrocarril en el siglo XIX dentro de la región Oriente de Michoacán, en donde nos muestra el panorama de cómo se desarrolla este transporte y de cuál es su repercusión dentro de la zona de estudio. Por otra parte Gloria Belén Figueroa Alvarado,²⁶ nos da la pauta sobre la influencia del fenómeno dentro del desarrollo de las ciudades de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, y de los cambios ocurridos en el panorama arquitectónico por donde iba situándose. Luis Alberto

²³ Ramón Alonso Pérez Escutia, "Los caminos de hierro en el desarrollo del Oriente michoacano, siglos XIX y XX", en: José Alfredo Uribe Salas, *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.

²⁴ José Alfredo Uribe Salas, *Empresas ferrocarrileras, comunicación interoceánica y ramales ferroviarios en Michoacán, 1840-1920*, Col. *Historias y Procesos* No. 3, Morelia, UMSNH, 2008.

²⁵ Manuel Criado de Val, *Memorias 11997-2007. Cátedras de Caminería Hispanoamericana*, Morelia, jitanjáfora Morelia Editorial, 2007.

²⁶ Gloria Belén Figueroa Alvarado, *La incidencia del ferrocarril en el espacio urbano-arquitectónico. Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910*. Tesis de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, 2008.



Mendoza Pérez,²⁷ quien en su trabajo estudia los efectos que el ferrocarril tuvo sobre la arquitectura y el urbanismo en Colima, mostrando la influencia de este medio.

Existen algunos autores que nos manifiestan también otros tipos de proyectos que se iban desarrollando antes y durante la época de estudio, como lo fueron la Caminería, dentro de estos podemos encontrar a Orépani García Rodríguez,²⁸ quien realiza la compilación de nueve ensayos dedicados a este tema, en donde ejemplifica su introducción y su influencia desde el siglo XVI hasta nuestro días, ya sea de forma positiva o negativa, ya que esto muchas veces dependió de las condiciones económicas y geográficas de los poblados, así como de las actividades que se realizaban y por donde se distribuían, toca también temas importantes sobre cómo los viajeros de la época percibían el territorio visitado, ya que ellos se dedicaban a visitar los diferentes poblados del estado, observando todas las características que comprendían cada uno, y con ello nos muestran el panorama en ese periodo.

Así también Sandra Kuntz y Priscilla Connolly,²⁹ hacen una recopilación de las obras públicas y de ferrocarriles que fueron importantes, durante el siglo XIX, mostrando el desarrollo de estas a través del territorio mexicano, y de

²⁷ Luis Alberto Mendoza Pérez, *La influencia del Ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Arquitectura, Colima, Programa Interinstitucional de Doctorado en Arquitectura, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Colima, Universidad de Guanajuato, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2007.

²⁸ Orepani García Rodríguez, *Nueve Ensayos de Caminería*, Morelia, Escuela de Historia, UMSNH, 1997.

²⁹ Sandra Kuntz y Priscilla Connolly (coordinadoras), *Ferrocarriles y Obras Públicas*, Lectura de Historia Económica Mexicana, México, El Colegio de Michoacán, 1999.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



cuáles fueron sus enfoques para la inserción de esta tecnología en poblaciones muy específicas.

Además de estos autores se han encontrado otros documentos más específicos sobre el tema, tales como las fuentes primarias, editas e inéditas como los contratos de las compañías,³⁰ memorias,³¹ planos, fotografías antiguas,³² entre otros, los cuales nos hablan sobre el desarrollo específico del Ramal Yurécuaro a los Reyes, complementándose con algunos Boletines que publica el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.³³ En cuanto al ámbito local se tienen los artículos de la revista Relaciones de Michoacán³⁴ a cargo del Colegio de Michoacán,³⁵ además de la información localizada en las memorias que se encuentran en la Hemeroteca de la ciudad a cargo de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Heriberto Moreno García,³⁶ analiza en su artículo *Zamora en 1789* al poblado desde su estado de jurisdicción y las relaciones con los demás

³⁰ Escritura de Cesión fecha 20 de Agosto de 1898, De la concesión para construir la línea de Ferrocarril de Yurécuaro a Ario, otorgada por la Compañía del Ferrocarril de Michoacán y pacifico a favor de la Compañía Central Mexicano.

Contrato de Octubre de 1899, Entre el Estado de Michoacán y la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.

Contrato de diciembre 17 de 1896 celebrado entre el Estado de Michoacán y los Señores Symon y Camacho del Ferrocarril Central Mexicano en la ciudad de Morelia.

³¹ Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, *Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal. Desde 1 de Enero de 1895, hasta 31 de Diciembre de 1899*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales.

³² Archivo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CONACULTA/ CNPPCF/ MNFM/CEDIF).

³³ www.museoferrocarriles.org.mx

³⁴ <http://www.revistarelaciones.com/>

³⁵ www.colmich.edu.mx

³⁶ Heriberto Moreno García, *Zamora en 1789*, Zamora, El Colegio de Michoacán, pág. 35 (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



poblados circunvecinos y sus actividades económicas durante la época. Por otra parte Roberto Heredia Correa,³⁷ estudia la relación comercial que tenía Zamora con el resto de las ciudades y poblaciones de Michoacán, relacionándolas por su importancia geográfica.

J. Miguel Hernández Madrid,³⁸ en su trabajo *Zamora, Ciudad de rupturas. Lecturas del proceso de urbanización desde la vida cotidiana*, muestra una lectura sobre la evolución de la ciudad y cuales han sido sus factores de influencia para este proceso de configuración a través de la historia. Siguiendo en la línea local tenemos a Francisco Miranda,³⁹ quien con una visión historicista nos describe el proceso de evolución de Yurécuaro desde sus orígenes hasta nuestros días, señalando cuales han sido los cambios más drásticos y que factores fueron los causantes de tales sucesos. Por otro lado Cayetano Reyes García,⁴⁰ muestra el panorama que ha tenido Los Reyes desde el siglo XVI al XIX, en cuanto a su importancia con el resto de las poblaciones circunvecinas.

Lo anterior muestra un panorama de los diferentes enfoques que nos dieron una pauta hacia el tema de estudio, el cual por supuesto requirió de un trato más profundo a lo largo del proceso de elaboración, sin

Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 1, invierno 1980, vol. I, www.revistarelaciones.com.

³⁷ Roberto Heredia Correa, *Zamora y su distrito en 1844*, Instituto de Investigaciones Filológicas, UNAM, EL Colegio de Michoacán, pág.122, (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 8, otoño 1981, vol. II www.revistarelaciones.com,

³⁸ J. Miguel Hernández Madrid, "Zamora, Ciudad de rupturas. Lecturas del proceso de urbanización desde la vida cotidiana", en: Gustavo López Castro (Coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991

³⁹ Francisco Miranda, *Yurécuaro*, Morelia, Morevallado Editores, 2009.

⁴⁰ Cayetano Reyes García, "La caña y la Ciudad de Los Reyes", en: Gustavo López Castro (Coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



embargo esta revisión del estado del arte fue de gran ayuda, dándonos con ello la pauta sobre qué hay de información con respecto al tema que interesa, y la forma en que se ha estudiado por algunos autores, aunque también habrá alguna otra que no sólo se tenga que consultar de forma bibliográfica, sino físicamente, para con ello corroborar cuales han sido esas modificaciones, ya sea en la arquitectura o en la morfología de las poblaciones.

Es importante resaltar que no se analiza el Ferrocarril como tal, sino aquellas transformaciones que surgen a raíz de su introducción en el territorio – en cuanto a su organización, producción espacial, relación con el medio fisiográfico, estructura social y económica – estableciendo así las transformaciones urbano-arquitectónicas de la zona de estudio. El hablar de estos factores significó no sólo observar la realidad a través de los elementos materiales, sino también de aquellos inmateriales, puesto que la mentalidad de la época, la forma en que se organizaban las poblaciones y hasta sus costumbres, fueron instrumentos primordiales para poder entender mejor los espacios, y con ellos la estructuración del territorio.

Respecto a lo anterior se establecen varias preguntas claves para el desarrollo de la presente investigación:

- 1) ¿Cuáles fueron los antecedentes, procedimientos y mecanismos de apropiación que el ferrocarril tenía, para que con ello se diera la introducción de este medio de comunicación en la región del oeste del bajío michoacano?



- 2) ¿Qué factores condicionaron las transformaciones urbano-arquitectónicas de la región a partir de la introducción del Ramal Yurécuaro a los Reyes?
- 3) ¿Cuáles fueron los elementos de carácter urbano-arquitectónico influenciados por la llegada del Ferrocarril, como elementos reguladores del espacio a la región Bajío de Michoacán?
- 4) ¿Cuales fueron los cambios socio-económico y físico-geográfico desde la llegada del Ferrocarril en el bajío michoacano, y de que manera influyo este medio de transporte en la estructura morfológica y sus componentes urbano-arquitectónicos?

Una vez establecidas las preguntas se procedió a generar los objetivos que ayudaron a responderlas:

- 1) Estudiar cuales fueron los antecedentes, procedimientos y mecanismos de apropiación que el ferrocarril, así como los factores que provocaron la introducción del Ferrocarril en territorios nacionales y en específico el bajío michoacano a finales del siglo XIX.
- 2) Explicar los procesos político-económicos y urbano-arquitectónicos que generaron la introducción del Ferrocarril, dentro de la región Bajío de Michoacán.
- 3) Estudiar las condiciones urbano-arquitectónicas en las que se encontraba la zona de estudio previas a la introducción del Ferrocarril.
- 4) Analizar la producción edilicia ferroviaria e influencia extranjera, así como su mano de obra de los nuevos espacios generados a la introducción del ferrocarril.



- 5) Describir cuales fueron las transformaciones socio-económicas, arquitectónicas y urbanísticas que surgieron a la llegada del ferrocarril dentro del bajo michoacano.

Así mismo es necesario determinar un cuerpo teórico-metodológico que respalde la investigación, así como de los principales conceptos que la definieron, por lo que se procedió a formular un marco teórico-conceptual, incluyéndose además aquellas disciplinas que ayudaron en la lectura del territorio.

Se puede mencionar que en cada época se desarrolla un modo de ver la historia por los diversos especialistas, es por ello que la concepción historiográfica de la época se va abriendo camino a la convicción de que todo se vuelve potencialmente historiable, por ende los hechos serán ordenados según la lógica del antes y el después a partir del desarrollo histórico o progresivo, es por ello que se consultan a diversos autores, para así entender mejor su estudio. Antonio Pizza,⁴¹ menciona que el estudio de la historia puede ir en diversos panoramas, teniendo desde lo general a lo particular, en donde se observa al objeto con más detalle, ya que se dirige totalmente la atención sobre lo acontecido en un espacio y una temporada en específico. Así como también de la observación desde un panorama amplio hasta lo individual. Dentro de la presente investigación se aplica dentro de nuestros antecedentes de la región, para con ello poder entender los sucesos y acontecimientos a través de la historia.

⁴¹ Antonio Pizza, *La construcción del Pasado*, Madrid, Celeste Ediciones, 2000.



Por otra parte Paul Ricoeur,⁴² menciona otro elemento importante como lo es la memoria, la cual se encarga de realizar la ubicación dentro de un espacio y tiempo determinado, pretendiendo buscar la realidad a través de testigos, ya que los documentos no siempre nos arrojan información verídica, lo cual hace necesario realizar confrontaciones entre lo escrito y la realidad. Entendiendo que el espacio habitado es una mutación entre el tiempo y el espacio, el aquí y el ahí, de la percepción y de la acción, y antes del tiempo vivido de la memoria, enmarcándose en un sistema de lugares y fechas, mostrando que se ignoran los límites temporales. Lo anterior nos ayuda a analizar cómo el objeto construido representa un punto importante dentro de la historia del desarrollo de un lugar, pudiéndolo marcar por sus actividades o bien por sí misma. Al ser el ferrocarril un elemento importante durante su época, ya que el impulso de este nuevo medio de transporte marcó una época de producción y avance tecnológico y científico.

Mientras que por otro lado Marc Bloch,⁴³ hace referencia que el fenómeno histórico nunca puede ser explicado en su totalidad fuera del estudio de su momento, es decir de la etapa que vivimos. El autor plantea que el historiador se halla en la imposibilidad absoluta de comprobar por sí mismo los hechos que estudia, por lo tanto se debe de tener el conocimiento de los hechos del pasado y de la mayoría del presente por medio de documentos, que hagan que se comprenda, para con ello conocer el presente. El conocimiento del pasado necesita de la ayuda de diversas guías, tales como inventarios de archivos o bibliotecas, catálogos, repertorio bibliográfico, entre otros, mencionando que difícilmente se

⁴² Paul Ricoeur, *La memoria, la historia, el olvido*, México, Fondo de Cultura Económica, 2008.

⁴³ Bloch Marc, *Introducción a la Historia*, México, FCE, 1998.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



metamorfosee la información. Lo anterior aplica como parte de la metodología aplicada, es decir fue necesario la consulta de diversas fuentes que nos ayudaron a formular y organizar los sucesos históricos que dieron pauta a nuestro fenómeno de estudio.

Así mismo Marina Waisman,⁴⁴ maneja el tema de la historiografía en Latinoamérica en donde afirma que dentro del campo de la arquitectura existe una dependencia cultural, en donde se hace necesario el confrontamiento permanente de la problemática real de cada lugar, sus valores y conceptos convencionales, que conducen a establecer los valores propios del sitio. Es decir que cada espacio requiere de una lectura individual, debido principalmente a su historia, la cual es capaz de interpretar la problemática particular que existe, sin que se coloquen periodos históricos como valor, ni tampoco compararla con otra cultura, puesto que tiene una personalidad histórica definida, signada por un pasado propio como por un futuro. Este tipo de análisis aplican en el estudio concreto del área, en donde se observan los fenómenos que ocurren en ella y que provocan cambios o no dentro de ella.

Dentro del campo de la arquitectura en ocasiones es complicado la obtención de información, ya que muchas veces habrá la necesidad de estudiar los sucesos históricos que le dieron origen y por supuesto como bien menciona Marina Waisman,⁴⁵ debe de ser ligada a la vida social, y observar como se vio afectada por la estructura y los cambios observados además de que:

⁴⁴ Marina Waisman, *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*, Bogotá, Escala, 1988, pp. 36-39.

⁴⁵ Marina Waisman, *La estructura histórica del entorno*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1985.



“La arquitectura no puede permanecer ajena al gran desarrollo de los medios tecnológicos de control del entorno, y que si no logra regular sus modos de acción para que armonicen con el carácter que la tecnología ha tomado en su medio histórico-cultural, quedará inevitablemente desubicada desde un punto de vista histórico”.⁴⁶

De lo anterior podemos retomar que en nuestro caso de estudio lo anterior aplica, ya que el desarrollo del nuevo medio de comunicación comienza a movilizar muchas de las actividades realizadas en las poblaciones, y por ende estas comienzan a cambiar en cuanto a su arquitectura y urbanismo.

Estos autores generan la metodología que de una u otra manera sirve para el estudio de la historia del tema, cada uno aporta su estilo, puesto que como se mencionó lo hacen a diferentes niveles, ya sea territorial, regional o bien algo muy específico, como la tipología arquitectónica⁴⁷ de un lugar. De lo anterior entonces se define, que la historia es la herramienta que nos guía durante el proceso de entendimiento de nuestro objeto de estudio, el cual se observa desde diversas visiones, desde lo general a lo particular, puesto que los datos obtenidos durante este proceso aclaran los acontecimientos ocurridos en un tiempo y espacio determinado del proceso de desarrollo de nuestra región.

⁴⁶ *Ibidem.*, p.15

⁴⁷ "La tipología, al igual que la iconografía del arte figurativo, constituye un factor ciertamente no determinante, pero siempre presente, de manera más o menos manifiesta, en el proceso artístico. El valor y la función de los tipos son las que explican las formas arquitectónicas en relación a un simbolismo." En: <http://www.arqhys.com/contenidos/arquitectonicas-tipologias.html>, enero 2012.



Dentro de este campo de investigación histórica se cuenta también con otra rama muy importante que es la Historiografía Urbana, la cual ayuda a encontrar una metodología historiográfica para comprender los aspectos urbanos de un territorio. Dentro de esta disciplina Ignacio Díaz Ruíz,⁴⁸ menciona en su introducción que la historia de una *región*⁴⁹ debe ser considerada como un todo, ya que es la muestra de sus sucesivas inserciones en el mundo, de sus múltiples contactos con el mundo exterior, el del cómo los sucesos ocurridos alrededor de este afectan directa o indirectamente a la zona. Es por ello que la historia de la región se verá reflejada en algunos de los eventos sucedidos al exterior, ya que ellos influyen de cierto modo en su desarrollo.

Por otra parte Verónica Zamora Ayala,⁵⁰ da a conocer un marco teórico metodológico a través del análisis de varios autores especialistas en el tema, donde se permite conocer las transformaciones que se han ido produciendo en las ciudades. Menciona que “la complejidad de los fenómenos urbanos se manifiesta en la yuxtaposición de sus partes, en la discontinuidad de su forma, en la superposición de elementos urbano-

⁴⁸ Ignacio Díaz Ruíz, “Introducción” en: Ignacio Sosa y Brian Connaug (coord.), *Historiografía latinoamericana Contemporánea*, México, Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos –UNAM, 1999.

⁴⁹ Es un espacio geográfico más amplio que una localidad menor que la correspondiente a una nación-Estado, cuyos límites estarían determinados por el alcance efectivo de ciertos sistemas cuyas partes interactúan en mayor medida entre sí que con sistemas externos. Se entiende a aquella porción de territorio, que es determinada por ciertas características comunes o circunstanciales. Definiéndose por las cuestiones geográficas, históricas y sociales, en: Eric Van Young, *Mexico’s Regions*, San Diego, University of California: Center for U.S. – Mexican Studies, 1992. En: Gilberto Giménez, *Territorio, Cultura e Identidades. La Región Socio-Cultural*, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, s/a, s/p.

⁵⁰ Verónica Zamora Ayala, “Historiografía urbana y arquitectónica” en: Catherine R. Ettinger (Editora), *Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura Mexicana*. 5to Foro de Historia y Crítica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



arquitectónicos, a veces no resuelta, de sus etapas históricas”.⁵¹ La historia de la Arquitectura tiene una nueva visión, en donde se recupera la tradición urbana, analizándola desde la idea de la morfología urbana,⁵² en donde la ciudad debe de ser concebida como un hecho cultural. La autora menciona que a partir de la lectura de los materiales se pueden encontrar tres principios para el análisis y comprensión de la ciudad: la continuidad temporal e historicidad, continuidad espacial y el crecimiento de la ciudad, y la constitución de los hechos urbanos.

La continuidad temporal y la historicidad de un territorio, es el hecho de observar que existe un antes y un después, reconociendo y demostrando así que a lo largo de la coordenada temporal, se sitúan fenómenos estrictamente comparables y que por su naturaleza son homogéneos.⁵³ La ciudad puede presentar ciertos fenómenos urbanos y transformaciones que hacen evidente el paso del tiempo marcando un antes y un después. Cuando hay una continuidad en el tiempo se observan factores decisivos que tienen que ver principalmente con el territorio y el paisaje, es decir las condiciones geográficas, que suelen marcar el hecho de su configuración inicial, obedeciendo a un modelo o patrón, que influencia las modificaciones posteriores, independientemente de su desarrollo o crecimiento.⁵⁴ Es así que sobreponer aquellas etapas evolutivas de la zona de estudio, nos mostró cual fue su tendencia de crecimiento en cuanto a

⁵¹ *Ibíd.*, pág. 222.

⁵² *Es el estudio de la forma física de la ciudad, de la constitución progresiva de su tejido urbano y de las relaciones recíprocas de los elementos de ese tejido que definen combinaciones particulares de las figuras urbanas*, en: R. Allain, *Morphologie urbaine: géographie, aménagement et architecture de la ville*, París, Armand Colin, 2004, en: Verónica Zamora Ayala, *óp. cit.*, pág. 222.

⁵³ Verónica Zamora Ayala, *óp. cit.*, pág. 226.

⁵⁴ *Ibíd.*, pág. 227.



lo urbano, ello apoyó dentro de nuestra metodología para el análisis de las poblaciones de estudio.

Así mismo Marcel Poëte,⁵⁵ marca una fuerte relevancia del medio ambiente natural y su particular camino en la conformación histórica de los asentamientos, puesto que ello señala el desarrollo de un camino (entiéndase una vía), a través de la cual se influencia los aspectos económicos y culturales de una ciudad.⁵⁶ Estos aspectos deben ir ligados como reglas esenciales de método, para con ello estudiar los hechos urbanos, y así llegar a una clasificación de vías, que serán entendidas como el camino, mar, canal o ferrocarril, los cuales arrojarán datos sobre la evolución de los asentamientos. Por otra parte G. Samoná,⁵⁷ menciona la importancia del territorio, de la región, vinculados a su historia referenciando la esencia del lugar, el cómo se ha configurado históricamente, tiene un especial interés en la presencia construida, ya que es la conexión entre la estructura morfológica y la esencia histórica. Además se centra en detalles como: el lugar, la traza, la posición y el tamaño de las cosas, las cuales se ajustan a las dimensiones existentes creando nuevas relaciones que la autora denomina “estratificación u organización del espacio”, ajustándose a una costumbre formal-funcional.

Un factor importante dentro de este análisis temporal es el observar el crecimiento de la forma urbana, la cual muestra cómo fue la organización del tramado urbano, tomando en cuenta a aquellos elementos que participan activamente dentro de su desarrollo como lo son: la vialidad, los

⁵⁵ Marcel Poëte, *Introduction á l'urbanisme: L'évolution des villes*, París, Sens et Tonka éditeurs, 2000, pág. 127.

⁵⁶ *Ibidem*, pp.119-120

⁵⁷ G. Samoná, “Una valoración del futuro de la ciudad como un problema de su relación con la arquitectura”, en: *Architecture Design*, núm. 55, 5/6, Londres, 1985, pág. 17.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



espacios públicos, monumentos, equipamientos, viviendas, parcelación, etc., esta relación constituye la morfología de la ciudad o poblado, este tipo de análisis ayudan a la investigación para poder entender la relación de estos elementos con el fenómeno.

La investigación histórica, el análisis arquitectónico y urbano, conllevará también una investigación tipológica que explicará junto con la arquitectura, los tipos de edificaciones y la morfología urbana, considerándose como la forma y/o estructura que tienen las diferentes ciudades o poblaciones, es decir la estructura externa. Esta se ve influenciada principalmente por el emplazamiento (relación con el medio físico: sobre una colina, en la ribera de un río, etc.) y la situación (posición relativa de la ciudad con respecto al entorno próximo: otras ciudades, vías de comunicación, etc.). Su estudio se realiza sobre un plano, que es la representación a escala de los espacios construidos (edificios) y de la trama urbana (calles, parques, y otros espacios vacíos),⁵⁸ Es así que estos hechos urbanos y su materialidad forman la arquitectura de una población. Por lo tanto el análisis estructural de la forma urbana y el entendimiento de paisaje, ofrece el conocimiento sobre los hechos urbanos, y es por ello que la forma de la región, la permanencia del trazado, las transformaciones, la definición del lugar, su historia, etc., establece las relaciones de permanencias y memoria, complementándose con las condiciones sociales y culturales del sitio.

De lo anterior se retoman varios de los aspectos mencionados por algunos de los autores, por lo que se realizó una vinculación con la historia y los

⁵⁸ Isaac Buzo Sánchez, "Geografía Urbana" en Apuntes de Geografía Humana, http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/ciudad/morfologia_urbana.html, 02 de noviembre de 2009.



procesos de cambios a través de está, para con ello poder analizar a detalle cuales fueron las transformaciones ocurridas dentro de un lugar, como lo fuese: su traza, forma, la creación nuevos espacios, nuevos hitos y nodos, pertenecientes a la sociedad del momento, etc., lo cual nos llevaría a entender el como aquellas permanencias podrían definir la forma en que aquellos elementos que intervienen como la vialidad o el equipamiento se van desarrollando a la par de la morfología creada por las transformaciones ocurridas dentro de un periodo determinado de la historia, a raíz de un nuevo fenómeno insertado dentro de la zona.

La investigación estudia la introducción de las Estaciones del Ferrocarril tomando su tipología, entendiéndose como el estudio de los edificios a partir de sus similitudes, siendo un elemento significativo de la época en que se construyó, por lo que son vistas como aquellas unidades arquitectónicas producidas dentro de la región de estudio, las cuales son ubicadas dentro de la organización de la región, conllevando una estrecha relación con el medio físico-geográfico y el aprovechamiento de su estructura y conformación. En esta línea de investigación Mónica Solórzano Gil,⁵⁹ aborda los estudios de las estaciones y su tipología en el Estado de Jalisco, la cual nos muestra las principales características en cuanto a su forma y uso, ello sirvió como preámbulo del conocimiento de los espacios que corresponden a esta tipología.

El estudio de los sucesos y acontecimientos, llámese transformaciones, dentro de un periodo determinado de la historia, hace que se pueda entender de forma más clara el cómo fueron los procesos y los fenómenos

⁵⁹ Mónica Solórzano Gil, *Rescate y Conservación de las Estaciones de Ferrocarriles en Jalisco. Reutilización de Patrimonio en desuso*, México, Universidad Autónoma de México – Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, 2009.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



que los ocasionaron, así como el conocimiento y entendimiento del territorio que los ocupan.

El conocimiento de un *territorio*⁶⁰ no solo consistió en su estudio a través de la historia, sino que también es necesaria la intervención de otras ciencias, las cuales ayudó a una mejor lectura del espacio, es así que se toma a la Geografía Histórica, la cual se encarga de interpretar los hechos históricos mostrados desde la relación espacio-humano, para poder comprender la realidad espacial y de su transformación al servicio del hombre.⁶¹ Tomándose en cuenta que el paisaje es el producto de la actividad del ser humano y de la sociedad a la que pertenece, ya que en ella habita y produce, es por ello que es importante para el conocimiento del territorio y su relación. Es así que dentro de nuestra metodología en cuanto a la producción arquitectónica de los espacios construidos a partir de la introducción del ferrocarril, esta actividad modifica de manera significativa al paisaje, convirtiéndose como un producto de las actividades y pensamientos de la sociedad que se tiene.

⁶⁰ Se considera a aquel entorno donde el ser humano desarrolla su relación con un entorno en específico, ya sea natural, político, económico, etc., que va ligado con variantes como paisaje, región, espacio, clima, etc. Un espacio físico que es dominado por una persona o un grupo social, teniendo una relación con la organización territorial y la división administrativa, en: Gilberto Giménez, Territorio, Cultura e Identidades, México, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, s/a.

Sería el resultado de la apropiación y valorización del espacio mediante la representación y el trabajo.

El territorio se pluraliza según escalas y niveles históricamente construidos.

⁶¹ Miltón Santos, "De la totalidad al lugar", Oikos Tau, Barcelona, 1996, en: Lorenzo Sánchez López (Coord.), *Los Cambios de paisaje en Tomelloso. Estudio de Geografía Histórica del Territorio como estrategia didáctica*, Tesis Doctorales, España, Universidad de Castilla-La Mancha, 2001.



Tim Unwin,⁶² toma en cuenta la teoría de Habermas para su estudio, en donde destaca que el análisis debe de tomar en cuenta la evolución del paisaje, tomando se como una disposición ante la dicotomía sociedad-naturaleza, y la comprensión de lo histórico y espacial,⁶³ en un largo tiempo, puesto que tiende a perder profundidad debido a las distintas etapas históricas, ya que estas se van borrando con el paso del tiempo sin dejar huella de su existencia, y debiendo tomar las diversas fuentes de información con las que se cuentan para su estudio, además de analizar si el espacio humano es un hecho histórico, y sus peculiaridades elementos en el paisaje, además de su relación con la dialéctica de otros espacios; es así que la historia será el mejor documento que podremos tener, puesto que toda acción del ser humano se ve reflejada en los elementos del paisaje actual, considerándose al espacio como el producto del tiempo y un testigo tangible de los sucesos del pasado.⁶⁴

Francisco Quirós Linares,⁶⁵ menciona que el estudio de un hecho comenzará a partir de la bibliografía existente, posteriormente se analiza el crecimiento espacial y sus características más destacadas, complementando con ello la información obtenida a través de fuentes primarias. Este análisis debe ser cuidadoso de no acumular datos de más o de interés puramente local, ya que de hacerlo no se podrá llegar a la percepción de los fenómenos reales, es decir aquellos que han regido el

⁶² Tim Urwin, *El Lugar de la Geografía*, Madrid, Ed. Cátedra, 1995, pág. 263, en: Lorenzo Sánchez López, *Ibidem.*, pág. 12.

⁶³ Pedro S. Urquijo y Gerardo Bocco, "Los estudios de paisaje y su importancia en México, 1970-2010", en: *Journal of Latin American Geography*, Morelia, Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental/ Universidad Nacional Autónoma de México Campus Morelia, 2011, pág. 38.

⁶⁴ *Ibidem*, pág. 14.

⁶⁵ Francisco Quirós Linares, "El crecimiento espacial de Oviedo", *Estudios de Geografía Histórica e Historia de la Geografía*, Asturias, Universidad de Oviedo, 2006, pág. 78.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



crecimiento de las ciudades. El estudio de estas ciudades se verá reflejado en todas y cada una de las etapas históricas que han tenido, para con ello poder tener una idea más clara de su desarrollo, observando aquellos factores que intervienen directamente sobre la región.

Por otra parte el grupo de Antoni Durà i Guimerà, Carmen Miralle i Guasch y Pilar Riera i Figueras,⁶⁶ mencionan que el proceso de urbanización es posible de distinguir en sus diversas etapas, ya que cada una deja una huella en la ciudad actual. Este proceso se distingue fácilmente con el desarrollo tecnológico y el nivel de vida que tiene cada lugar. Los planos urbanos actuales reflejan la presencia de tramas, superpuestas a las de anteriores épocas, configuran la compleja morfología. Esto refleja la profunda relación entre los diversos grupos sociales y sus actividades, que confluyen armónicamente o en conflicto dentro de la ciudad. Las ciudades pueden también interpretarse como centros respecto al territorio que las envuelve, diferenciándolas de los núcleos; manejándose como aquellos sistemas que determinan un orden que sigue las relaciones de los diferentes niveles de la jerarquía en los núcleos centrales. La múltiple relación entre estos núcleos da como resultado la globalización de todos los ámbitos de la actividad humana.⁶⁷ Es así que el análisis de las trazas urbanas nos indica cuales fueron sus etapas de crecimiento y su desarrollo a lo largo de los diversos sucesos históricos que en nuestro caso el ferrocarril, marcó una pauta considerable sobre el desarrollo de la morfología de las poblaciones.

⁶⁶ Antoni Durà i Guimerà, Carmen Miralle i Guasch y Pilar Riera i Figueras, Geografía Urbana, Barcelona, Universitat Oberta de Catalunya,s/a.

⁶⁷ *Ibídem*, pp. 5-6.



Héctor Ávila Sánchez,⁶⁸ menciona que la urbanización sin duda es uno de los fenómenos de mayor trascendencia dentro de la historia de un lugar, conservándose en ocasiones su dinámica económica, sus formas de vida y el vivir de los espacios en un entorno transformado; lo anterior da como un fenómeno y manifestación que genera las expresiones territoriales determinadas, dichas manifestaciones expresan las actividades productivas, de la cultura de quienes ahí habitan, del medio ambiente, la propiedad de la tierra, etc., reconociéndose como las dinámicas que definen a una región.

Es así que además se establecen las siguientes hipótesis que dan respuesta a las preguntas de investigación:



Los mecanismos y procedimientos de apropiación que implantaba o necesitaba este nuevo medio de transporte en cualquier parte de mundo tenían que regirse bajo ciertos parámetros, los cuales se debían cumplir antes de su introducción, es por ello que en algunas de las regiones tanto nacionales, como internacionales no existía. Por lo tanto en la en la región oeste del bajo michoacano cumplía con las características que buscan las empresas extranjeras, tomando en cuenta que su introducción se debió a los distintos sucesos, ya fuesen políticos, militares, económicos, etc., ocurridos durante el siglo XIX y principios del XX. Teniendo en un inicio la organización y ordenamiento que institucionalizaba tanto la iglesia, como el poder civil, y

⁶⁸ Héctor Ávila Sánchez, "Introducción. Líneas de investigación y el debate de los estudios urbano-rurales", en: Héctor Ávila Sánchez (coord.), Lo urbano-rural, ¿nuevas expresiones territoriales?, Cuernavaca, UNAM, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, 2005, pp.19-20.



posteriormente sólo quedaba en manos de aquellos que tenían el afán de alcanzar el dominio y explotación de los recursos y el espacio.



El desarrollo de este ramal fue consecuencia de personajes tanto federales como particulares que estaban interesados en que se insertara en esta zona en específico, debido a que se tenían ciertos elementos como haciendas, poblaciones con suficiente producción o simplemente por ser los dueños de las tierras por donde pasaba el ferrocarril, lo cual los beneficiaba económicamente y socialmente; lo anterior obviamente fue complementado con la geografía propia del lugar que se prestaba para poder insertar la infraestructura necesaria para ello. Además del interés e inversión de algunas de las familias oligárquicas que existían en la región, ya que estas adquirían grandes cantidades de tierras productivas y daban continuidad a la transformación del medio físico natural.



Dentro de todo este panorama previo a la introducción del Ferrocarril, se tienen testigos evidentes de la poca inversión que había dentro de la zona, ya que la arquitectura producida se mostraba austera en cuanto a su diseño y materia prima, es así que a la llegada del Ferrocarril comenzaron a usar nuevos materiales que cambiaron la forma de construir dentro de las poblaciones, además de generar nuevas actividades debido a los espacios de nueva creación, lo cual a su vez estaría cambiando la conformación urbana existente.



La introducción del Ferrocarril dentro de la región oeste del bajío michoacano, sirvió de detonante e incentivo para el intercambio de productos, así como el movimiento de población. El



desarrollado de esta zona significó el crecimiento en su economía, puesto que no era suficientemente aprovechada, otros en cuanto a las ideas y pensamientos, debido al intercambio cultural por la llegada de personajes extranjeros ligados o relacionados a la construcción del ferrocarril.

Para alcanzar el objetivo se localizó la información documental de carácter histórico que pudiese existir sobre el tema, en donde se encontraron importantes fuentes en el Archivo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CONACULTA/ CNPPCF/ MNFM/CEDIF), en donde se ubicaron algunos de los contratos que ayudaron a entender cuál fue el desarrollo del Ramal durante su planeación, tales como el Contrato de Diciembre de 1896,⁶⁹ en donde se hace mención de las estaciones, así mismo en el de Octubre de 1899,⁷⁰ se observa la autorización de la construcción de la línea, por otra parte se encontró información muy importante en la Reseña Histórica de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal,⁷¹ mostrándonos el recorrido y las poblaciones directas o pasando por medio del ramal.

También se obtuvo la información de la Fototeca del Archivo Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, dentro de su Fondo de la Comisión de Avalúos e Inventarios de 1921, ya que se encontró fotografías de las diversas estaciones que conforman el Ramal, lo cual ayudó a ver

⁶⁹ Contrato de Diciembre 17 de 1896, celebrado entre el Estado de Michoacán y los Señores Symon y Camacho.

⁷⁰ Contrato de Octubre de 1899, entre el Estado de Michoacán y la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.

⁷¹ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña Histórica de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal*, Desde 1 de enero de 1895 hasta 31 de diciembre de 1899, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



cuáles eran los espacios que los complementaban, así como sus características arquitectónicas. Dentro del mismo archivo en la Mapoteca, se encontraron los planos de las diversas estaciones, así como de los proyectos mismos, en donde se puede observar cual era la trayectoria del ferrocarril y de los espacios necesarios en cada población dependiendo de su importancia y uso.

Para la obtención de un adecuado procesamiento se diseñaron algunos instrumentos de investigación a manera de fichas de registro, en donde se clasifico la información que se obtuvo, ya sea de archivo o de la bibliografía especializada, así como registros fotográficos del sitio, cartografía y fotografía histórica. Lo anterior, para confrontar la información con el territorio que conforma la región oeste del bajío michoacano.

Dentro de la investigación se desarrollan cuatro capítulos además de las reflexiones finales.

En el capítulo primero se incluye la importancia del Ferrocarril como el elemento conductor entre las poblaciones que conforman el territorio conocido como la región de bajío en Michoacán. Requiriendo para ello un estudio del panorama general de la zona, en donde se estudia la conformación del espacio antes de la introducción del ferrocarril y posterior. Antes de observar el área, se tiene un panorama general de los sucesos de la época sobre el fenómeno de estudio – el ferrocarril -, de cuáles fueron sus orígenes, y de su llegada a nuestra región de estudio, retomando estos antecedentes para el mejor entendimiento del objeto en



cuestión, para posteriormente entender las modificaciones provocadas en todos los aspectos que pudiesen estudiarse en cuanto a la región.

En el capítulo segundo se observaron las diferentes etapas históricas del área de estudio, en donde se examinan los elementos que se consideran que influyeron dentro de la región. Su descripción durante la historia, definiendo cuales fueron los cambios más sobresalientes, observándose desde la época virreinal hasta llegar al momento de la construcción del ramal y posterior a éste; sirviendo como pauta para poder entender las modificaciones, desde las físicas, pasando por las económicas, hasta llegar a las políticas. Así mismo se retoma la forma en que se tenía la distribución de la producción dentro de la región, lo cual ayuda en el entendimiento de la relación entre las poblaciones que la conforman, para con ello ver la importancia de estas entre sí, y la forma en que estaba organizado, y de los cambios después de la introducción de esta nueva tecnología. Además de que se observó la influencia de ciertos personajes dentro de la zona, los cuales serán importantes en la toma de decisiones en cuanto a este medio de comunicación.

En el capítulo tercero se explica la relación espacio-humano dentro de un contexto, sirviendo como referencia de la realidad espacial y de cómo el hombre ha sido capaz de transformarla a través de sus diversas actividades, siendo la arquitectura el principal producto, lo cual refleja a la sociedad que pertenece, es por ello que es primordial conocer ese fruto de dichas actividades, puesto que el territorio en una de sus manifestaciones se habla que es un medio antropizado y que la arquitectura que ahí se construye, dota al lugar con una significación particular. En este apartado se realiza el análisis de los espacios y su

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



tipología compuestos por este nuevo medio de transporte, los cuales a su vez generaron actividades particulares de los diferentes usos a los que estaban dedicados. Siendo una manifestación de las transformaciones que estaban ocurriendo en las poblaciones, los nuevos espacios reflejaban las nuevas tecnologías y la mano de obra con las que eran realizadas, ya que estructuraba una nueva manera de edificar los espacios requeridos para las nuevas actividades, así como de los cambios que ocurrían a su alrededor.

En el capítulo cuarto se explica al Estado de Michoacán como un ente que abarca una extensa y variable geografía, y en específico la zona oeste del bajío michoacano, en donde a través de la historia se fue transformando por los diversos sucesos. La forma en que se manejó la producción, la aparición de nuevos grupos y sectores sociales, iban de cierta manera relacionándose con un particular proyecto para la nación durante el periodo independiente, el de impulsar al país y estado desde sus propios ámbitos de intereses y operatividad, en donde estaban vinculadas al cambio de la estructura y a las ventajas del mercado internacional. La debilidad económica, la acumulación del capital de ciertos grupos, así como la creación de nuevas vías de comunicación, hicieron que el Estado de Michoacán cambiara las características urbano-arquitectónicas de los poblados, modificando de cierta manera su imagen y paisaje urbano, puesto que la introducción del ferrocarril y los diversos sistemas de producción, como las haciendas marcaron a las poblaciones por su paso, haciendo que se modificara la morfología de las poblaciones y por ende su territorio tanto natural como construido.



Esta visión resulta de los capítulos anteriores, puesto que la información recabada anteriormente ayuda como base para conocer qué y cuáles elementos fueron transformados a raíz de la introducción del ferrocarril dentro de la zona de estudio, generando a su vez cambios dentro de la región. Estas modificaciones se ven en todos los aspectos que pudiesen influir dentro del desarrollo del lugar, buscando con ello reconstruir hipotéticamente la zona, para con ello observar de manera más clara cuales han sido las transformaciones.

Es así que el desarrollo del presente trabajo se baso en el análisis de los sucesos políticos, económicos, poblacionales, arquitectónicos, urbanos y de producción, los cuales fueron de una u otra forma motivados a sus cambios debido a un fenómeno en específico, que en nuestro caso fue el Ferrocarril, demostrando con ello que en algunos casos como en el nuestro, la introducción de un ente en cualquiera que sea su modalidad, puede tender a reorganizar o transformar una región o zona en específico, ya sea para bien o para mal de acuerdo a su contexto.



Bibliografía.

- Allain, R., *Morphologie urbaine: géographie, aménagement et architecture de la ville*, París, Armand Colin, 2004.
- Alonso Andrés, Jorge Osvaldo, *La configuración urbano arquitectónica de Eraxamani. La Cañada de los Once Pueblos de Michoacán en el periodo virreinal*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, UMSNH, 2000.
- Ávila Sánchez, Héctor, "Introducción. Líneas de investigación y el debate de los estudios urbano-rurales", en: Héctor Ávila Sánchez (coord.), *Lo urbano-rural, ¿nuevas expresiones territoriales?*, Cuernavaca, UNAM, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, 2005.
- Azevedo Salomao, Eugenia María (Coord.), *Michoacán: Arquitectura y Urbanismo, temas selectos*, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, 1999.
- Bloch, Marc, *Introducción a la Historia*, México, FCE, 1998.
- Criado de Val, Manuel, *Memorias 11997-2007. Cátedras de Caminería Hispanoamericana*, Morelia, jitanjáfora M°relia Editorial, 2007.
- De Gracia, Francisco, *Entre el paisaje y la Arquitectura. Apuntes sobre la razón constructiva*, España, Editorial Nerea, 2009.
- Díaz Ruíz, Ignacio, "Introducción" en: Ignacio Sosa y Brian Connaug (coord.), *Historiografía latinoamericana Contemporánea*, México, Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos –UNAM, 1999.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



- Durà, Antoni i Guimerà, Carmen Miralle i Guasch y Pilar Riera i Figueras, *Geografía Urbana*, Barcelona, Universitat Oberta de Catalunya.
- Fernández Christlieb, Federico y Ángel Julián García Zambrano (Coord.), *Territorialidad y Paisaje en el Altepétl del siglo XVI*, México, D.F., Fondo de Cultura Económica, 2000.
- Figueroa Alvarado, Gloria Belén, *La incidencia del ferrocarril en el espacio urbano-arquitectónico. Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910*. Tesis de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, 2008.
- Franco Cáceres, Iván, *La intendencia de Valladolid de Michoacán: 1786-1809. Reforma administrativa y exacción fiscal en una región de la Nueva España*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996.
- García Rodríguez, Orepaní, *Nueve Ensayos de Caminería*, Morelia, Escuela de Historia, UMSNH, 1997.
- Giménez, Gilberto, *Territorio, cultura e identidades. La región sociocultural*, México, Instituto de Investigaciones Sociales – Universidad Autónoma de México, 1999.
- Hernández Lozoya, Juan Leonardo, *Configuración Espacial de la Congregación de Irapuato durante el siglo XVIII*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, UMSNH, 2006.
- Hernández Madrid, J. Miguel, "Zamora, Ciudad de rupturas. Lecturas del proceso de urbanización desde la vida cotidiana", en: Gustavo López Castro (Coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991
- Katzman, Israel, *Arquitectura del siglo XIX en México*, México, Ed. Trillas, 1993.
- Kuntz, Sandra y Priscilla Connolly (coordinadoras), *Ferrocarriles y Obras Públicas*, Lectura de Historia Económica Mexicana, México, El Colegio de Michoacán, 1999.
- Landavazo, Marco Antonio (Coord.), *Territorio, Frontera y Región, en la historia de América, Siglo XVI al XX*, México y Morelia, Porrúa, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2003.
- Mendoza Pérez, Luis Alberto, *La influencia del Ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Arquitectura, Colima, Programa Interinstitucional de Doctorado en Arquitectura, Universidad

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Colima, Universidad de Guanajuato, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2007.

- Miranda, Francisco, *Yurécuaro*, Morelia, Morevallado Editores, 2009.
- Pérez Escutia, Ramón Alonso, "Los caminos de hierro en el desarrollo del Oriente michoacano, siglos XIX y XX", en: José Alfredo Uribe Salas, *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, .Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.
- Pizza, Antonio, *La construcción del Pasado*, Madrid, Celeste Ediciones, 2000.
- Poëte, Marcel, *Introduction á l'urbanisme: L'évolution des villes*, París, Sens et Tonka éditeurs, 2000.
- Quintero Duarte, Aline Deneb, *Estructuración del Territorio Productivo de la Zona Sur de la Ciénega de Chápala en el Virreinato*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, UMSNH, 2010.
- Quirós Linares, Francisco, "El crecimiento espacial de Oviedo", *Estudios de Geografía Histórica e Historia de la Geografía*, Asturias, Universidad de Oviedo, 2006.
- Reyes García, Cayetano, "La caña y la Ciudad de Los Reyes", en: Gustavo López Castro (Coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991.
- Ricoeur, Paul, *La memoria, la historia, el olvido*, México, Fondo de Cultura Económica, 2000.
- Romero Flores, Jesús, *Michoacán en la Revolución*, México, B. Costa-Amic Editor, 1971.
- Samoná, G., "Una valoración del futuro de la ciudad como un problema de su relación con la arquitectura", en: *Architecture Design*, núm. 55, 5/6, Londres, 1985.
- Santos, Miltón, "De la totalidad al lugar", Oikos Tau, Barcelona, 1996, en: Lorenzo Sánchez López (Coord.), *Los Cambios de paisaje en Tomelloso. Estudio de Geografía Histórica del Territorio como estrategia didáctica*, Tesis Doctorales, España, Universidad de Castilla-La Mancha, 2001.
- Solórzano Gil, Mónica, *Rescate y Conservación de las Estaciones de Ferrocarriles en Jalisco. Reutilización de Patrimonio en desuso*, México, Universidad Autónoma de México –Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, 2009.



- Stanislawski, Dan, *The anatomy of Eleven Towns in Michoacán*, Austin, University of Texas Press, 1950.
- Tapia Chávez, Aideé, *Morelia 1880-1950; Permanencia y transformaciones de su espacio construido. Hacia una valoración del urbanismo y la arquitectura del pasado reciente*. Tesis de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, 2001.
- Uribe Salas, José Alfredo, *Empresas ferrocarrileras, comunicación interoceánica y ramales ferroviarios en Michoacán, 1840-1920*, Col. *Historias y Procesos No. 3*, Morelia, UMSNH, 2008.
- Urquijo, Pedro S. y Gerardo Bocco, "Los estudios de paisaje y su importancia en México, 1970-2010", en: *Journal of Latin American Geography*, Morelia, Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental/ Universidad Nacional Autónoma de México Campus Morelia, 2011.
- Urwin, Tin, *El Lugar de la Geografía*, Madrid, Ed. Cátedra, 1995.
- Van Young, Eric, *Mexico's Regions*, San Diego, University of California: Center for U.S. – Mexican Studies, 1992.
- Vargas Chávez, Jaime Alberto, *La transformación urbana de Morelia en la segunda mitad de siglo XIX. Guillermo Wodon de Sorinne y el Paseo de San Pedro*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán de Ocampo y Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente, 2002.
- Verduzco, Conaleo, *Historia Regional de Michoacán*, México, Ed. Limusa, s/a.
- Waisman Marina, *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*, Bogotá, Escala, 1988.
- Waisman Marina, *La estructura histórica del entorno*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1985.
- Zamora Ayala, Verónica, "Historiografía urbana y arquitectónica" en: Catherine R. Ettinger (Editora), *Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura Mexicana*. 5to Foro de Historia y Crítica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008.



Documentos de archivo.

- Contrato de diciembre 17 de 1896 celebrado entre el Estado de Michoacán y los Señores Symon y Camacho,
- Contrato de Diciembre 17 de 1896, celebrado entre el Estado de Michoacán y los Señores Symon y Camacho.
- Contrato de Octubre de 1899, Entre el Estado de Michoacán y la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.
- Contrato de Octubre de 1899, entre el Estado de Michoacán y la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.
- Escritura de Cesión fecha 20 de Agosto de 1898, De la concesión para construir la línea de Ferrocarril de Yurécuaro a Ario, otorgada por la Compañía del Ferrocarril de Michoacán y pacifico a favor de la Compañía Central Mexicano.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña Histórica de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal*, Desde 1 de enero de 1895 hasta 31 de diciembre de 1899, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 190
- Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, *Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal. Desde 1 de Enero de 1895, hasta 31 de Diciembre de 1899*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales



Documentos de web.

- Buzo Sánchez, Isaac, “Geografía Urbana” en Apuntes de Geografía Humana, http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/ciudad/morfologia_urbana.html, 02 de noviembre de 2009.
- Heredia Correa, Roberto, *Zamora y su distrito en 1844*, Instituto de Investigaciones Filológicas, UNAM, EL Colegio de Michoacán, pág.122, (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 8, otoño 1981, vol. II www.revistarelaciones.com,
- Moreno García, Heriberto, *Zamora en 1789*, Zamora, El Colegio de Michoacán, pág. 35 (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 1, invierno 1980, vol. I, www.revistarelaciones.com.
- www.colmich.edu.mx
- www.museoferrocarriles.org.mx

UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
Facultad de Arquitectura – División de Estudios de Posgrado

Capítulo I “El Ferrocarril, un nuevo medio de comunicación en la zona oeste del bajío michoacano. Antecedentes.”

Tutora: Dra. Claudia Rodríguez Espinosa
Cotutor: Dr. Salvador García Espinosa



“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajío michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Capítulo I.

El ferrocarril, un nuevo medio de comunicación en la zona oeste del bajío michoacano. Antecedentes.

Introducción

El desarrollo del presente apartado tiene como principal fin el demostrar la importancia del ferrocarril como el elemento de cohesión e intercambio de producción entre las poblaciones que conforman el territorio conocido como la región de bajío en Michoacán. Ello requiere el estudio del panorama general de la zona, en donde se muestra la conformación del espacio urbano-arquitectónico antes y posterior. Previo a observar la región, se tuvo una perspectiva general de los sucesos de la época sobre el fenómeno de estudio – el ferrocarril -, de cuáles fueron sus orígenes, y de cómo llegó hasta la zona de estudio, retomando estos antecedentes para el mejor entendimiento del objeto en cuestión, así como de las

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



modificaciones provocadas en los aspectos urbano-arquitectónicos, así como de los económicos, sociales y políticos que pudieron darse dentro de la región.

I.1 El Ferrocarril. Panorama Internacional siglo XIX.



Fig. I.1. Grabado de Locomotora FF.CC. Madrid-Aranjuez, 1851-1860.

Fuente:

http://www.ucm.es/info/hcontemp/madrid/transp_ortes.htm, Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, agosto 2009.

La industrialización fue un proceso lento e irregular durante la primera mitad del siglo XIX, ya que no todas las poblaciones eran zonas aptas para la producción agrícola y ganadera que se necesitaba. “Las comunicaciones deficientes y la falta de capital permitieron que estas antiguas formas de producción subsistieran durante este siglo; sin embargo, la

producción mercantilizada y el ferrocarril obligaron a cambiar el viejo comercio” (fig. I.1).¹ La economía europea básicamente dependía del desarrollo industrial y de los factores que aceleraban el ritmo de crecimiento, como lo eran la expansión del ferrocarril y la navegación a vapor, ya que abrían nuevos mercados y por ende estimulaban la

¹ Atlas Ilustrado de Historia Mundial, México, Reader’s Digest, 2001, pág. 210.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



creación de empleos y el abasto de alimentos para la población. Una buena manera de modernizar toda la economía fue el hecho de construir ferrocarriles.²

El nacimiento de esta nueva tecnología por primera vez cambiaba el transporte de las personas y mercancías por tierra, lo cual superaba por mucho las limitantes de la tracción de los animales, que desde tiempos remotos se había establecido. Las distancias se acortaron, se hizo más factible la forma de viajar, significando que había un cambio de época, es decir en unos años la población que nunca abandonaba sus tierras, ahora se trasladaría a las grandes ciudades, esto en un inicio provocaba de cierto modo temores, puesto que como un nuevo invento aun generaba perjuicios acerca de su uso, además de que estaba cambiando radicalmente la vida de las personas en muy poco tiempo.³

Al tener un gran éxito en Gran Bretaña el ferrocarril se difundió rápidamente tanto en el continente europeo, como en América, por lo que "las nuevas líneas ferroviarias se convirtieron pronto en una muestra del progreso de toda Europa".⁴ El ferrocarril fue el primer hijo de la auténtica revolución Industrial de la época, colocando grandes apuestas a tan titánico trabajo, así como millonarias inversiones, lo cual puso en marcha importantes proyectos de integración territorial y de los mercados,

² *Ibídem*.

³ Franco Tanel, *EL Ferrocarril. Del Vapor a la Alta velocidad*, México, Editorial Océano de México, S.A. de C.V., 2007, pág. 18.

⁴ *Ibídem*, pág. 55.



generando fuertes beneficios o bien pérdidas a los propietarios y gestores de esta nueva empresa.⁵

Es así que la ingeniería militar y civil jugó un papel primordial en el descubrimiento y aprovechamiento del territorio geográfico, ya que estas intervenían en el trazo y construcción de los nuevos caminos por donde pasaban.⁶ Una vez aplicada la tecnología, se desarrolló con plenitud los medios de transporte que iban llegando tras la creación de la máquina de vapor y del transporte marítimo, permitiendo así junto con el ferrocarril acortar los tiempos y abaratar los costos, tanto en el mercado local, como en el internacional.

En Latinoamérica, destaca el deseo por la libertad y la autonomía de los países, por lo que las luchas y los constantes movimientos de independencia se hacen determinantes para su desarrollo. Obviamente tras los sucesos militares hubo una inestabilidad, que poco a poco se tuvo que superar, aunque España intentó sofocar las revueltas de las colonias, tuvo que reconocer su derrota años después, puesto que durante este periodo Napoleón debilitó fuertemente al país, teniendo así un papel relevante. En el ámbito nacional, se produjo una revolución social frustrada, luego una prolongada contrarrevolución, y posteriormente se dio la toma de poder de Iturbide. El movimiento de Independencia fue de tipo político, lo que implicó una transferencia de autoridades, pero con mínimos cambios económicos y/o sociales, desde este momento se vivieron tiempos violentos hasta mediados del siglo. La política de ese

⁵ Jesús Sanz Fernández (Coordinador), *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, España, Ministerio de fomento/Secretaría General Técnica/Centro de Publicaciones, 1998, pág. 11.

⁶ Carlos Chanfón Olmos y Elisa García Barragán, *Antecedentes*, Material sin publicar, 2000, pág. 25.



momento se convirtió en una rivalidad entre las familias oligarcas y camarillas militares, que eran las que tomaban las decisiones importantes, dejando de lado a las masas.⁷

La estabilidad aparente presente en el país fue generada gracias a que el capital extranjero contribuyó a la industria minera y a la construcción de las vías férreas, ya que no se contaba con los medios de comunicación y de transporte acordes a las nuevas exigencias del mercado que protagonizaba la Revolución Industrial.⁸

I.2 Introducción del Ferrocarril en México.



Fig. I.2. Población Mexicana del Siglo XIX.
Fuente:
www.viviplanet.com.ar/?enciclopedia=lzta-calco, junio 2009

La herencia virreinal que había bloqueado los procesos de transformación y modernización llegaban a finales del siglo XVIII; la población criolla presentaba el proceso de independencia en una forma autónoma y singular, esta lucha fue encabezada principalmente por

⁷ Atlas Ilustrado de Historia Mundial, *óp. cit.*, pág. 226.

⁸ José Alfredo Uribe Salas, *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999, pág. 8

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



curas como Hidalgo y Morelos (fig. 1.2). Las rupturas con el antiguo régimen vislumbraron un panorama esperanzador, sobre todo al tomar el mando Iturbide como primer emperador del México independiente, dirigiendo una nueva sociedad mexicana. Ello no excluyó la tensión y la constante agresión del vecino país del norte, así como diversos factores políticos hicieron que se perdiera casi la mitad del territorio.⁹

Tras los movimientos para generar un nuevo orden social sobre la base del liberalismo, la producción nacional se desplomó; a pesar de que las Haciendas se desempeñaron como factor fiscal, no era suficiente para recaudar los ingresos necesarios para lograr una verdadera estabilidad económica; a lo cual, se suma la ausencia de recursos o créditos del exterior. Estos factores se reflejan en la necesidad de una nueva articulación regional y un desarrollo económico nacional, que se contextualizó en un territorio prácticamente despoblado tras el movimiento de Independencia, y así mismo sin medios con los cuales afrontar esta nueva etapa.



El Huatusquito, ramal de vía angosta del Mexicano.

Fig. 1.3. El Huatusquito, ramal de vía angosta del Mexicano.
Fuente:
<http://www.todosomozorizaba.org/archivomunicipal/sitio/images/tren002.jpg>, junio 2010.

El siglo XIX y los movimientos sociales que tuvieron lugar durante este periodo, resultaron en una tremenda desigualdad en la distribución de las

⁹ Jesús Sanz Fernández, "México: Ferrocarriles, Política y Economía", en: Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995), España, Ministerio de fomento/Secretaría General Técnica/Centro de Publicaciones, 1998, pág. 338.



riquezas, es decir, solo una parte de la población se beneficiaba con la situación política, el resto iba decreciendo, tanto en su nivel de vida como en sus propiedades, ya que al cambiar el panorama de las urbes, iban necesitando nuevas soluciones a las problemáticas que la sociedad moderna requería, puesto que los elementos urbanos existentes se volvieron obsoletos e inservibles.¹⁰

Los tres grandes conflictos populares decimonónicos marcaron sin duda grandes transformaciones en el territorio y en el caso particular del ambiente urbano-arquitectónico en el país, así como la implementación de las nuevas leyes; significó que las tierras y bienes se dividieran y que algunas cambiaran su propiedad de particular a nacional, cometiendo abusos y desalojando a comunidades indígenas de sus tierras.¹¹



Fig. I.4. Barranca de Metlac, por Alfred Briquet en 1876.

Fuente:

<http://www.mexicomaxico.org/Sucesos/Cordoba/GaleriaCordoba.htm>, junio 2010.

Dentro de este contexto se descubría el fruto de la segunda revolución industrial – el ferrocarril –, tecnología que se vislumbró como la esperanza para el desarrollo del país (figs. I.3 y I.4). La inserción de este nuevo proyecto se desarrolló con la información de la época, puesto que al observar y estudiar los caminos existentes desde la época prehispánica, y

posteriormente durante el virreinato, deberían de servir como guía para la

¹⁰ Israel Katzman, *Arquitectura del siglo XIX en México*, México, Ed. Trillas, 1993, pág. 18.

¹¹ Jesús Romero Flores, *Michoacán en la Revolución*, México, B. Costa-Amic Editor, 1971, pág. 56.



construcción de una red básica que pudiera comunicar a las principales zonas productoras. Al ser requeridas nuevas tecnologías que cubrieran las necesidades que se estaban suscitando, como el transporte de mercancías y materias primas; la construcción de nuevos caminos a través de las vías férreas, abrió nuevas expectativas y puso en marcha importantes procesos de migración; así mismo, aceleró los procesos de integración territorial y de mercados.

La construcción del primer ferrocarril en México se produjo de manera muy lenta, ya que los problemas económicos, materiales e incluso los militares, se oponían a la puesta en funcionamiento de este nuevo medio de transporte.¹² Así como también la situación que se enfrentaba con el condicionamiento de las concesiones y la participación de los gobiernos locales, quienes apoyaron o frenaron la entrada de este nuevo medio de transporte y a la estructura social existente. Como menciona Jesús Sanz Fernández¹³ el ferrocarril fue una auténtica revolución en las técnicas de la época, ya que a diferencia de otras industrias, nunca fue de propiedad privada liberal, si no que se manejaba de forma liberal por antonomasia. Es en 1837 cuando finalmente se otorga la primera concesión a Francisco Arrillaga, y en los años subsecuentes se otorgaron cerca de 44 concesiones más dentro del periodo de 1837-1850, con proyectos que debían unir a la capital con el Pacífico, o bien con la frontera Norte.¹⁴

Sacar adelante este proyecto de unificación del territorio nacional implicó la inversión e invasión de compañías extranjeras, la participación del

¹² Jesús Sanz Fernández, "México: Ferrocarriles, Política y Economía", *óp. cit.*, pág. 341.

¹³ Jesús Sanz Fernández (Coord.), *et. al.*, Historia de los Ferrocarriles de Iberoamerica (1837-1995), España, Ministerio de fomento/Secretaría General Técnica/Centro de Publicaciones, 1998, pág. 11.

¹⁴ Jesús Sanz Fernández, "México: Ferrocarriles, Política y Economía", *óp. cit.*, pág.341.



estado en sus tres niveles de gobierno, de antiguos propietarios de haciendas y terrenos por donde pasaría la red ferroviaria, y por supuesto el interés y deseo de algunos políticos para hacer realidad estas obras de gran costo. Las grandes inversiones económicas se debieron principalmente a los requerimientos para el adecuado funcionamiento de la nueva tecnología del ferrocarril, así como las dificultades orográficas que en muchas ocasiones se enfrentaban debido al estado en que se encontraba los antiguos caminos. Dentro de esto los estados tuvieron que intervenir directamente bajo ciertas normas, ello debido a la necesidad de inversiones requeridas, además de “las dimensiones extraeconómicas de este modo de transporte (como factor de integración espacial y vertebración nacional, elemento básico de comunicaciones de alto valor estratégicos, llegando el caso, entre otros)”¹⁵

Para el gobierno tanto federal como el estatal, la construcción de estas vías debería ser cuestión de estado, ya que visualizaron al ferrocarril, no sólo como un asunto económico, sino también como un instrumento de modernización, en el sentido social, institucional y militar (fig.1.5). Lo anterior lo demostraron al adquirir cuantiosas



Fig. 1.5. Movimientos políticos del siglo XIX.

Fuente:

<http://img258.imageshack.us/i/hidalgo73018115kp7va.jpg/> julio 2009.

deudas para poder hacer viable tal proyecto, esto con la donación de recursos naturales, entre los que se encontraron: las tierras, agua, madera

¹⁵ Jesús Sanz Fernández, “Los Ferrocarriles Iberoamericanos en perspectiva histórica”, en: Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995), España, Ministerio de fomento/Secretaría General Técnica/Centro de Publicaciones, 1998, pág. 42.



de los bosques y la mano de obra obtenida principalmente de los reclusos o de militares; estas acciones tuvieron un pago a cambio, que consistió en que las compañías exigían la construcción del tendido telegráfico, de transporte del correo, entre otras acciones especiales, como tener tropas a disposición de la seguridad del transporte en caso de ser requerido.¹⁶

Al no tener el gobierno pleno derecho sobre la propiedad de las vías, los contratos tenían que regular la actividad ferroviaria, las concesiones se daban de acuerdo a las necesidades nacionales y a la solvencia económica de los candidatos, puesto que sólo se les otorgaba el dominio de las líneas por un lapso de 25 a 99 años, entre los cuales debería de regresar a manos del estado. En los casos extremos en que las empresas no pudieran rentabilizar la inversión, por lo estrechos que eran los mercados, los gobiernos debieron hacerse cargo de tales empresas, apoyándolos con recursos, y en ocasiones eran vendidas a agentes emprendedores o bien, las alquilaban a operadores privados.¹⁷ Lo anterior motivó a los gobiernos estatales a construir sus propios ferrocarriles, y con ello poder elegir las poblaciones a las que se deseaba unir a redes estatales, y que no eran contempladas por las empresas privadas, originando redes de distribución, en donde la integración del territorio nacional y las oportunidades de servicios relacionados con este medio de transporte se dieron con mayor facilidad.

Sin duda alguna el Ferrocarril llegó a ser un estímulo para el sector agrario, beneficiando a las poblaciones en el intercambio de producción, además de multiplicar las exportaciones que se realizaban, elevando la

¹⁶ *Ibidem*, pág. 43.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 44-45.



importancia de ciertas ciudades en donde se concentraban las estaciones ferroviarias. La introducción de esta nueva tecnología término siendo lenta, controvertida y cara, además de que el país no permitió con facilidad su inserción (fig. 1.6).

Red ferroviaria de la República Mexicana



Fig. 1.6. Red Ferroviaria en México.
Fuente: <http://www.jornada.unam.mx/2005/02/07/004n1sec.html>, julio 2010.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajo michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



1.3 Michoacán antes de la llegada del Ferrocarril. Panorama general del Estado.

El estado de Michoacán como el resto de las poblaciones del país, se vio afectado tras la catástrofe demográfica del siglo XVI, pudiéndose recuperar hasta la segunda mitad del siglo XVII e incluso en algunas regiones se vio cambios hasta comienzos del XVIII, en donde se observa una clara repoblación con productos de etnias distintas, además de la constante influencia de los nuevos pobladores en el estado, lo cual contribuía a la mezcla racial, todo esto ayudo a que poco a poco se estabilizara el crecimiento demográfico (fig. 1.7).¹⁸



Fig. 1.7. Territorio del Estado de Michoacán. Mapa físico-geográfico.

Fuente: <http://elsenordelhospital.blogspot.mx/2009/05/el-antiguo-obispado-de-michoacan-1538.html>, enero 2012.

¹⁸ Rodolfo Pastor y María de los Ángeles Romero Frizzi, "Expansión económica e integración cultural" en: Enrique Florescano (Coord.), Historia General de Michoacán Volumen II. La Colonia. Capítulo V "Expansión económica e integración cultural", Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989, pág. 163.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



El desarrollo comercial de las poblaciones en Michoacán se vislumbró con buenas expectativas, aunque por otro lado se muestra la concentración de tierras solo en algunos propietarios y el endeudamiento de las haciendas (fig. 1.8), lo cual hizo que se manifestaran nuevamente crisis económicas muy marcadas durante los inicios del siglo XVIII. A pesar de esta nueva dinámica, algunas de las comunidades indígenas lograron conservar parte de sus tierras, “los pobladores indígenas de Michoacán eran propietarios de una cuarta parte de los ranchos. Los pueblos de los alrededores de Zamora, y hacia el sur, en Ario y Apatzingán, gozaban fama de ricos. En muchos casos los indios resistieron con éxito las pretensiones de expansión de las haciendas y ranchos de españoles, por lo menos hasta la catástrofe de 1767”.¹⁹

No hay duda que los principales exponentes de la arquitectura eran la Iglesia y el estado, los cuales también eran responsables de la demanda urbana, y por los servicios y requerimientos con los que contaba, siendo los más importantes empleadores urbanos, ya que trabajaban para ellos casi todos los pobladores.²⁰ Otro elemento que marcaba las actividades de las poblaciones era la Hacienda, la cual se convertía en el ámbito social más importante dentro del medio rural, puesto que dominaba como la autoridad tutelar y económica del lugar, esta “empresa”



Fig. 1.8. Hacienda de Guaracha, localizada en la Región Bajío de Michoacán.

Fuente:

http://www.anthropology.ac.uk/Era_Resources/Era/Peasants/mexcase03.html, julio 2010.

¹⁹ *Ibidem*, pág. 171.

²⁰ *Ibidem*.



fue detonante del mestizaje que proliferaba cada día más, quedando lejos de las autoridades urbanas españolas y fuera de las autoridades de los pueblos.²¹



Fig. 1.9. Familia indígena de la costa michoacana, Siglo XIX. Fuente: <http://jg.socialsciences.manchester.ac.uk/Ostula/page%2002ESP.html>, julio 2010.

Para finales del siglo XVII los pobladores mestizos (fig. 1.9) solían alquilar tierras a las haciendas así como a las poblaciones, para posteriormente quedarse a residir en ellos, y cuando no podían debido a sus actividades, se concentraban en ciudades ladinas, ya fuesen con el hábito y carácter de Pátzcuaro y Valladolid o bien algunas similares; así mismo los nuevos núcleos urbanos como Zamora y Jiquilpan, resultaron los más dinámicos dentro del último siglo de la colonia.²²

Durante 1740 a 1790, el desarrollo de la población creció en un ritmo ascendente, y por ende la recuperación económica fue espectacular, por lo que antes de iniciar la lucha de independencia llegaba a poco más de 6 millones de individuos. Es así que las haciendas se pudieron extender y prosperaron, lo que ayudó a un marcado desarrollo económico, acelerando una política de libertad, lo anterior apoyado por el crecimiento que se venía acumulando en las últimas décadas del siglo anterior. Los cambios modificaron las relaciones de los personajes sociales, controlando a nivel regional a Michoacán, desplazando a la vieja elite.²³

²¹ *Ibidem*, pp.174-178.

²² *Ibidem*, pág. 179.

²³ *Ibidem*, pág. 195.



En la segunda mitad del siglo XVIII, el crecimiento económico y demográfico se asociaba directamente con las Reformas Borbónicas, teniendo un efecto desequilibrado, puesto que ciertas áreas prosperaban y otras se mantenían al margen, debido principalmente a las crisis agrícolas, marcando el deterioro de las condiciones del indio del pehuajalero y del peón; de esta manera se observó el crecimiento de las regiones criollas y la permanencia de la región del indio en la sierra y en las cuencas de los lagos.²⁴

En el periodo de 1785-1786, durante el tercer ciclo de mortalidad aguda en Michoacán, particularmente afectó a los novohispanos resultando severa, puesto que se combinaba con los efectos de una catástrofe climatológica que se vivía, teniendo como resultado una escasez de alimentos, hambre, enfermedad y muerte, además de una mala administración, que dejó a los indios desprovistos de todo recurso para poder enfrentar tal crisis. Lo anterior provocó que las ciudades y principales municipios tuvieran el más alto índice de mortalidad, debido a la fuerte migración que se había registrado en años anteriores.

Ya en la segunda mitad del siglo se observa una inversión en cuanto a la corriente migratoria, tendiendo hacia el Bajío; región que comienza a registrar las tasas de crecimiento más débiles como resultado del efecto combinado de las crisis y epidemias vividas, por lo que los hombres huyen a sus lugares de origen, o bien buscan asentarse en otras poblaciones que cubran sus expectativas de vida, prefiriendo a Tierra Caliente, después a los valles de Zamora, Zitácuaro y Valladolid. Ya para 1786 la Villa de

²⁴ *Ibidem*, pág. 196.



Zamora adquiriría una nueva complejidad urbana, floreciendo su vida cultural.²⁵

Ya entrado el siglo XIX, en 1824 Michoacán surge como entidad federativa, quedando las propiedades divididas en comunales y privadas, dentro de las primeras quedan asentadas las de Pátzcuaro, Uruapan, Apatzingán, Tacámbaro, Zitácuaro, Zinapécuaro y Jiquilpan, mientras que en las privadas en su mayoría estaban enclavada en las jurisdicciones de Valladolid, Zamora, Puruándiro, La Piedad y Taretan. A continuación se muestra un panorama de las propiedades y sus jurisdicciones:²⁶

Propiedades y jurisdicciones de la región.

	Propiedad particular	Comunal	Total
Haciendas	320	13	333
Ranchos	986	370	1356
Estancias ganaderas	105	5	110
Potreros	---	11	11
Solares dentro y fuera de los pueblos.	---	843	843
Huertas de árboles frutales.	---	5	5

Tabla I.1. Propiedades y jurisdicciones de la región.
 Fuente: Gerardo Sánchez D. "Los vaivenes del proyecto republicano. 1824-1855" en: Enrique Florescano (Coord.), Historia General de Michoacán Volumen III. El siglo XIX, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989, pág. 4.

La tabla I.1 muestra cuales espacios se podían observar dentro de la región, y así mismo a qué tipo de propiedad pertenecía, ya que ello marcaba la importancia económica, es decir los medios mercantiles con

²⁵ *Ibidem*, pp.197-201

²⁶ Gerardo Sánchez D. "Los vaivenes del proyecto republicano. 1824-1855" en: Enrique Florescano (Coord.), Historia General de Michoacán Volumen III. El siglo XIX. Capítulo I "Los vaivenes del proyecto republicano.1824-1855" Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989, pág. 4.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



los que contaban para poder invertir en la producción, además de su cantidad.

Muchas de las haciendas que se encontraban enclavadas en las jurisdicciones de Morelia, Tirípetio, Pátzcuaro, Ario, Tacámbaro, Maravatío, Puruándiro y Zamora, se les reconocían gravámenes de favor del juzgado y de diversas órdenes religiosas.²⁷ Aunque esto no duró mucho, puesto que los movimientos de la desamortización de los bienes eclesiásticos causó cambios, ya que los pobladores de menores recursos resultaron ser los más beneficiados, así como también algunos comerciantes y agiotistas, los cuales invirtieron capital en las casas y solares, además de que las leyes reformistas pronto introdujeron cambios significativos con la creación de nuevos espacios debido a la lotificación de los terrenos ocupados anteriormente por las huertas de los conventos, nuevos edificios que cubrían las recientes necesidades en las poblaciones, así como la renovación de los ya existentes, como comercios, talleres, etc.²⁸

Todo este movimiento de las Leyes de Reforma, hizo que muchas de las comunidades sufrieran de una pérdida gradual en sus propiedades y gradualmente esto tuvo efectos sociales, lo cual permitió el ensanchamiento de las haciendas y la consolidación de algunos cacicazgos. Para 1868, Justo Mendoza, facultado por el Congreso Estatal, promueve el fraccionamiento de los bienes que permanecían en común, sin que ello significara las formalidades establecidas por la ley, sino que con

²⁷ *Ibidem*, pág. 5.

²⁸ Gerardo Sánchez D. "Desamortización y secularización en Michoacán durante la reforma liberal. 1856-1863." en: Enrique Florescano (Coord.), Historia General de Michoacán Volumen III. El siglo XIX. Capítulo II "Desamortización y secularización en Michoacán durante la reforma liberal. 1856-1863", Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989, pág. 48.



el afán de destruir las tierras comunales, las autoridades hicieron uso de chantajes, engaños y demás artimañas, para con ello quitarles las tierras a cierta parte de los pobladores.²⁹

Después de todas estas revueltas políticas, crisis políticas, económicas se da un impulso hacia la estabilidad del Estado derivados de la Independencia, algunas de las actividades que se propusieron fue por ejemplo el de los proyectos de comunicación entre las poblaciones, y que gracias al impulso de Lerdo de Tejada, se crean las líneas telegráficas que unen a Michoacán, como la que une a Maravatío con Toluca, incluyendo a Tlalpujahuá, y en 1874 queda comunicada Zamora.³⁰

Esta estabilidad obviamente se fue dando gracias a las inversiones dentro del estado, principalmente de las extranjeras provenientes de Estados Unidos, Inglaterra y Francia, las cuales volcaron sus intereses en los ferrocarriles, la minería, las empresas madereras y la industrialización de la carne, de los cuales se reportó enormes ganancias, debido a esta expansión en la economía; hubo también la inserción de empresas bancarias en el país, las cuales servían para delinear la política de los inversionistas extranjeros. Michoacán jugó un papel importante en este desarrollo capitalista del país, ya que no sólo fue una fuente de materia prima, sino también fue mercado para las mercancías elaboradas en los

²⁹ José Napoleón Guzmán Ávila. "La República restaurada: en busca de la consolidación de un proyecto liberal. 1867-1876." en: Enrique Florescano (Coord.), Historia General de Michoacán Volumen III. El siglo XIX. Capítulo IV "La República restaurada: en busca de la consolidación de un proyecto liberal. 1867-1876", Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989, pág. 114.

³⁰ *Ibidem*, pág. 128.



países desarrollados, debido principalmente a sus riquezas naturales y su mano de obra barata.³¹

Siendo el Ferrocarril el principal elemento de inversión en el Estado, se comienzan a tender las líneas desde los principales centro mineros de Michoacán, comenzando con Tlalpujahuá, Angangueo e Inguarán, hacia los centros industrializados en el norte del país o bien Estados Unidos, colocando también vías por donde se daba la tala de bosques de forma inmoderada y para la distribución de la carne industrializada. La inserción de esta tecnología tuvo sus complicaciones para las poblaciones, puesto que el gobierno del estado dio una serie de facilidades a las empresas extranjeras para que pudieran invertir sin ningún problema, habiendo usado con ello el engaño, robo, intimidación, persecución, asesinato e incluso exterminio de los pobladores para que con ello las compañías pudieran desarrollarse a plenitud, resultando con ello que el gobierno se apegara a las políticas federales proimperialistas.³²

Es en el periodo de gobierno del General Jiménez (1885-1889), cuando se inaugura el ramal Morelia-Pátzcuaro en 1886, el de Yurécuaro-La Piedad en 1888, se comienzan a construir caminos carreteros entre Pátzcuaro-Santa Clara-Ario de Rosales, de Uruapan a Apatzingán, de la Piedad a Zamora.³³ Así como también se otorgaron concesiones para la actividad minera del estado. Pero es Aristeo Mercado, quién otorga concesiones

³¹ Ángel Gutiérrez, "El Porfiriato: la conformación de un Nuevo modelo económico-político." en: Enrique Florescano (Coord.), Historia General de Michoacán. Volumen III. El siglo XIX. Capítulo V. El Porfiriato: la conformación de un Nuevo modelo económico-político, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989, pág. 147.

³² *Ibidem*

³³ *Ibidem*, pág. 148.



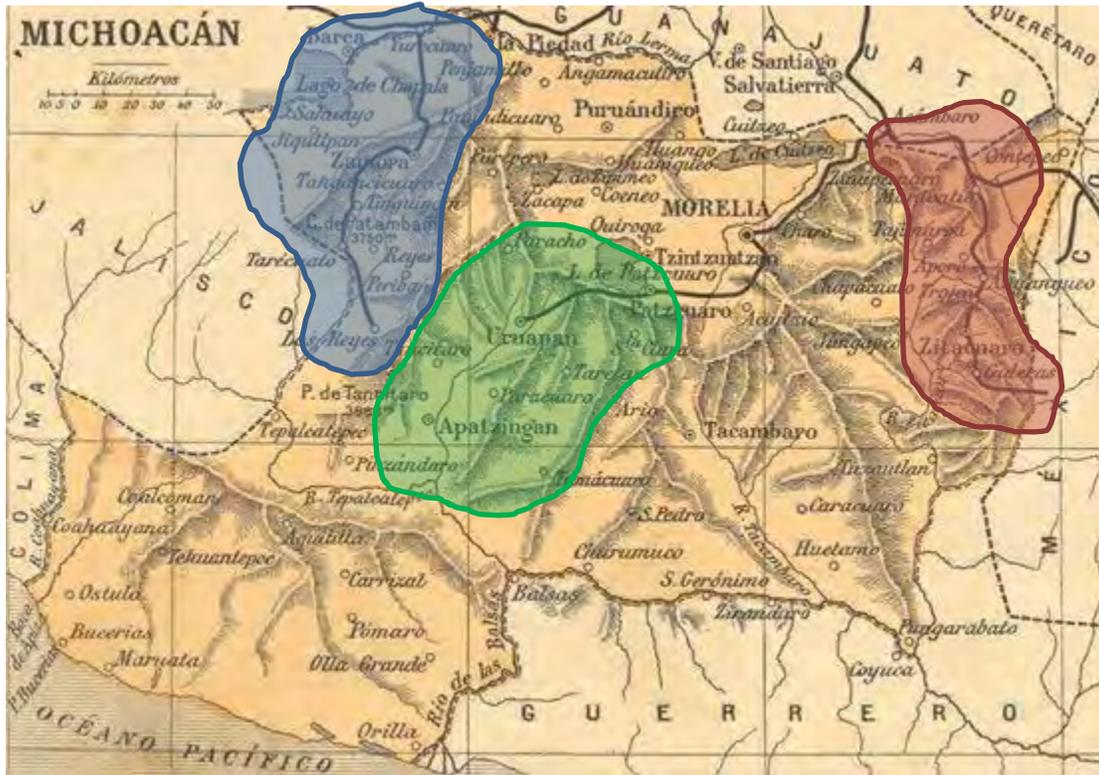
para las vías que permitieron mayor movilidad en cuanto a la producción y las mercancías, quedando de esta manera:³⁴

En: 1897	Maravatío y Zitácuaro.
1899	Yurécuaro-Zamora.
1899	Pátzcuaro-Uruapan.
1902	Yurécuaro-Los Reyes.

Cada una de estas líneas llevaba consigo un beneficio muy claro para la zona, por ejemplo: el ramal Maravatío y Zitácuaro contribuyó al desarrollo minero de la zona, el de Yurécuaro-Zamora, trajo beneficios a los empresarios agrícolas, entre ellos algunos extranjeros, esta red posteriormente se prolongó hasta los Reyes, conociéndose como Yurécuaro-Los Reyes, y finalmente la línea Pátzcuaro-Uruapan, que influyó de manera decisiva el crecimiento de la economía de Tierra Caliente.³⁵

³⁴ *Ibidem*, pág. 151.

³⁵ *Ibidem*, pág. 158.



- Zona agrícola - Ramal Yurécuaro a Los Reyes
- Tramo Uruapan-Pátzcuaro-Morelia
- Zona minera -Tramo Acámbaro-Zitacuaro -

Fig. I.10. División Territorial del Estado de Michoacán, en 1825, observándose la geografía del territorio de la zona de estudio.
 Fuente: <http://jaimeramosmendez.blogspot.com/2010/10/zamora-en-el-michoacan-del-siglo-xix.html>, febrero 2011.

El estado de Michoacán es una de las regiones que durante el Porfiriato progresó en su economía, sin que tuviera precedente de planificación, sobre el impulso o sostenimiento por parte del capital extranjero, lo cual lo vinculó con el aparato productivo y comercial de la comarca a las exigencias de los intereses foráneos.³⁶ La inserción de esta nueva

³⁶ José Alfredo Uribe Salas, "Las comunicaciones y medios de transporte 1870-1910." en: Enrique Florescano (Coord.), Historia General de Michoacán Volumen III. El siglo XIX. Capítulo V. El Porfiriato: la conformación de un Nuevo modelo económico-político. Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989, pág. 181.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



tecnología al estado maravilló a la burguesía y a los sectores de clase alta, los cuales se vieron beneficiados debido principalmente por su control sobre los recursos y mano de obra.

Tanto el gobierno federal como el estatal, subvencionaban las vías ferroviarias, siempre a costa del erario público y del empobrecimiento de la clase trabajadora del campo y la ciudad; estas líneas serían construidas obedeciendo criterios ajenos a los requerimientos de la región. Los caminos terrestres, así como la infraestructura que era necesaria para la economía de los pueblos, fueron dejados en segundo plano por el gobierno, puesto que tenían prioridades con las empresas ferrocarrileras que les proveían mayores ganancias y status, tanto económico como social.³⁷

Complementando el sistema ferroviario se anexo el de comunicación telegráfica y telefónica, permitiendo que el estado y los grupos de poder económico regional, tuvieran un mejor control sobre la situación política y social, en aras de la paz, la estabilidad de la propiedad y del régimen porfirista, ofreciendo a los inversionistas extranjeros la información diaria y directa sobre el estado económico y financieros de los rivales en cuestión.³⁸

³⁷ *Ibidem.*

³⁸ *Ibidem.*



I.4 El Ferrocarril en Michoacán.

La propagación de un poder político inestable durante la primera mitad del siglo XIX y la falta de un grupo hegemónico, que impulsara al estado a un desarrollo económico, se vio reflejado en el rompimiento de las actividades productivas y la división de los mercados.³⁹ Mucho de lo que sucedía en Michoacán se debía principalmente a la organización de cada localidad, es decir, después de la división de departamentos y las consecuentes fracciones, dio como resultado 63 municipios,⁴⁰ los cuales se encontraban al mando de prefectos, quienes se encargaban de establecer y “promover las obras públicas de su jurisdicción, a impulsar la agricultura, la industria y el comercio”.⁴¹

Las principales propiedades como era de esperarse se dividieron en comunales y privadas, y dentro de estas últimas se encuentra nuestra zona de estudio, es decir, la región de Zamora quedó enclavada en las posesiones privadas, lo que provocó el reclamo de los comuneros. Así mismo estas propiedades volvieron a ser asignadas en 1851, aumentando el número de haciendas y ranchos establecidos.⁴²

³⁹ José Alfredo Uribe Salas, “Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874” en: *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999, pág. 43.

⁴⁰ Considerado hasta el 15 de marzo de 1825.

⁴¹ Álvaro Ochoa Serrano y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán*, México, Fondo de Cultura Económica, 2003, pág.102.

⁴² *Ibidem.*, pp. 103-104.

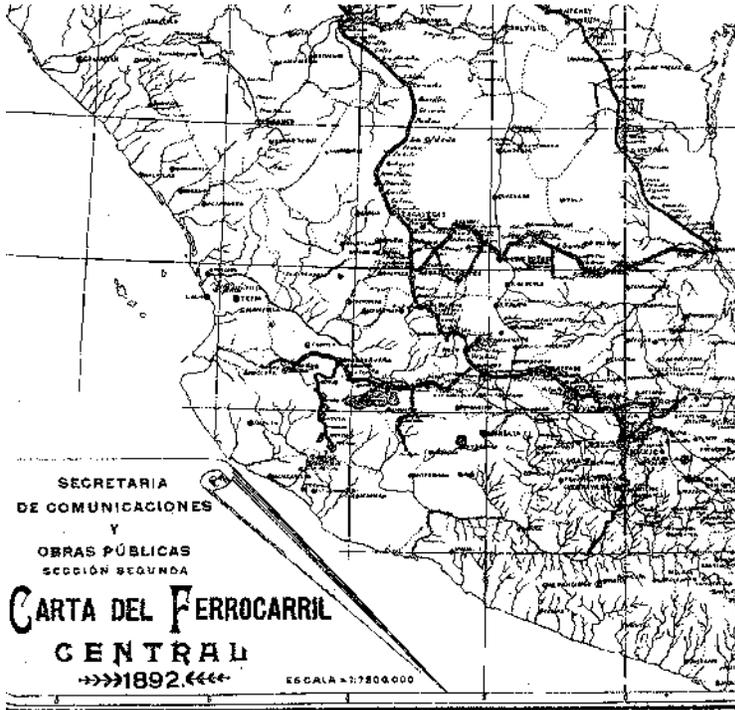


Fig. 1.11. Mapa de las diversas rutas que manejaba el Ferrocarril Central en 1892.

Se observa el territorio cubierto por el Ferrocarril Central, lo cual nos muestra el área con mayor influencia económica, dándonos con ello una idea más clara sobre el desarrollo de estas ciudades y poblaciones.

Fuente: Fondo Amoros, Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal. Desde 1 de Enero de 1895, hasta 31 de Diciembre de 1899, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900. Archivo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CONACULTA/ CNPPCF/ MNFM/CEDIF).

retomar y reconstruir algunos

Toda esta dispersión del poder político hizo que dentro de la primera mitad del siglo XIX, a falta de un grupo que tratara de impulsar la articulación económica regional y nacional, algunos miembros de grupos contendientes se encontrarían con que México estaba prácticamente despoblado y sin medios de transporte ni comunicación (fig. 1.11).⁴³ A pesar del interés por avanzar en ese tema, se tuvo un crecimiento lento, por lo que se tuvieron que

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajo michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

⁴³ Gerardo Sánchez Díaz, José Alfredo Uribe Salas y José Napoleón Guzmán Ávila, “Michoacán: tres décadas de Historia militar”. *Estudio de Historia Moderna y Contemporánea de México*, Vol. IX, México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1988, pág. 87.



antiguos circuitos comerciales del Virreinato de la Nueva España, “que se extendía desde Oaxaca en el sur, hasta las inmediaciones de la zona minera de Zacatecas hacia el norte, Veracruz y San Luis Potosí hacia el este y los actuales estados de Jalisco, Michoacán, Colima y Guerrero hacia el oeste”.⁴⁴



Fig. I.12. Ferrocarril del siglo XIX
Fuente:
<http://genargentina.com.ar/images/ferrocarril.jpg>, junio 2009.

Esta rehabilitación de caminos puso énfasis en la introducción de medios de comunicación y transporte modernos, que servirían para reactivar la economía (fig. I.12). Una de las primeras acciones en materia ferroviaria, fue la conclusión hacia 1850 del primer tramo de vía herrada entre Veracruz y El Molino; para posteriormente en 1873, quedar terminada la línea ferroviaria que unió a la capital del país con Veracruz.⁴⁵

El surgimiento de un nuevo sistema portuario en el Pacífico hizo que el comercio creciera y abarcara más litorales, entre los que se encontraba Michoacán, desempeñando un papel importante dentro de los proyectos y concesiones del ferrocarril, puesto que servía de salida portuaria hacia el vecino país del norte y el viejo continente. Estas relaciones le dieron cierta importancia nacional a Michoacán a pesar de la pérdida de territorio que tuvo después de su transformación en 1857,⁴⁶ además de servir como

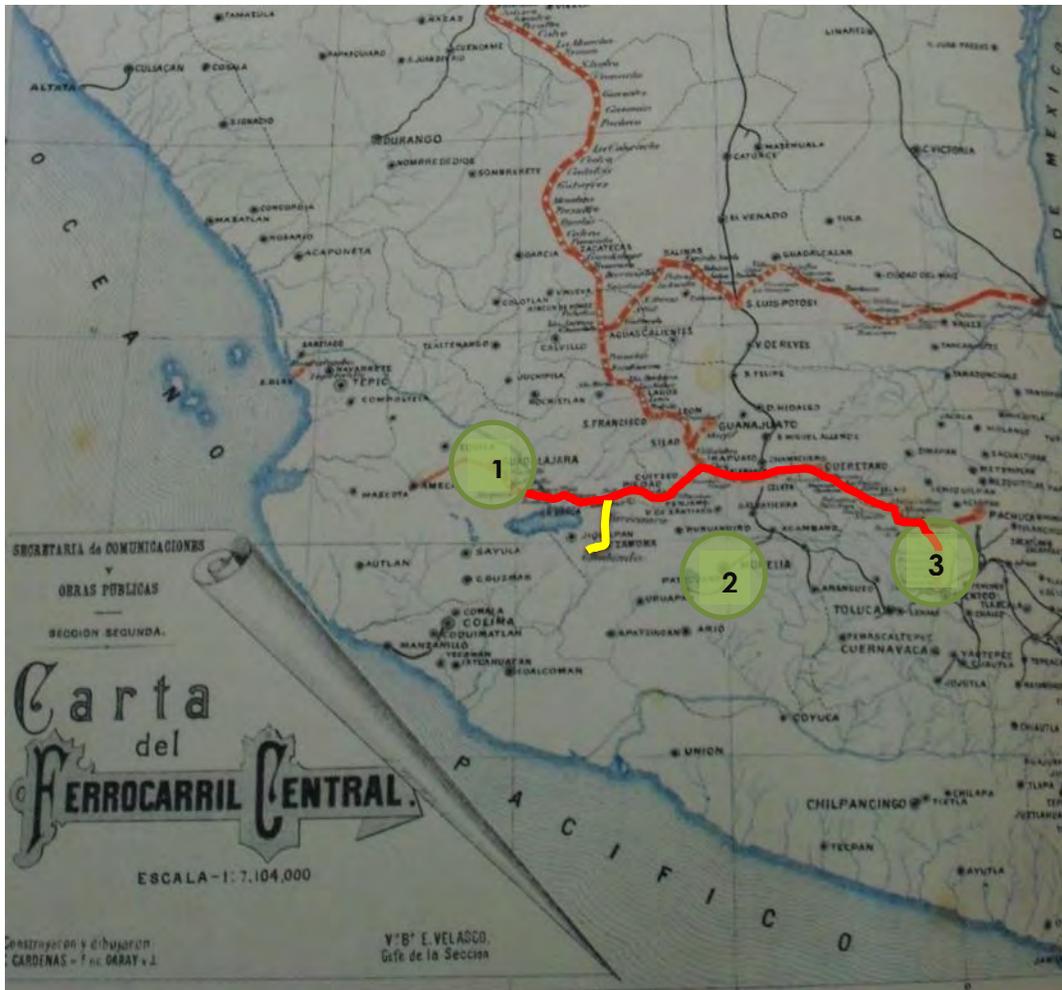
⁴⁴ José Alfredo Uribe Salas, “Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874” en: *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999, pág. 43.

⁴⁵ José Alfredo Uribe Salas, *óp. cit.*, pág. 44.

⁴⁶ *Ibidem.*, pp., 47-48.



camino que entrelazaba a las ciudades de México, Morelia y Guadalajara (fig. I.13).



-  Ramal Yurécuaro a los Reyes
-  Vía principal del Ferrocarril Central
-  1.-Guadalajara
-  2.-Morelia
-  3.-México

Fig. I.13. Mapa de las diversas rutas que manejaba el Ferrocarril Central.

Se observa el territorio cubierto por el Ferrocarril Central, y de la conexión que había del Ramal Yurécuaro a los Reyes como camino que entrelazaba a las ciudades de México, Morelia y Guadalajara.

Fuente: Carta del Ferrocarril Central, Fondo Amoros, Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal. Desde 1 de Enero de 1895, hasta 31 de Diciembre de 1899, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900. Archivo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CONACULTA/ CNPPCF/ MNFM/CEDIF).

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Estos nuevos caminos cruzaron distritos agrícolas productivos como Maravatío, Zinapécuaro, Morelia y Zamora,⁴⁷ lo cual incrementó la dinámica económica y comercial, propiciando una derrama considerable de riqueza y bienestar. “En Michoacán, como en otras entidades del occidente de México, los movimientos sociales pusieron en jaque las políticas de gobierno encaminadas a modernizar la infraestructura económica y comercial del país que demandaban los nuevos patrones de acumulación de capital impuestos por los países desarrollados” (fig. I.14).⁴⁸



Fig. I.14: Detalle de vía en el empalme de la línea a Los Reyes (en curva a la derecha). Con un ladero del patio de Yurécuaro, Troncal en tangente a la izquierda, 1929.
Fuente: Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF

En este panorama también entrarían las codicias y riñas entre los consorcios que pretendían insertar sus compañías en el Estado, como la Compañía Constructora Nacional Mexicana (Palmer-Sullivan) y el

⁴⁷ Othon Welda, *Michoacán y la introducción de mejoras. Memoria escrita por...*, Morelia, S.E., 1867, pág. 35.

⁴⁸ José Alfredo Uribe Salas, *óp. cit.*, pág. 90.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Ferrocarril Central Mexicano, las cuales tenían constantemente confrontaciones por el poder.⁴⁹

Una vez resuelto este conflicto, la compañía representada por Mauricio Kingsley (Compañía Constructora Nacional Mexicana), iniciaría la nueva vía que atravesaría algunos de los más ricos campos agrícolas. De cierta forma esta ruta seguiría el camino que comunicaba a la ciudad de México con Morelia. Por desgracia hubo complicaciones dentro de este proyecto, desde atrasos en las obras, hasta el despido masivo de empleados por falta de presupuesto.⁵⁰



Fig. I.15. Zamora en el siglo XIX

Fuente: <http://www.oldpostal.com/images/1zamora.jpg>, junio 2009.

Habiéndose superado los contratiempos por el cambio de concesión de la compañía, los trabajos se tuvieron que concluir. Sin embargo, el inversionista Roberto R. Symon desistió de la construcción del camino hasta Cuernavaca, tal como se había tenido contemplado por la administración porfirista, y se comprometió a construir otro en la comarca del Bajío del Estado, el cual comunicaría puntos importantes como la Piedad y Zamora y así generar un enlace con la vía de Uruapan.⁵¹

⁴⁹ José Alfredo Uribe Salas, "Las comunicaciones y medios de Transporte, 1870-1910". En: Enrique Florescano (Coord. Gral.), *Historia general de Michoacán. El Siglo XIX*, México, Gobierno del Estado, pág. 196.

⁵⁰ Ramón Alonso Pérez Escutia, "Los Caminos de hierro en el Oriente michoacano, siglo XIX y XX", en: Manuel Criado de Val, *Memorias 1997-2007. Cátedras de Caminería Hispanoamericana*, Morelia, Jitanjáfora Morelia Editorial, 2007, pág. 100

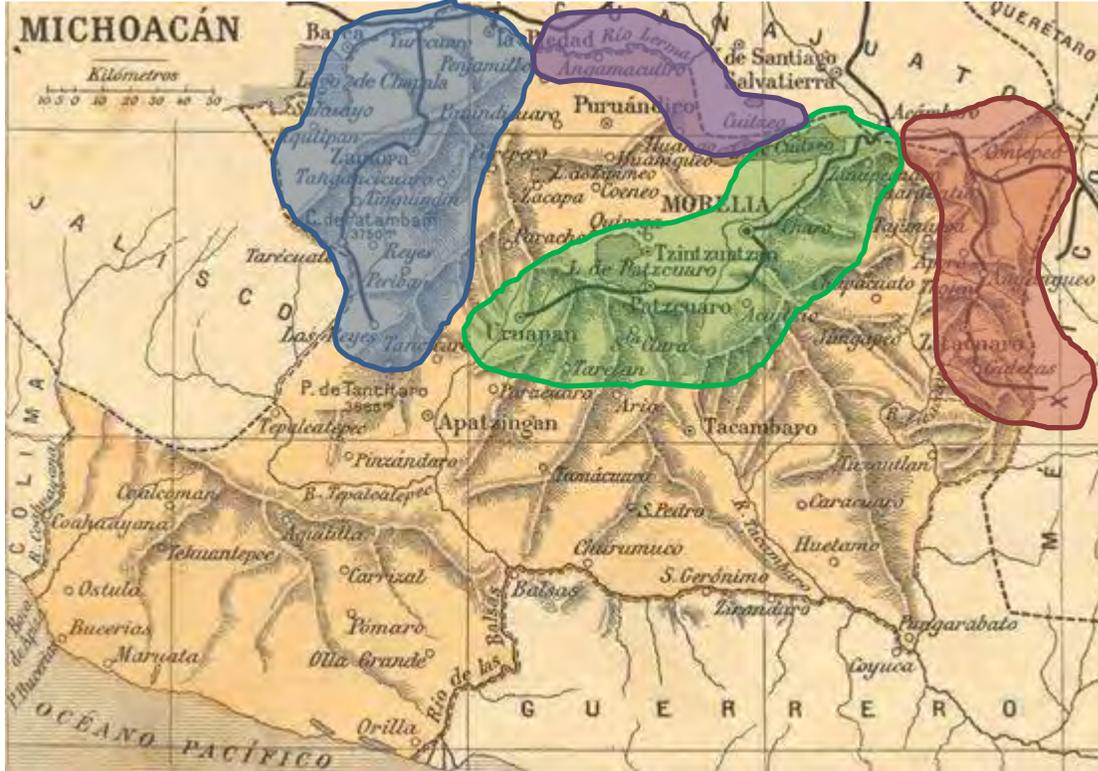
⁵¹ *Ibidem.*, pág. 101.



La construcción y desarrollo de estaciones de tren en las diversas ciudades, ocasionó una importante transformación de las trazas urbanas en cada una de estas poblaciones, así como un incremento en la población, “las autoridades de esos municipios construyeron nuevas casas, avenidas y otros espacios, para facilitar el tránsito de viajeros y mercancías, y hacerlas atractivas al turismo potencial que representaban los viajeros hacia destinos extremos como Morelia y la ciudad de México.”⁵²

La introducción de estos conjuntos ferrocarrileros se determinaba principalmente por las características físico-geográficas del lugar, por lo que de ahí partía la decisión y definición del trazado ferroviario y la ubicación de la estación, por ende, éste fue el detonante de la transformación de algunas de las calles de las poblaciones, puesto que se insertaron nuevos edificios como complemento de las instalaciones ferroviarias; esto hizo que la concentración de algunas funciones urbanas girara alrededor de estos sitios generalmente ubicados en los límites de los asentamientos, creando poco a poco nuevas colonias, lo que generó el crecimiento de las poblaciones y la transformación de su morfología urbana, y con la inserción de estos edificios se observó el alargamiento de la mancha urbana hacia las orillas de las localidades.

⁵² Ramón Alonso Pérez Escutia y Tomás Escutia Sánchez, *Aporo. Lugar de cenizas*, Morelia, H. Ayuntamiento Constitucional de Aporo, Michoacán, 1990-1992 – Comité de Participación Ciudadana, 1991, págs. 163 y 177, En: Manuel Criado de Val, *op. cit.*, pág. 192.



- | | | | |
|---|-----------------------------|---|---------------------------------|
|  | Ramal Yurécuaro a Los Reyes |  | Tramo Uruapan-Pátzcuaro-Morelia |
|  | Tramo La Piedad -Acámbaro |  | Tramo Acámbaro-Zitacuaro. |

Fig. I.16. División Territorial del Estado de Michoacán, en 1825, observándose la geografía del territorio de la zona de estudio.

Fuente: <http://jaimeramasmendez.blogspot.com/2010/10/zamora-en-el-michoacan-del-siglo-xix.html>, febrero 2011.

En la fig. I.16 se observa cuáles eran las rutas ferroviarias introducidas en el estado de Michoacán, en donde se puede observar que elegían zonas productivas, tanto de la compañía como de las mismas zonas. Es por ello que su introducción hace que estas regiones entren dentro de la dinámica económica que estaba llevando el país con esta nueva tecnología, que hacía que el intercambio comercial se agilizara e hiciera de forma más amplia en el territorio tanto nacional como internacional.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajo michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



I.4.1 Desarrollo del ramal Yurécuaro a Los Reyes.

Para el michoacano Crescencio García, la vía de México a Guadalajara recuperaría cabalmente la importancia que este corredor comercial había sostenido durante el virreinato. El ferrocarril se ajustaba perfectamente a las exigencias del estado, puesto que podría llevarse a efecto y ser la vía más corta de Morelia, pasando por Zamora, Chapala hasta Guadalajara, y por ende ahora los caminos que iban desde Veracruz a Guadalajara vía México, tendrían que pasar por Michoacán y en especial por el Bajío, lo cual provocaría la incorporación y beneficio del territorio estudiado a la economía del país.⁵³

La expansión del ferrocarril por territorio mexicano era más que evidente, las nuevas líneas en los estados vecinos a Michoacán estaban beneficiando a los gobiernos, pero ello no evitó que se viera golpeado por las tendencias segregacionistas de algunos grupos locales, que se encontraban asentados principalmente en Coalcomán, Zitácuaro y Zamora, que buscaban que el ferrocarril pasara por los estados de Colima, México y Guanajuato,⁵⁴ para con ello impedir su paso por Michoacán y detener el desarrollo de la economía y el comercio por parte de la línea del Pacífico Mexicano; fueron Cd. Guzmán y esa zona, productora de caña de azúcar los que pelearon y solicitaron a Porfirio Díaz en una visita a Guadalajara que pasara el tren y se uniera al trazo de Colima. Se emprendieron negociaciones, para con ello realizar la construcción de una

⁵³ El constitucionalista, Año I, núm. 79, Morelia, 3 de junio de 1868, pág. 4, citado por: José Alfredo Uribe Salas, "Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874", *op. cit.* Pág. 43.

⁵⁴ ACEM, Acta de Sesión del 20 de septiembre de 1872, Caja 46, Exp. 4, en: José Alfredo Uribe Salas, *Ibíd.* Pág. 74.



línea desde Morelia hasta el puerto de Maruata, lo cual convertiría a los michoacanos en parte del comercio portuario de la época.

Al observar el incremento en la economía del estado con la inserción de este nuevo medio de transporte, motivó a los inversionistas a la expedición de nuevas concesiones inglesas de las cuales se organiza la de la Compañía del Ferrocarril Michoacán y Pacífico, que establece la negociación de concluir a la brevedad los trabajos de la línea ferroviaria entre Las Trojes y la ciudad de Zitácuaro,⁵⁵ pero que finalmente no se seguiría con el proyecto original de enlazar los estados de México y Guerrero, si no que este ramal se prolongaría hacia Cuernavaca, para enlazar las líneas del Internacional y del Cuernavaca Pacífico, cuyo objetivo era el comunicar las comarcas agrícolas del centro del país.

Los propósitos de estas negociaciones no resultaron significativos, puesto que el retraso por parte de los inversionistas debido a una crisis económica derivada de la falta de apoyo económico afectó gravemente la situación, llegando al punto de que debieron traspasar los bienes de la compañía a otros empresarios británicos.⁵⁶ Es así que en la Escritura de Cesión de 1898,⁵⁷ se decreta que debido a que no se lleva a cabo la realización de la vía desde Zitácuaro hasta Cuernavaca a través de la Sierra, se autoriza una línea de ferrocarril dentro del Estado de Michoacán (fig. I.17).

⁵⁵ Gaceta Oficial, Año VII, No. 310, Morelia, 14 de octubre de 1892, pág. 3; AGN, Gobernación-SCOP, Vol. 94/2-1Exp. 1, f.3. en: Ramón Alonso Pérez Escutia, *Óp. Cit.*, pág. 100.

⁵⁶ AGN, Gobernación-SCOP, Vol. 94/29-1, Exp. 4 f. 122; Uribe Salas, "Anganguero en la órbita imperial. Historia del siglo XIX", en: Boletín de la Coordinación de la Investigación Científica, Morelia, Universidad Michoacana, enero-junio de 1986, No. 10, pp. 66-67.

⁵⁷ Escritura de Cesión fecha 20 de Agosto de 1898, De la concesión para construir la línea de Ferrocarril de Yurécuaro a Ario, otorgada por la Compañía del Ferrocarril de Michoacán y pacífico a favor de la Compañía Central Mexicano.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



 Trazo del ramal Yurécuaro a Los Reyes.

Fig. I.17. Mapa esquemático de la División de Guadalajara.

Las nuevas líneas de comunicación se incorporaban a la dinámica económica que estaba llevando el país, dentro del estado de Michoacán se encontraron varios ramales, los cuales pertenecían a diversas zonas económicas y con ello las entrelazaban con el resto del territorio nacional.

Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, División Guadalajara, Horario Numero 7, del 20 de julio de 1930, Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Vías y Estructuras.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajo michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Es para el 17 de diciembre de 1896, cuando es autorizada por Luis B. Valdés Notario que en virtud del contrato ejercido entre el Gobierno del Estado y la Compañía, se otorga la subvención para construir una línea férrea,⁵⁸ es así que los inversionistas se apresuran a concluir la primera etapa del proyecto original, concretándose en septiembre de 1897.⁵⁹

Dentro de este contrato celebrado entre el Estado de Michoacán y los Señores Symon y Camacho, se hace mención que las estaciones que se fijen, deberán ser de común acuerdo entre el gobernador y la compañía, debiendo presentarse en el término de dos años el plano de reconocimiento de toda la línea.⁶⁰



Trazo del ramal Yurécuaro a Los Reyes.

Fig. I.18. Ubicación del Ramal Yurécuaro a los Reyes. Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, División Guadalajara, Horario Numero 7, del 20 de julio de 1930. Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Vías y Estructuras.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajo michoacano”. El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

⁵⁸ Contrato de Octubre de 1899, Entre el Estado de Michoacán y la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, pág. 86.
⁵⁹ Ramón Alonso Pérez Escutia, “Los Caminos de...”, *op. cit.*, pág. 101.
⁶⁰ Contrato de diciembre 17 de 1896 celebrado entre el Estado de Michoacán y los Señores Symon y Camacho, pág. 50.



A partir del contrato celebrado el 14 de septiembre de 1898, es aprobada la construcción y explotación de una vía que partiera de Yurécuaro, pasando por Zamora, Uruapan y Taretan, llegando a Ario o bien un punto inmediato a la población.⁶¹ Dentro de la primera cláusula del Contrato celebrado el 16 de octubre de 1899, se hace mención que esta línea tendrá una prolongación hasta el kilómetro ciento cuarenta y cinco inclusivo, donde se “internarán al Distrito de Jiquilpan, pasando por la Municipalidad de Tingüindin, y, ya sea directamente o pasando por medio de un ramal, por la Villa de ese nombre o lo más cerca de ella que sea posible, terminará en el mencionado kilómetro ciento cuarenta y cinco a contar desde Yurécuaro”⁶² (fig.I.18).

Dentro del contrato establecido se menciona en la cláusula séptima que, las estaciones deberán estar cerca de las poblaciones inmediatas a la línea, como lo permita la configuración del terreno y la economía en la construcción, debiendo la compañía dar aviso previo al Estado de la ubicación de cada caso.⁶³ La inserción de este ramal al territorio michoacano necesitó de la subvención pactada por el Gobierno, y que termina en el territorio, y no en una línea troncal de la compañía, en donde conforme al contrato celebrado el 14 de septiembre de 1898, que ha de construirse sin ayuda de subsidio federal, y que puede “hacer partir el Ferrocarril a Colima y Manzanillo, de un punto situado entre Irapuato y

⁶¹ Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, *Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal. Desde 1 de Enero de 1895, hasta 31 de Diciembre de 1899*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900, pág. 11.

⁶² Contrato de Octubre de 1899, *óp. cit.*, pág. 86.

⁶³ *Ibídem*, pág. 90.



Ameca, viene resuelto ya que partirá de un punto entre Guadalajara y la citada población de Ameca.”⁶⁴

Este primer tramo de línea partía de Yurécuaro a Chavinda, en donde se tienen como distritos importantes los siguientes:

Distritos partidos o cantones	Estaciones o lugares notables.	Distancias.		
		Parcial.	Al extremo inicial.	Al extremo final.
La Piedad.	Yurécuaro	0,000	0,000	61,400
	Verduzco	10,200	10,200	51,200
	Las Fuentes	5,000	15,200	46,200
	Quito	6,100	21,300	40,100
	Torcazas	7,400	28,700	32,700
Zamora	Zamora	12,800	41,500	19,900
	Ario	7,900	49,400	12,000
	Llano	3,600	53,000	8,400
	Chavinda	8,400	61,400	0,000

Tabla. I.2. Tramo Yurécuaro-Chavinda.

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, *Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal. Desde 1 de Enero de 1895, hasta 31 de Diciembre de 1899*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900, p.116

En la tabla I.2 se observa el primer tramo desde Yurécuaro a Chavinda se tienen diversas poblaciones que forman parte del Ramal, en donde se construyen estaciones ferroviarias de diversas índoles y usos, ya que dependiendo de su importancia en el tramo, así eran las poblaciones.

La Compañía del Ferrocarril Central Mexicano quedó facultada para construir con la debida aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sin la subvención del Gobierno, los ramales necesarios para comunicar con la vía a las poblaciones en el Estado de Michoacán.⁶⁵ El

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ Contrato celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



reconocimiento de la línea se continuó haciendo por secciones de veinticinco kilómetros cada una, las cuales fueron aprobadas paulatinamente por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sin que ello pudiera presentar inconveniente cuando la Compañía presentó el trazo del resto de la vía o bien secciones mayores a los veinticinco kilómetros.⁶⁶

La compañía concesionó a nivel federal el tramo total de 137,700 de Yurécuaro a los Reyes.⁶⁷ Las líneas que componen el sistema del Ferrocarril Central Mexicano tuvieron obras que se ejecutaron en el periodo del 1º de julio de 1902 al 30 de junio de 1903, los cuales fueron conservados y perfeccionados en cuanto a las líneas. En la División Guadalajara, a la cual pertenece el ramal de estudio, se hicieron las siguientes obras:

En el ramal de Yurécuaro a los Reyes, que tiene una extensión de 138 kilómetros, se concluyeron puentes de fierro, que faltaban y el tráfico se encuentra al corriente con la seguridad debida. Se conservó la vía en buen estado, ampliando los tajos de los kilómetros 114, 115 y 116, pues en tiempo de lluvias, la roca se desgaja por falta de cohesión, y hay necesidad de estar retirando los escombros. Se ha notado en este ramal un aumento de tráfico, sobre todo en el de carga.⁶⁸

Unión, y el C. Lic. Pablo Martínez del Río, representante de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, poseedora actual de la concesión del Ferrocarril Michoacano y Pacífico, en la parte que se refiere a la construcción de la línea de Yurécuaro á Ario, reformando y refundiendo esta concesión en la del citado ferrocarril Central Mexicano fecha de 8 de Septiembre de 1880 con las salvedades y reformas que se mencionan en este contrato, publicado en el Diario Oficial correspondiente al día 29 de Septiembre de 1898, No. 78, pág. 78.

⁶⁶ *Ibidem.*

⁶⁷ Segunda Parte, "Ferrocarriles y en explotación. Modificaciones de las tarifas ordinarias, Modificaciones de los itinerarios jurisdiccionales y resultados de la explotación en el último quinquenio" en: Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, *Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal. Desde 1 de Enero de 1900, hasta 31 de Diciembre de 1903*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1905, pág. 67

⁶⁸ *Ibidem*, pág. 199.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



En la tabla I.3 se muestran aquellas poblaciones que conformaban el ramal Yurécuaro a Los Reyes, así como la distancia a la que se encontraban entre sí, ello demuestra que tenían que poseer cierta distancia entre las poblaciones, ya que si se requería de algo, como combustible, mercancía o bien alguna herramienta para la maquinaria, las pequeñas estaciones de paso podían solucionar el problema. Así mismo se observa la cantidad de estos inmuebles que tenían las principales ciudades, en donde estas eran más completas y solían tener los espacios más complejos para fungir como estaciones de pasajeros, de carga y de otros servicios.

Distritos partidos o cantones	Estaciones o lugares notables.	Distancias.		
		Parcial.	Al extremo inicial.	Al extremo final.
La Piedad.	Yurécuaro	0,000	0,000	137,700
	Verduzco	10,200	10,200	127,500
	Las Fuentes	5,000	15,200	122,500
	Falconi	6,100	21,300	116,400
	Torcazas	7,400	28,700	109,000
	López	3,000	31,700	106,000
Zamora	Ingenio	7,100	38,800	98,900
	Zamora	2,700	41,500	96,200
	Ario	7,900	49,400	88,300
	Dávalos	3,600	53,000	84,700
	Chavinda	8,400	61,400	76,300
	Moreno	8,600	70,000	67,700
Jiquilpan	Guaracha	14,900	84,900	52,800
	Ángel	7,900	92,300	45,400
	Tarecuato	5,100	97,400	40,300
	San Juanito	13,600	111,000	26,700
	Tingüindín	7,300	118,300	19,400
Uruapan	Los Reyes	19,400	137,700	0,000

Tabla. I.3. Ramal Yurécuaro-Los Reyes.

Fuente: Leandro Fernández, Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana, México, 1° de junio de 1902 a 30 de junio de 1903, 1904, pp. 157-158.



Bibliografía.

- Atlas Ilustrado de Historia Mundial, México, Reader's Digest, 2001, pág. 210.
- Chanfón Olmos, Carlos y Elisa García Barragán, *Antecedentes*, Material sin publicar, 2000.
- Gutiérrez, Ángel, "El Porfiriato: la conformación de un Nuevo modelo económico-político." en: Enrique Florescano (Coord.), *Historia General de Michoacán. Volumen III. El siglo XIX. Capítulo V. El Porfiriato: la conformación de un Nuevo modelo económico-político*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989.
- Guzmán Ávila, José Napoleón, "La República restaurada: en busca de la consolidación de un proyecto liberal. 1867-1876." en: Enrique Florescano (Coord.), *Historia General de Michoacán Volumen III. El siglo XIX. Capítulo IV "La República restaurada: en busca de la consolidación de un proyecto liberal. 1867-1876"*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989.
- Katzman, Israel, *Arquitectura del siglo XIX en México*, México, Ed. Trillas, 1993.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



- Ochoa Serrano, Álvaro y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán*, México, Fondo de Cultura Económica, 2003.
- Pastor, Rodolfo y María de los Ángeles Romero Frizzi, “Expansión económica e integración cultural” en: Enrique Florescano (Coord.), *Historia General de Michoacán Volumen II*. La Colonia. Capítulo V “Expansión económica e integración cultural”, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989.
- Pérez Escutia, Ramón Alonso y Tomás Escutia Sánchez, *Aporo. Lugar de cenizas*, Morelia, H. Ayuntamiento Constitucional de Aporo, Michoacán, 1990-1992 – Comité de Participación Ciudadana, 1991.
- Pérez Escutia, Ramón Alonso, “Los Caminos de hierro en el Oriente michoacano, siglo XIX y XX”, en: Manuel Criado de Val, *Memorias 11997-2007. Cátedras de Caminería Hispanoamericana*, Morelia, Jitanjáfora M^orelia Editorial, 2007.
- Romero Flores, Jesús, *Michoacán en la Revolución, México*, B. Costa-Amic Editor, 1971.
- Sánchez D. Gerardo, “Desamortización y secularización en Michoacán durante la reforma liberal. 1856-1863.” en: Enrique Florescano (Coord.), *Historia General de Michoacán Volumen III*. El siglo XIX. Capítulo II “Desamortización y secularización en Michoacán durante la reforma liberal. 1856-1863”, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989.
- Sánchez D., Gerardo, “Los vaivenes del proyecto republicano. 1824-1855” en: Enrique Florescano (Coord.), *Historia General de Michoacán Volumen III*. El siglo XIX. Capítulo I “Los vaivenes del proyecto republicano. 1824-1855” Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989.
- Sánchez Díaz, Gerardo, José Alfredo Uribe Salas y José Napoleón Guzmán Ávila, “Michoacán: tres décadas de Historia militar”. *Estudio de Historia Moderna y Contemporánea de México*, Vol. IX, México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1988.
- Sanz Fernández, Jesús (Coordinador), *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, España, Ministerio de fomento/Secretaría General Técnica/Centro de Publicaciones, 1998.
- Sanz Fernández, Jesús, “México: Ferrocarriles, Política y Economía”, en: *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, España, Ministerio de fomento/Secretaría General Técnica/Centro de Publicaciones, 1998.
- Tanel, Franco, *EL Ferrocarril. Del Vapor a la Alta velocidad*, México, Editorial Océano de México, S.A. de C.V., 2007.
- Uribe Salas, José Alfredo, “Las comunicaciones y medios de transporte 1870-1910.” en: Enrique Florescano (Coord.), *Historia*

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



General de Michoacán Volumen III. El siglo XIX. Capítulo V. El Porfiriato: la conformación de un Nuevo modelo económico-político. Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989.

- Uribe Salas, José Alfredo, “Las comunicaciones y medios de Transporte, 1870-1910”. En: Enrique Florescano (Coord. Gral.), *Historia general de Michoacán. El Siglo XIX*, México, Gobierno del Estado.
- Uribe Salas, José Alfredo, “Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874” en: *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.
- Uribe Salas, José Alfredo, “Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874” en: *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.
- Uribe Salas, José Alfredo, *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.
- Welda, Othon, *Michoacán y la introducción de mejoras. Memoria escrita por...*, Morelia, S.E., 1867.



Documentos de archivo.

- ACEM, Acta de Sesión del 20 de septiembre de 1972, Caja 46, Exp. 4
- AGN, Gobernación-SCOP, Vol. 94/29-1, Exp. 4 f. 122; Uribe Salas, "Anganguero en la órbita imperial. Historia del siglo XIX", en: Boletín de la Coordinación de la Investigación Científica, Morelia, Universidad Michoacana, enero-junio de 1986.
- Contrato celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Pablo Martínez del Río, representante de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, poseedora actual de la concesión del Ferrocarril Michoacano y Pacífico, en la parte que se refiere a la construcción de la línea de Yurécuaro á Ario, reformando y refundiendo esta concesión en la del citado ferrocarril Central Mexicano fecha de 8 de Septiembre de 1880 con las salvedades y reformas que se mencionan en este contrato, publicado en el Diario Oficial correspondiente al día 29 de Septiembre de 1898, No. 78.
- Contrato de diciembre 17 de 1896 celebrado entre el Estado de Michoacán y los Señores Symon y Camacho.
- Contrato de Octubre de 1899, Entre el Estado de Michoacán y la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.
- El constitucionalista, Año I, núm. 79, Morelia, 3 de junio de 1868.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



- Escritura de Cesión fecha 20 de Agosto de 1898, De la concesión para construir la línea de Ferrocarril de Yurécuaro a Ario, otorgada por la Compañía del Ferrocarril de Michoacán y pacifico a favor de la Compañía Central Mexicano.
- Gaceta Oficial, Año VII, No. 310, Morelia, 14 de octubre de 1892, pág. 3; AGN, Gobernación-SCOP, Vol. 94/2-1Exp. 1, f.3.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, *Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal. Desde 1 de Enero de 1895, hasta 31 de Diciembre de 1899*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900.
- Segunda Parte, "Ferrocarriles y en explotación. Modificaciones de las tarifas ordinarias, Modificaciones de los itinerarios jurisdiccionales y resultados de la explotación en el último quinquenio" en: Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, *Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de la Jurisdicción Federal. Desde 1 de Enero de 1900, hasta 31 de Diciembre de 1903*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1905.

Capítulo II “La configuración espacial del bajío michoacano.
Poblaciones conformadas por el ramal Yurécuaro a Los Reyes.

Tutora: Dra. Claudia Rodríguez Espinosa
Cotutor: Dr. Salvador García Espinosa



“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajío michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Capítulo II.

La configuración espacial del bajío michoacano. Poblaciones del ramal Yurécuaro a Los Reyes.

Introducción

El en desarrollo de este capítulo se observa las diferentes fases del pasado del área de estudio, en donde se analizaron las distintas etapas y elementos que se considera que influyeron dentro de las transformaciones urbano-arquitectónicas. La descripción de la región durante ciertas etapas históricas definió cuáles han sido los cambios más sobresalientes, observándose desde la época virreinal y pasando por las diversas etapas históricas, hasta llegar al momento de la introducción del Ramal y posterior a este, considerando aquellas que fueron sobresalientes por sus cambios dentro de la zona de estudio; lo anterior sirve como pauta para poder entender las modificaciones, tanto físicas, económicas, como políticas a

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



raíz de la inserción del Ferrocarril. El analizar un espacio también incluye estudiar la configuración físico-geográfica de la zona, para con ello ver cuál influyente resultó la ubicación de los diversos poblados por los que se instalaron las vías.

Así mismo se retoma la forma y distribución de la producción en la región, ayudando con ello al entendimiento de la relación entre las poblaciones que la conforman, y observar la importancia de estas entre sí, así como de la forma en que estaba organizado, y de los cambios después de la introducción de esta nueva tecnología. Observándose la influencia de ciertos personajes dentro de la zona, los cuales serán importantes en la toma de decisiones en cuanto a este medio de comunicación.

Lo anterior fue la base para el entendimiento de los hechos históricos que muestran la relación de espacio-humano, y con ellos comprender la realidad de las transformaciones urbano-arquitectónicas que ocurrieron tras la inserción del Ferrocarril dentro de la región de estudio.



II.1 La influencia de la configuración físico-geográfico en el trazo del ramal Yurécuaro a los Reyes durante el siglo XIX.

La implantación de nuevas rutas de comunicación o el trazo uso paralelo a las ya existentes durante el virreinato, implicó que las poblaciones poco o mucho se fueran transformando y cambiando su imagen, pudiéndose desarrollar e incluso adaptar modelos de desarrollo de otras poblaciones.

El desarrollo de las poblaciones ha respondido a patrones de acumulación de capital, derivadas de las leyes económicas generales del sistema, las cuales se reflejan en los contrastes económicos y sociales, marcando una creciente o decreciente diferenciación entre lo político, social, psicológico, ecológico, cultural, etc.¹ La existencia de las vías férreas modificó la situación relativa, tanto de los sitios favorecidos por el ferrocarril, como de todo el territorio, a partir de la mayor o menor cercanía respecto al medio de transporte más adelantado.²

Como menciona Verónica Zamora en su estudio, que las condicionantes geográficas han marcado siempre la vida misma, obedeciendo a pautas concretas en la modelación de su núcleo patrón, influenciando así mismo las modificaciones posteriores de su estructura, independientemente de las características propias de su desarrollo o crecimiento.³ Mientras que por

¹ Guillermo Vargas Uribe, "Diagnostico preliminar para el estudio de la Urbanización en las ciudades de Michoacán" en: Gustavo López Castro (Coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991, pp. 13-14.

² Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmes/IIH UNAM, 1999, pág. 18.

³ Verónica Zamora Ayala, "Historiografía urbana y arquitectónica" en: Catherine R. Ettinger (Editora), *Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura Mexicana*. 5to Foro de Historia y Crítica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008, pág. 227.



otro lado Marcel Poëte, indica que el medio ambiente natural y en particular el camino en la conformación histórica de los asentamientos, es relevante, por lo que la geografía de un sitio liga los aspectos sobre los hechos urbanos, lo cual nos ayuda a clasificar con ello a las diversas vías que podemos encontrar dentro de un territorio, ya sea caminos, mares, canales o bien el mismo ferrocarril, ellos son esenciales para realizar el análisis de la evolución de cualquier asentamiento a estudiar.⁴

El atractivo de los ferrocarriles como un enlace de desarrollo económico que planteaba un medio de transporte, desempeñaba el tránsito de una economía moderna o en proceso de consolidación, y que a la suma de innovaciones técnicas y la utilización de fuentes energéticas necesarias, pudo poner en marcha el transporte ferroviario, la vasta y diversa red de vinculaciones con otras industrias, demandando el abaratamiento en los costos del transporte terrestre, que aunado a la flexibilidad de las rutas y su disponibilidad todo el año, fueron elementos que dieron a los ferrocarriles el atributo de una innovación revolucionaria que rompía con los parámetros anteriores y abriría nuevos desarrollo económicos.⁵

Diversos aspectos determinan la construcción y funcionamiento de los conjuntos ferrocarrileros, uno de ellos es referente a las características físico-geográficas de las poblaciones, por lo que fue necesaria la realización de estudios previos para su análisis. La información obtenida ayudaba a la toma de decisiones para el trazado ferroviario, así como la ubicación de las estaciones en las diversas urbes. Como bien menciona el

⁴ Marcel Poëte, *Introduction á l'urbanisme: L'évolution des villes, Paris, Sens et Tonka éditeurs*, 2000, pág. 127, en: Catherine R. Ettinger (Editora), *Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura Mexicana*. 5to Foro de Historia y Crítica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008.

⁵ *Ibidem*, pág. 10



ingeniero J. Ramón de Ibarrola (inspector del ferrocarril de la Compañía Constructora Nacional Mexicana) “[...] determinar las alturas absolutas entre ambas ciudades, y examinar las líneas de montañas o lomas que las dividen, buscando la garganta más baja, determinando su altura absoluta, y por este medio llegar al conocimiento de la pendiente máxima que requiere la línea. Conocida esta pendiente, hubiese determinado la pendiente gobernadora, y ésta será el primer trazo de la línea”.⁶

⁶ Gral. Carlos Pacheco, Memoria de la Secretaría de Fomento presentada al Congreso de la Unión, diciembre de 1877 – diciembre de 1882, Tomo II, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, pág. 472, en: Archivo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CONACULTA/ CNPPCF/ MNFM/CEDIF).

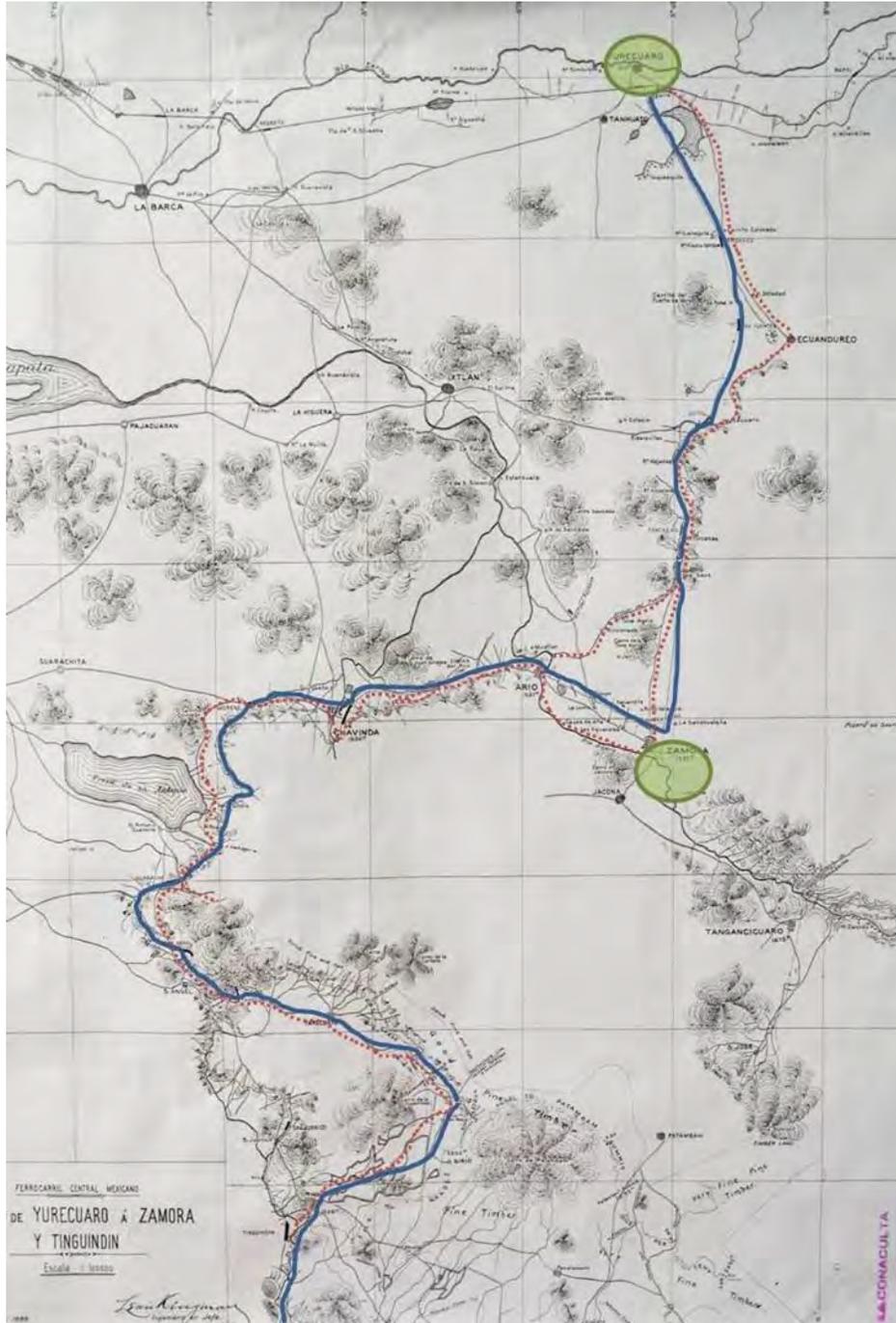
****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Fig. II.1 Plano geográfico de la línea de Yurécuaro a Zamora.
 Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
 El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



~ Línea Yurécuaro a Zamora
 - - - Caminos virreinales
 ○ Poblaciones

Fig. II.2 Plano geográfico de la línea de Yurécuaro a Zamora.
 Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
 El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Dentro de las figs. II.1 y 2 se puede observar el como las características físico-geográficas de la zona de estudio beneficiaron al trazado de las vías, además de algunos otros aspectos políticos y económicos que regían sobre el lugar. Algunos de los viejos caminos virreinales como se ha mencionado con anterioridad dieron pie a su seguimiento en algunas de las zonas.

La definición del trazo del ferrocarril es determinado por los estudios realizados, analizan las diferentes líneas pendientes suaves, aunque no siempre se cumplían los requerimientos ideales, ya que había desarrollos que por conveniencia económica debían realizarse obras de esta magnitud, pero que se enfrentaban a terrenos difíciles, cuando las circunstancias empeoraban, abandonando la idea de adaptarlas.⁷

Por lo que la topografía del sitio, las zonas productivas, y el costo de la construcción de la vía, son elementos que influían directamente para la selección del lugar por donde se realizaba el tendido del ferrocarril y la ubicación de cada una de las estaciones. Lo anterior comprueba que las empresas constructoras esperaban ventajas monetarias no solo al construir, si no al poner en marcha este medio de transporte.

El reglamento para la construcción, conservación y servicios de los ferrocarriles de 1883, señala que había requerimientos indispensables para la ubicación de las estaciones, en donde menciona que las estaciones férreas del estado de Michoacán pertenecientes a la Compañía Constructora Nacional Mexicana, debían estar ubicadas en un lugar

⁷ También la longitud de la vía férrea, sus obras de terracería y las de arte en él requeridas contribuían a hacer posible su adopción, *Ibidem.*, pág. 472.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



donde se tuviera la capacidad, seguridad y comodidad necesarias para los pasajeros y las mercancías.⁸ Por lo que las estaciones debían de ubicarse en lugares estratégicos, en donde se les permitiera el buen funcionamiento de las instalaciones ferroviarias.

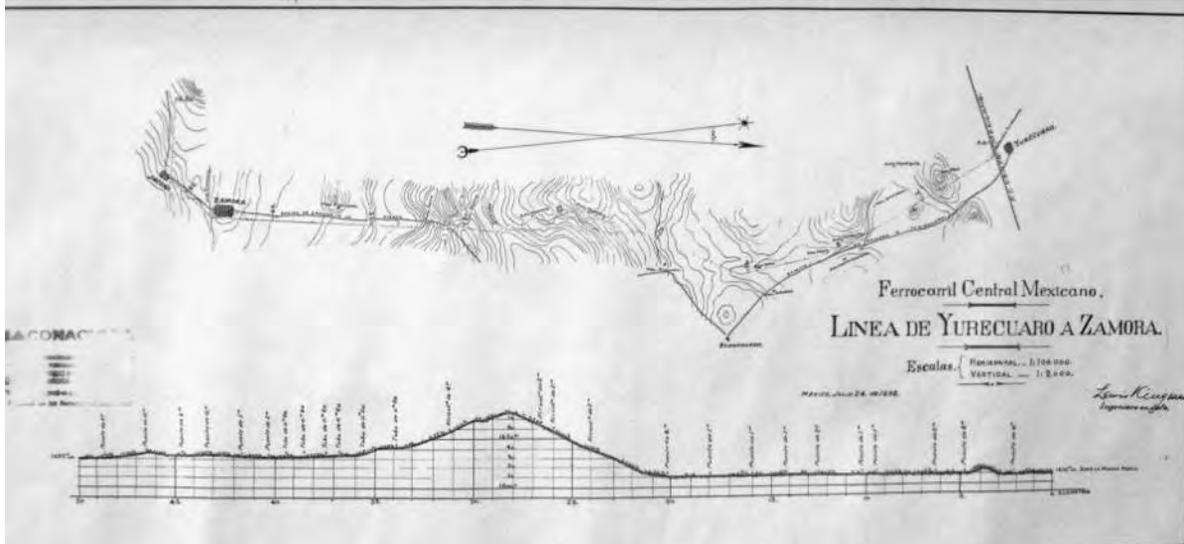


Fig. II.3 Plano de la línea de Yurécuaro a Zamora.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

Como se puede observar en la fig. II.3, en el tramo existe una topografía poco común, además de no conveniente para la instalación de las vías férreas, por lo tanto con ello se comprueba la hipótesis sobre que este tramo fue forzado debido a las conveniencias comerciales, y que ello significó que tenía que romper con el esquema típico y requerido de la topografía, para con ello lograr que fuera económicamente conveniente, sin que ello conllevó forzar las vías para su trayecto. En el trazo de Zamora a los Reyes se observa que el terreno era irregular en cuanto a su

⁸ 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.



topografía, ya que se tiene una pendiente superior a la establecida en el resto del tendido de vía, en donde como se menciona, rompe el esquema debido a la desviación que hay hacia las zonas donde se encontraba algún elemento atrayente, que hiciera que aunque no se cumpliera con lo requerido se adaptaba a lo existente, estableciéndose el tendido de la línea.

A continuación se muestran las poblaciones que formaron parte del ramal, en las cuales se observan aquellas que sobresalieron por su importancia y las que sólo fueron parte del tramo, pero que no llegaron a ser más allá que el complemento de la dinámica de las vías. (Tabla II.1).

	Estación.	Pendiente máxima ascendiendo.
10.2	YURÉCUARO	0.80
	Verduzco	
5.1	Las Fuentes	0.00
6.0	Falconi	0.10
7.4	Torcazas	0.00
2.9	López	1.00
6.4	Ingenio	1.00
3.5	ZAMORA	0.00
7.5	Ario	0.70
3.8	Davalos	0.70
8.6	Chavinda	1.00
8.5	Moreno	0.00
13.9	Balastrea	1.00
0.8	Guaracha	1.00
7.2	Angel	0.00
5.3	Tarecuato	0.00
4.6	Tanque kilometro 1B-102	1.50
0.4	Centeno	1.50
3.8	Guascaro	1.50
4.8	Mercado	1.50
6.0	Chocandiran	1.50
1.4	Tingüindín	1.50
13.0	Santa Clara	3.00
0.6	Salitre	3.00
5.9	LOS REYES	3.00

Tabla. II.1. Estaciones que conforman el Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

Fuente: Horario Numero 7, Ferrocarriles Nacionales de México, División de Guadalajara, 20 de julio de 1930.



La ubicación de Zamora entre las dos primeras ciudades del país - México y Guadalajara -, marca sin duda una articulación político-administrativa en Michoacán, además de la dinámica urbana regional muy característica de la autonomía de la ciudad, lo cual hace que se tenga una red de ciudades poco estructuradas.⁹ Por la configuración que realiza el archipiélago del *hinterland*,¹⁰ Zamora forma un corredor a expensas de Los Reyes, hacia el valle de Tingüindín, estos lazos probablemente son resultado del desarrollo centralista provocado por las haciendas y de las políticas regionales existentes durante la colonia.¹¹

La región de Zamora se fortaleció económicamente durante el Porfiriato y tanto por sí misma como por ser lazo de unión con otras regiones productoras, alcanzó relativamente pronto los beneficios del ferrocarril. Desde 1897 por lo menos, el ex-cura de Jacona y Abad de la Basílica de Guadalupe, Antonio Plancarte, había ofrecido a la empresa del ferrocarril, el terreno necesario para la construcción de la estación, en las inmediaciones de Jacona y así ambas poblaciones podrían disfrutar de este beneficio, pero esta propuesta no se concretó.

Este proyecto de Plancarte tuvo como corolario el que las vías del tranvía Zamora-Jacona, se prolongaran hasta la estación del Ferrocarril Central

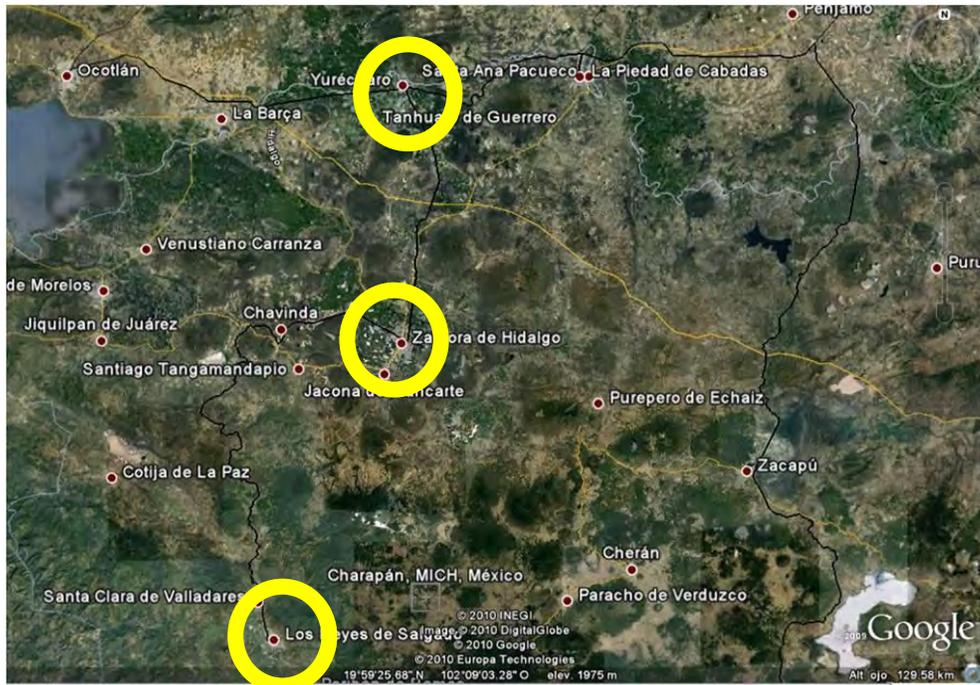
⁹ Eric Mollard, "Zamora: El crecimiento de una ciudad agrícola", en: Gustavo López Castro (Coord.), Urbanización y desarrollo en Michoacán, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991, pág. 87.

¹⁰ Considerado como un territorio o área de influencia, en: <http://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/hinterland>, enero 2011.

¹¹ Eric Mollard, *óp. cit.*, pág. 88.



Mexicano. Esta inauguración se realizó ya en el siglo XX, el 19 de julio de 1900.¹²



Ubicación de las unidades de análisis.

Fig. II.4: Vista del territorio de la Región Bajío de Michoacán.
Fuente: Fuente: www.googleearth.com, septiembre 2009.

Las relaciones comerciales que tenían Valladolid y Guadalajara, muchas veces hicieron necesarias las rutas comerciales entre las ciudades, puesto que debían de tener una mejor comunicación entre la mano de obra con las tierras, así como para el intercambio de productos. Geográficamente esta parte del territorio michoacano creció de manera positiva, ya que con la introducción del ferrocarril se vio el surgimiento de nuevas poblaciones, así como el desarrollo de los ya existentes, fue evidente, desde el desplazamiento de población, hasta el intercambio comercial de

¹² *Ibíd.*



sus productos, lo cual conllevó al cambio también de la morfología de las poblaciones (fig. II.4).

II.2 Distribución e intercambio comercial de productos locales.

Los medios de comunicación dentro de la zona no eran muy favorecidos, ya que no había lo necesario para ello, sólo los medios comunes de las poblaciones en la época, tales como caballo, mula y carreta, y es hasta la instalación de las vías férreas que se da una densa red de numerosos caminos y más medios en el campo, haciendo con ello que las poblaciones involucradas se comunicaran rápidamente con las zonas de producción.¹³ En épocas pasadas el intercambio y/o manejo de los productos principalmente en el período prehispánico se realizaban por medio de mercados locales y regionales, así como las propuestas por el señorío, como lo fueron las de red tributaria, el intercambio a larga distancia, el intercambio de oficios y regalos y el de los campos agrícolas.¹⁴

La existencia de Consejos dentro de las diversas poblaciones novohispanas del estado de Michoacán, servían para el reconocimiento legal de las estancias ganaderas, las cuales promovían el trabajo de campo y las

¹³ *Ibidem.*

¹⁴ Aline Deneb Quintero Duarte, "Estructuración del Territorio productivo de la zona sur de la Ciénega de Chápala en el Virreinato", Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura, UMSNH, 2010, pág. 48.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



relaciones sociales; esta organización sirvió para dar mejor resultado en la producción de ganado, aunque por la distancia de las diversas poblaciones esto se volvió costoso y se tuvo que cambiar la rutina de producción.¹⁵

La villa de Zamora, desde la época prehispánica fue lugar de Ciénegas causado por los continuos desbordes del río Duero, su suelo es ideal para las tierras de cultivo, pues todos los nutrientes dejados por las inundaciones le han dado una calidad extraordinaria a estas tierras, consideradas como de las mejores del mundo para el cultivo de algunas especies de frutos y hortalizas,¹⁶ también era conocida por que tenía comerciantes que negociaban con los poblados circunvecinos, que como el caso de Sahuayo, constaba de una mulada cerrera, becerraje, ganado menor y queso, los cuales tenían ya una negociación previa para su compra a precios bajos, sin tener que andar en conducciones particularmente en la mulada.¹⁷ Así mismo el poblado de Pajacuarán trasladaba a vender su producción de petate de carrizo y tule a la villa de Zamora, Jiquilpan y otros pueblos de las cercanías, dejando para si su producción de melones, sandías, calabazas y chilares, así como sus siembras de maíz, ya que ellos les proporcionaban lo necesario para solventar sus necesidades. Lo mismo

¹⁵ *Ibíd.*, pág. 108.

¹⁶ Sergio Pérez Sustaita, "Arquitectura y urbanismo regionales: La ciudad de Zamora y su condición geográfica" en: <http://www.semanarioguia.com/newso/index.php?mod=article&cat=Lasventanas&article=3303>, Escuela de Arquitectura Primero de Mayo, diciembre 2010.

¹⁷ Heriberto Moreno García, *Zamora en 1789*, Zamora, El Colegio de Michoacán, pág. 35 (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 1, invierno 1980, vol. I, www.revistareلاقات.com, agosto 2010.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****

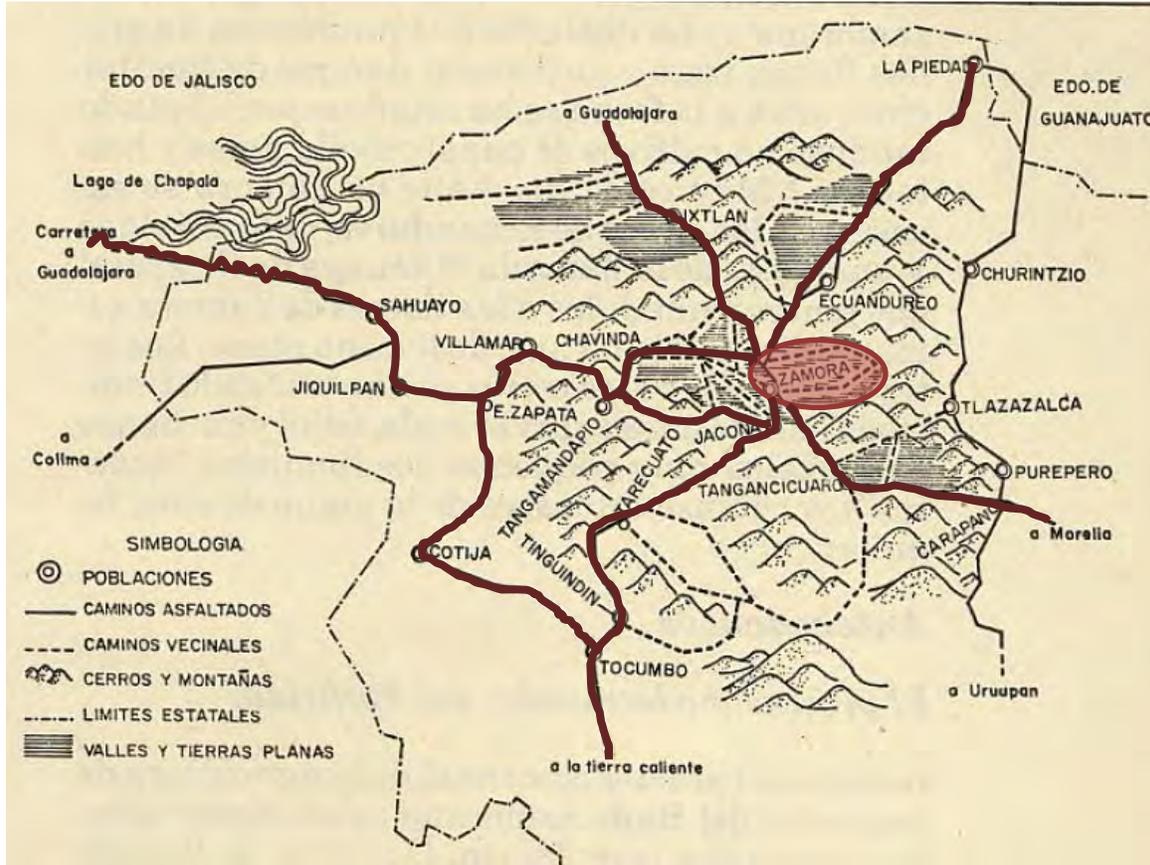


ocurre con Ixtlán, que llevaba sus obrajes de manta de algodón a vender, sembrando maíz y sacando sal de sus salitres para su consumo.¹⁸

Hacia 1843 en el estado de Michoacán se vivió una etapa de industrialización e intercambio de comercio, en donde se dio la “fiebre de la seda”, en donde varios municipios como Los Reyes, Colima, Uruapan, Cotija, Ecuandureo y Tacámbaro se entregaron a la siembra de la morera de China, este tipo de producción establecía lazos entre las poblaciones, haciendo que creciera la producción y el intercambio entre las ciudades y poblaciones, y en 1844 existían 16 corporaciones establecidas en el estado: Ario, Colima, Cuitzeo, Huetamo, Jiquilpan, La Piedad, Los Reyes, Pátzcuaro, Tacámbaro, Tancítaro, Tlazasalca, Uruapan, Zacapu, Zamora y Zinapécuaro.¹⁹

¹⁸ *Ibíd.*, pp. 42-46.

¹⁹ Roberto Heredia Correa, *Zamora y su distrito en 1844*, Instituto de Investigaciones Filológicas, UNAM, EL Colegio de Michoacán, pág.122, (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 8, otoño 1981, vol. II www.revistarelaciones.com, agosto 2010.



Ligas comerciales de las poblaciones. Ubicación de Zamora.

Fig. II.5: Vista del territorio del Bajío Zamorano, en donde se observa las ligas comerciales entre las poblaciones, siendo Zamora la principal ciudad a la que llegaban para el intercambio de productos de toda la región.

Fuente: Gustavo Verduzco, "El crecimiento urbano y desarrollo regional: el caso de Zamora, Michoacán", El Colegio de México, pág. 23, fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 17, invierno 1984, vol. V, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.

En este periodo Zamora forma juntas industriales, haciendo que se produjera la expectativa de la industria dentro de esta zona y el crecimiento económico (fig.II.5 y 6). Durante la revolución de México, la población de Zamora se incrementó aceleradamente al doble, debido principalmente a la incorporación de los vecinos de otras poblaciones, ya

"El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano". El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



que encontraban atractivo la abundancia de subsistencia en ella y sus productivas tierras, mostrando una perspectiva para ellos y su bienestar.²⁰

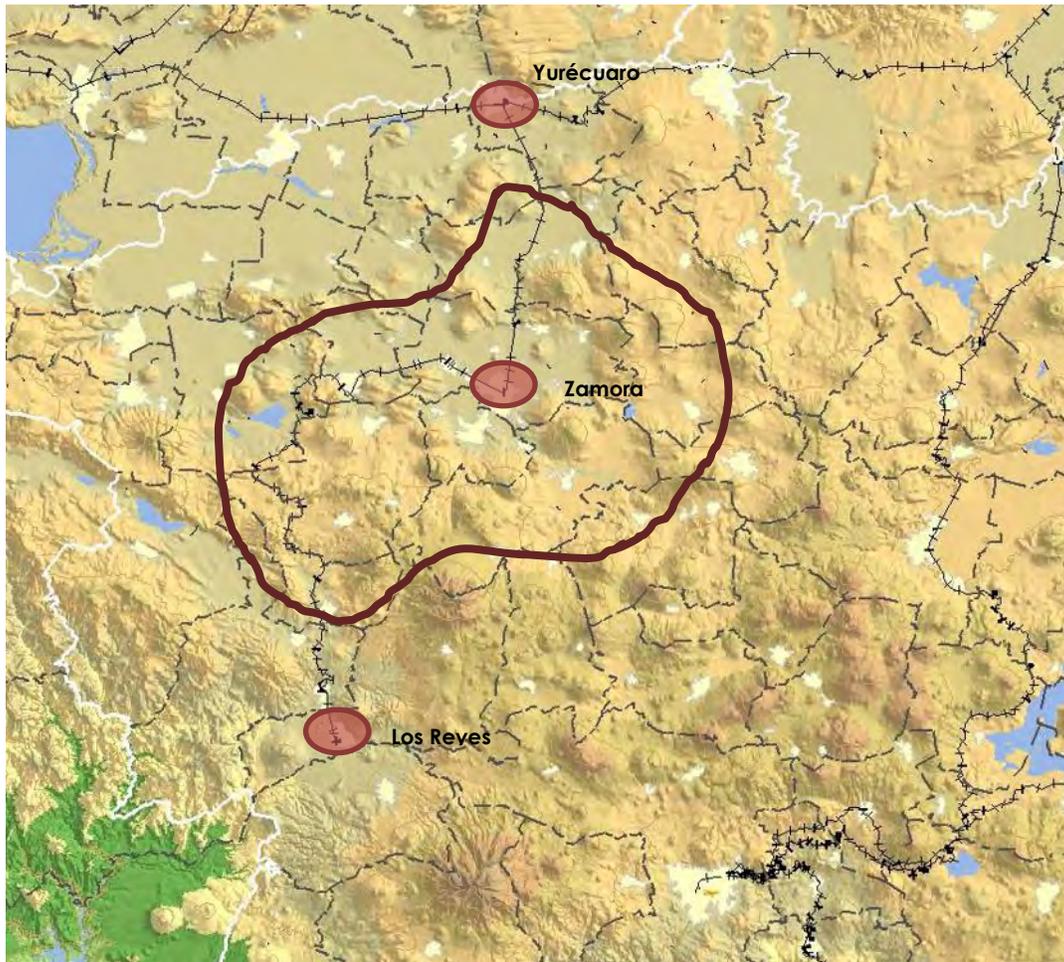


Fig. II.6: Vista del Ramal y las principales poblaciones que lo conforman, en donde Zamora funge como la principal ciudad de Intercambio comercial de la región, ya que a ella llegaban los productores para el intercambio o venta de sus productos, además de la obtención de los de la región.

Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero, 2012.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

²⁰ *Ibíd.*, pág. 125.



II.3. Influencias políticas y relación de personajes en la segunda mitad del siglo XIX.

La región se encuentra dividida en varias microrregiones (bajío zamorano, bajío, ciénaga),²¹ las cuales se encuentran bajo la influencia directa del poder ejecutivo del estado, lo cual hace que se actúe por medio de caciques o delegando el poder a personas influyentes o ligadas al gobierno, lo cual hacía que las instituciones federales intervinieran de forma directa en las acciones sobre las poblaciones, sin que ello significara que el desarrollo urbano tuviera coherencia alguna.

La región zamorana se encuentra configurada a partir de la organización de las relaciones sociales en el espacio geográfico, otorgándose así la primacía en la constitución de la región del hombre, a los actores sociales y el medio físico como condicionante, pero nunca determinante o articulador principal.²² Es bien cierto que la región se identifica por sus rasgos geográficos, históricos, mercantiles, de producción o cultura, quienes son los actores sociales que organizan y combinan sus actividades como especificidad de la región.²³

Es así que tanto la creación de nuevos asentamientos, como el crecimiento de las poblaciones ya existentes siempre estarán respaldadas o influenciado de ciertos personajes, ya sean del ámbito político o bien económico, lo cual dará como resultado la configuración territorial, ya que

²¹ <http://www.michoacan.gob.mx/Regiones/Regiones>, agosto 2010.

²² Gladys Lizama Silva, *Zamora en el Porfiriato. Familias, Fortunas y Economía*, Zamora, Colegio de Michoacán/H. Ayuntamiento de Zamora, 2000, pág. 78.

²³ *Ibidem*, pág. 78.



las transformaciones de cualquier índole afectarán directamente a la región.

II.3.1 Conformación de cacicazgos, familias o grupos de poder en el territorio durante la segunda mitad del siglo XIX.

La oligarquía principalmente se fue dando desde tiempos del virreinato cuando familias distinguidas generaban los grupos de poder dentro de las poblaciones, se apropiaron de las tierras de ciertas regiones, las cuales conllevaban el dominio de los recursos y del espacio. Este tipo de organización era primordialmente de españoles y que poco a poco se iba mezclando con la población local. Dentro de la historia ha habido familias o individuos que han colocado las bases para el crecimiento de los territorios, ya sea nacionales o internacionales, la influencia de esta burguesía, elite u oligarquía, las cuales marcan la vertiente histórica sobre las fortunas y los vínculos y solidaridades de la sociedad tradicional.²⁴

La interacción entre los distintos modelos de ordenamiento²⁵ existentes en la geografía, generados por todos y cada uno de los actores que definen

²⁴ Gladys Lizama Silva, *óp. cit.*, pág. 53

²⁵ Se entienden como modelos de ordenamiento aquellos esquemas generados culturalmente con la finalidad de organizar el entorno. Elsa Domínguez Tejeda y Delfino Madrigal Uribe, "Los modelos de Ordenamiento Territorial. Un enfoque didáctico", México, Facultad de Geografía de la UAEM, 2008, en: http://www.cudi.mx/aplicaciones/dias_cudi/08_03_13/elsa_dominguez.pdf, agosto 2011.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



las diferentes estructuras territoriales, conllevaron la responsabilidad de las transformaciones generadas en una determinada región en tiempo y espacio.

Dentro de la región podemos encontrar ciertos elementos atrayentes económicamente los cuales propiciaron el trazo del tendido de vías, es así que se menciona a la hacienda conocida como San Juan Guaracha, la cual tenía una extensión de once leguas y cinco a lo ancho, abarcando cuatro distritos, siendo considerada como una importante fuente en cuanto a la producción de la zona, ya que al día tenía “9000 reses, mucha caballada y poca siembra, pero algo considerable de maíz en sus rancherías que se hallan arrendadas”.²⁶ Por su número de arrendatarios se hizo acreedora del título de guaracheños, a aquellos que se empadronaban a la hacienda.

Territorialmente las condiciones geográficas particulares y de las forma del aprovechamiento de los recursos naturales, resulta ser un factor esencial para la estructura de las unidades productivas, así como el trazo de los caminos tanto los existentes, como los nuevos, se definen por el beneficio de estos centros productivos, por lo que es primordial el conocimiento de aquellos existentes en la zona de estudio, para con ello comprender los procesos sociales y espaciales que en ella se desarrollan. Es así que la estructuración de un territorio dependerá de muchos factores, entre ellos aquellos personajes que hicieron posible el desarrollo previo a la temporalidad de estudio, lo cual nos aporta un panorama más claro de cómo se fue perfilando la región a lo largo de su historia, por lo que se estudiaran aquellas familias que influyeron en esta estructuración.

²⁶ Roberto Heredia Correa, *óp. cit.*, pág. 29.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Por otro lado el tema de la religión en Zamora es un tema importante, ya que las practicas de está, implican a los actores sociales directamente, puesto que las costumbres y actividades realizadas dentro de este ramo eran el eje articulador de la región, y experimentaban los cambios acaecidos en la sociedad, además de que el ejercicio del catolicismo fue prioritario en la mentalidad de las familias e individuos del lugar, convirtiéndose en un componente más de las relaciones de dominio o de confrontación entre los diferentes actores de los procesos políticos.²⁷

El capital económico dentro de una zona generalmente es restringido a ciertos círculos sociales, es decir gente considerada como la que debe de llevar la batuta, y que ayuda su crecimiento, ya sea por los puestos que ocupa o bien por los espacios con los que cuenta. Dentro de la zona de estudio este tipo de grupos de poder los llevaban las familias de oligarquía



Fig. II.7: Imagen de las Familias de oligarquía.
Fuente: <http://getxosarri.blogspot.mx/2012/05/el-sporting-casa-flotante-de-la.html>, febrero 2012.

(fig. II.7), las cuales de cierto modo tenían el poder adquisitivo y productivo de la región, en donde muchas veces su inversión en el lugar era muy importante dentro del manejo de la producción y los bienes, es por ello que estudiar a estas familias y su importancia en la zona será un factor importante del porqué

²⁷ Jesús Tapia Santamaría, *Campo religioso y evolución política en el Bajío zamorano*, Zamora, Ed, El colegio de Michoacán/Gobierno del Estado de Michoacán, 1986, pág. 13.



del trazado de vías en ciertos lugares del ramal. A continuación se hace mención sobre las familias más destacadas dentro del área de estudio.

II.3.1.1 Familia Salceda Andrade.

Es así que para nuestro caso de estudio la Familia Salceda Andrade es considerada como la de mayor importancia, ya que el capital económico que tenía, le permitió intervenir políticamente, pudiendo dirigir a la sociedad, y así mismo tener facilidad en cuanto a las negociaciones con la iglesia, la adquisición de propiedades, entre las que incluyen tecnología hidráulica, la cual les ayudó a su explotación y acumulación de bienes sobre la región.²⁸

La apropiación del territorio por parte de esta familia comenzó en 1584, comenzando desde la parte sur de la Ciénega de Chápala, en donde adquirió la Hacienda de Buenavista, que incluía ganado mayor y dos caballerías, obteniendo poco a poco más bienes y mayor cantidad de estancias de ganado. En 1596 Pedro Salceda Andrade es dotado por el virrey Conde de Monterrey en dos estancias de ganado menor muy cerca de Guarachita, en donde posteriormente se configuraría la Hacienda El

²⁸ Aline Deneb Quintero Duarte, *óp. cit.*, pág. 3.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Platanal.²⁹ Esta obtención de bienes contribuyó principalmente a la habilidad de negociar con las autoridades políticas y sociales.

Dentro de la Minuta que publicaba el obispado de Michoacán aparecían nombres de otros miembros de la familia Salceda Andrade, quienes se dedicaban a la adquisición de tierras a través de la compraventa individual, entre las que incluyen: Ixtlán, Tlazazalca, Yurécuaro, San Simón, San Nicolás, Sindio, San Antonio, El Platanal, Guaracha, La Palma, Cojumatlán, Hacienda del Monte y Poncitlán.³⁰ El conocimiento de las propiedades pertenecientes a la familia demuestra el dominio que sus miembros tenían dentro de nuestra zona de estudio.

La familia aprovechaba la inestabilidad de los terratenientes menores, los cuales vendían o traspasaban sus tierras, por lo tanto los Salceda Andrade se consolidaban con las estancias, labores, ranchos y haciendas, habiendo despojado a los indígenas de sus tierras y obligándolos a integrarse a trabajar para los españoles.³¹ La adquisición de estos bienes hacía que pudieran contribuir con la producción de la región, habiendo incluso incursionado un mercado entre las villas y ciudades principales, en donde generaban la principal fuente en cuanto a los productos agrícolas y ganaderas.

Dentro de las actividades que tenía esta familia estaba llevar el modelo europeo de vida, el cual creían que les daba mejor calidad de vida, y que

²⁹ *Ibidem*, pp.78-79.

³⁰ AIPEJ, Baeza, vol. XIII, ff. 129 v. – 198, en: Aline Deneb Quintero Duarte, *óp. cit.*, pág. 3

³¹ Luis González y González, *Sahuayo*, México, Gobierno del Estado de Michoacán, 1979, pág. 79, en: Aline Deneb Quintero Duarte, *óp. cit.*, pág. 99.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



la de campo les parecía ignorante y zafia.³² Estos terratenientes ordenaban de cierto modo el territorio, puesto que con los espacios adquiridos ellos podían manipular y delimitar todo aquello que les fuera posible, ya sea por la privacidad de las propiedades o bien por la producción de cada sitio. La debilidad económica de las comunidades, más las frecuentes epidemias, hacían que la población indígena trabajara como mano de obra para las haciendas, haciendo con ello que se distribuyeran en las zonas de mayor producción de la región e incluso del estado.

Durante los años de 1550 a 1643, se ubica la mayor cantidad de mercedes obtenidas por la Familia Salceda Andrade, observándose un potencial económico, comenzado así a darle forma al territorio, ya que la conjugación de tierras y bienes reflejaba la relación entre los terratenientes y los pueblos de indios, quienes eran la mano de obra de las haciendas, es decir había la perfecta fusión entre la producción agrícola y ganadera de la zona. Estos movimientos se consideraron como los iniciadores de los cambios territoriales, lo que sería la consolidación de la hacienda en el siglo XVII.³³

³² Aline Deneb Quintero Duarte, *óp. cit.*, pág. 100

³³ *Ibidem*, pág. 108.



II.3.1.2 Familia García Martínez.

Fue una de las familias más ricas e influyentes de la región, cuyos miembros tuvieron hacendados, comerciantes y comisionistas, esta familia formó la compañía García Hermanos, la cual impulsó la fortuna familiar, destacando en primer lugar la explotación en conjunto de las tierras en propiedad que en 1889 sumaban 7,462 hectáreas, posteriormente la modernización de las técnicas de cultivo, la construcción del mercado de la ciudad de Zamora, la instalación del agua potable y el primer impulso de la luz eléctrica, la construcción del canal Zapadores y Santiaguillo, representación de bancos, comercio de granos hacia Guadalajara, Toluca y México, hizo que esta familia tuviera gran importancia para la región y la sociedad zamorana.³⁴

Es así que la estructura productiva generó e influyó en los espacios contiguos, además de definir los ámbitos en los cuales las personas y sus actividades estuvieran vinculadas a la ciudad de Zamora.

³⁴ Gustavo Verduzco Igartúa, "Crecimiento urbano y desarrollo regional: el caso de Zamora, Michoacán", en: revista *Relaciones V*, 17, El Colegio de Michoacán, Zamora, 1984, "Poder regional, estratificación social y proceso de urbanización" en: *Poder local*, Jorge Pádua N. y Alain Vanneph (comps.), El Colegio de México/CEMCA, México, D.F., 1986; *Una ciudad agrícola: Zamora. Del profiriatto a la agricultura de exportación*, México, D.F., El Colegio de México/El Colegio de Michoacán, 1992, pp. 86-93.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



II.3.1.3 Familia Fernández del Valle.

En Yurécuaro hacia 1898 los bienes acumulados por la Familia Fernández (poseedora de grandes tierras en la región) vendió a la Familia tapatía Fernández del Valle, quienes básicamente radican en Guadalajara y solo pasan temporadas cortas en Yurécuaro. Estos capitales junto con las propiedades, fueron conformando la nueva hacienda que habría de formarse con los terrenos de la antigua de Nacimiento comprada por Octaviano y Serapión Fernández a don Francisco Regil, de las del rancho del Refugio que se habían adquirido del licenciado Luis G. Zavala.³⁵ Haciendo que la población tuviera cierto renombre gracias a ellos.

II.3.1.4 Familia Dávalos, Perfecto Méndez, Méndez Padilla, Plancarte y Verduzco López.

Dentro de la región zamorana durante el Porfiriato la región se define como aquella formación histórica, producto de la combinación de diversas actividades productivas, modalidades de organización social y sistemas de dominio político, gracias a que sus habitantes han forjado un

³⁵ AJU, Escrituras de venta Hacienda de Monteleón, en: Archivo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CONACULTA/ CNPPCF/ MNFM/CEDIF).

****+ ersm. arq citlali alejandra carrillo vázquez +****



paisaje, lo cual responde a su evolución a través del tiempo, en los diversos sistemas de poder.³⁶

El control y concepto sobre el espacio geográfico lo han delimitado las relaciones que establecen sus habitantes en función a la explotación de los recursos del lugar, es decir el territorio se expande hasta donde el dominio de los actores sociales se lo permite en el medio físico, los cuales organizan todas sus actividades y consolidan sus instituciones, lo que hace que se haga realidad la ideología asimétrica de sus intercambios.³⁷ Lo anterior alude a la división de espacio regional en clases, en donde unas son dominadas por otras.

Las familias en Zamora durante el Porfiriato basaron su fortuna en la agricultura y la actividad comercial, el mercado de tierras y de casas, la industria básica de consumo final y de servicios, la actividad crediticia y el papel que tuvieron los grupos familiares de dichos ejes de la economía y la conformación de la región.³⁸

En el bajío zamorano la religión ha fungido como el eje articulador de la región, ya que en especial el último tercio del siglo XIX, el ejercicio del catolicismo fue prioritario en la mentalidad de familias e individuos de la región, etapa en la fue un componente de “las relaciones de dominio o de confrontación entre los diferentes actores de los procesos políticos”.³⁹

³⁶ Jesús Tapia Santamaría, Campo religioso y evolución política en el Bajío zamorano, Zamora, Ed. El Colegio de Michoacán/Gobierno del Estado de Michoacán, 1986, pág. 21.

³⁷ *Ibidem.*, pág. 12.

³⁸ Gladys Lizama Silva, *óp. cit.*, pág. 80.

³⁹ *Ibidem.*, pág. 13.

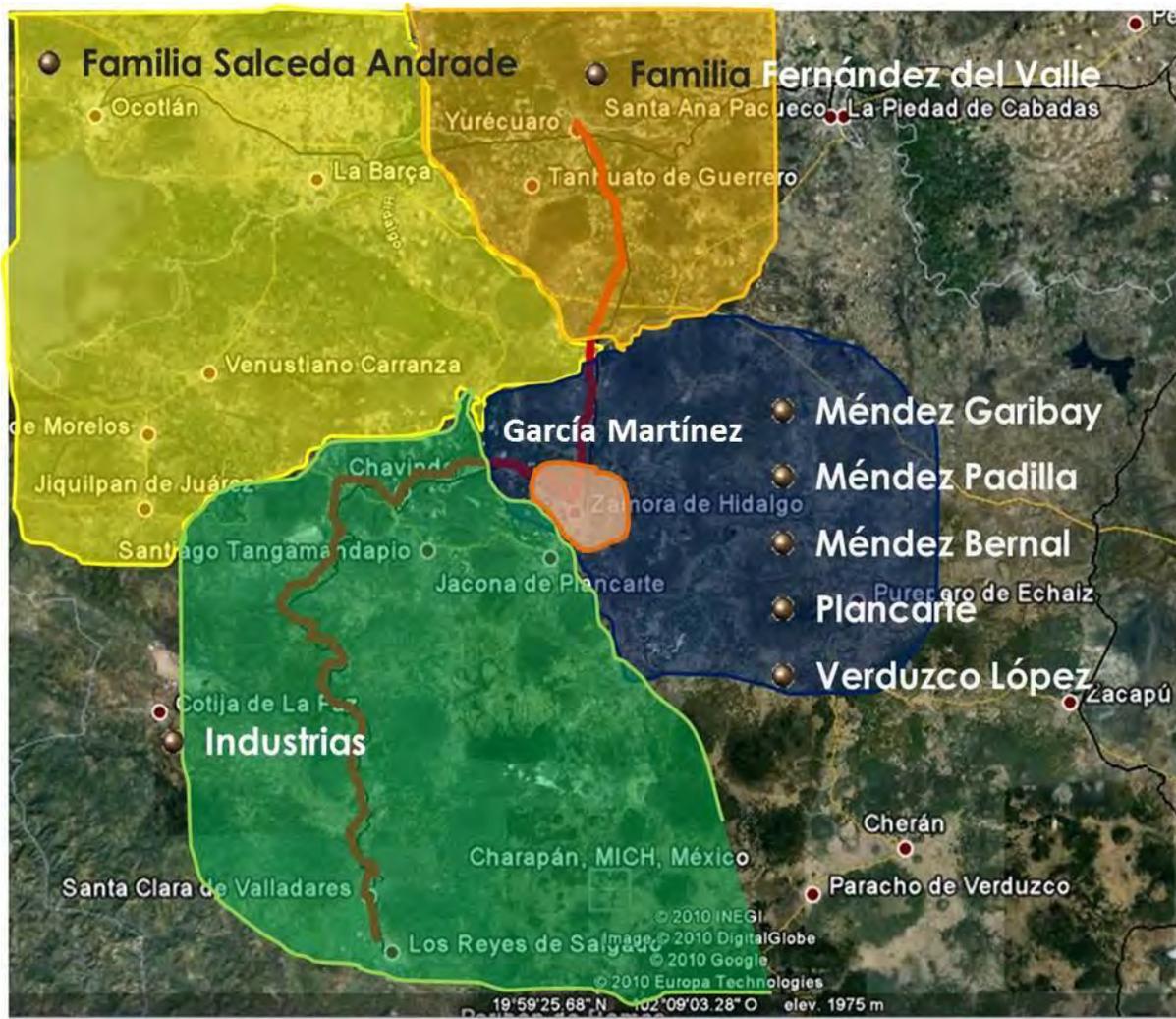


Fig. II.8. Distribución de la oligarquía en la región de estudio.
 Fuente: Elaboración propia con información de: Gladys Lizama Silva, Zamora en el Porfiriato. Familias, Fortunas y Economía, Zamora, Colegio de Michoacán/H. Ayuntamiento de Zamora, 2000, y Aline Deneb Quintero Duarte, "Estructuración del Territorio productivo de la zona sur de la Ciénega de Chápala en el Virreinato", Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura, UMSNH, 2010, Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010.

Es así que como se observa en la fig. II.8, la región se consolidó gracias a que diversas familias oligarquías hicieron que tanto la producción como la

"El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano".
 El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



infraestructura de ella se pudiera desarrollar de la mejor manera, puesto que estas realizaban la mayor inversión monetaria hacia la zona y con ello aportaban y obtenían sus beneficios de acuerdo a sus fines.

II.4 Vinculación de las principales poblaciones.

II.4.1 Yurécuaro.

A Yurécuaro se le conoce por su accesibilidad a través de tres vías, la fluvial, la del tren y la vía de prueba;⁴⁰ la primera le otorga el nombre a la población, pero nunca fue usada, puesto que prácticamente es imposible la construcción de una presa, convirtiéndose en un amplio valle prometedor. A finales del siglo XIX, el progreso porfirico tendió sus caminos de hierro, uniendo a Guadalajara con México pasando por la población, sirviendo así para unir a Michoacán con el resto del país; y la tercera, quedó para los momentos aciagos y duros, ya que nunca se consideró como un lugar de residencia, sino solo de refugio para la ocasión. La población había tenido problemas con el trazado de sus propios caminos, debido a que no cuenta con la personalidad de sus vecinos como: Zamora, La Piedad o La Barca.⁴¹

⁴⁰ Entendiéndose por aquel lugar alternativo de salida o entrada de la población. Francisco Miranda, *Yurécuaro*, Morelia, Morevallado Editores, 2009, pág.13.

⁴¹ *Ibidem*, pág.13.



Durante el virreinato, solía ser una comunidad pequeña de pescadores, tejedores de tule y carrizo, agricultores, ribereños y pastores de ganados, distinguiéndose por ser una república de indios, ya que eran escasos los españoles que residían ahí. Lo que cambia con el paso del tiempo, es que se comienza a observar una codicia por las tierras comunales de la población, ya que sus niveles de producción económica han cobrado cierta importancia en la región, encontrando caminos de prosperidad.⁴²

La población no pudo escapar de las problemáticas que sufría la región Bajío, el cual a finales del siglo XVIII se había convertido en el granero de la Nueva España, por sus actividades agrícolas y ganaderas, así como por su vecindad con las minas de Guanajuato, además de estar cercana a otras regiones de gran prosperidad como lo es la de Guadalajara, por lo que su confluencia entre estas dos regiones es muy importante en su rango económico.⁴³

Entre los siglos XIX y XX es trazado de la población es a cordel, es decir la distribución de los solares, teniendo como prioridad la iglesia, ya que esta se encontraba aislada de la población, en segundo era para la casa real y la casa de consejo o cabildo, así mismo se reserva un lugar para el hospital cerca del templo, finalmente los bienes de la comunidad indígena eran compartidos entre ellos.⁴⁴

El 13 de enero de 1888 es inaugurado el ferrocarril que va de Irapuato a Guadalajara, que pasa por Yurécuaro, el cual ya se venía construyendo con anterioridad por el Ferrocarril Central Mexicano. Este suceso acelero

⁴² *Ibidem*, pág. 71.

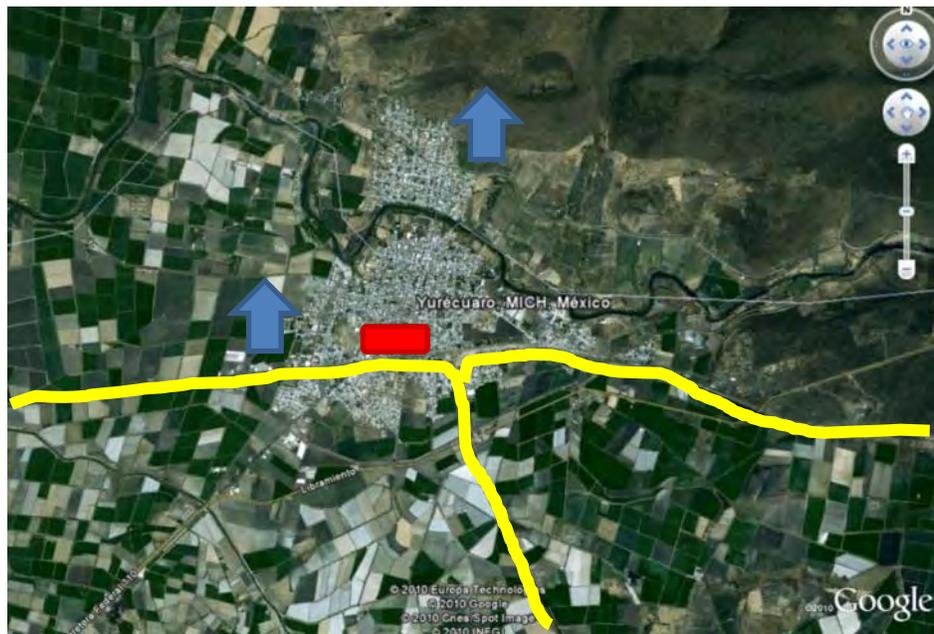
⁴³ *Ibidem*. Pág. 75.

⁴⁴ *Ibidem*, pág. 44.



de forma positiva las actividades de la población, ya que se contaba con novedades a diario de México y Guadalajara, entrando a la dinámica de avance tecnológico y social.⁴⁵

Durante largos periodos sus pobladores, se dedicaron a la agricultura, pesca y producción de papas. Su importancia económica, se originó por el ramal de ferrocarril, que al entroncar en Yurécuaro, lo comunicó con Ecuandureo, Zamora, Chavinda, Los Reyes y otros estados.⁴⁶



-  Estación de Yurécuaro.
-  Tendencia de crecimiento
-  Vía férrea.

Fig. II.9. Yurécuaro, Mich. en la actualidad, observándose aun el trazo de las vías.
Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010.

En las fig. II.9 y 10, se muestra a la antigua estación de Yurécuaro, en donde se puede observar su ubicación, así como de la morfología de la

⁴⁵ *Ibidem*, pág., 127.

⁴⁶ <http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/michoacan/mpios/16106a.htm>, junio, 2011.



población, la cual a lo largo de la historia se puede decir que continua siendo el límite de esta, influyendo como un hito a pesar de los años, ya que su crecimiento ha tendido hacia el norte, dejando la parte de la estación como un área de paso hacia las otras poblaciones conformadas por el ramal, tal vez esta tendencia de crecimiento se debió a la cercanía de La Piedad, como un lugar de mayor potencial económico.



Tendencia de crecimiento de la población.

Fig. II.10. Yurécuaro, Mich.,
Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010.

Dentro de la fig. II.10 se puede observar la morfología actual de la población de Yurécuaro, en donde nos muestra la dirección de su crecimiento, así como sus elementos limitantes, entre los cuales se ubica la estación del ferrocarril.

En la actualidad la estación o el espacio que conformaban los edificios complementarios de la estación y los complementarios, siguen siendo un borde limitante para el crecimiento urbano, en donde está marcado el



acceso vial hacia la metrópoli, esto nos demuestra que hasta en la actualidad este inmueble sigue siendo un hito dentro de la población (ver fig. II.11).

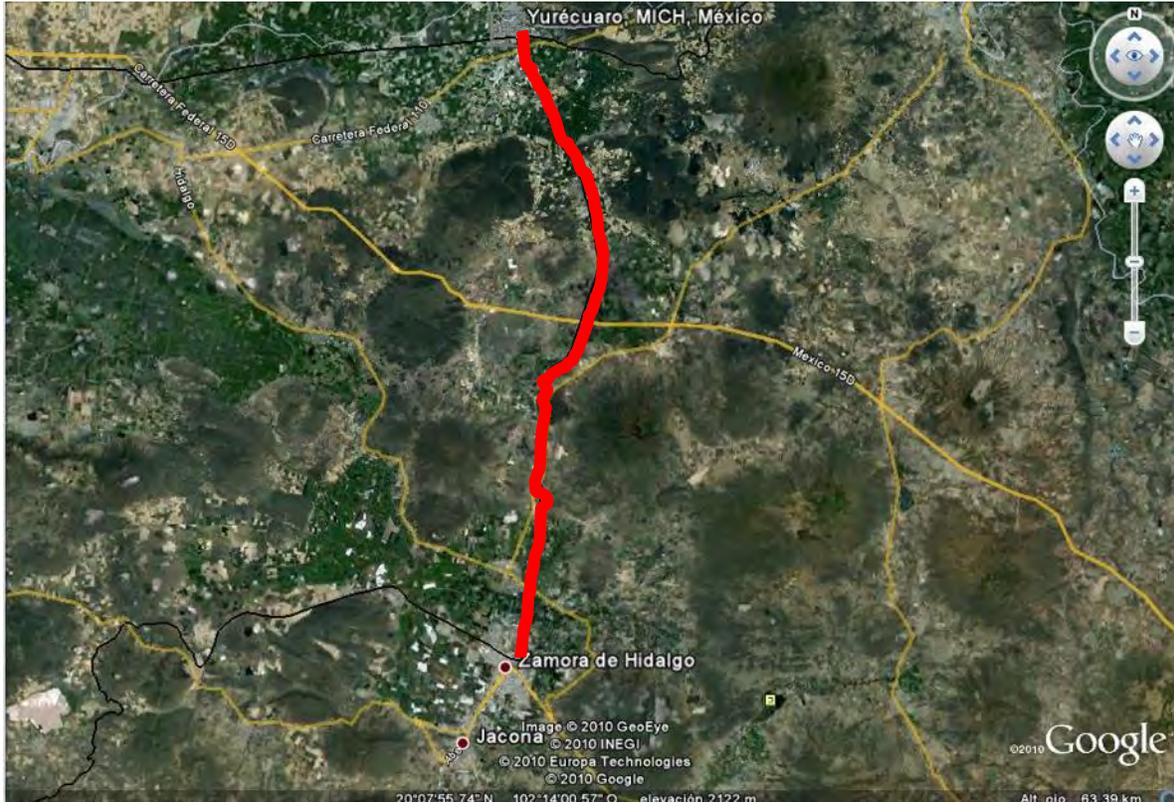


 Estación de Ferrocarril.

 Tendido de vía.

Fig. II.11. Yurécuaro, Mich.
Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010

En la fig. II.12 se puede apreciar la trayectoria recorrida por el ferrocarril de Yurécuaro a Zamora, en donde se puede ver el tipo de territorio – características geográficas- por el cual traza su trayectoria, así como de la topografía en la zona de introducción. Dentro de esta figura se observa aquellos límites naturales y construidos, ayudándonos a entender cual y porque de la trayectoria de las vías por la zona.



Tendido de vía.

Fig. II.12. Relación entre poblaciones. Yurécuaro– Zamora.
Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010.

II.4.2 Zamora.

Zamora se considera como una ciudad dinámica dentro de la zona noroeste de Michoacán, y que hacia 1789 se encontraba en una Jurisdicción compuesta como respuesta a la Secretaría del Virreinato de la Nueva España, anterior a ello había pertenecido a la Alcaldía Mayor de Maravatío.⁴⁷

⁴⁷ Heriberto Moreno García, *Zamora en 1789*, Zamora, El Colegio de Michoacán, pp. 91-127. (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Dentro de la región predominaba la pormenorizada relación entre las poblaciones, en cuanto a las celebraciones profano-religiosas que se realizaban a lo largo del año, las cuales “se iban verificando como un toma y daca entre los ministros y la población indígena que, mediante elecciones, designaba a los encargados y representantes”.⁴⁸ La religión dentro de Zamora fue un sector muy importante, ya que esta influía de manera directa dentro de la organización espacial físico y del cotidiano, es así que mientras hubiera la influencia de la iglesia, la ciudad se mantenía bajo una continuidad en cuanto a los proyectos que se ejecutaban, muy a pesar de las contradicciones de los grupos que los ejecutaron.

Es así que los valores y el proceso de urbanización fue hasta fines del siglo XIX, donde se siguió una fuerte influencia de la ética católica como se venía dando durante el virreinato, la cual se encargó del ordenamiento y la traza de las ciudades que sirvieron de apoyo a la iglesia, siguiendo un patrón simétrico de crecimiento, como lo ordenaban las Leyes de Indias.⁴⁹ El desarrollo de la ciudad debía quedar marcado como límite la catedral inconclusa, lo que indicaba que el espacio cubierto estaba destinado al culto y administrado por la parroquia, siendo así que lo religioso fue el principal eje de Zamora, definiendo con ello su identidad, la configuración de sus barrios, así como la extensión de su territorio.⁵⁰

Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 1, invierno 1980, vol. I, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 92-93

⁴⁹ J. Miguel Hernández Madrid, “Zamora, Ciudad de rupturas. Lecturas del proceso de urbanización desde la vida cotidiana”, en: Gustavo López Castro (Coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991, pp. 126-127.

⁵⁰ *Ibidem*.

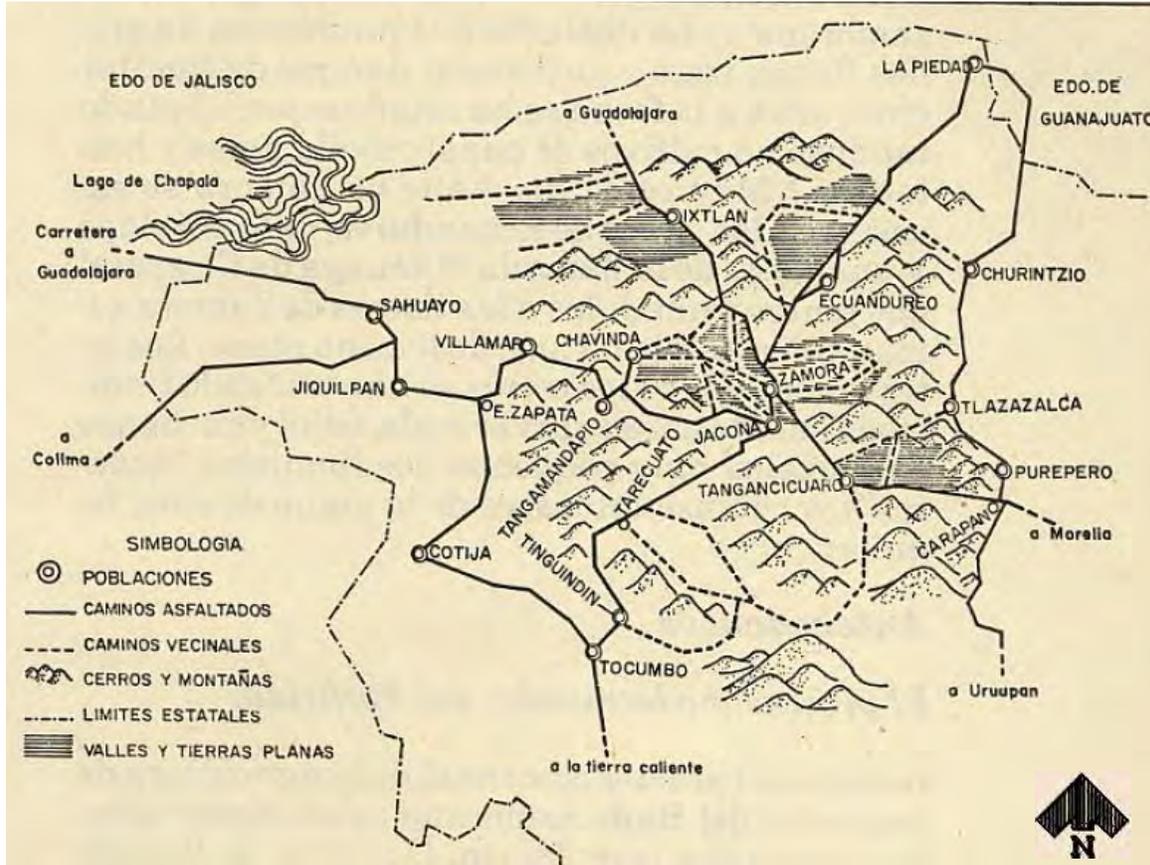


Fig. II.13: Vista del territorio del Bajío Zamorano.
Fuente: Gustavo Verduzco, “El crecimiento urbano y desarrollo regional: el caso de Zamora, Michoacán”, El Colegio de México, pág. 23, fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 17, invierno 1984, vol. V, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.

El territorio Zamorano siempre se caracterizó por tener las tierras más productivas del estado de Michoacán, en donde varias poblaciones solían ir a intercambiar sus productos y adquirir aquellos que no tenían a su alcance como se muestra en la fig. II.13, en donde se puede observar que dentro de esta región podemos encontrar caminos tanto asfaltados, como vecinales, los cuales ayudan a comunicarse entre las poblaciones cercanas.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Dentro de la región se tenía una situación grave en cuanto a la repartición de tierras comunales, ya que los pobladores poseían pocos recursos, medios y fuentes de trabajo, que no les permitía tener una vida confortable o por lo menos con los suficientes recursos para sobrevivir; esta misma falta de recursos se hacía evidente en cuanto a que para obtener lo suficiente los pobladores tenían que endeudarse o verse casi obligados a actuar como peones en las haciendas.

El rasgo particular de esta ciudad que sobresale entre las demás es que se trataba de un proyecto de una ciudad episcopal que recuperaba las utopías más antiguas de la iglesia católica, además de que había intereses materiales y políticos del clero conservador, estructurando así los gobiernos de los obispos zamoranos.⁵¹

En los años 1864-1877, el primer obispo contempló la idea de una configuración urbana, la cual tras tres gobiernos episcopales termino en una fisionomía tradicional, conformándose a través del seminario, conventos, escuelas, capillas, templos y la nueva catedral, los cuales definirían el centro de la ciudad, reorientando así su crecimiento hacia el oriente.⁵²

Una vez terminado el régimen de la iglesia, la ciudad siguió transformándose de manera mas lenta por los hacendados, comerciantes y trabajadores, los cuales tenían cierto nexo con la agricultura, ello debido principalmente por los enfrentamientos políticos que se daban en la época (1914) con el clero. El reparto de las haciendas y la formación de ejidos,

⁵¹ *Ibidem*, pág. 128.

⁵² *Ibidem*.



influyó dentro del crecimiento de la ciudad debido principalmente por las migraciones desde el campo.⁵³

El crecimiento de Zamora en cuanto a lo urbano, se debió principalmente a tres sucesos: a la llegada del Ferrocarril hacia 1899, comunicándola con los centros más importantes del país; la conexión relativamente temprana a la red nacional carretera en 1936 y la canalización del río Duero, para con ello drenar el valle y así poder modernizar la actividad agrícola.⁵⁴

Se considera como un relevo de las rutas comerciales, ya que explotaba su potencial piscícola, agropecuario y silvícola, para con ello abastecer a los centros mineros de Guanajuato y Zacatecas.⁵⁵ Desde el siglo XVII Zamora aprovechó la abundancia de la Ciénega permitiendo aprovechar la temporada de producción para su beneficio, y hacia 1785 su principal medio económico es la agricultura, elevando así la calidad de vida de sus pobladores, ya que ello mantenía una relación directa no solo con el mercado nacional, si no inclusive el internacional.⁵⁶

Desde tiempos remotos Zamora fue considerada como una de las ciudades más influyentes en el estado de Michoacán, ya que se consolidó rápidamente, convirtiéndose en cabecera distrital del poniente del estado, pero que a pesar de ello no tiene un área de influencia amplia, ya que solo contemplaba Pajacuarán, Ixtlán, Chavinda, Tangamandapio, Jaconá, Tangancícuaro, Purépero y Tlazazalca. Hacia 1864 recibe el título de

⁵³ *Ibidem*, pág. 129.

⁵⁴ Guillermo Vargas Uribe, *óp. cit.*, pág. 25

⁵⁵ Eric Mollard, *óp. cit.*, pág. 84.

⁵⁶ *Ibidem*.



ciudad diocesana, lo cual tuvo como reacción la influencia económica y política de la iglesia, ya que fungía como banquero.⁵⁷

Debido a su crecimiento económico y a los movimientos migratorios causados principalmente por la revolución, es considerado como “el primero en el estado”.⁵⁸ Este crecimiento originó el despoblamiento de los lugares vecinos al este y sur de Zamora, cuyas tierras producen escasas cosechas, tales como: Tlazazalca, Tangacícuar, Tangamandapeo y otros.⁵⁹

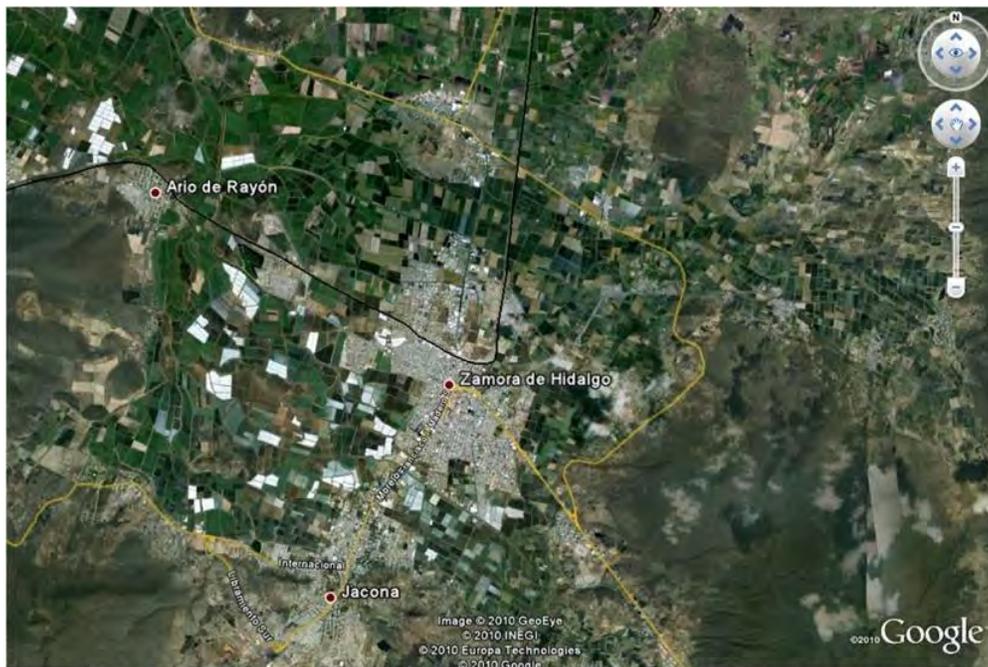


Fig. II.14. Zamora, Mich. En la actualidad.
Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010

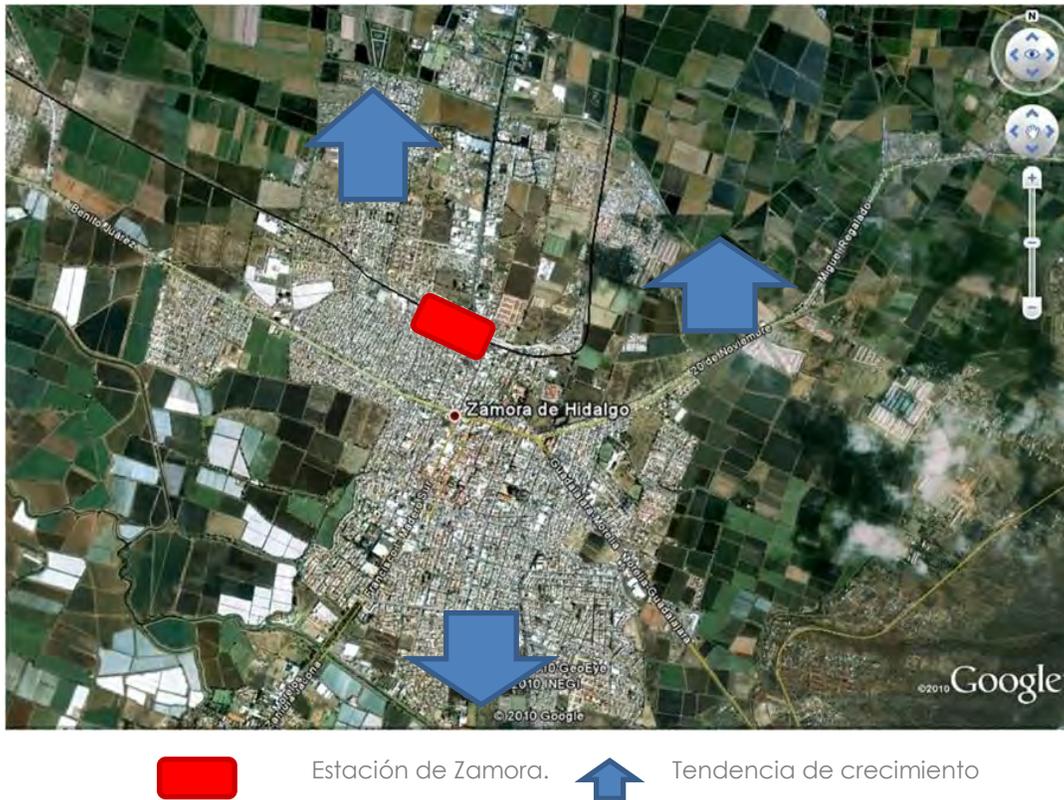
⁵⁷ *Ibidem.*

⁵⁸ Álvaro Ochoa, El Distrito de Zamora en 1877, El Colegio de Michoacán, pág. 121, (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 12, otoño 1982, vol. III, www.revistareلاقات.com, agosto 2010.

⁵⁹ Roberto Heredia Correa, *óp. cit.*, pág. 125.



Se puede observar en la fig. II.14 como la ciudad de Zamora tiene un vasto territorio, en el cual geográficamente es de gran importancia por su ubicación en una zona fructífera que colinda con otras poblaciones que resaltan su jerarquía en la región.



Estación de Zamora.

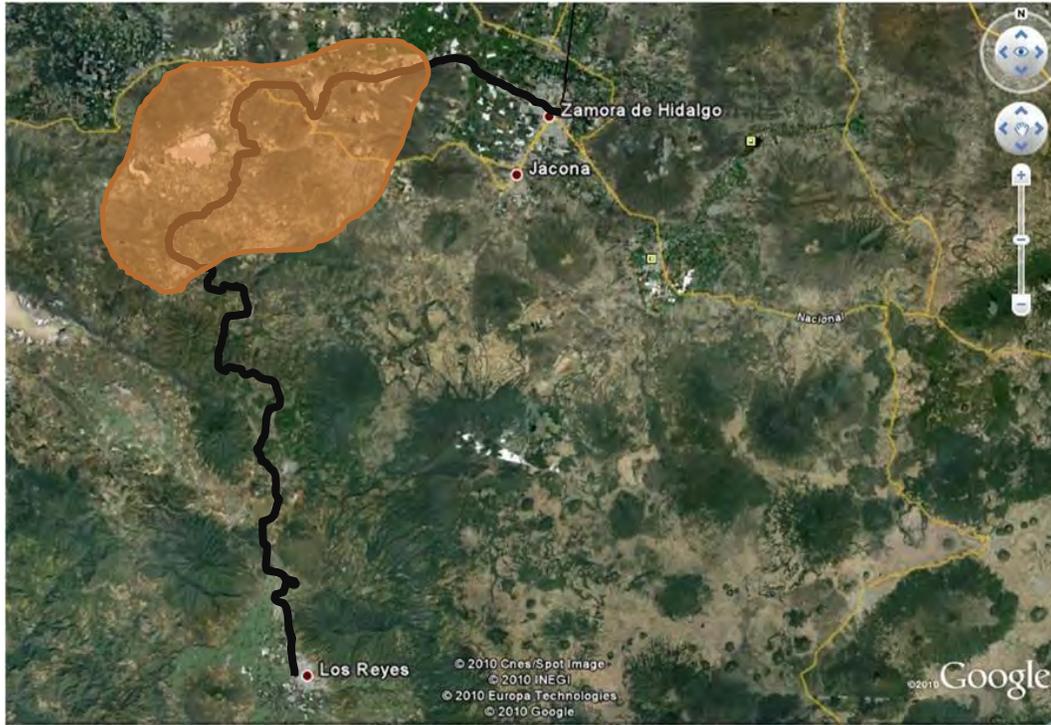


Tendencia de crecimiento

Fig. II.15. Zamora, Mich.
Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010

La ubicación de la estación (fig. II.15) durante su época fue un elemento limitante en cuanto a su crecimiento urbano, debido a que se encontraba fuera del centro poblacional, sin embargo el crecimiento de Zamora resultó excesivo al grado que la mancha urbana sobrepasó esos límites, dejando casi al centro a la estación del ferrocarril.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Tendido de vías.



Zona de influencia por las familias de oligarquía.

Fig. II.16. Relación entre poblaciones. Zamora – Los Reyes.
Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010

El trayecto ferroviario de Zamora a los Reyes (fig. II.16) es de lo más peculiar, puesto que su paso por ciertas poblaciones se vio influenciado sin duda por las familias oligarcas, ya que se forzó a pesar de que ciertas áreas no convenían, debido a que tenía más opciones geográficas y no las tomaron debido a la conveniencia económica que había en la zona, por ende se ubica el tendido de vías por poblaciones determinadas, que ayudaran al desarrollo de las haciendas existentes en el territorio, y que ello incremento la distribución de su producción, haciendo más fluido el intercambio de productos.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

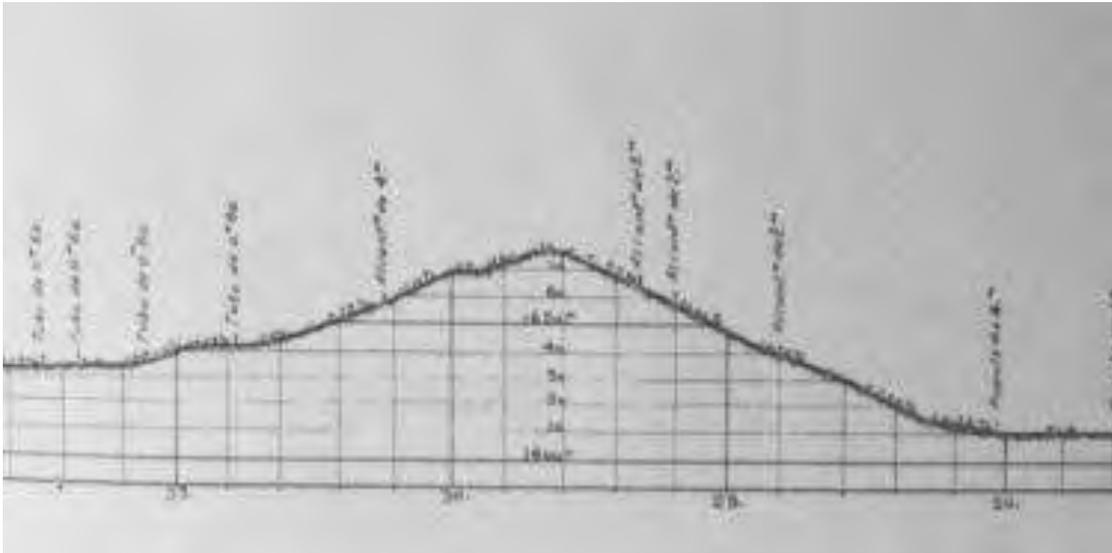


Fig. II.17 Plano de la línea de Zamora a Los Reyes.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

En la fig. II.17 se observa la discrepancia del tendido de las vías en este trayecto, en donde la topografía del sitio no era la más conveniente para ello, pero que se realizaron ajustes para que pudiera funcionar como se planeó, ya que encajaba económicamente por los espacios productivos dentro de la zona.

II.4.3 Los Reyes.

En sus orígenes la ciudad de Los Reyes fue un área habitada por indios, que desde el siglo XVI al XIX mantuvo su status de pueblo, fue fundada el 12 de mayo de 1594. Durante el periodo de lucha insurgente por la independencia de México, un insurgente apodado “el pachón”, instaló e



hizo funcionar al máximo una fábrica de pólvora, con el objetivo de suministrar a las tropas libertadoras que operaban en la región y en el oriente de Jalisco.⁶⁰

En 1837 adquirió la cabecera de distrito poniente,⁶¹ y en 1859 recibió el título de Villa Salgado. A lo largo de su historia fue considerado como un pueblo pequeño con pocos habitantes, siendo hasta la época de independencia y por la cercanía con otras poblaciones que se le anexan, que se consideró como barrios de Los Reyes. Ello provocó que poblado tuviera tal importancia económica y demográfica, que para el año de 1873 se había convertido en el principal centro urbano del Valle de Peribán y de la periferia de la meseta tarasca.⁶²

Para el siglo XIX la población no tuvo variaciones en cuanto a su crecimiento, conservándose hasta los años cuarenta del siglo XX, en donde la población se dispara debido a la era industrial y tras la segunda guerra mundial.⁶³

⁶⁰<http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/michoacan/mpios/16075a.htm>, junio, 2011.

⁶¹ <http://www.losreysmichoacan.gob.mx>, junio 2011.

⁶²<http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/michoacan/mpios/16075a.htm>, junio, 2011.

⁶³ Cayetano Reyes García, "La caña y la Ciudad de Los Reyes", en: Gustavo López Castro (Coord.), Urbanización y desarrollo en Michoacán, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991, pp. 137-138.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Tendido de vías

Fig. II.18. Los Reyes de Salgado, Mich.
Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010

Al igual que Yurécuaro, la ciudad de Los Reyes (fig. II.18) se desarrolla urbanísticamente respetando a la estación del ferrocarril como el borde limitante de crecimiento urbano, puesto que su trayecto de vía marca el límite, lo cual significa que hasta en la actualidad el inmueble siga siendo un hito y un borde al mismo tiempo para la población. La morfología de los Reyes fue creciendo básicamente hacia el noroeste, quedando marcados los límites predispuestos por las vías del ferrocarril (fig. II.19).

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Estación de los Reyes.



Tendencia de crecimiento.

Fig. II.19. Los Reyes de Salgado, Mich. En la actualidad.
Fuente: www.googleearth.com, noviembre 2010

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Bibliografía.

- Alonso Andrés, Jorge Osvaldo, et. al., "Arquitectura de la Revolución Mexicana. El caso de Michoacán", en: Historia de la Arquitectura del Urbanismo Mexicanos, Tomo siglo XIX, inédito.
- Barragán López, Esteban, et. al., "Michoacán: Muestrario de México 1", en: <http://www.michoacan.gob.mx/estado/historia4.php>, Morelia, Colegio de Michoacán, septiembre de 2010.
- Bloch, Marc, *Introducción a la Historia*, México, FCE, 1998.
- Ficker, Kunz y Priscila Conolly (Coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmes/IIH UNAM, 1999.
- García Mora, Carlos, "Guerra y Sociedad en Michoacán durante la ocupación militar Franco Belga y el Imperio de Maximiliano (1863-1867)", en: *Historia General de Michoacán*, Tomo III, El Siglo XIX, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, 1989.
- González, Luis y González, Sahuayo, México, Gobierno del Estado de Michoacán, 1979.
- Guzmán Ávila, José Napoleón, *Michoacán y la inversión extranjera, 1880-1911*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1982.
- Heredia Correa, Roberto, *Zamora y su distrito en 1844*, Instituto de Investigaciones Filológicas, UNAM, EL Colegio de Michoacán, pág.122, (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 8, otoño 1981, vol. II www.revistareلاقات.com, agosto 2010.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



- Hernández Madrid, J. Miguel, "Zamora, Ciudad de rupturas. Lecturas del proceso de urbanización desde la vida cotidiana", en: Gustavo López Castro (Coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991.
- Lizama Silva, Gladys, *Zamora en el Porfiriato. Familias, Fortunas y Economía*, Zamora, Colegio de Michoacán/H. Ayuntamiento de Zamora, 2000.
- Miranda, Francisco, *Yurécuaro*, Morelia, Morevallado Editores, 2009.
- Mollard, Eric, "Zamora: El crecimiento de una ciudad agrícola", en: Gustavo López Castro (Coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991.
- Moreno García, Heriberto, *Zamora en 1789*, Zamora, El Colegio de Michoacán, pág. 35 (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: *Revista Relaciones*, Relaciones 1, invierno 1980, vol. I, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.
- Ochoa, Álvaro, *El Distrito de Zamora en 1877*, El Colegio de Michoacán, pág. 121, (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: *Revista Relaciones*, Relaciones 12, otoño 1982, vol. III, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.
- Pacheco, Carlos, *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.
- Pacheco, Gral. Carlos, *Memoria de la Secretaria de Fomento presentada al Congreso de la Unión*, diciembre de 1877 – diciembre de 1882, Tomo II, Oficina Tipográfica de la Secretaria de Fomento, 1885.
- Pérez Sustaita, Sergio, "Arquitectura y urbanismo regionales: La ciudad de Zamora y su condición geográfica" en: <http://www.semanarioguia.com/newso/index.php?mod=article&cat=Lasventanas&article=3303>, Escuela de Arquitectura Primero de Mayo, diciembre 2010
- Poëte, Marcel, *Introduction à l'urbanisme: L'évolution des villes*, París, Sens et Tonka éditeurs, 2000.
- Quintero Duarte, Aline Deneb, "Estructuración del Territorio productivo de la zona sur de la Ciénega de Chápala en el Virreinato", Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, División



de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura, UMSNH, 2010.

- Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los Ferrocarriles en las Memorias presentadas al Congreso de la Unión.
- Reyes García, Cayetano, "La caña y la Ciudad de Los Reyes", en: Gustavo López Castro (Coord.), Urbanización y desarrollo en Michoacán, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1999.
- Romero Flores, Jesús, *Michoacán en la Revolución*, México, D.F., B. Costa-Amic Editor, 1971.
- Samoná, G., "Una valoración del futuro de la ciudad como un problema de su relación con la arquitectura", en *Architectural Design*, núm. 55, 5/9, Londres, 1985.
- Sánchez Díaz, Gerardo, *Historia General de Michoacán. Introducción*, Tomo III, El Siglo XIX, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, 1989.
- Tapia Santamaría, Jesús, Campo religioso y evolución política en el Bajío zamorano, Zamora, Ed. El Colegio de Michoacán/Gobierno del Estado de Michoacán, 1986.
- Tapia Santamaría, Jesús, *Campo religioso y evolución política en el Bajío zamorano*, Zamora, Ed. El colegio de Michoacán/Gobierno del Estado de Michoacán, 1986.
- Vargas Uribe, Guillermo, "Diagnostico preliminar para el estudio de la Urbanización en las ciudades de Michoacán" en: Gustavo López Castro (Coord.), Urbanización y desarrollo en Michoacán, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán/Colegio de Michoacán, 1991.
- Verduzco Igartúa, Gustavo, "Crecimiento urbano y desarrollo regional: el caso de Zamora, Michoacán", en: revista *Relaciones V*, 17, El Colegio de Michoacán, Zamora, 1984, "Poder regional, estratificación social y proceso de urbanización" en: *Poder local*, Jorge Pádua N. y Alain Vanneph (comps.), El Colegio de México/CEMCA, México, D.F., 1986; *Una ciudad agrícola: Zamora. Del profiriato a la agricultura de exportación*, México, D.F., El Colegio de México/El Colegio de Michoacán, 1992.
- Zamora Ayala, Verónica, "Historiografía urbana y arquitectónica" en: Catherine R. Ettinger (Editora), Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura Mexicana. 5to Foro de Historia y Critica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008.



Documentos de archivo.

- AJU, Escrituras de venta Hacienda de Monteleón.
- AIPEJ, Baeza, vol. XIII, ff. 129 v. – 198.

Documentos de web.

- <http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/michoacan/mpios/16075a.htm>, junio, 2011.
- <http://www.losreyesmichoacan.gob.mx>, junio 2011.
- <http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/michoacan/mpios/16106a.htm>, junio, 2011.

UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
Facultad de Arquitectura – División de Estudios de Posgrado

Capítulo III “El impacto urbano-arquitectónico del Ferrocarril a partir de la
Introducción del ramal Yurécuaro a los Reyes.”

Tutora: Dra. Claudia Rodríguez Espinosa
Cotutor: Dr. Salvador García Espinosa



**“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones
urbano-arquitectónicas del bajío michoacano”.**

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Capítulo III.

El impacto urbano-arquitectónico a partir de la introducción del ferrocarril en el ramal Yurécuaro a Los Reyes.

Introducción

El conocer la relación espacio-humano dentro de un contexto sirve como referencia de la realidad espacial y el cómo el hombre ha sido capaz de transformarla a través de sus diversas actividades, siendo la arquitectura el principal producto, reflejando a la sociedad que pertenece. Es por ello que es primordial conocerlo, ya que se aprovecha como la principal evidencia de las acciones realizadas en el sitio, lo cual arroja datos importantes para la investigación, ya que a través de la producción edilicia y el como se



desarrolla a través del crecimiento morfológico de las poblaciones, es como se pudo observar los cambios dentro de lo urbano-arquitectónico.

Dentro de este apartado se realiza el análisis de algunos de los espacios producidos por este nuevo medio de transporte, los cuales a su vez generaron actividades particulares de los diferentes usos a los que estaban dedicados. Este tipo de inmuebles al ser especializados requerían ciertos conocimientos técnicos que la población local no tenía, por lo que la mano de obra tuvo que ser traída del extranjero, mostrando con ello los cambios que generaron estos nuevos habitantes en las poblaciones. Además de que se observó la gran influencia de las modas arquitectónicas europeas que se venían dando en la época, tanto en los edificios ferroviarios, como en los civiles.

Los datos anteriores nos sirvieron como pauta del conocimiento de los cambios en las diversas poblaciones, ya que como se mencionó anteriormente, según la Geografía Histórica,¹ el conocer los espacios nos genera una lectura más clara sobre la actividad del ser humano dentro de un lugar y tiempo determinado, para con ello determinar los cambios generados dentro de una región.

¹ Carl O. Sauer, "Hacia una geografía histórica", Discurso a la Asociación Norteamericana de Geógrafos, Baton Rouge, Louisiana, Diciembre de 1940, en www.colorado.edu/geography, Traducción y presentación de Guillermo Castro H.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



III.1.La estructura urbana. Morfología de las poblaciones.

La estructura urbana² de algunas poblaciones ha tenido cambios lentos dentro de su traza urbana, de sus rasgos persistentes, así como de su dominio horizontal o la indefinición de sus límites; elementos que constituyen la comprensión y valoración de los acontecimientos arquitectónicos que han surgido a lo largo de su historia (fig. III.1).³

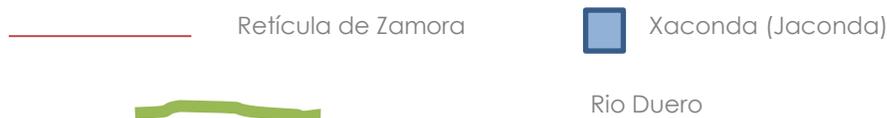
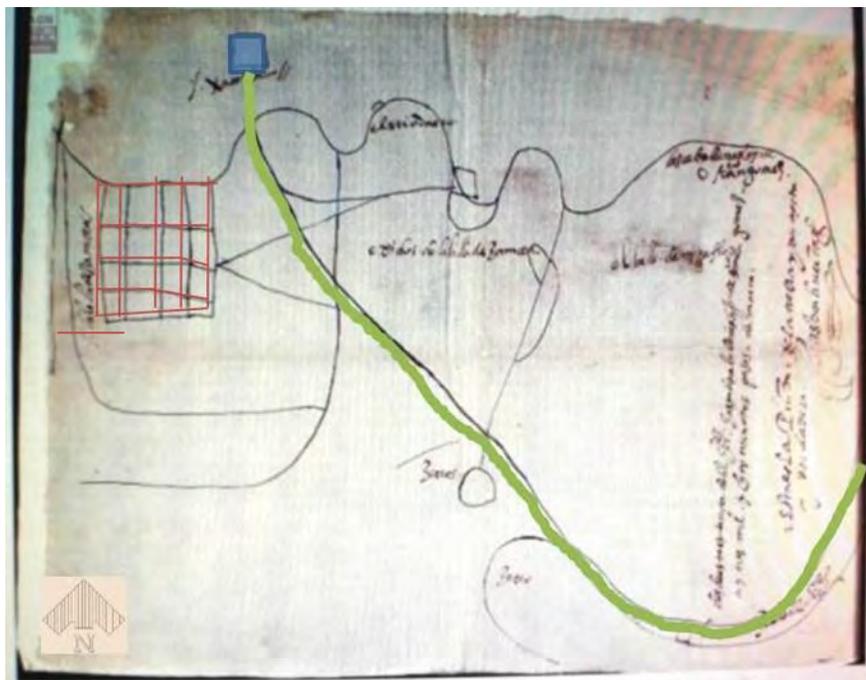


Fig. III.1: Zamora en 1583. Archivo General de la Nación. A la izquierda la retícula de Zamora con el río Duero delimitándola arriba (sur), luego del cual está representado Jaconda como un rectángulo pequeño.

Fuente:

<http://www.semanarioguia.com/newso/index.php?mod=article&cat=Lasventanas&article=3444>, enero 2012

² Aquellos elementos como límites, barreras, espacios públicos, calles y edificios públicos que delimitan un espacio urbano, en: <http://www.arquitectura.uia.mx/cursos/ciudad2/2-Patrones%20y%20elementos%20estructura%20urbana.pdf>, marzo 2012.

³ Marina Waisman, *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*, Bogotá, Escala, 1988, pág. 59.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Se puede considerar que un hecho urbano se relaciona principalmente con la individualidad, el *locus*,⁴ el diseño, la memoria y con ello se podrá dibujar un tipo de conciencia de los hechos urbanos más completo y diverso. La descripción de la forma constituye el conjunto de datos empíricos que pueden ser realizados mediante términos observativos, ya sea por medio de la morfología urbana, que funge como un instrumento que aproxima el conocimiento de la estructura, mas no se identifica con ella.⁵ Lo anterior nos muestra como es que un fenómeno como el ferrocarril, llega a influir dentro de aquellos hecho urbanos que se van desarrollando dentro de cierta época de la historia.

La influencia de la llegada del ferrocarril en la zona oeste del bajío michoacano reviste una gran importancia para la historia regional y local, así como para la identificación del patrimonio edificado que debe ser considerado de gran valor. A la introducción de este nuevo medio de transporte, las modificaciones dentro del paisaje rural y urbano, se vieron transformados sustancialmente, lo cual generó diversos cambios en todos los ámbitos, principalmente en lo urbano-arquitectónico.

Dentro del ámbito urbano, las nacientes poblaciones ferrocarrileras o la nueva forma de las poblaciones, se derivó en parte (no siempre) por la morfología, debido a la conexión de las urbes con las estaciones ferroviarias. Así mismo en lo referente a lo arquitectónico, se tiene un nuevo género, que es el de las estaciones y sus espacios complementarios, los

⁴ Entendiéndose como aquella relación singular y sin embargo universal que existe entre cierta situación local y las construcciones que están en aquel lugar. Aldo Rossi, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili S.A., 1995, pág. 185.

⁵ *Ibidem.*, pág. 72.



cuales comenzaron a sustituir a los mesones y las remudas,^{6/7} y así mismo los nuevos proyectos y sistemas constructivos fueron tomando forma.



Fig. III.2: Red Ferroviaria Nacional inicios del siglo XX.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.



Ubicación del Ramal.

Fig. III.3: Red Ferroviaria Nacional. Ubicación del ramal Yurécuaro a Los Reyes.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.

⁶ Remudas: algo que se utiliza, reemplaza a cambio de otra cosa, en: http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=remuda, febrero 2012.
⁷Luis Alberto Mendoza Pérez, “La influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940”, Tesis para obtener el título de Doctor en Arquitectura, Programa Interinstitucional de Doctora en Arquitectura, Universidad de Aguascalientes, Universidad de Colima, Universidad de Guanajuato, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Enero 2007, pág. 205.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



El impacto del ferrocarril sobre el ámbito urbano fue trascendental, ya que el papel que jugó dentro de la economía de cada sitio que comunicaban las vías ferroviarias, generaba una directriz sobre el recién nacimiento que naturalmente se provoca sobre el ámbito geográfico y de la productividad de la tierra (fig. III.2 y 3).⁸

El desarrollo de la Villa de Zamora hacia 1809, AGN (fig. III.4), tenía un trazo muy ordenado, el cual se encontraba delimitado por la parte sur (abajo) por el río Duero. La plaza con su templo parroquial al oriente (derecha) sirve como remate a la actual calle Guerrero, desaparecido en 1840 cuando inicia la obra de la actual catedral hacia el norte. Ahí mismo en la figura del barrio del Teco, podemos observar el atrio y la capilla del Hospital, al poniente se encontraba un espacio abierto (posible plaza), que era el centro de trazo de las principales calles del sitio, que de ahí parten hacia el norte, sur y poniente.



Fig. III.4: Zamora en 1809, (Fragmento), se observa el trazo del siglo XIX del centro.

Fuente:

<http://www.semanarioguia.com/newso/index.php?mod=article&cat=Lasventanas&article=3518>, enero 2012.

⁸ *Ibidem.*, pág. 206.



Una vez vista la estructura urbana se analiza aquella producción que surge después de la llegada de este nuevo medio de transporte, así como de sus aportaciones e influencias.

III.2 Influencia extranjera.

Dentro de los siguientes apartados, se observó aquella influencia en los elementos arquitectónicos y de mano de obra que surgieron durante la introducción de este nuevo medio de transporte, así como de las modificaciones en los espacios existentes, mostrándonos de forma física cuales fueron los cambios o transformaciones sufridos en las distintas poblaciones del ramal ferroviario.

III.2.1. Aportación arquitectónica.

La mano del hombre llega a modificar y a imponer sus influencias sobre todo aquel lugar en donde habita, es decir que los fenómenos humanos gobiernan en muchos sentidos sobre la naturaleza, creando con ello la antropogeografía,⁹ ya que para nuestro caso de estudio es muy

⁹ Estudio de las sociedades en sus relaciones con el medio físico: intercambios en doble sentido, como es natural en los que el hombre obra sobre las cosas al mismo tiempo que éstas sobre él, en: Marc Bloch, *Introducción a la Historia*, México, FCE, 1998, pp. 114-115

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



importante dentro de todo el desarrollo del Ramal. Un hecho arquitectónico contribuye a la imagen de la ciudad imponiendo a su vez su propio significado dependiendo de cada momento, el cual va de la mano con la estructura funcional de la ciudad.¹⁰

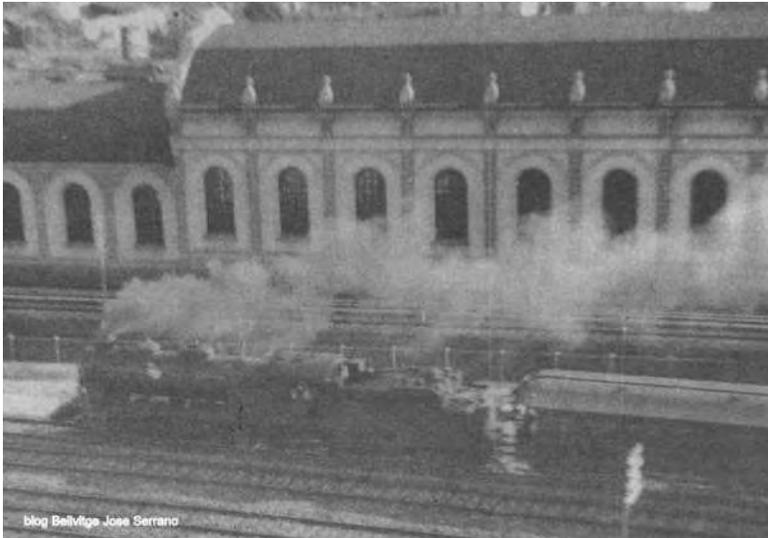


Fig. III.5: fotografía del tren de vapor, símbolo de la revolución industrial, que se encuentra en el Arxiu de Hospitalet, Francia.
Fuente:<http://bellvitgejose.blogspot.com/2009/01/17-1854-llega-el-ferrocarril.html>

Los ferrocarriles llegaron a cambiar la situación de las poblaciones, ya que facilitaban la circulación entre ellas, contribuyendo así a la integración de aquellas que se encontraban alejadas de las principales ciudades del país. Este

nuevo medio de comunicación (fig. III.5), no solo contaba con las vías por donde circulaba, sino tenía espacios muy específicos llamadas Estaciones, las cuales generaban a su vez otros que las complementaban, formando a su vez una zona que servía para las diversas actividades del ferrocarril, ya fueran de descarga, de servicios, mantenimiento o bien solo de almacenaje.

¹⁰ Marina Waisman, *óp. cit.*, pág. 85.



Las transformaciones generadas por la introducción del Ferrocarril se ven reflejadas no sólo a nivel infraestructura o tendido de vías, sino también en cuanto a inmuebles que solucionaban las necesidades espaciales del nuevo medio de comunicación. Esta arquitectura fue influenciada por varios factores, entre los que destaca la presencia de inmigrantes europeos que dejaron su impronta, tanto en las estaciones como en los demás edificios complementarios (fig. III.6).



Fig. III.6: Vista del contexto del Manchester Liverpool Road Station, Inglaterra, en 1955.
Fuente: http://www.disused-stations.org.uk/m/manchester_liverpool_road/index.shtml, enero, 2012

Desde la creación de las primeras, las estaciones fueron los ejes, los lugares de mando y articulación de un imperio ferroviario que marcaron la configuración de los países, han transformado el medio ambiente y, en consecuencia, la relación del hombre con el medio natural, social y cultural. La estación fue uno de los pocos edificios públicos que salieron de



la revolución industrial y que ilustra los cambios de la sociedad occidental (fig. III.7). Un aspecto que distingue los trabajos de las obras y servicios públicos son los procesos de producción de las obras y por ende la configuración espacial de las mismas, lo cual asegura ya la presencia de arquitectos y urbanistas, así como de la influencia de la sociología urbana.¹¹ La mayoría de los ejemplos correspondientes a las nuevas construcciones se realizaron por parte de la empresa Ferrocarril Central Mexicano, con algunas excepciones como la estación de Colima.

Todo aquel espacio que se produzca en la ciudad se realiza con la participación de los especialistas, pero el resultado es el de la práctica social colectiva,¹² es decir, cada lugar refleja el cómo se encuentra en ese momento la sociedad y sus



Fig. III.7: Estación del Ferrocarril “La Cañada”, en Madrid España.
Fuente:
<http://www.laestaciondetren.net/blog/labels/estaciones.html>,
enero 2012

necesidades en un momento determinado de su historia. Es así que como menciona Blanca Rebeca Ramírez:

“Los modos de vida que caracterizan los grupos humanos, son el resultado del proceso de construcción y reconstrucción en el espacio y el tiempo sus

¹¹ Sandra Kuntz Ficker, “Los Ferrocarriles y la formación del espacio económico, 1880-1910” en: Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *óp. cit.*, pág. 144.

¹² Blanca Rebeca Ramírez Velásquez (Coord.), *Formas Territoriales. Visiones y perspectivas*, México, UAM/Miguel Ángel Porrúa, 2008, pág. 69.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



sistemas de necesidades, de sus prioridades y preferencias de sus sistemas de valores, en síntesis de sus formas de habitar y de su cultura".¹³

En la investigación tipográfica de las Estaciones de ferrocarril no se ha de reducir solo a la clasificación o distinción de la búsqueda de arquetipos, sino que además se inscribe en el análisis específico de los tejidos urbanos, procediendo a investigaciones sobre su adaptación y transformación, de su modo en darse en el tiempo y el espacio, de las circunstancias que lo condicionen y configuren.¹⁴ Las estaciones al ser hitos que colaboran con la personalidad de un espacio, garantizando esta característica en donde se introducen, forman parte de la imagen urbana y del paisaje añadiendo con ello un valioso contenido sobre la estructura urbana, además de que ayudan a la lectura del lugar. Lo anterior refuerza el análisis de los espacios significativos y sus diferencias, lo cual creara una identidad colectiva para el resto de la población.¹⁵

Hacia el siglo XVIII Yurécuaro contaba con típicas casas construidas de adobe con techo de palos y tierra,¹⁶ pero a la llegada de este nuevo medio de comunicación, las construcciones fueron cambiando, y el uso de los materiales de moda como lo era el tabique fue más accesible. El modo de construir cambió principalmente por que al tener otras opciones de materiales se amplió a los tradicionales de la región, como lo era el adobe, la madera, la teja, entre otros, optando a la mampostería de piedra y

¹³ *Ibidem.*, pág. 78.

¹⁴ G. Cannigia y G. L. Maffei, *Tipología de la edificación: estructura del espacio antrópico*, España, Ediciones Celeste, 1995, pág 43, en: Catherine R. Ettinger (Editora), *Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura Mexicana*. 5to Foro de Historia y Critica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008, pág. 240.

¹⁵ Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, 2001, en: Catherine R. Ettinger (Editora), *Ibidem.*, pp. 246-247.

¹⁶ Francisco Miranda, *Yurécuaro*, Morelia, Morevallado Editores, 2009, pág. 76.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



cantería como una opción mas. En algunas de las construcciones se implementó el uso de muros de tabique y cubiertas de lámina, principalmente en las estaciones, cosa que no era regla, ya que cada una de las poblaciones podía construirlas de manera distinta de acuerdo a los materiales que tenía en el sitio, siempre y cuando se siguiera el patrón de diseño predeterminado por la compañía constructora.

A continuación se muestran algunos ejemplos de la aportación arquitectónica. Primeramente se observan ejemplos europeos sobre la arquitectura creada alrededor del ferrocarril que influenció a la introducción de este medio, -ya que la empresa a la que pertenecía originalmente era de Inglaterra y posteriormente la compra Estados Unidos,- así como también algunos de los ejemplos nacionales, para finalmente observar y aterrizar en los ejemplos de las estaciones que conforman el Ramal.

Las primeras apariciones de las estaciones ferroviarias se dan en Inglaterra; hacia 1830, después de un concurso de Rainhill, en donde se da a conocer el prototipo de este nuevo medio de transporte, abriendo con ello la línea Liverpool-Manchester, en donde la Liverpool Road (fig. III.8) y Crown Street fueron las pioneras dentro de este ámbito ferroviario. Estos espacios solían construirse a base de una estructura sencilla, teniendo como característica que eran edificios de una o dos plantas, con cobertizos a dos vertientes y grandes pasillos para las diversas actividades que requería el ferrocarril.¹⁷

¹⁷ Franco Tanel, *El Ferrocarril. Del vapor a la alta velocidad*, México, Editorial Océano de México S.A. de C.V., 2007, pp.49-50.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Fig. III.8: Liverpool Road Station.
Fuente:
<http://manchesterhistory.net/manchester/tours/tour1/area1page9.html>,
enero 2012.

El nacimiento del ferrocarril hizo que surgiera un nuevo tipo de construcción que debía llenar unas exigencias desconocidas hasta entonces, no solo se trataba de reunir funciones muy diversas en un edificio, sino también de

resolver los problemas del tráfico de viajeros y mercancías. Esto provocaba conflictos entre los constructores, ya que durante sus inicios se experimentaba con la identidad arquitectónica de los inmuebles y elaboraban grandes “bodegas”, que poco a poco fueron adecuándose a los espacio con una personalidad adecuada.¹⁸

En la fig. III.9 se observa que no solo en México influyó la arquitectura ferroviaria realizada por la Compañía del Pacífico, sino también en Sudamérica, como en este caso de Bahía Blanca.

¹⁸ *Ibidem*, pág. 54.



Otro ejemplo de una estación rural es la fig. III.10, en donde se observa la sencillez de la arquitectura plasmada en el lugar, y que es muy similar a las descritas por los autores europeos, con soluciones particulares de acuerdo a lo que se tenía conocimiento en la zona, así como el uso de materiales y sistemas constructivos.



Fig. III.9: Barrio Inglés en Bahía Blanca, importando de Inglaterra por el ferrocarril del Pacífico, 1908. Foto de época
Fuente: <http://labahiaperdida.blogspot.com/2009/09/la-cosa-cada-vez-mas-negra.html>, enero 2012.



Fig. III.10: Estación Uribe Ángel, Medellín, Colombia.
Fuente: http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/exhibiciones/ferrocarriles/secciones/desarrollo_ferroviano.htm, enero, 2012.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



La estación Cúcuta en Venezuela (1878-1888), es otro ejemplo de las estaciones que se construyeron durante el auge del ferrocarril en América (fig. III.11)



Fig. III.11: Estación de Ferrocarril de Cúcuta, Venezuela.
Fuente: http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/exhibiciones/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_cucuta.htm, enero 2012.

En la fig. III.12 observamos otro ejemplo de las estaciones en Sudamérica, en las cuales las cualidades arquitectónicas siguen siendo muy similares a los ejemplos europeos anteriores, adaptados a lo realizado en la región.



Fig. III.12: Estación de ferrocarril del Sud, Buenos Aires Argentina.
Fuente: http://ferrocarrilesdelsud.blogspot.com/2011/11/el-tren-y-la-piedra_14.html, enero 2012.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Las estaciones urbanas tuvieron más problemas como los de ubicación y la organización de los servicios. El edificio de viajeros era una de las partes más importantes, se organizaban diversas salas de espera, de primera, segunda y tercera clase, reflejando la estructura social, aunque con el tiempo se tendió a desarrollar vestíbulos en detrimento de las salas de espera.

Las estaciones rurales solían ser de una gran simplicidad arquitectónica, las infraestructuras eran mínimas y parecidas a una casa de campo dada su sencillez y la lejanía a los núcleos rurales, para que se distinguieran de las mismas se les dotaron de ciertas características como el nombre de la estación en un lugar grande y visible y un reloj de gran tamaño.



Fig. III.13: Estación de ferrocarril del Sud, Buenos Aires Argentina.
Fuente:
<http://www.rieles.com/website2010/index.php/noticias/nacionales/8300-solemne-britanico>, enero 2012.

Dentro del fig. III.13 se puede observar otro ejemplo de los rasgos típicos de la arquitectura inglesa plasmados en América. En este caso se ve a la estación de ferrocarril de Villa María, Córdoba en Buenos Aires Argentina (Estación del Sud).



La arquitectura inglesa tuvo mucha influencia en América, y las características arquitectónicas no sólo se vieron reflejadas en las estaciones, sino también en los espacios complementarios, un ejemplo de ello es la estación de Chubicha, Argentina, en donde se observa la explanada de la



Fig. III.14: Estación de ferrocarril de Chubicha, Argentina.
Fuente:
<http://img175.imageshack.us/img175/4277/chumbicha10cna03.jpg>, enero 2012.

estación (fig. III.14), así como la antigua casa-vivienda del jefe de la estación (fig. III.15) y los almacenes de granos y las casas de los trabajadores (fig. III.16).



Fig. III.15: Estación de ferrocarril de Chubicha, Argentina.
Fuente:
<http://img175.imageshack.us/img175/4277/chumbicha10cna03.jpg>, enero 2012.



Almacenes de granos.

Casa de los trabajadores
Fig. III.16: Estación de ferrocarril de Chubicha, Argentina.
Fuente:
<http://img175.imageshack.us/img175/4277/chumbicha10cna03.jpg>, enero 2012.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reves.



También podemos observar otros ejemplos nacionales que nos da la referencia de aquella influencia europea que fue aplicada en otras zonas. Dentro de las figs. III.17 y 18, tenemos el ejemplo de la Antigua estación del Golfo de México, construida en 1891, diseñada en Inglaterra por Isaac S. Taylor, la cual sirvió como estación hasta 1930.¹⁹

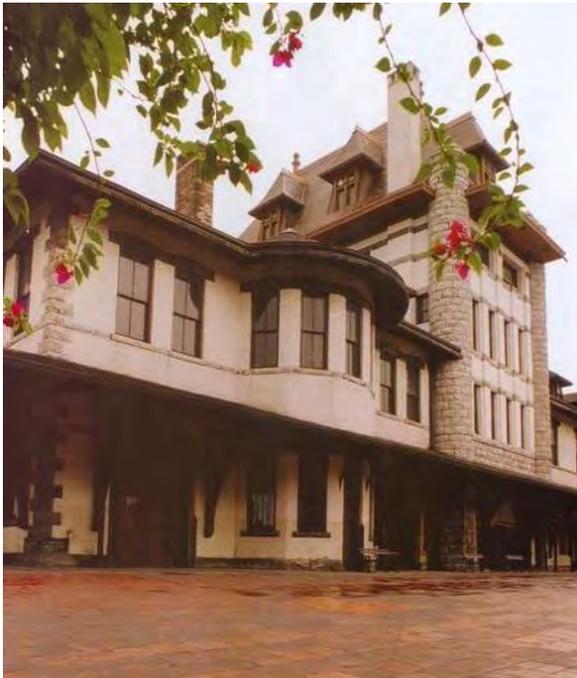


Fig. III.17: Tipología de la Antigua Estación del Golfo.
Fuente:
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=710790&page=5>, enero 2012.

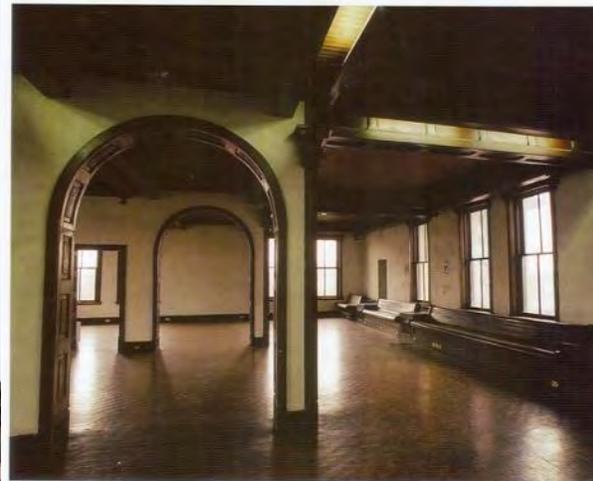


Fig. III.18: Interior de la Antigua Estación del Golfo.
Fuente:
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=710790&page=5>, enero 2012.

En centro del país también podemos observar la influencia que tuvo el ferrocarril en cuanto a las estaciones, es así que tenemos como ejemplo a la estación de Aguascalientes, la cual siguió con la tipología europea de las dos plantas, corroborando con ello la influencia del antiguo continente para estos espacio ferroviarios (fig. III.19 y 20).

¹⁹ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=710790&page=5>, enero 2012



Fig. III.19: Antigua Estación de Aguascalientes.
Fuente:
<http://www.mexlist.com/estaciones/aguascalientes.html>, marzo 2012.



Fig. III.20: Tipología de la Antigua Estación de Aguascalientes.
Fuente:
<http://www.mexlist.com/estaciones/aguascalientes.html>, marzo 2012.

Ahora bien observemos un ejemplo cercano a los nuestros dentro del estado, tenemos a la estación de Angangueo, en la cual se muestra una tipología similar a la encontrada en la zona de estudio, con la utilización de materiales de la región, y con similares espacios complementarios (fig. III.21 y 22).



Fig. III.21: Estación de Angangueo, Michoacán.
Fuente:
<http://www.mexlist.com/estaciones/angangueo.html>, marzo 2012



Fig. III.22: Estación de Angangueo, Michoacán.
Fuente:
<http://www.mexlist.com/estaciones/angangueo.html>, marzo 2012



Ahora bien, se observaron diversos ejemplos análogos tanto internacionales como nacionales, enfocándonos a nuestros casos de estudio, en donde se analizaron los espacios y la arquitectura que se tiene en cada una de las poblaciones estudiadas.

La estación de Zamora muestra un edificio de tabique con cubiertas de lámina y columnas de madera (fig. III.23), se encuentra sobre una plataforma de mampostería de piedra brasa. El estilo arquitectónico es producto de las modas traídas por el industrialismo europeo.



Fig. III.23: Frente y lado sur del edificio de adobe, tabique y lámina para oficina de la estación y bodega de carga en Zamora. 1929.

Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

En los Reyes se muestra una arquitectura simple como era usual dentro de las zonas donde se introducía el ferrocarril, muros de adobe con cubierta a dos declives, sin decoración alguna, con una proporción de macizo sobre vano, de materiales típicos de estas obras. Así mismo se observa el uso de ciertos materiales como el adobe, la mampostería de piedra y la madera, como base de estas obras.



Fig. III.24: Casa de adobe y lámina para la sección. Los Reyes. Como a 50 metros al sur de la entrada del patio, 1929.

Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

En la fig. III.24, se observa la casa para los empleados, la cual se ubicaba al sur de la entrada del patio, teniendo un sistema constructivo de muros de adobe con cubierta de lámina. La apariencia era sencilla sin mayor decoración, sus ventanas no tenían tratamiento alguno, sólo en la puerta de acceso un sencillo marco de piedra. El inmueble se encontraba sobre una plataforma de mampostería de piedra de base cuadrada, su desnivel permitía proteger el interior de la casa de la introducción de animales, así como del agua por las inclemencias del clima.

Este panorama nos lleva a observar sobre la gran influencia Europea que se tuvo en este tipo de construcciones, en donde podemos mencionar que por el diseño y materiales utilizados, este tipo de espacio podían ser colocados o adaptados a cualquier lugar en donde se propusiera su construcción, es por ello que los ejemplos de nuestra zona de estudio son muy similares a los ejemplos observados de Inglaterra, demostrando con ellos la influencia extranjera sobre estos espacios ferrocarrileros.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Fig. III.25: Edificio de mampostería y lámina para oficina de la estación y bodega de carga. Los Reyes. Frente y lado norte, 1929.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

III.3 Estaciones Tipo.

La tipología de algunos edificios que se construyeron evidenciaba el pensamiento liberal de la época, así como la necesidad de contar con un modelo a seguir mediante el cual se manifestaba el rompimiento con el pasado.

El hecho arquitectónico se ha considerado como la materialización de las necesidades del hombre, producidas por él y para él, siendo la expresión del sentimiento y pensamiento de la sociedad, por lo que se puede tener un punto de partida que sea guía para un análisis y entendimiento del



surgimiento de estos hechos arquitectónicos, considerados como una unidad cultural.²⁰



Fig. III.26: Estación del ferrocarril en Santiago de Compostela, 1929.

Fuente: <http://mjsgalicia.blogspot.com/2011/03/m-jesus-sainz-pide-el-31-3-2011-en-el.html>

donde lo utilizaba como un sistema que aprovechaban para la construcción de otros elementos, tales como puentes del ferrocarril y algunos caminos.²¹

La influencia del ferrocarril dentro de la zona de estudio fue muy marcada, ya que la expresión arquitectónica creció hacia una modernidad y progreso. Las principales actividades realizadas por el sector ferroviario fueron aquellas relacionadas con el tendido y el mantenimiento de líneas y edificios, ubicándolos dentro de la industria de la construcción y de las

²⁰ La unidad cultural se define como el conjunto de actividades, hechos y problemas que construyen y diseñan el entorno y encuentran su unidad en un sistema de valores, de modos de acción y de pensamiento que los hacen diferentes a otros. En: Marina Waisman, *La estructura histórica de entorno*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1985, pág. 247.

²¹ Franco Tanel, *óp. cit.*, pág. 8



derivadas de su funcionamiento, lo cual podría definirlos como un proveedor de servicios de transporte.²²

La construcción de las estaciones y su tipología dependía mucho de la compañía y función a la que fuera construida, ya que las características ambientales y las de origen determinaban como deberían de ser este tipo de construcciones. Los inmuebles estaban conformados por amplios edificios (en ocasiones) que constaban de talleres, casa redonda, oficinas y patios, o bien eran modestas construcciones de madera o piedra, que tenían cubiertas de lámina de zinc.²³

En el estado de Michoacán se pueden identificar diversas tipologías, debido a que las estaciones establecidas tuvieron influencia extranjera. En los planos de referencia que se obtuvieron del ramal Yurécuaro a Los Reyes, en los cuales aparecen de referencia algunos ingenieros como Lewis Ciugiua, H.A. Howell y C. Foncerrada, los cuales firman los planos de las estaciones, estos personajes ya eran norteamericanos debido al cambio de propietarios de la compañía, por lo que podemos confirmar que los proyectos de las estaciones eran proyectos preestablecidos elaborados por la Compañía Ferrocarril Central.²⁴

Los modelos y sistemas constructivos utilizados en las diversas estaciones de la región fueron mostrados en algunos de los planos encontrados en el

²² Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmes/IIH UNAM, 1999, pág. 11.

²³ Mónica Solórzano Gil, *Rescate y Conservación de las Estaciones de Ferrocarriles en Jalisco. Reutilización de Patrimonio en desuso*, México, Universidad Autónoma de México – Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, 2009, pág. 269.

²⁴ Planos de las estaciones del ramal. Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.



Archivo CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, ya que estos no tienen ningún antecedente escrito en donde los describa de manera detallada, por lo que su análisis será de forma descriptiva de acuerdo a los que se observe.

Dentro de las estaciones podemos encontrar varias tipologías²⁵ clasificadas por su uso:

 **Estación de paso o pasantes:** son aquellas que se sitúan en mitad de una vía.

 **Estación terminal:** se sitúan al final de una vía.

Así mismo pueden contar con los siguientes servicios:

 **A los pasajeros:** suele concentrarse en el denominado edificio de viajeros (estaciones), en donde pueden disponer de taquillas, restaurantes, aseos, servicios, objetos perdidos, salas de espera, etc. La disposición de los servicios dependía del tamaño e importancia de la estación, ya que algunas eran muy básicas y sólo disponían de andenes.

 **A las mercancías:** las estaciones cuenta con servicio de mercancías, para con ello disponer de instalaciones especiales para su manejo, tanto su carga y descarga, así como su clasificación.

 **A la circulación:** en algunos casos se encuentra en la propia estación el gabinete de circulación y el manejo del enclavamiento,²⁶ en otras ocasiones puede encontrarse en otras instalaciones.

 **A los trenes:** en algunas de las estaciones se pueden encontrar servicios para los trenes, tales como: reabastecimiento de agua o de

²⁵ Se entiende como el estudio de los edificios y de los espacios abiertos a partir de sus similitudes, para poder solucionar problemas de diseño.

²⁶ Un enclavamiento es un dispositivo que permite controlar la circulación en una estación de ferrocarril. Es capaz de manejar las señales, los desvíos, los calces y las semibarreras.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



combustible, acoplamiento eléctrico para proporcionar calefacción al tren cuando no está conectado a la locomotora, estacionamiento, etc. Así mismo en las estaciones fronterizas generalmente se podían encontrar servicios de cambio de ancho de vía.

A continuación se definen algunos de los espacios diagnóstico con que cuentan algunas de las estaciones de estudio:



Ancho de vía: distancia entre las caras internas de los carriles de una vía de tren (fig. III.27).²⁷



Andén: plataforma en las estaciones de tren, especie de acera a lo largo de la vía, de anchura variable y con la altura conveniente para el fácil acceso al tren. Además se subdividen en las siguiente categorías (fig.III.28):²⁸

- Andén central: situado entre dos vías.
- Andén cubierto: con marquesina protectora del sol y la lluvia.
- Andén de cabeza: situado a la cabeza de estación.
- Andén de emergencia: fuera de estación destinado sólo a paradas de emergencia.
- Andén elevado: a una altura superior a la normal para permitir el acceso al tren a nivel de piso de los vagones.
- Andén en islote: situado entre dos vías sin comunicación a nivel con la estación.



Casa de Caldera: espacio que alberga el sistema destinado para el funcionamiento de la locomotora de vapor.



Casas de sección: casas rurales al servicio de los trabajadores del ferrocarril.

²⁷ Mario León Rodríguez Román, Diccionario del Tren, Madrid, Luna Publicaciones S.L., 1999, pág. 32.

²⁸ *Ibidem.*, pág. 33.



Jacalones para madera: Espacios destinados al almacenaje de material de mantenimiento para las vías.



Y: cambio de vía (fig. III.29)



Fig. III.27: Detalle de vía en el empalme de la línea a Los Reyes (en curva a la derecha). Con un ladero del patio de Yurécuaro. Troncal en tangente a la izquierda. 1929.
Fuente: Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca, CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDI.



Fig. III.28: Frente y lado norte del edificio de madera, tabique y lámina para oficina de la estación y bodega de carga en Zamora. 1929.
Fuente: Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Fig. III.29: Detalle de vía en el empalme de la rama sur de la "Y" (a la derecha) con la línea a Los Reyes (en curva a la izquierda), que también se usa como rama norte de la "Y". 1929.
Fuente: Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios, Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF.

Como se puede observar existe una repetición en el partido arquitectónico de las estaciones, en donde siguen el patrón establecido por la Compañía ferrocarrilera, que no solo aplicaba en Michoacán, sino en el resto de los estados por donde circulaba dicho ferrocarril. Como se pudo observar en los anteriores apartados, algunas de estos inmuebles eran construidas de madera o bien de mampostería de piedra, en donde la mayoría tiene como característica su cobertizo a dos aguas con cubierta de lamina de zinc, construida a base de armaduras y soportado sobre pies derechos de madera.²⁹

²⁹ *Ibidem.*, pág. 272.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



III.3.1 Estaciones de la Región Bajío.

III.3.1 Estación de Yurécuaro.



Fig. III.30. Vías del FFCC hacia la Estación de Yurécuaro sobre la calle Emiliano Zapata

Fuente:

<http://www.panoramio.com/photo/34230353>, julio 2011.

La estación de Yurécuaro se encontraba ubicada al sur-poniente de la población, en donde se enlazaba con los caminos de Guadalajara e Irapuato y que conectaba la vía férrea a Los Reyes y demás poblaciones por donde pasaba (fig. III.30).

Disponía de una planta, en la cual se distribuían los espacios de atención al público, andén, área de equipaje, sala de espera, sanitarios, área de boletos, restaurant, con su cocina y despensa, área de telégrafo, archivo, área para el agente, área para los envíos express y para fletes locales, área de carros, además de una pequeña oficina de correos.

Su tipología arquitectónica solía ser parecida a la del movimiento *revival*, el cual se vivió a finales del siglo XIX en Norteamérica, y que fue influencia del pintoresco inglés que estuvo en boga en Inglaterra durante ese siglo.³⁰ Este tipo de construcciones destacaba el estilo de la revolución industrial, el cual era enemigo de la decoración, y que se adaptaba perfectamente a las funciones de la estación, ya que sólo solían ser tipologías académicas en cuanto a su construcción, lo cual era una forma estratégica de mostrar

³⁰ Luis Alberto Mendoza Pérez, *óp. cit.*, pág. 159.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



una fachada amable y con cánones arquitectónicos reconocidos o aceptados por los habitantes de las diferentes poblaciones, lo cual precisamente coincidía con el estilo del Revival.³¹

El estilo con el cual está diseñada la estación se observaba como algo novedoso, puesto que el modelo de la estación rompía con la arquitectura que se veía a su alrededor, además que influyo a las construcciones que se dieron posteriormente. En 1899 se dio la identificación de algunos planos de la época, que fueron propiedad de Ferrocarriles Nacionales de la División Guadalajara, observándose la forma de los nuevos caminos que conectarían a la población de Yurécuaro con Guadalajara e Irapuato.

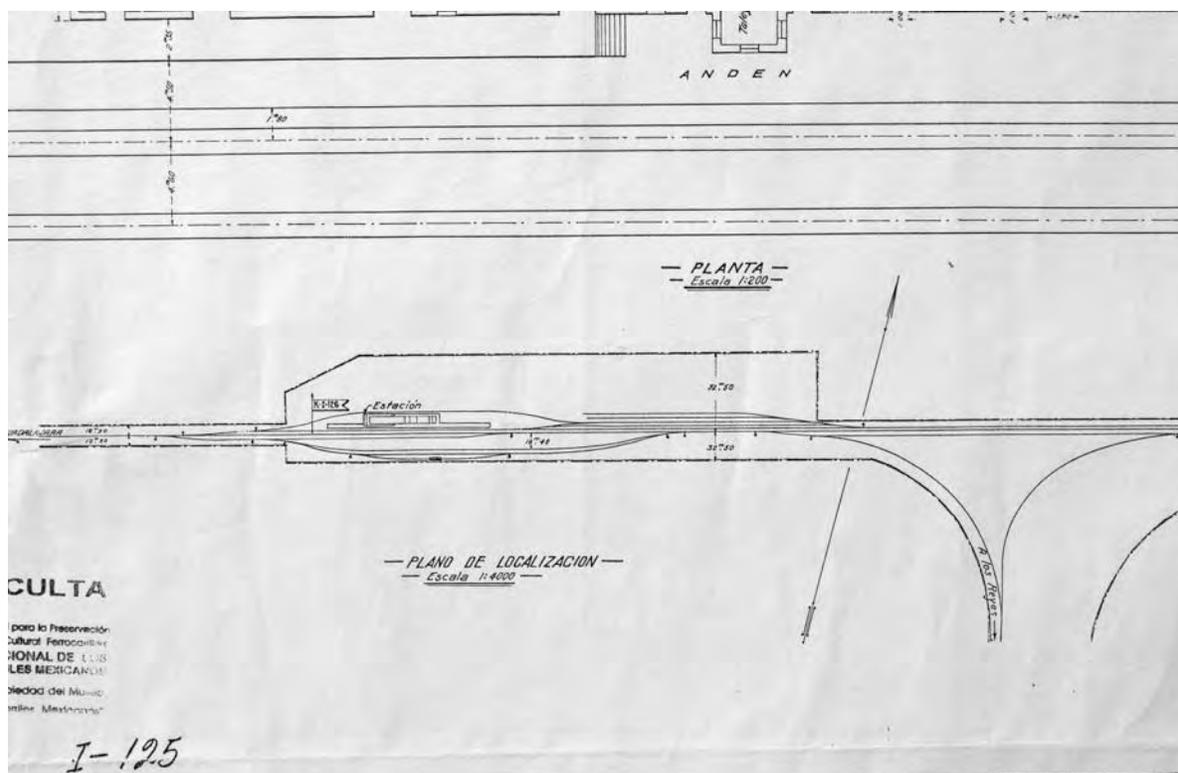


Fig. III.31: Ubicación de la Estación de Yurécuaro
Fuente: División de Guadalajara, Febrero 17, 1911. Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

³¹ *Ibidem.*



En la fig. III.31, se puede apreciar el tendido de las líneas e instalaciones colocadas por la compañía ferroviaria, en donde la estación original se encontraba en el camino que enlaza a la población con Guadalajara, en donde también se conecta con Los Reyes vía férrea, dentro de esta figura se puede observar de manera significativa la ubicación del inmueble con respecto al entorno en el que se inserta. Así mismo se muestra la forma en que se encontraban distribuidos los espacios que conformaban la estación de Yurécuaro, en donde se puede observar que el edificio de correo se encuentra separado del principal.

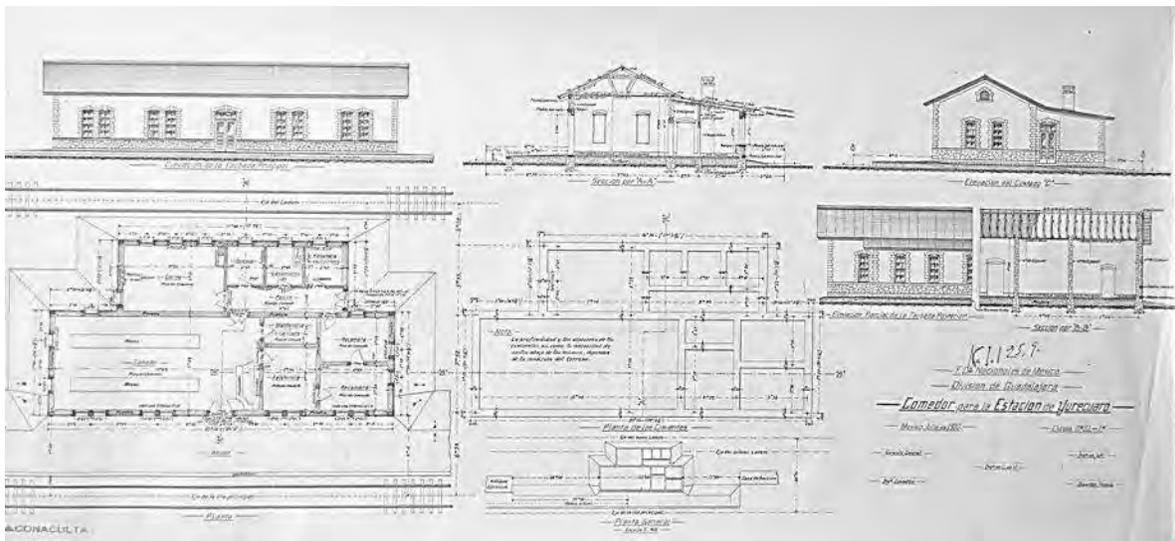


Fig. III.32: Estación de Yurécuaro.

Fuente: División de Guadalajara, Febrero 17, 1911. Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

En la fig. III.32 se aprecia la distribución del comedor de la estación, el cual muestra de manera detallada los materiales y sistemas constructivos del inmueble, mencionándose que no se encontró algún otro documento que arroje tal información. Se puede observar que la fachada principal cumple con el estilo *Revival* anteriormente señalado, los materiales con los que se construyó fueron muros de tabique de 0.61 y 0.42 metros de espesor,

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



recubiertos en algunos sitios con piedra labrada como único elemento decorativo, la cubierta estaba formada por un techo inclinado a dos aguas, el cual solía ser de madera.

Esta estación tiene como peculiaridad que ha tenido varios inmuebles a lo largo de su historia, puesto que hasta en la actualidad no se observa la original, porque por lo menos han sido tres las que se han construido en el sitio, debido principalmente a su abandono o a la destrucción por causas ajenas.

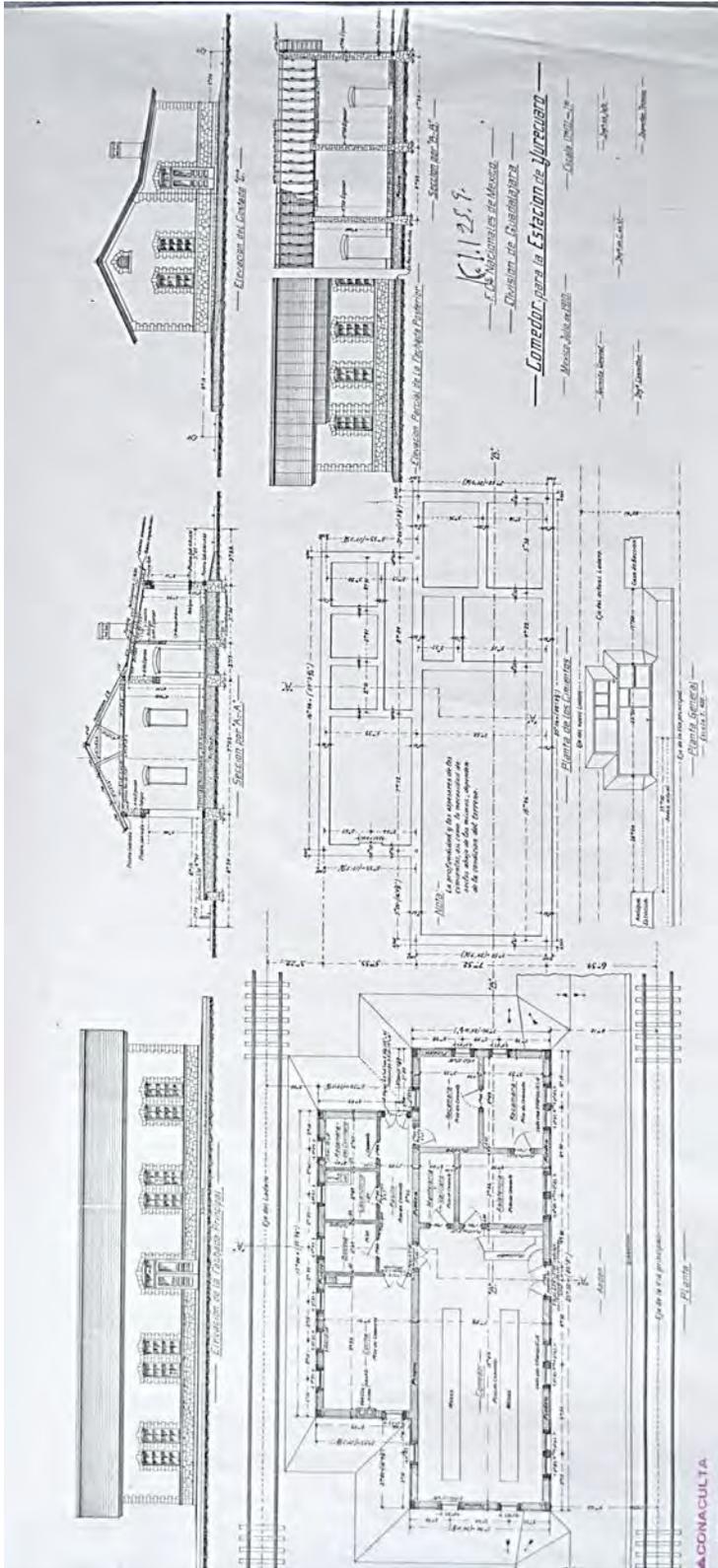


Fig. III.33: Estación de Yurécuaro. Fuente: División de Guadalajara, Febrero 17, 1911. Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



De acuerdo al plano de la estación Yurécuaro constaba de (fig. III.31):

- Muelle
- Correo
- Abastecimiento de agua
- Báscula
- Abastecimiento para combustible
- Área para ganado
- Registro
- Andén
- Secadora de arena
- Habitaciones
- “Y”
- Estación (fig. III.33):
 - Oficina del empleado de carros
 - Flete local
 - Express
 - Agente
 - Archivo
 - Telégrafo
 - Cocina
 - Despensa
 - Restaurant
 - Sala de espera
 - Servicios (sanitarios)
 - Taquilla
 - Equipaje

Esta estación no contaba con un área de hospedaje, por lo que debía de disponer la población de hoteles-posada cercanos para los viajeros, ya que en ocasiones debían de esperar varias horas para la llegada del ferrocarril. Por otra parte contaba con otros espacios que complementaban las actividades como lo eran los servicios de telégrafos, archivo, restaurant, entre otros (fig. III. 34 y 35).

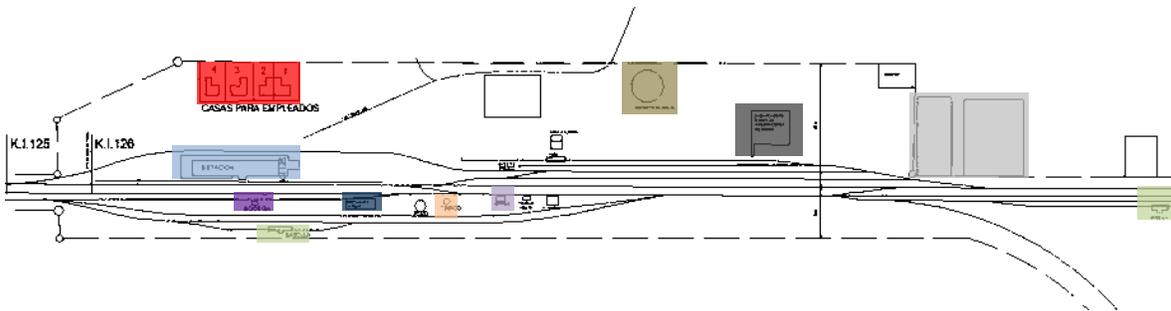


Fig. III.34: Ubicación de la estación de Yurécuaro.

Fuente: Elaborado por la autora, Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas

	Muelle, Estación de ferrocarril.		Báscula
	Abastecimiento de agua		Correo
	Abastecimiento para combustible.		Habitaciones
	Área de ganado.		Secadora de arena
	Restaurant Antiguo		Bodega

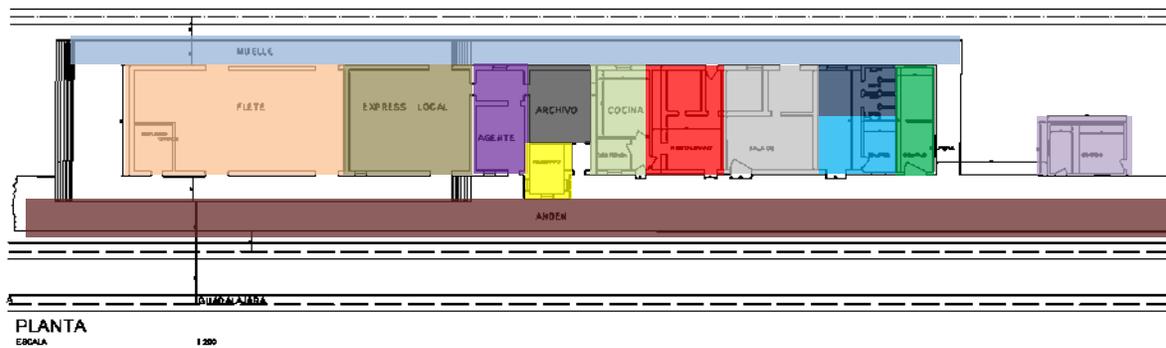


Fig. III.35: Estación de Yurécuaro.

Fuente: Elaborado por la autora, Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas

	Muelle		Cocina, despensa.
	Flete		Correo
	Express local		Restaurant
	Archivo		Sala de espera
	Servicios (sanitarios)		Agente
	Telégrafo		Boletos
	Equipaje		Anden

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



La estación de Yurécuaro tenía contemplados espacios que le sirvieran de complementos para sus diversos servicios que otorgaba al público, por lo que le era necesario tener, ya sea para los usuarios locales o los temporales (pasajeros) espacios que cubrieran esas necesidades; entre esos es el comedor (fig. III.36), el cual constaba de áreas necesarias para el servicio requerido, tales como: la cocina, el restaurant, el servicio de mantelería y vajitero, lavandería, asistencia, la bodega, las recamaras para los trabajadores y los servicios sanitarios.

Dentro de la fig. III.37 se puede observar los materiales y sistemas constructivos de que estaba construido este espacio, tratándose de muros de mampostería de piedra con una cubierta de lámina y madera, piso de cemento. Así mismo podemos ver que en la fig. III.38 se aprecia la tipología de la estación, en donde corroboramos la similitud con el estilo *revival* como se menciona anteriormente. También se notan los materiales y sistemas construidos en las fachadas del inmueble (fig. 38, 39 y 40), apreciando con ello sus características constructivas.

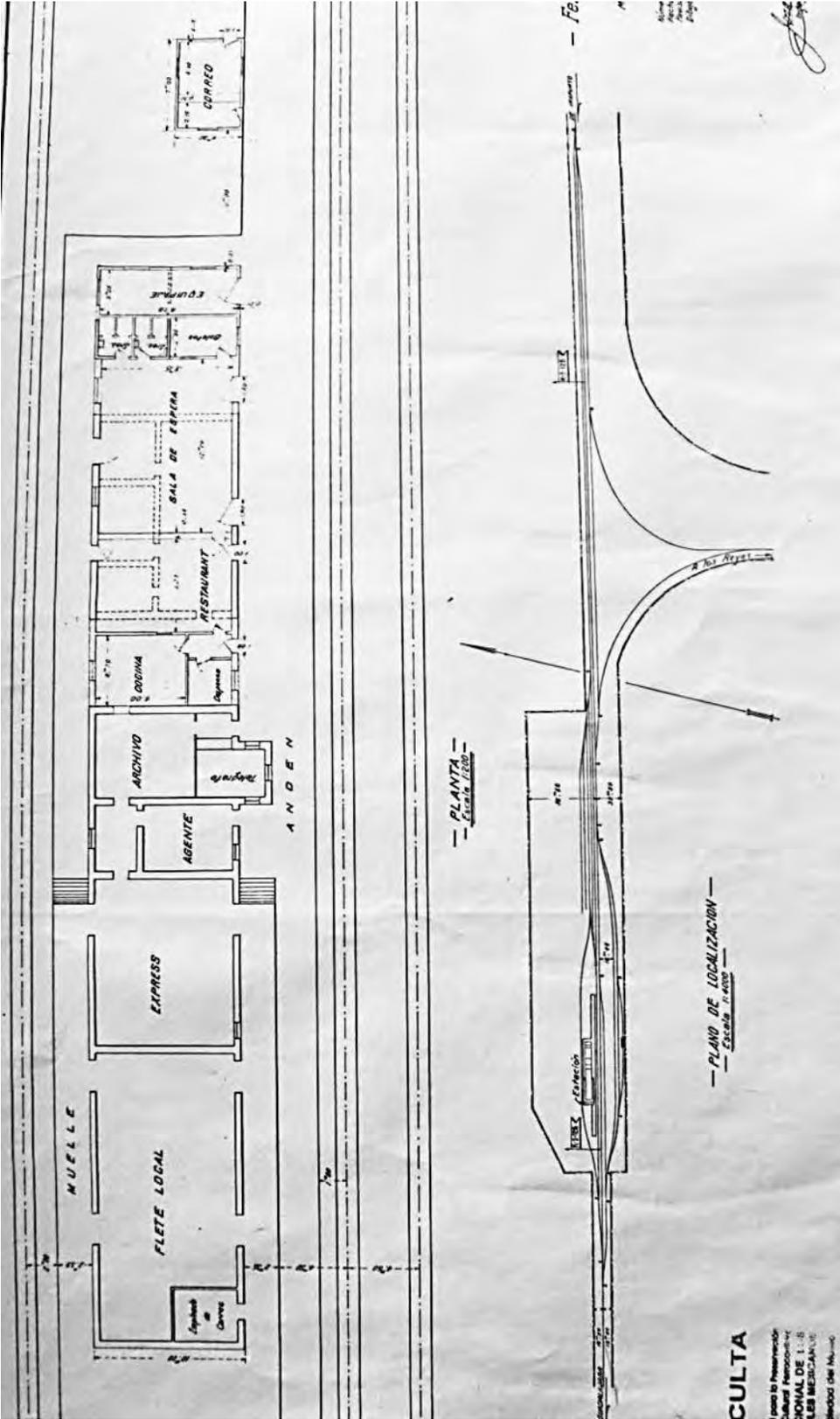


Fig. III.36: Comedor para la Estación de Yurécuaro.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.



“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

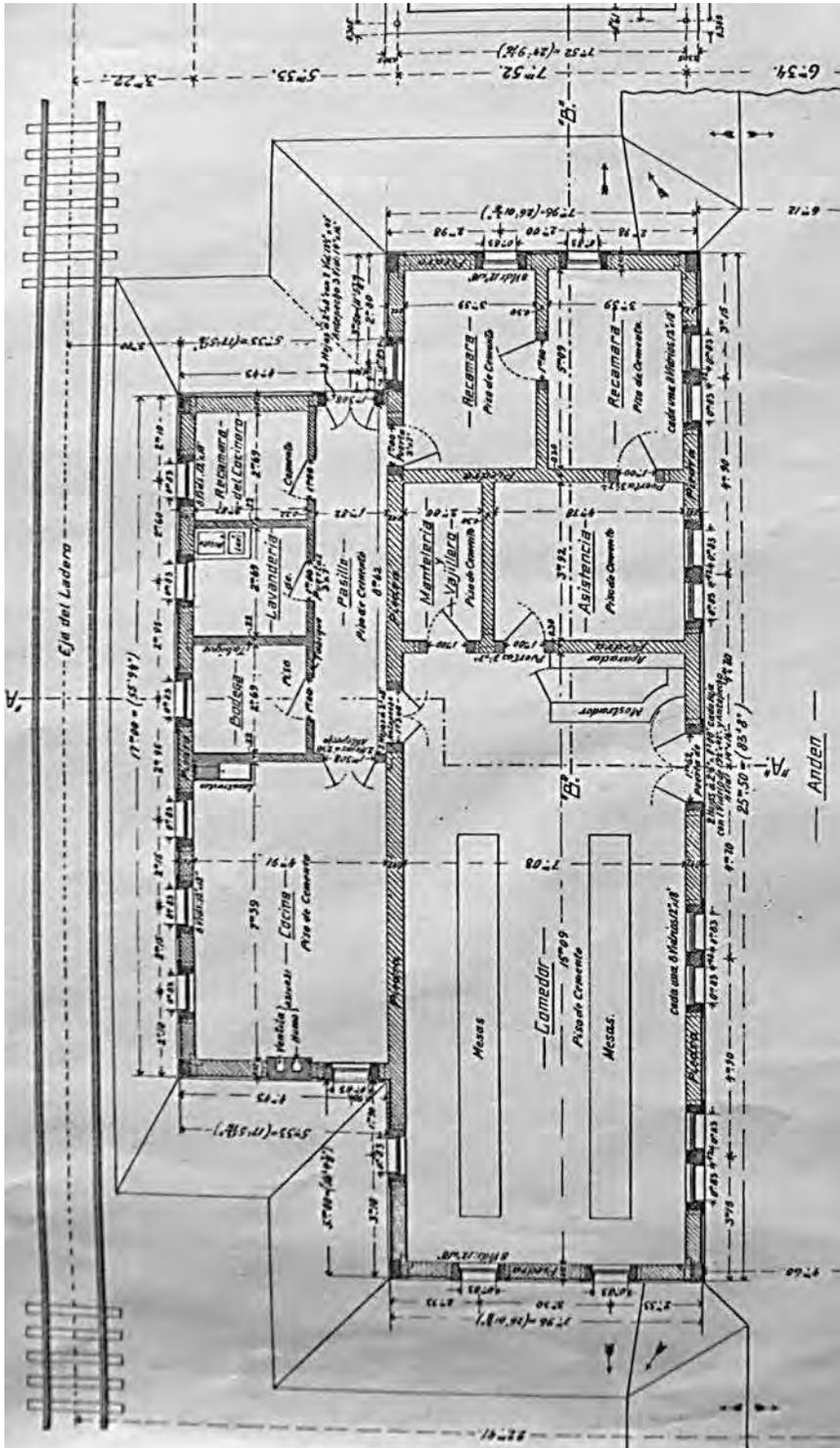


Fig. III.37: Planta Arquitectónica del comedor para la Estación de Yurécuaro.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Pátios y Líneas.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reves.

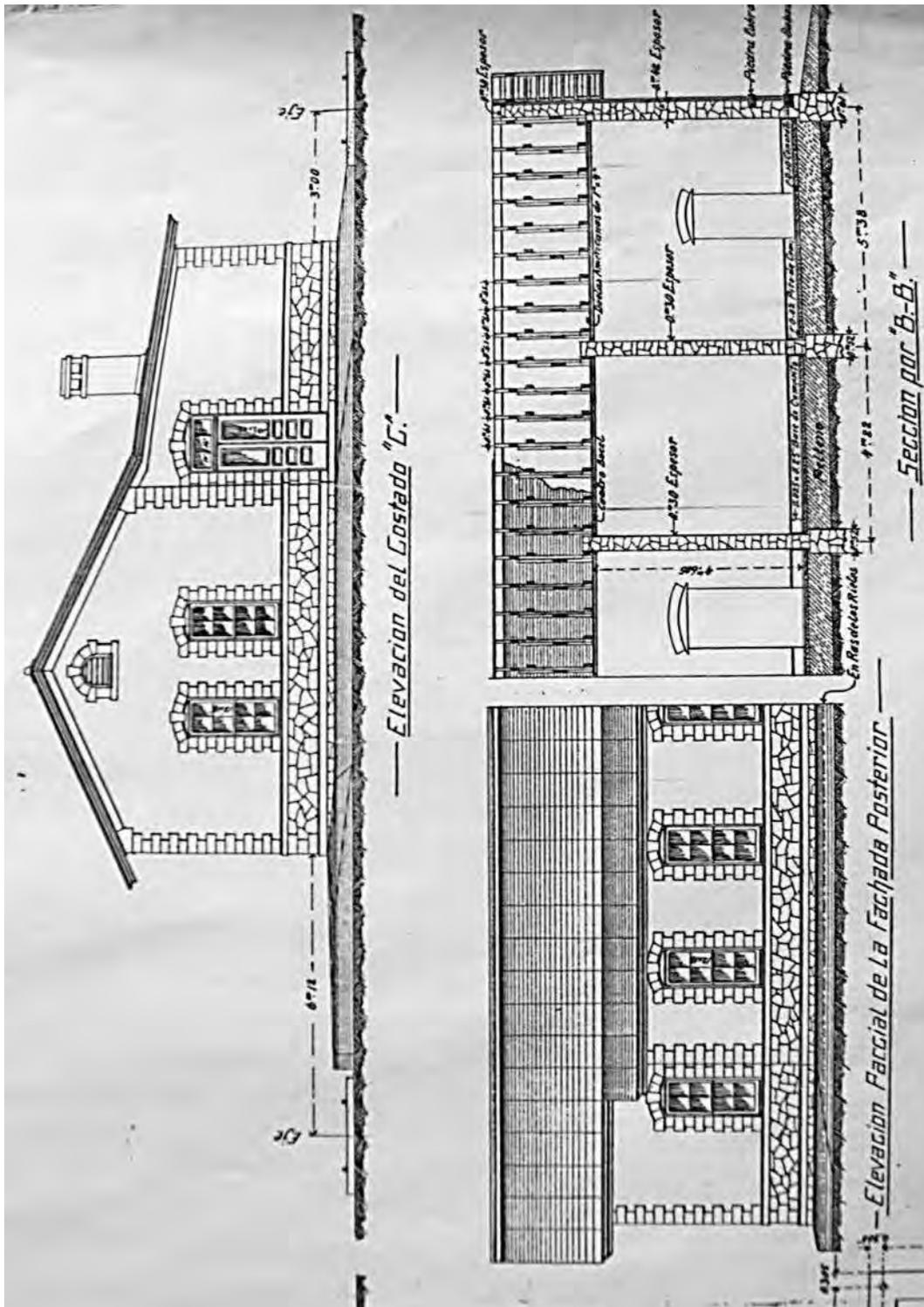


Fig. III.38: Elevación de las Fachadas.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acevo: Pátios y Líneas

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reves.

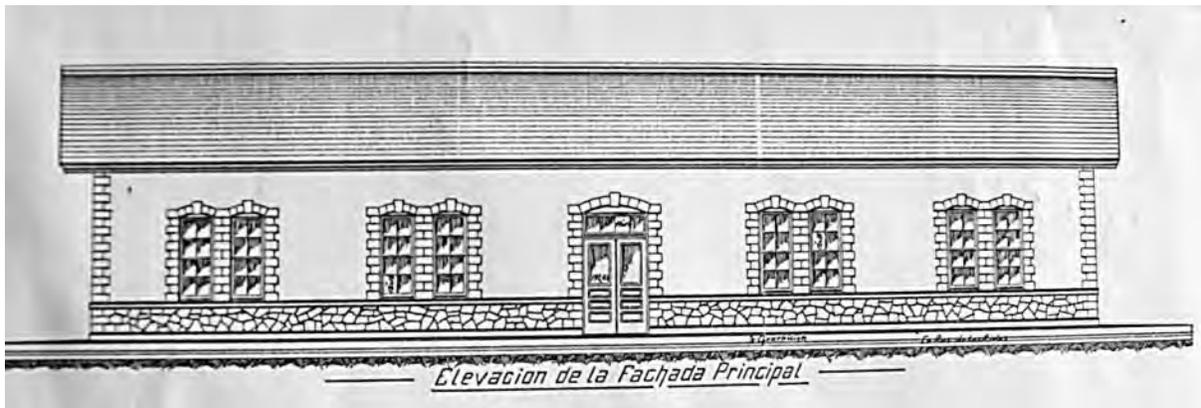


Fig. III.40: Elevación de Fachada principal.

Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas

III.3.2 Estación de Zamora.

La estación se encontraba al norte-poniente de la ciudad (fig. III.42). Es un edificio con las características típicas de la estación de paso, tanto en su forma, que al alinearse a lo largo del andén exige dos fachadas principales, así como su funcionamiento que proviene de un programa arquitectónico bien definido para este tipo de construcciones.

La estación de Zamora constaba de (fig. III.41):

- Muelle
- Área para ganado
- Estación
- Bodega
- Selectivo
- Escape
- Vagón (es)
- Muelle de carga

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****

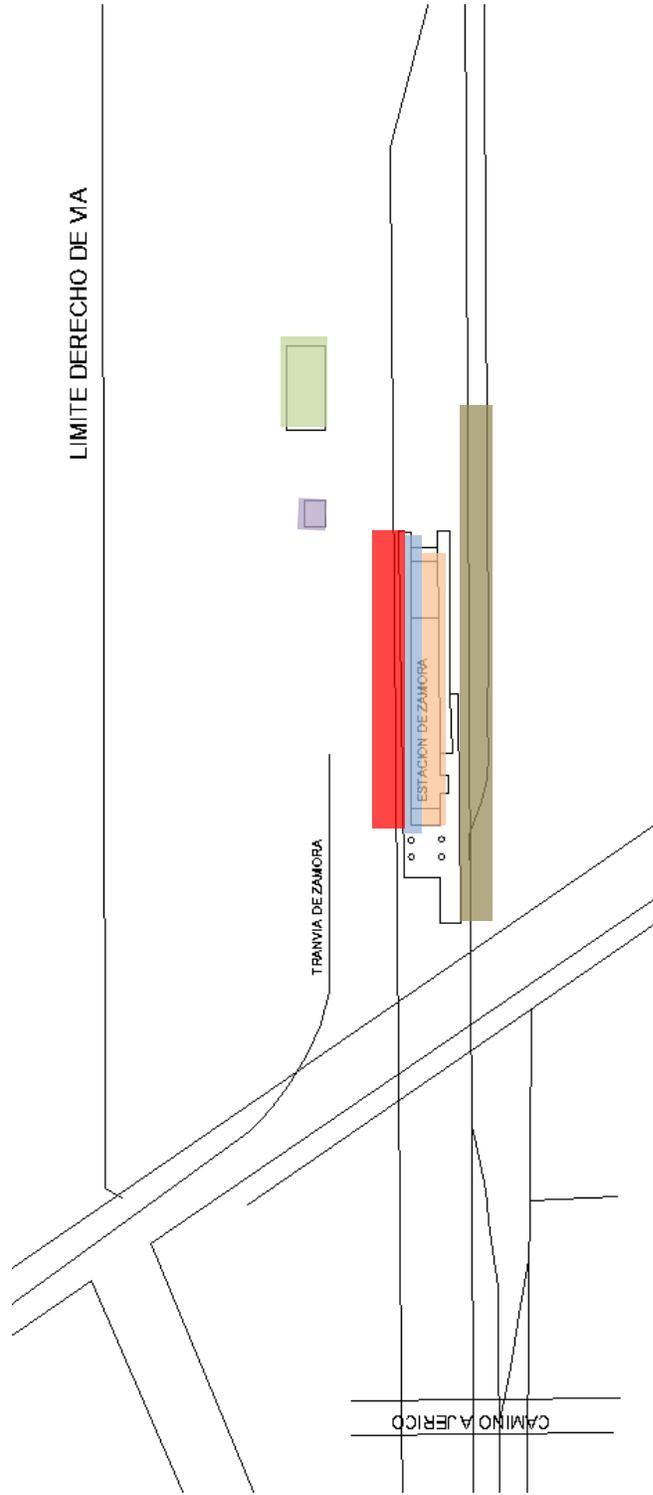
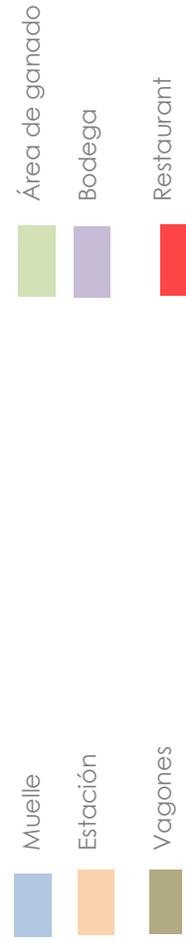


Fig. III.41: Estación de Zamora.

Fuente: Elaborado por la autora, Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas



“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



La estación está construida de adobe y tabique, con cubierta y columnas de madera, sobre una plataforma de mampostería de piedra, con un andén de fierro, madera y lámina para los pasajeros.

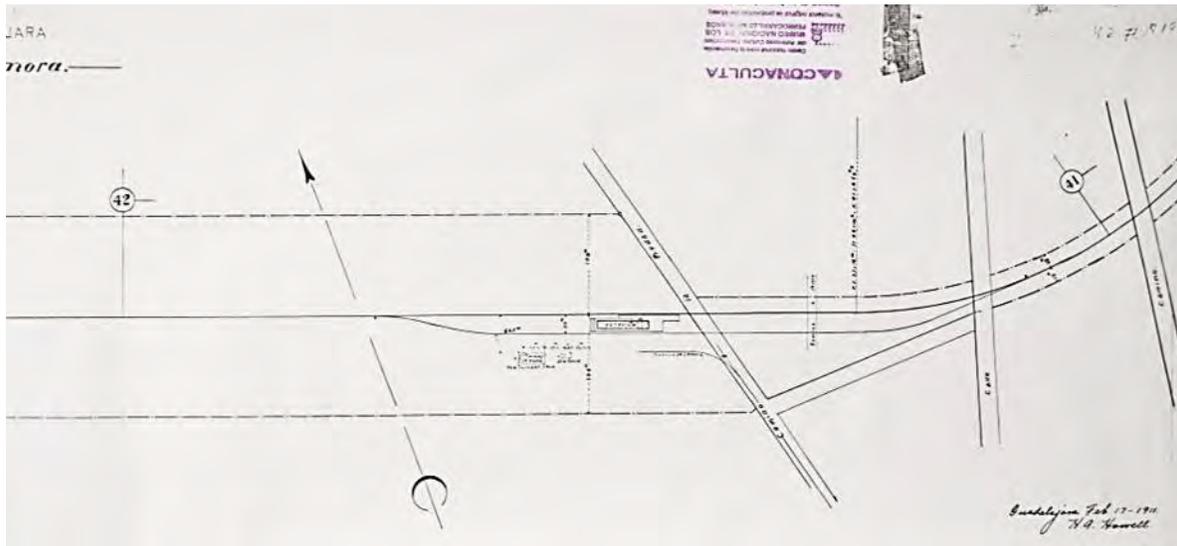


Fig. III.42: Estación de Zamora – ubicación.

Fuente: División de Guadalajara, Febrero 17, 1911. Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

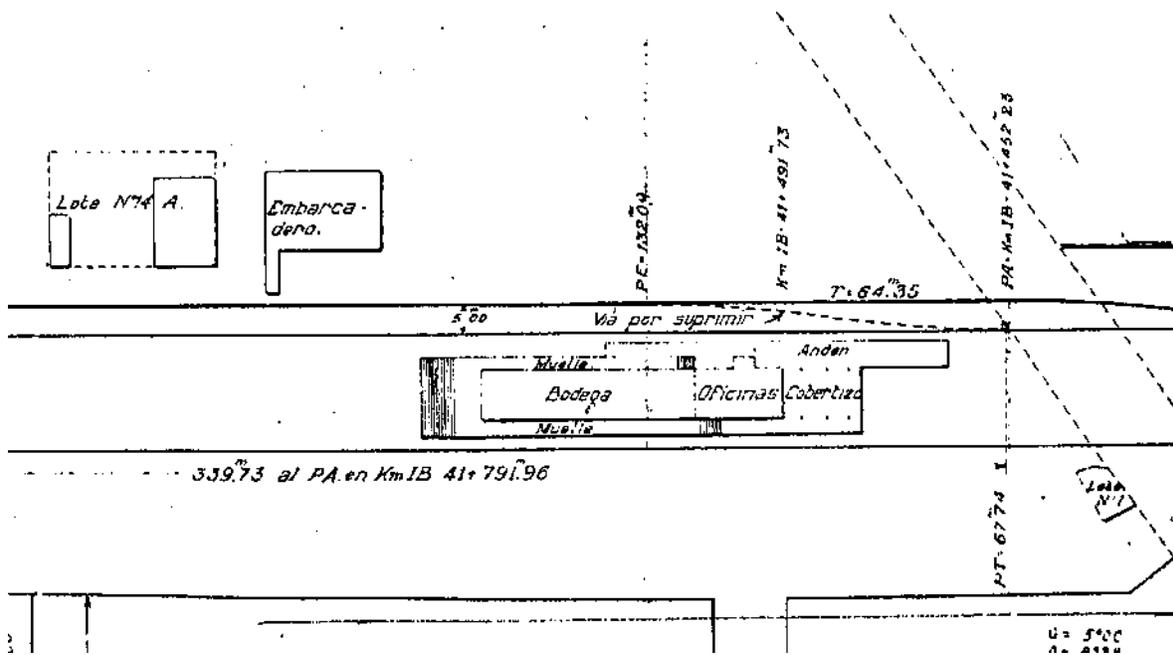


Fig. III.43: Estación de Zamora

Fuente: División de Guadalajara, Febrero 17, 1911. Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

****+ erm. arq citlali alejandra carrillo vázquez +****



Dentro de la zona de la estación, se puede observar que su ubicación no tenía relación con el trazado de las calles (fig. III.43), dándose se construcción dentro de un área despejada. Se puede apreciar la distribución del inmueble ferroviario en el lado sur de esta, encontrándose los espacios que complementaban (fig. III.44-46).



Fig. III.44: Frente y lado sur del edificio de adobe, tabique y lámina para oficina de la estación y bodega de carga, con andén de fierro, madera y lámina para pasajeros, en extremo sur. Zamora. 1929.

Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.



Fig. III.45: Frente y lado norte del edificio de madera, tabique y lámina para oficina de la estación y bodega de carga en Zamora. 1929.

Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Fig. III.46: Frente y lado sur del edificio de adobe, tabique y lámina para oficina de la estación y bodega de carga en Zamora. 1929.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

Dentro de los espacios complementarios también se pudieron observar por las fotos de archivo a la casa-posada, cual era de mampostería de piedra y con cubierta de lámina, se encontraba al sur de Zamora y complementaba las actividades del ferrocarril para los pasajeros foráneos (fig. III.47).



Fig. III.47: Casa de mampostería y lámina para la sección número 3 (vista exterior por el lado de las habitaciones), como a 500 metros al sur de Zamora. 1929.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Otro de los espacios complementarios de la estación era la caseta para w.c., la cual estaba construida de los mismos materiales que el resto de los edificios (fig. III.48)

Al paso del tiempo los espacios que complementaban las diversas actividades fueron desapareciendo, quedando únicamente la estación (fig. III.49 y 50).



Fig. III.48: Caseta de adobe, tabique y lámina para w. c., anexo a la estación Zamora. 1929.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca



Fig. III.49. Vista de la Fachada principal.
Fuente: Foto de Alberto Vázquez Cholico, en: Jaime Ramos Méndez, La estación del Ferrocarril en Zamora, <http://jaimeramosmendez.blogspot.com/2011/01/estacion-del-ferrocarril-en-zamora.html>, julio 2011.



Fig. III.50. Vista de la Fachada principal.
Fuente: Foto de Alberto Vázquez Cholico, en: Jaime Ramos Méndez, La estación del Ferrocarril en Zamora, <http://jaimeramosmendez.blogspot.com/2011/01/estacion-del-ferrocarril-en-zamora.html>, julio 2011.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Fig. III.51: Vista de la Fachada posterior.
Fuente: Foto de Alberto Vázquez Cholico, en: Jaime Ramos Méndez, La estación del Ferrocarril en Zamora, <http://jaimeramosmendez.blogspot.com/2011/01/estacion-del-ferrocarril-en-zamora.html>, julio 2011.



Fig. III.52: Detalle de los vanos.
Fuente: Foto de Alberto Vázquez Cholico, en: Jaime Ramos Méndez, La estación del Ferrocarril en Zamora, <http://jaimeramosmendez.blogspot.com/2011/01/estacion-del-ferrocarril-en-zamora.html>, julio 2011.

El desuso de los espacios provocaba que los existentes también estuvieran sufriendo modificaciones a lo largo de su historia, y que así mismo su contexto cambie de imagen (fig. III.51-54).



Fig. III.53: Vista de la Fachada principal, cuando aún estaba en funcionamiento la estación.
Fuente: http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=217&estado_id=16, abril 2010.



Fig. III.54: Estación se volvió sólo de transporte para el servicio de la zona industrial.
Fuente: http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=217&estado_id=16, abril 2010.

****+ erm. arq citlali alejandra carrillo vázquez +****



Fig. III.55: Vista de la Fachada principal, la llegada del automóvil como medio que reemplaza al ferrocarril.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=217&estado_id=16, abril 2010.



Fig. III.56: Se observa que las vías ya comparte el espacio público con los nuevos medios de transporte.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=217&estado_id=16, abril 2010.

El paso del tiempo y la llegada del automóvil, hizo que el uso del ferrocarril poco a poco se fuera dejando atrás, ello implicó que si tendido de vía se fue desvaneciendo e incluso en algunas zonas desapareciendo, reutilizando su trazado para las nuevas vías e comunicación (fig. III.55 y 56).



III.3.3 Estación de Los Reyes.

La construcción de la estación finalizó en 1902, tiene como características arquitectónicas, el seguir el estilo *revival* que se venía observando en los anteriores cambios, consta de dos fachadas principales, y dos secundarias. El inmueble está construido de piedra y tabique con cubierta y columnas de madera, además de una plataforma de mampostería de piedra (fig. III.57-60).



Fig. III.57: Vista de la Fachada principal de la estación.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=220&estado_id=16, abril 2010.



Fig. III.58: Vista de la Fachada lateral.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=220&estado_id=16, abril 2010.



Fig. III.59: Vista de la vía en uso.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=220&estado_id=16, abril 2010.



Fig. III.60: Vista de las instalaciones.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=220&estado_id=16, abril 2010.

Entre los espacios que figuraban eran (fig. 57):

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



La ubicación del inmueble se encuentra al este de la población, en donde se puede observar que al igual que las anteriores no formaban parte de la morfología del lugar (fig. III.62 y 63).

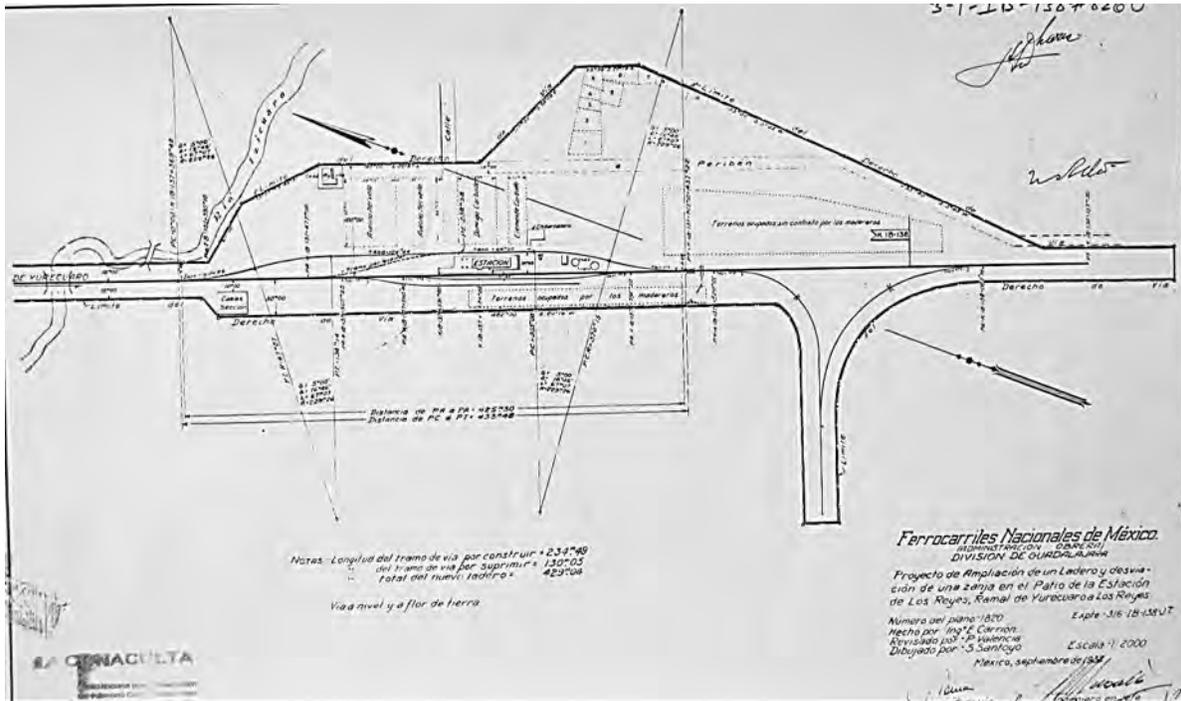


Fig. III.62: Proyecto de ampliación de un Ladero y desviación de una zanja en el Patio de la Estación de Los Reyes, Ramal de Yurécuaro a Los Reyes, Numero de plano: 1820.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

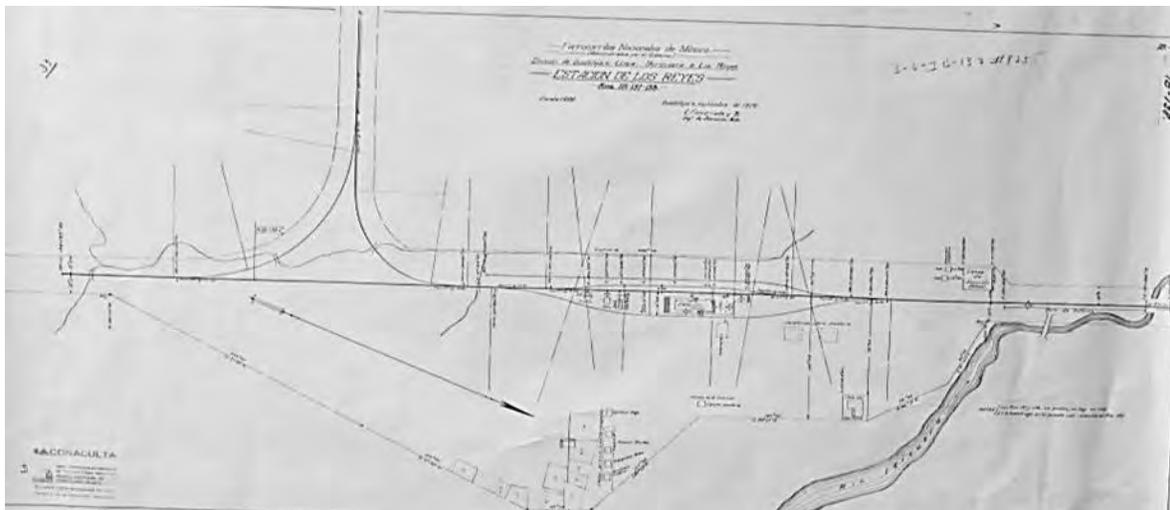


Fig. III.63: Estación de los Reyes.
Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México, División de Guadalajara – Distrito de Zamora, México, Noviembre 9 de 1911, Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Fig. III.64: Detalle de vía en el empalme de la línea a Los Reyes (en curva a la derecha). Con un ladero del patio de Yurécuaro. Troncal en tangente a la izquierda. 1929.
Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México, División de Guadalajara – Distrito de Zamora, México, Noviembre 9 de 1911, Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

No se encontraron manifestaciones o restos de los espacios arquitectónicos complementarios a la estación en la actualidad, salvo la casa de la caldera (fig. III.67), la cual es un pequeño inmueble de muros de adobe con cubierta de madera. Detalle que conviene resaltar, ya que es la arquitectura del poblado de campo, no existiendo la característica de tener muros aparentes, siendo ladrillo, adobe o piedra, los materiales de construcción expuestos al natural. Por otra parte la información recabada de fotografías históricas muestra estos espacios que han desaparecido y que fueron parte importante de las actividades que realizaba el ferrocarril en la población.

Entre los espacios que complementaban las actividades de la estación, se encontraban la casa del jefe de la estación (fig. III.65), en donde se observa la utilización de mampostería de piedra con una cubierta de madera, teniendo como elemento adicional una caseta de adobe y lámina, que fungía como el WC. Otro espacio que era utilizado fue la casa

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



de los veladores de patio y la locomotora (fig. III.66), construcción simple de dimensiones mínimas, construida de adobe y lámina con cobertizo de madera. También tenían una noria en donde se guardaba el motor y la bomba eléctrica para agua, así como de un tinaco.



Fig. III.65: Casa de mampostería y lámina dentro de bardas de adobe para habitación del jefe de estación, con caseta de adobe y lámina para WC, Los Reyes. 1929.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.



Fig. III.66: Casa de adobe y lámina con cobertizo de madera y lámina para habitación de veladores del patio y de la locomotora. Noria revestida de mampostería con motor y bomba eléctrica para agua, al sur del tinaco. Los Reyes, 1929.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.



Fig. III.67 Vista de los espacios complementarios de la estación de Los Reyes. Casa de Caldera.
Fuente: Fotografía de la autora, enero 2010.

Otro de los espacios complementarios es el embarcadero para ganado, el cual estaba construido de madera (fig. III.68).



Fig. III.68: Embarcadero de madera para ganado, una rampa. Los Reyes. 1929.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



En lo que se refiere a otros espacios que no tenían una relación directa con las estaciones del ferrocarril, pero que de cierto modo dependían de las actividades de este fueron esencialmente generadas por el medio de transporte, entre los que podemos encontrar a los hoteles, las bodegas de almacenaje, las casas de prestadores de servicios varios, las tiendas de servicios, etc.³²

III.3.2 Sistemas constructivos.

Entre los materiales empleados en las construcciones de las estaciones se identificaron que la mayoría empleó el mismo tipo de sistema constructivo, siendo el de las cubiertas inclinadas el más usado en ellas, en el cual emplean un sistema para su soporte denominado *armadura king con varilla* o también conocida como *armadura king de pendolón*,³³ en nuestro casos de estudio se aplicó empleando madera en ellas (fig. III.69).

En la zona de cobertizo la estructura es completamente de madera, soportándola así los pies derechos como apoyos verticales que se desplantan generalmente de una base en algunos casos de cantería y en otros de concreto. Las prolongaciones laterales de la cubierta se apoyan sobre tornapuntas que van directamente hacia los pares, sobre estos se encuentran varias filas de correas sobre las que descansa finalmente la

³² Luis Alberto Mendoza Pérez, *óp. cit.*, pág. 153.

³³ Kidder-Parker, *Manual del Arquitecto y del Constructor*, UTEHA, México, 1957, pág. 1286.



cubierta de lámina. La armadura central o king se compone de una cuerda o tirante inferior que van hacia los pares, una cuerda superior y la varilla o pendolón central³⁴ (fig. III.70).

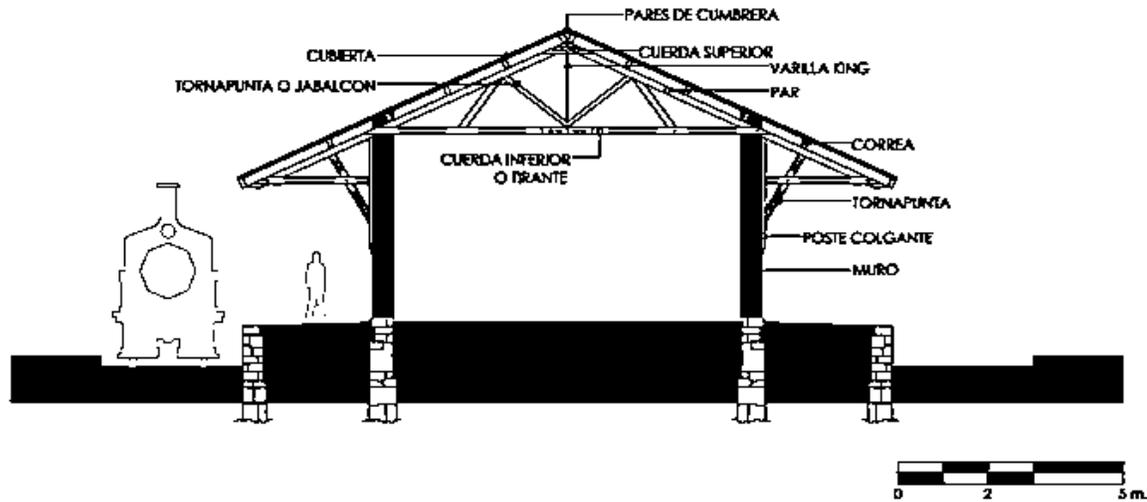


Fig. III.69: Sistema constructivo tipo de las estaciones, sección bodega de carga.
Fuente: Mónica Solórzano Gil, *Rescate y Conservación de las Estaciones de Ferrocarriles en Jalisco. Reutilización de Patrimonio en desuso*, México, Universidad Autónoma de México –Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, 2009, pág. 295.

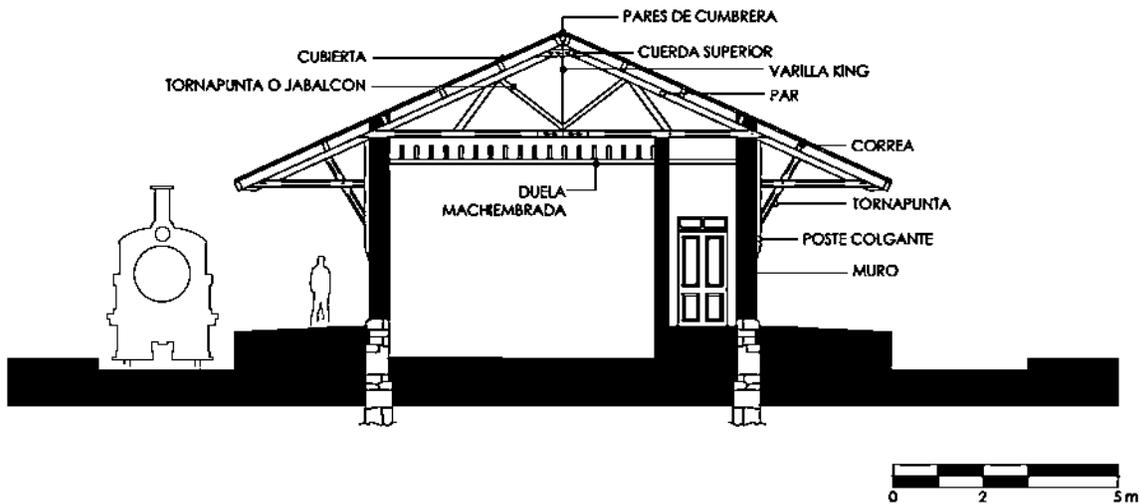


Fig. III.70: Sistema constructivo tipo de las estaciones, sección bodega de equipaje.
Fuente: Mónica Solórzano Gil, *Rescate y Conservación de las Estaciones de Ferrocarriles en Jalisco. Reutilización de Patrimonio en desuso*, México, Universidad Autónoma de México –Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, 2009, pág. 295.

³⁴ Mónica Solórzano Gil, *óp. cit.*, pp. 294-295.



En las estaciones de mampostería, los muros podrían ser de adobe, ladrillo y generalmente de piedra, con acabado aparente en algunos casos, almohadillado o con aplanado y pintura. Las puertas y ventanas se encuentran enmarcadas por jambas y cerramientos, en algunos casos aplanados y pintados siguiendo el trazo de la mampostería y en otros casos con acabado aparente. La cubierta del cobertizo, como del resto de edificio era generalmente de lámina acanalada de zinc.³⁵

Del anterior análisis podemos concluir que la arquitectura de la región, tanto las estaciones como los nuevos espacios fueron influenciados por las modas que se venían dando en Europa y que llegaron a nuestra zona de estudio; ello se vio en la utilización de las diversa tipologías existentes, la utilización de materiales y sistemas constructivos locales adaptados a las nuevas construcciones y las actividades propias de cada espacio, lo cual englobándolo, cambio las actividades y costumbres que se venían observando en cada una de las poblaciones de estudio.

III.4 Espacios complementarios del Ferrocarril.

La presencia arquitectónica dentro de los poblados por donde pasó la vía férrea generó también espacios complementarios o bien las denominadas estaciones de carga, entre estos podemos encontrar los estanques de agua, talleres de apoyo y reparaciones menores, en algunos de los casos

³⁵ *Ibidem.*, pág. 296.



estos espacios eran contruidos de madera, por lo tanto no siempre generaban espacios urbanos ni permanencias, ya que con el paso del tiempo estos se fueron destruyendo o bien por la falta de mantenimiento. Algunas de las estaciones de carga se establecían generalmente cerca de alguna hacienda, esto debido principalmente a conveniencia comercial, ya que el propietario establecía vínculos con la compañía o bien el encargado de la vía. Sitios que desaparecieron debido a la presencia de la carretera que comunicaba a varios poblados, permitiendo el intercambio de productos.

En la actualidad se pueden observar vestigios y muestra de algunas estaciones, que formaban parte de la ruta del Ramal, aunque no se encontraron del todo manifestaciones arquitectónicas de los espacios complementarios, o bien que fueran influenciados por las tipologías de las construcciones.

Las estaciones de carga se establecían junto a la línea férrea, ya que no estaban considerados como destinos de la ruta, agregándose para transportar productos, ya sean agropecuarios o ganaderos, o bien por el abastecimiento de agua o combustible, así como el registro de la carga y el cambio de vía "Y". A este tipo de estaciones se les clasifica como de carga y mixtas.

Entre estos ejemplos podemos encontrar a la estación de Tingüindín, localizada al oriente de la población, se edificó sobre la línea del Ferrocarril Central Mexicano por medio de la concesión número 17 fechada el 8 de septiembre de 1880, cuyas líneas correspondían: de México a Cd. Juárez, Silao á Marfil, Irapuato á Ameca, Chicalote a Tampico y la Barra,

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Buenavista a Santiago, Guadalajara a Tuxpan, La Vega a San Marcos, San Luis Potosí a la Fundición y la línea de Yurécuaro a los Reyes.³⁶

La estación estaba conformada de un pequeño andén de pasajeros, en las figs. 71 y 73 se puede apreciar la parte posterior y lado norte del edificio de adobe y tabique, la antigua estación, que se observa al fondo a la derecha tiene un cobertizo de madera y lamina para el andén. La plataforma es de mampostería de base rectangular, con un desnivel que permitía realizar las diferentes actividades de carga y descarga de la estación.



Fig. III.71: Parte posterior y lado norte del edificio (en ruinas) adobe y tabique, antigua estación con cobertizo de madera y lámina para andén de pasajeros, Tingüindín, 1929. Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

Este inmueble contaba con carros caja con trucks³⁷, usados como oficinas de la estación y bodegas de carga (fig. III.72). Este carro tiene un portal de tiras de madera y lámina que servían para resguardo del espacio. El inmueble se encontraba como era común en los límites de la población.

³⁶http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=219&estado_id=16, abril 2010.

³⁷ Cajones de carga.



Así mismo contaba con edificaciones complementarias como: una bodega, escape, selectivo, muelle de carga y casas de sección (fig. III.72).



Fig. III.72: Dos carros caja números 0-26355 y 39619 con sus trucks, para oficina de la estación y bodega de carga. El carro oficina tiene portal de madera y lámina con rejas de tiras de madera, Tingüindín, 1929.

Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.



Fig. III.73: Frente y lado oriente del edificio de tabique y lámina (en ruinas) para oficina de la estación con cobertizo de madera y lámina para andén. Tingüindín, 1929.

Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reves.



Fig. III.74: Casa de adobe y lámina para caldera. Caseta de adobe y lámina para habitación del bombero. Tinaco para agua de fierro cilíndrico vertical sobre mampostería circular. Tanque para entrega de aceite de fierro cilíndrico horizontal, sobre muros de mampostería. Tingüindín. 1929. Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

Así también podemos encontrar espacios como la habitación del bombero, la cual estaba construida de adobe y con cubierta de lámina, así mismo se encontraba la casa de la caldera. Dentro de este espacio podíamos observar el tinaco para el agua, el cual era de fierro de forma cilíndrica, se ubicaba sobre una mampostería de piedra circular, además los complementaba un tanque cilíndrico de fierro para el aceite, ubicado sobre una plataforma (fig. III.74).

Dentro del espacio de la estación de se puede observar el estilo similar a las otras estaciones, en donde sus muros de mampostería de piedra y cubierta de lamina y madera, son los materiales que prevalecen (fig. III.75-76), así mismo también podemos observar en la fachada principal columnas de madera que ayudan al soporte de la cubierta (fig. III.77-78).



Fig. III.75: Fachada principal de la estación de Tingüindín.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=219&estado_id=16, abril 2010



Fig. III.76: Fachada principal y lateral derecha estación de Tingüindín.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=219&estado_id=16, abril 2010



Fig. III.77: Lateral izquierda y fachada principal, estación de Tingüindín.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=219&estado_id=16, abril 2010



Fig. III.78: Fachada posterior, estación de Tingüindín.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fme&table_id=219&estado_id=16, abril 2010

Otro caso de este tipo de estaciones es la de Moreno, ubicada en el Municipio de Chavinda, es un inmueble de adobe y tabique, que de acuerdo a la fig. III.79, se observan restos de una cubierta de madera a dos vertientes como era la tipología usada en la región, era de un tamaño modesto, ya que sólo era una estación de paso, por lo que no tenía muchos espacios complementarios dentro de su contexto, sólo constaba de: bodega, escape y casas de sección.



Fig. III.79: Frente y lado norte del edificio de adobe, tabique y lámina para oficina de la estación y bodega de carga con cobertizo de madera y lámina para andén de pasajeros en Chavinda, 1929. Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

De los pocos espacios con que contaba la estación de Chavinda podemos mencionar la casa para el jefe de la estación, la cual estaba construida de los mismos materiales, de forma simple (fig. III.80).



Fig. III.80: Parte posterior y lado norte de la casa de adobe, tabique y lámina para habitación del jefe de estación en Chavinda. 1929. Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

Por otro lado también tenemos a la estación Moreno, que se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril Central Mexicano por medio de la concesión

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



número 17 fechada en 8 de septiembre de 1880³⁸ (fig. 80-83), que al igual que la anteriores sigue siendo una espacio modesto, en donde se pueden observar sus muros de adobe y tabique, con cubierta de lamina y madera (fig. III.84).



Fig. III.81: Fachada principal y lateral izquierda, estación de Moreno.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=218&estado_id=16#, abril 2010.



Fig. III.82: Lateral derecha y fachada principal, estación de Moreno.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=218&estado_id=16#, abril 2010.



Fig. III.83: Lateral izquierda, estación de Moreno.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=218&estado_id=16#, abril 2010.



Fig. III.84: Fachada posterior, estación de Moreno.

Fuente:

http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=218&estado_id=16#, abril 2010.

³⁸http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=218&estado_id=16#, abril 2010.



Fig. III.85: Edificio en ruinas de adobe y tabique, antigua estación de Moreno, 1929.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

En la estación de Tarecuato se puede observar la continuación de la tipología registrada en la región, siguiendo el sistema constructivo y los materiales usados, así como del uso espacial (fig. III.86).



Fig. III.86: Frente y lado norte de la casa de adobe, tabique y lámina, antigua casa del agente, y ahora habitación del bombero, dentro de bardas de adobe y tabique. Tarecuato. 1929.
Fuente: Biblioteca: CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.

Las estaciones que conforman el ramal Yurécuaro a los Reyes tuvieron una serie de espacios complementarios, en los cuales se realizaban diversas

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



actividades de acuerdo a las necesidades y tipos. De acuerdo a lo establecido por la compañía encargada de las vías se proyectaron de acuerdo a una lista publicada en el Horario Numero 7, los espacios que conformaban las estaciones del ramal eran los siguientes:

	Estación.	Pendiente máxima ascendiendo.	Capacidad de los Laderos.	Espacios complementarios
10.2	YURÉCUARO Verduzco	0.80	Patio - 4	ABCGRY ---
5.1	Las Fuentes	0.00	9	---
6.0	Falconi	0.10	15	G
7.4	Torcazas	0.00	15	---
2.9	López	1.00	No hay	---
6.4	Ingenio	1.00	4	---
3.5	ZAMORA	0.00	63	G
7.5	Ario	0.70	15	A
3.8	Davalos	0.70	7	---
8.6	Chavinda	1.00	20	G
8.5	Moreno	0.00	12	---
13.9	Balastrea	1.00	25	G
0.8	Guaracha	1.00	14	---
7.2	Angel	0.00	14	---
5.3	Tarecuato	0.00	18	Y
4.6	Tanque kilometro 1B-102	1.50	--	A
0.4	Centeno	1.50	3 ES	---
3.8	Guascaro	1.50	2 ES	---
4.8	Mercado	1.50	16	---
6.0	Chocandiran	1.50	8 EN	---
1.4	Tingüindín	1.50	26	ACRY
13.0	Santa Clara	3.00	5 ES	---
0.6	Salitre	3.00	8 ES	---
5.9	LOS REYES	3.00	39	AGRY

Tabla. III.1. Estaciones que conforman el Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

A = agua **B** = bascula **C**= combustible **G**= ganado **R**= registro **M**= mesa giratoria
Y= "y"

Fuente: Horario Numero 7, Ferrocarriles Nacionales de México, División de Guadalajara, 20 de julio de 1930.

Dentro de la tabla III.1 se observa cada una de las poblaciones que conforman el Ramal Yurécuaro a los Reyes, estos lugares tenían una importancia específica dentro del tendido de vías, existiendo así aquellas



estaciones que constaban de espacios complementarios para las diversas actividades del ferrocarril, y algunas otras sólo servían como apoyo en el transcurso de ciertos tramos. Dentro de estos espacios podríamos encontrar: los pozos o tanques de agua, necesarios para la carga que llevaban consigo los vagones, también existían aquellos espacios que resguardaban temporalmente al ganado mientras era trasladado a su lugar de destino.

Algunas de las estaciones contaban con el servicio de combustible, el cual a lo largo de la trayectoria era indispensable para el buen funcionamiento de este medio de transporte. Así también existían estaciones en las cuales no tenían espacios complementarios, sólo el cambio de vías, pero aun estas se consideraban importantes, ya que ayudaban a tener el control sobre la trayectoria del ferrocarril, solían tener un pequeño cuarto para el encargado o bien que su casa se encontrara lo bastante cerca del sitio. Como se observa en la tabla, algunas de las poblaciones tenían espacios muy completos que ayudaban a las actividades del ferrocarril, ello marcaba su importancia sobre las demás que solo tenían un espacio o incluso ninguno, que eran las estaciones llamadas de paso.

Así mismo se tienen las pendientes que llevaba cada una de estas estaciones, para con ello seguir un orden de cuál era el ascendente mayor en las poblaciones.

Por otro lado tenemos a las estaciones sin edificios, las cuales era común encontrar dentro del sistema ferroviario, en donde no se construyó un edificio destinado para tal fin, solo solía haber una casa de sección para peones de vía o bien la casa del cabo de vía, o una caseta. En algunos

****+ erms. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



casos existía un tanque para agua, algunos jacales e incluso embarcaderos para ganado, en donde el tren se detenía para que los pasajeros pudieran abordar o bajar.³⁹

III.5 Mano de obra.

Tal como se venía dando desde la antigüedad, el uso de las diversas técnicas tenía que adaptarse a los conocimientos previos que tenían los lugareños, tal como ocurrió a la llegada de los españoles, los indígenas tuvieron que ingeniárselas para poder construir los espacios que se requerían aplicando sus técnicas a las nuevas construcciones. La llegada de la nueva tecnología del siglo XIX no fue la excepción, al requerir de un nuevo conocimiento se tuvo que traer mano de obra especializada, ya que los habitantes de las diversas poblaciones no contaban con el conocimiento de los materiales y mucho menos de las técnicas usadas para la elaboración de estos espacios y caminos de hierro.

Las compañías que invertían en suelo mexicano traían consigo a sus trabajadores y técnicos, los cuales venían capacitados para la construcción de los nuevos espacios y el manejo de los materiales requeridos para su construcción. La industria de los ferrocarriles fue

³⁹ Covadonga Vélez Rocha, "De México a Ciudad Juárez: una mirada a las estaciones del Ferrocarril Central Mexicano", en: Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Nueva época, año V, núm. 19, abril-junio, 2004, pág. 12.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



construyendo con capitales extranjeros, representando así un estímulo pobre para la formación de capital en México, debido a que sus constructores no podían intervenir en las actividades productivas por el desconocimiento de las técnicas.⁴⁰ Para 1880 la economía mexicana no tenía la suficiente madurez ni las dimensiones requeridas para poder satisfacer las demandas exhortadas por la industria ferroviaria, puesto que no podían proveer de las piezas y herramientas que el hierro forjado demandaba.⁴¹

No había sólo problemas en el ámbito industrial, sino también en el de las habilidades y la capacitación laboral, puesto que exigencias de esta industria dejaban muy por debajo las condiciones nacionales, y por ende las empresas ferroviarias no pudieron hacer fuerza del trabajo local, salvo en empleos que fuesen menos calificados y obviamente poco remunerados.⁴²

Sobre la construcción de estaciones, bodegas o viviendas, no existe un registro de los constructores materiales, pero sin embargo se cuenta con los nombres de ingenieros que vinieron de New York,⁴³ que comenzaron a realizar los trabajos correspondientes a las obras ferroviarias, aunque por otra parte Chicago fue un importante sitio para el desarrollo de los ferrocarriles, quizá llegaban de Nueva York porque de allí partía el barco, pero seguramente eran oriundos o enviados de Chicago.

⁴⁰ Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *óp. cit.*, pág. 22.

⁴¹ *Ibidem.*, pág. 23.

⁴² *Ibidem.*

⁴³ Periódico Oficial del Gobierno de Estado de Colima, *Contrato de concesión*, publicada el 21 de septiembre de 1880, Tomo XIV, no. 74, folio 357, en: Luis Alberto Mendoza Pérez, *óp. cit.*, pág. 156.



Durante la edificación de las estaciones se realizaron diversas construcciones que han quedado como testigos en diversas poblaciones, y que fueron hechas por parte de la Empresa Ferrocarrilera Central Mexicano. Esta compañía materializó las construcciones de las estaciones, campamentos, talleres y otras obras, que presentaban una modalidad inédita en Michoacán, también el de las casas portátiles que se adecuaban al ritmo de la construcción y de la implementación de sistemas de operación de sección de la empresa.⁴⁴

Además de la presencia de las vías férreas, existieron diversas construcciones con usos diferentes, así como varios sistemas constructivos, algunas de estas edificaciones solían ser completamente de madera y otras con piedra, mostrando también algunas construcciones realizadas con el sistema prefabricado, tales como las casas portátiles para viviendas de los trabajadores.⁴⁵

La construcción a base de mampostería de piedra en la región, fue un sistema que se utilizó frecuentemente. La presencia de este material fue aprovechado por los trabajadores que habían llegado a construir los puentes del ferrocarril.

⁴⁴ *Ibidem.*

⁴⁵ *Ibidem.*



III.6 Nuevos Edificios en la región.

Dentro de la arquitectura es necesario confrontar permanentemente la problemática real de cada lugar, junto con los conceptos y valores convencionales que son aceptados, conduciendo a establecer valores propios, para con ello revisar juicios que han sido formulados con base en aquellas pautas. El diseñar no ha sido una actividad científica, sino más bien una idea de naturaleza ideológica, que se comporta con una determinada visión del mundo, es decir de la concepción de la sociedad de cada lugar, ya que cada obra constituye una propuesta de vida.⁴⁶ Lo anterior nos lleva a afirmar que las condiciones socio-político-económicas dentro de la producción arquitectónica, son consecuencias programáticas de la sociedad.



Fig. III.87: Palacio Federal de Zamora.
Fuente: <http://silviano.wordpress.com/2009/10/30/zamora-mich-mexico-palacio-federal-1/> julio 2011.

Al considerarse a la arquitectura como la actividad que está ligada a la vida social de un modo particular, cualquier cosa que ocurra en la sociedad se verá reflejado en diversos aspectos y condiciones, dentro de este ramo de la construcción, desajustando

la estructura y a toda aquella acción que se realice, viéndose proyectada en la edificación de sus inmuebles (fig. III.87). Es así que fenómenos tales

⁴⁶ Marina Waisman, *óp. cit.*, pág. 38.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



como la introducción de un nuevo transporte hizo que cambiara la dinámica de algunas cuestiones dentro de medio, ya se conectando poblaciones para su intercambio de ideas o bien facilitando el traslado de los materiales no existentes en las poblaciones.

Dentro de la nueva arquitectura que se estaba desarrollando en el campo nacional a finales del siglo XIX y principios del XX, por influencia de las modas arquitectónicas y constructivas de la época, y la contribución del ferrocarril en el intercambio de los materiales constructivos requeridos para tales edificaciones. Surgen los edificios administrativos, los cementerios y las cárceles, los cuales eran tanto competencia del gobierno estatal como del federal, en donde compartían la función de construirlos, del mantenimiento, así como del suministro de la electricidad, la cual estaba concesionada a una empresa particular al igual que los tranvías,⁴⁷ (ejemplo de los nuevos espacios -fig. III.88).



Fig. III.88: Acceso principal al Mercado Municipal de Yurécuaro
Fuente:
<http://www.panoramio.com/photo/34230455>, junio 2011.

Lo anterior es indudable, ya que la arquitectura no puede permanecer ajena al desarrollo de los medios tecnológicos que constantemente está surgiendo dentro de su entorno, y por ende deberá de adaptarse a las nuevas necesidades de la sociedad y apropiar sus nuevas propuestas tecnológicas a cada uno de los espacios que se requieran para cumplir su rol dentro de ese entorno social.

⁴⁷ Sandra Kuntz Ficker, "Los Ferrocarriles y la formación del espacio económico, 1880-1910", en: Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *óp. cit.*, pág.159.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Como ya se mencionó los nuevos espacios que estaban surgiendo durante la etapa porfirista correspondían a la relativa paz y estabilidad que se vivía,



Fig. III.89: Antiguo pasaje Morelos, Zamora, Mich.
Fuente:
<http://silviano.wordpress.com/2009/10/30/zamora-mich-mexico-antiguo-pasaje-morelos/> julio 2011.

en donde se generaba la construcción de edificios públicos, tales como palacios de justicia, palacios municipales, escuelas y teatros, así como también espacios privados como por ejemplo: templos, casas comerciales, colegios, hoteles, estaciones de ferrocarril, fábricas, entre otras (fig. III.89).

Los avances arquitectónicos se desarrollan tras dos tendencias principalmente, una que apoya los avances tecnológicos constructivos, y la otra la que tiende a la ornamentación y a las formas arquitectónicas, que eran resultado de los intereses de un grupo progresista que se encontraba ligado al desarrollo técnico e industrial, así como al que se empeñaba darle mayor importancia a la arquitectura ornamental.⁴⁸ Estas tendencias se veían influenciadas tanto por las ideas pretéritas como por las nacientes, ya que por un lado se tendía a seguir con lo local, lo vernáculo o bien la de seguir a lo parisino o europeizante, que más que

⁴⁸ Rosa Casanova y Estela Aguiarte, "Introducción al período de 1867-1911: La producción en la república restauradora y el Porfiriato", Num. 76, pág. 111.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



nada esta etapa estuvo marcada por la producción ecléctica en todo tipo de edificios.

Los espacios arquitectónicos estaban refuncionalizándose, lo que significaba la influencia de la modernidad de la época, que se relacionaba con el positivismo que había ingresado al país, y que esto llegaba a las provincias del país por diversos medios de comunicación, tales como las publicaciones, los viajeros o bien por las exposiciones internacionales, ya que a través del lenguaje arquitectónico se mostraban los constructores del momento, siendo quienes buscaban el equilibrio armonioso entre lo antiguo y lo moderno.⁴⁹

Las poblaciones de la región contaban con edificaciones que tenían una interpretación de estilo neoclásica, así como las estaciones, las cuales son obras arquitectónicas de una expresión de modernidad y progreso. Así mismo podemos mencionar que las viviendas de los trabajadores eran sencillas, sin mayor diseño y con los espacios necesarios para las actividades diarias.

⁴⁹ Gloria Belén Figueroa Alvarado, *La incidencia del ferrocarril en el espacio urbano-arquitectónico. Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910*. Tesis de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, 2008, pág. 86.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Bibliografía.

- Bloch, Marc, *Introducción a la Historia*, México, FCE, 1998.
- Cannigia, G. y G. L. Maffei, *Tipología de la edificación: estructura del espacio antrópico*, España, Ediciones Celeste, 1995.
- Casanova, Rosa y Estela Aguiarte, "Introducción al período de 1867-1911: La producción en la republica restauradora y el Porfiriato", Núm. 76.
- Ettinger, Catherine R. (Editora), *Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura Mexicana*. 5to Foro de Historia y Crítica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008.
- Ficker, Kunz y Priscila Conolly (Coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmes/IIH UNAM, 1999.
- Figueroa Alvarado, Gloria Belén, *La incidencia del ferrocarril en el espacio urbano-arquitectónico. Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910*. Tesis de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, 2008.
- Kuntz Ficker, Sandra, "El Ferrocarril Central Mexicano: claroscuros de una gran empresa en el México porfiriano", en: Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Nueva época, año V, núm. 19, abril-junio, 2004.
- Lynch, Kevin, *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, 2001.
- Mendoza Pérez, Luis Alberto, "La influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940", Tesis

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



para obtener el título de Doctorado en Arquitectura, Programa Interinstitucional de Doctorado en Arquitectura, Universidad de Aguascalientes, Universidad de Colima, Universidad de Guanajuato, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Enero 2007.

- Miranda, Francisco, *Yurécuaro*, Morelia, Morevallado Editores, 2009.
- Ramírez Velásquez, Blanca Rebeca (Coord.), *Formas Territoriales. Visiones y perspectivas*, México, UAM/Miguel Ángel Porrúa, 2008
- Rodríguez Román, Mario León, *Diccionario del Tren*, Madrid, Luna Publicaciones S.L., 1999.
- Rossi, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili S.A., 1995.
- Sauer, Carl O., "Hacia una geografía histórica", Discurso a la Asociación Norteamericana de Geógrafos, Baton Rouge, Louisiana, Diciembre de 1940, en www.colorado.edu/geography, Traducción y presentación de Guillermo Castro H.
- Solórzano Gil, Mónica, *Rescate y Conservación de las Estaciones de Ferrocarriles en Jalisco. Reutilización de Patrimonio en desuso*, México, Universidad Autónoma de México –Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, 2009.
- Tanel, Franco, *El Ferrocarril. Del vapor a la alta velocidad*, México, Editorial Océano de México S.A. de C.V., 2007.
- Vélez Rocha, Covadonga, "De México a Ciudad Juárez: una mirada a las estaciones del Ferrocarril Central Mexicano", en: *Boletín Documental*, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Nueva época, año V, núm. 19, abril-junio, 2004.
- Waisman, Marina, *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*, Bogotá, Escala, 1988.
- Waisman, Marina, *La estructura histórica de entorno*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1985.



Documentos de archivo.

- Periódico Oficial del Gobierno de Estado de Colima, *Contrato de concesión*, publicada el 21 de septiembre de 1880, Tomo XIV, no. 74, folio 357.

Documentos de web.

- http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=219&estado_id=16, abril 2010.
- http://sic.conaculta.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=218&estado_id=16, abril 2010.

UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
Facultad de Arquitectura – División de Estudios de Posgrado

Capítulo IV “Reconstrucción histórico-urbana del bajío michoacano,
1900-1950.”

Tutora: Dra. Claudia Rodríguez Espinosa
Cotutor: Dr. Salvador García Espinosa



“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajío michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Capítulo IV.

Reconstrucción histórico-urbana del bajío michoacano, 1900-1950.

Introducción

Conocer al Estado de Michoacán como un entidad que abarca una extensa y variable geografía, y en específico la Región Bajío, en donde a través de la historia esta ha ido transformándose por los diversos sucesos, tanto económicos como políticos, que poco a poco han ido marcando una diferencia entre las poblaciones y sus habitantes.

La forma en que se maneje la producción, la aparición de nuevos grupos y sectores sociales, iban de cierta manera relacionándose con un particular proyecto para la nación durante el periodo independiente, el de impulsar al país y estado desde sus propios ámbitos de intereses y operatividad, en donde estaban vinculadas al cambio de la estructura y a las ventajas del mercado internacional.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



La debilidad económica, la acumulación del capital de ciertos grupos, así como la creación de nuevas vías de comunicación, hicieron que el Gobierno del Estado de Michoacán cambiara las características urbano-arquitectónicas de los poblados, modificando de cierta manera su imagen y paisaje urbano, puesto que la inserción del ferrocarril y los diversos sistemas de producción, como las haciendas marcaron a las poblaciones a su paso, haciendo que se modificaran la morfología de las poblaciones.

Esta visión resulta de los capítulos pasados, puesto que la información anteriormente analizada ayudó como base para conocer qué y cuáles elementos fueron transformados a raíz de la inserción del ferrocarril dentro de la zona de estudio, generando a su vez cambios dentro del territorio. Estas modificaciones se verán en todos los aspectos que pudiesen influir dentro del desarrollo del lugar, buscando con ello reconstruir hipotéticamente la región.



IV.1 Impacto del Ferrocarril.

La región se considera como un espacio acumulante del capital materializado, social y político, que define la relación que establece la distribución de poderes y los bienes en el espacio social y la correlación de fuerzas interactuantes en ese lugar.¹

La tesis de la indispensabilidad de los ferrocarriles en el proceso de crecimiento debía restringirse entre aquellos países en que la existencia de los medios alternativos relativamente eficientes, que habían hecho que el problema del transporte dejara de actuar como un cuello de botella para la actividad económica (fig. IV.1).² Pero cada fenómeno tiene su medida



Fig. IV.1 Durante el porfiriato, los ferrocarriles y el telégrafo transformaron la vida.

Fuente:

<http://miramontesromerojesusomar.blogspot.com/2010/11/el-porfiriato.html>, junio 2011.

particular y su decimal específico, las transformaciones de la estructura social, de la economía, de las creencias, del comportamiento mental, no podría despegarse sin la deformación de un cronometraje exacto.³

Cuando una transformación ha operado, se dice que la

civilización sucede a otra, es decir algunas veces ocurre un fenómeno

¹ María Eugenia Castro Ramírez, "Teorías de la relación naturaleza-sociedad en los territorios", en: Blanca Rebeca Ramírez Velásquez (Coord.), *Formas Territoriales. Visiones y perspectivas*, México, UAM/Miguel Ángel Porrúa, 2008, pág. 211.

² Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmes/IIH UNAM, 1999, pág. 16.

³ Marc Bloch, *introducción a la Historia*, México, FCE, 1998, pp. 121-141.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



llegado desde el exterior, que generalmente es acompañado de la inserción de nuevos elementos humanos, que en nuestro caso es el Ferrocarril.⁴ Para la historia los Ferrocarriles han sido un gran atractivo, ya que han permitido explorar una gran variedad de dimensiones y aspectos asociados con ellos igualmente excepcionales.

Es sin duda que el ferrocarril fue la realización más importante del largo régimen de Porfirio Díaz, este contribuyó a la tarea de construir una nación e impulsar la economía hacia el crecimiento económico moderno, se dotó al país de un medio de transporte eficiente, rápido y barato, ya que el sistema carretero heredado del virreinato estaba en ruinas, puesto que ese encontraba abandonado y no había ninguna otra opción tecnológicamente viable. Se integró materialmente el territorio, enlazando fronteras con el centro administrativo del país e irrumpiendo a través de las cadenas montañosas para ligar las costas con el altiplano. Se potencializó la movilidad geográfica de la población, dando como resultado la oportunidad de encontrar trabajos temporales en otros lugares cercanos. Se modificó la lejanía efectiva⁵ de cada rancho, hacienda, pueblo, ciudad, puerto y frontera del país que ahora se definía por la distancia respecto a la estación más próxima del ferrocarril.⁶

Por razones lógicas se pudo observar que en los primeros abordajes,⁷ la economía se desarrolló, planteando el verdadero papel de este nuevo medio de transporte que servía como enlace a lo que sería la economía

⁴ *Ibidem.*, pp. 144-145.

⁵ Es decir se resuelve el tiempo de traslado.

⁶ Sandra Kuntz Ficker, "El Ferrocarril Central Mexicano: claroscuros de una gran empresa en el México porfiriano", en: Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Nueva época, año V, núm. 19, abril-junio, 2004, pág. 3.

⁷ Acción de abordar un medio de transporte, en este caso el ferrocarril.



moderna dentro de su proceso de consolidación como tal. La suma de estas innovaciones técnicas y de las fuentes energéticas necesarias para su desarrollo, así como de la vasta red de vinculaciones creadas con otras industrias, provocó el abaratamiento de los costos del transporte terrestre, ya que tenía como cualidad la flexibilidad de las rutas y su disponibilidad durante todo el año, atributos que le consideraron como una innovación revolucionaria que rompía con todos aquellos parámetros vistos anteriormente, y que abrían paso a una nueva era del desarrollo económico del país.⁸

Algunos de los investigadores del fenómeno observaron dos actividades principales dentro del sector ferroviario: uno era lo relacionado con el tendido y mantenimiento de las líneas y edificios, el cual involucraba a la industria de la construcción y a sus derivados, para el correcto funcionamiento de lo que definen como un proveedor de servicios del transporte.⁹

El poderoso impacto innovador de los ferrocarriles no podía ejercer el mismo efecto independientemente del contexto de su introducción, ya que su despegue dependía en buena medida del desarrollo que la sociedad había alcanzado en el momento de su llegada, como bien menciona Rostow:

“Cuando una sociedad ha desarrollado más profundamente los prerequisites institucionales, sociales y políticos para el despegue, el rápido crecimiento de un

⁸ Kunz Ficker y Priscila Conolly, *óp. cit.*, pág. 10.

⁹ *Ibidem.*, pág. 11.



sistema ferroviario [...] frecuentemente ha servido para producir el giro hacia el crecimiento autosostenido".¹⁰

Es importante mencionar que los ferrocarriles también tuvieron el efecto de fortalecer los viajes en trayectos turísticos y comerciales, así como el fortalecer la movilidad de la fuerza de trabajo, y la dinámica intelectual de la literatura, mismos que se relacionaban con la vida social de las poblaciones (Fig. IV.2).



Fig. IV.2. Ferrocarril de carga con dos locomotoras de FERROMEX desde la bajada del puente del libramiento La piedad-Zamora
Fuente: <http://www.panoramio.com/photo/34120033>, junio, 2011.

Cabe señalar que a pesar de las adversidades que presentó la instalación del ferrocarril en México y en específico en el estado de Michoacán, su construcción tuvo el apoyo en este proyecto de algunos de los gobiernos, ya que buscaba que influyera de manera directa en el crecimiento económico de la región, así como la vinculación de los centros productores con las ciudades, fungiendo como los espacios concentradores de la dinámica económica y comercial consolidada con la llegada del ferrocarril.

¹⁰ Rostow, W.W., *The stages of economic growth. A Non-Communist Manifesto*, Cambridge University Press, Cambridge, 1960, pp. 55-56, en: Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *op. cit.*, pág. 20.



En la comunidad yurecuarenses con la vía del ferrocarril, aceleró la traída de novedades de México y Guadalajara, entrando así a la dinámica social que surgía por el progreso y la mejoría de la tecnología, ya que las haciendas dejaron de ser pequeñas y se convirtieron en los centros de producción anhelados, cumpliendo así con el milagro porfirista y su auge desmedido, por lo que se observó un crecimiento en cuanto a su producción e importancia dentro de la zona de estudio.¹¹

Así mismo la construcción de este ramal rompió a principios de siglo con el aislamiento de Tarecuato y sus alrededores, recordando que el ferrocarril llegó a Morelia en 1883, y sus ramales de Maravatío-Zitácuaro en 1897, y el de Yurécuaro-Los Reyes en 1902, marcando así un desarrollo en las vías de comunicación y terminando con el aislamiento del Estado de Michoacán con el resto del país. Paralelamente a esto, la precariedad de la economía tarecuatense (además de la situación conflictiva con granjas vecinas por la tenencia de la tierra y la desaparición del abanico de actividades artesanales), así como de centenares de pueblos michoacanos, se propició el desplazamiento de la mano de obra excedente, cuando menos hacia las haciendas zamoranas y guanajuatenses, que poco a poco habían acaparado la tierra.¹²

Es así que la influencia del Ferrocarril en el Estado de Michoacán se reviste de gran importancia tanto para la historia local, como para la regional, ya que ello nos ayuda en la identificación del patrimonio edificado de la época, el cual debe ser estudiado y valorado. La introducción de este

¹¹ Francisco Miranda, *Yurécuaro*, Morelia, Morevallado Editores, 2009, pág. 127.

¹² Philippe Schaffhauser, "Migración Tarecuato-Pomona: ¡Ráscate a tu suerte!, en: Víctor Gabriel Muro (Coordinador), *Estudios Michoacanos*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1994, pág. 136.



medio de transporte modifico de manera significativa el paisaje de la región, dando pie a los cambios en los ámbitos político, económico, social, urbano, arquitectónico entre otros, puesto que la llegada de los nuevos capitales de inversión mejoraron la economía de la región, así como el surgimiento de zonas industriales en algunas de las poblaciones, dentro de lo urbano, las estaciones ferroviarias hicieron conexión con las ciudades a partir de la traza urbana. En lo arquitectónico, surge un nuevo género, es decir las estaciones, espacios que comienzan a sustituir los mesones, así como el manejo de nuevos sistemas constructivos y formas arquitectónicas, que dieron pie a nuevos proyectos.

IV.2 Aspectos sociales.

Una de las principales causas de los cambios en las poblaciones, es el de la mala distribución de las tierras, puesto que estaban acaparadas principalmente por ciertos grupos, dejando al resto de la población en una situación de miseria, que cambio gracias al fraccionamiento de tierras por la aplicación del artículo 27 de la Constitución, es decir la “desamortización del enorme latifundio que poseía el clero”,¹³ así como también los grandes territorios que eran abarcados por las haciendas, en donde se les otorga una parte de estas a los campesinos para su aprovechamiento para la agricultura.

¹³ Jesús Romero Flores, *Michoacán en la Revolución*, México, D.F., B. Costa-Amic Editor, 1971, pág. 47.



Fig. IV.3: Reflejo de la Sociedad mexicana del siglo XIX.

Fuente:
<http://artilugiosdelahistoria.blogspot.com/2010/03/enfermedad-palabras-y-politica-en.html>, junio, 2011.

consecuencia de las percepciones espaciales, estéticas, funcionales, teóricas, siendo un reflejo de las actividades mentales de un pueblo o región.¹⁴

Según la teoría de Tricart,¹⁵ la lectura de la ciudad es el contenido social, el estudio de los hechos sociales se llegan a presentar como un precedente de las formas y las funciones, con ello ilustra la importancia del estudio de la ciudad cuando es parte del contenido social, permitiendo el entendimiento de su significado en la evolución urbana de modo concreto a través de sus manifestaciones, de su comportamiento.¹⁶

¹⁴ Jorge Osvaldo Alonso Andrés, *et. al.*, "Arquitectura de la Revolución Mexicana. El caso de Michoacán", en: *Historia de la Arquitectura del Urbanismo Mexicanos*, Tomo Siglo XIX, Inédito, pág. 1

¹⁵ J. Tricart, *Cours de géographie humaine*, vol. I, *L'habitat rural*, vol. II, *L'habitat urbain*, París, 1963, en: Aldo Rossi, *óp. cit.*, pág. 85.

¹⁶ *Ibidem.*, pág. 94.



La nueva elite formada en Zamora por los prestamistas, configuró y consolidó el papel de la región, habiendo constitucionalizado el Banco de Zamora, para la atracción de la masa regional de consumidores, también se fundó la cámara de comercio local, así mismo se fundaron las radiodifusoras XEZM y XEGT.¹⁷

El crecimiento de las poblaciones fue poco a poco y los grandes beneficios solo llegaron a cierta gente, la prosperidad se observó con el alumbrado público se extendió a casas y calles, se instalaron mercados municipales, además también algunos aspectos que trajo consigo el Porfiriismo fue el ampliar el sector social intermedio, ya que las haciendas productoras necesitaban de más personal capacitado, el cual supiera de las labores administrativas, contables y escribanos profesionales, y así se dinamizaron más las actividades y se conjuntan personal conocedor en la materia.

Entre 1925 y 1940 se da el reparto agrario, teniendo así una mayor producción de las haciendas, representando un símbolo del status social a los dueños con un enriquecimiento representativo. En 1940 ya se había repartido casi cuatro quintas partes del Valle de Zamora, y proporciones semejantes a los otros llanos de la región, esto se dio en medio de un ambiente lleno de disturbios, debido a las diferencias entre el clero, gobierno, ricos y pobres, de los cuales se movían los intereses agraristas y no agraristas.¹⁸ Posterior a este periodo el bajío zamorano vivió tiempos de

¹⁷ Gustavo Verduzo, *El crecimiento urbano y desarrollo regional: el caso de Zamora, Michoacán*, El Colegio de México, pág. 23, fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: *Revista Relaciones*, Relaciones 17, invierno 1984, vol. V, www.revistarelaciones.com, agosto 2010, pág. 21

¹⁸ *Ibidem*, pág. 18.



oro, ya que los prestamistas y los acaparadores de granos se vieron beneficiados por el agrarismo y por ende se acabó aquel orden que se venía desarrollando con las inversiones de la agricultura que provenían de los hacendados, la iglesia y los bancos privados; los constantes conflictos armados y la Cristiada que se venían dando, los terratenientes por seguridad decidieron comprar bienes urbanos, para con ello tener lugares para refugiarse o para la previsión de un futuro que para todos era incierto.¹⁹

Diversos representantes del gobierno alentaron a la gente pudiente de Zamora y a otras poblaciones a financiar los cultivos ejidales, los cuales con el tiempo tuvieron éxito y gozaron de un papel privilegiado de prestamistas, usureros y productores ejidales, quienes socialmente se apuntalaron como un grupo de elite, dentro de la pirámide económica en la región. Para el resto de la población también hubo cambios, a algunos de estos nuevos campesinos se les otorgó tierras, lo cual ayudó a mejorar su situación, y evitaba caer en problemas económicos o bien en manos de los prestamistas, lo que muchas veces conllevaba a la pérdida de sus bienes.²⁰

La introducción de las estaciones del ferrocarril dentro de las poblaciones de la región permitía que la vida social de los habitantes se adecuaban a los horarios del paso del tren, ya que las actividades realizadas alrededor de los espacios complementarios, muchas veces recaía o influían en las cotidianas, ya sean que pudieran aprovechar los viajes realizados hacia las

¹⁹ *Ibidem*, pág. 19.

²⁰ *Ibidem*



diferentes rutas, o bien alguna actividad en específico como la vendimia de algún producto que se diera en un día u hora en concreto.

IV.3 Aspectos económicos.

En todo el país se vieron reflejadas las ideas porfiristas, aquellas que interpretaban el programa económico, político y social. El apoyo a los inversionistas fue primordial, sobre todo a los extranjeros, a quienes se les otorgo exenciones y estímulos fiscales. Por lo anterior el estado de Michoacán, recibió una creciente ola de compañías extranjeras dentro de los principales ramos productivos, en aquellos recursos como las minas, los bosques, tierras fértiles e incluso el agua, los cuales fueron explotados por los empresarios ingleses, franceses, estadounidenses y alemanes.²¹

El ferrocarril ayudo al aumento de la propiedad territorial, agudizando las disputas por las tierras comunicadas favoreciendo la concentración de estas a ciertos grupos económicamente poderosos, así como la reorganización del espacio, impulsando la especialización productiva y fomentando el comercio exterior, lo que sirvió para el fortalecimiento del Estado y su capacidad de integración y control sobre el territorio de la nación. Se inició el proceso de crecimiento económico moderno y el

²¹ Reseña Condensada de los Ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1909, Presentada al Congreso Nacional del Ferrocarril en su octava edición.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



cambio de estructura con los componentes de industrialización, urbanización y cambios en el perfil ocupacional de la fuerza de trabajo.²²

La costa y tierra caliente michoacana no pudieran considerarse como regiones volcadas hacia el mercado internacional, ya que solo tenían insertado su mecanismo de comercio más que nada en lo nacional, y solo esporádicamente al mercado externo, pero esto les ocasionaba el alza en los precios de sus productos, por lo que en el caso de tierra caliente, sus productos eran vendidos dentro de una región mucho más extensa que la comprendida por el centro-occidente de México, sobre todo después de la llegada del ferrocarril, en donde esta región entró a la dinámica de los sistemas de comunicación y las relaciones surgidas a su interior, estuvieron volcadas hacia las grandes ciudades como lo fue la relación de Zamora hacia Guadalajara.²³

Al tener la región una problemática sobre su consolidación es necesario observar los sistemas de producción, para con ello poder entender su estructura económica. La movilización de los recursos que necesitaban las vías férreas, contribuyó al desarrollo y expansión de las dimensiones de los mercados de las capitales, y en algunos casos se amplió sustancialmente la base social de sus participantes, revalorando así el impulso dado por los ferrocarriles a la actividad industrial.²⁴

La existencia física del ferrocarril resultaba vaga en un inicio, ya que se fundamentaba sólo en el movimiento de sus operaciones, estableciendo

²² Sandra Kuntz Ficker, *óp. cit.*, pp. 3-4.

²³ Gladys Lizama Silva, *Zamora en el Porfiriato. Familias, Fortunas y Economía*, Zamora, Colegio de Michoacán/H. Ayuntamiento de Zamora, 2000, pág. 76.

²⁴ Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *óp. cit.*, pp. 18-19.



amplias y variadas actividades económicas, involucrando complejos procesos de concentración y adaptación, que se encuentra lejos de ser un aspecto técnico del tendido de líneas y de la importación de locomotoras.²⁵

Las pequeñas líneas desempeñaban un papel importante para conectar los mercados dentro del ámbito regional, mientras que por el otro lado, las grandes se encargaban de los movimientos de mediana y larga distancia, que de cierto modo estimulaban la especialización regional y hacían posible el abastecimiento de la industria del beneficio y la fundición. En el caso específico de México se ha destacado la forma en que se reorganizó el espacio económico, la mercantilización de la producción agrícola, la ampliación de los circuitos de intercambio, así como de la profundización y diversificación de los mercados, el surgimiento de polos de desarrollo modernos, la reorientación de una parte del sector minero.²⁶

No cabe duda que el ferrocarril ejerció un impacto crucial sobre las condiciones que se desenvolvía la vida económica de México durante los siglos XIX y principios del XX, aunque esto no significó que hubiera cambiado drásticamente, fue más bien necesario el buscar los beneficios que este nuevo medio de transporte otorgaba. Ello contribuyó a la inserción a la dinámica para ampliar las dimensiones del mercado a nivel nacional e internacional, ya que en pleno desarrollo productivo, servía como un cohesionador.

²⁵ *Ibidem.*, pág. 21.

²⁶ *Ibidem.*, pág. 30.



Las empresas ferroviarias protagonizaban el tránsito de las organizaciones tradicionales económicas, las cuales se dirigían hacia la gran empresa moderna, la cual durante su perfeccionamiento se enfrentó al reto de crear nuevas estructuras, así como de transformar los modelos participativos, de control y de manejo estratégico, de los cuales se habían caracterizado los negocios tradicionales.²⁷

La producción de las haciendas dentro de la región, se vio beneficiada con el nuevo medio de transporte, puesto que los ferrocarriles transportaban los productos, llevando con ello las transacciones comerciales a las diversas poblaciones por las que pasaba este medio, lo que hacía que contribuyera al aumento paulatino de población, misma que beneficiaba a las urbes por la demanda de bienes (fincas rústicas, espacios para el comercio) y servicios (agua potable, luz eléctrica, drenaje).²⁸

En las primeras décadas del siglo XX, se abrieron varias sucursales bancarias, las cuales generaban más recursos para la ciudad a través de préstamos, y conjugados con la producción del trigo vislumbrándose un panorama bastante prometedor para la economía del lugar, ya que provocaba la apertura de nuevas bodegas y negocios, los cuales se ampliaron para poder ofrecer nuevas mercancías a los comerciantes de los pueblos y a los locales.²⁹

²⁷ *Ibidem.*, pág. 19

²⁸ Gloria Belén Figueroa Alvarado, *La incidencia del ferrocarril en el espacio urbano-arquitectónico. Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910*. Tesis de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, 2008, pág.

²⁹ Gustavo Verduzco, *óp. cit.*



El intercambio comercial se desarrolló en diversos espacios dentro de las poblaciones de acuerdo a la mercancía que en ellos se vendía y a la economía del propietario, por lo que se generaron espacios temporales tales como: puestos de mercados en espacios públicos como las plazas,³⁰ kioscos,³¹ así como la creación de establecimientos fijos en los edificios refuncionalizados para la nueva ocupación comercial.

Las actividades comerciales no tuvieron competencia con el centro del país, ya que la industria nacional de otros centros era todavía muy incipiente y los productos que llegaban del extranjero estaban a la mano de la minoría, es decir aquellos que podrían pagarlos; esta situación balanceaba de cierto modo las actividades dentro del bajío, lo cual parecía benéfico. A Zamora empezaron a llegar diversas industrias y toda clase de mercadería, entre las que destacan: embotelladoras de refresco, distribuidoras de cerveza, maquinaria agrícola, automóviles, semillas y fertilizantes, beneficiándose las compañías nacionales y aquellos ricos que habían empezado a refaccionar a los ejidatarios.³²

Así mismo en la ciudad de Los Reyes prosperó la industria azucarera, ya que la introducción de un Ingenio más completo, ayudaba a que las pequeñas fábricas de azúcar y alcohol pudieran desarrollarse más, y así su

³⁰ Durante el siglo XIX y parte del XX, en los espacios abiertos de la ciudad se desarrolló el comercio colectivo, llamado comúnmente tianguis o mercado temporal. Este tipo de espacios estaban conformados de sombras de tepetate y tejados de tejamanil, y para expender la mercancía en ocasiones sólo contaban con una manta. En: 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 para obtener el grado de Maestra en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, pág. 207.

³¹ Espacios típicos de la época, los cuales eran de hierro fundido con un aspecto tipo francés y de la moda cosmopolita del momento.

³² Gustavo Verduzco, *óp. cit.*, pág. 21



producción pudiera ir más allá de las fronteras locales con este nuevo medio de transporte más eficaz.

Hacia 1904 las tierras de riego del valle Zamorano aumentaron a 8,094 hectáreas, es decir hubo un crecimiento del 2 1/3 de veces más.³³ Zamora se caracterizó por su vasta producción e importancia, por lo que al modernizarse la región, en lugar de solo producir el trigo y salir a otros puntos de occidente, ahora se transportaba directo a las ciudades de México, Toluca e Irapuato, debido a la facilidad que otorgaba el ferrocarril, para que fuera convertido en harina por las grandes compañías harineras de la época.³⁴

Cabe mencionar que la población fincó la acumulación del capital en el comercio y en la explotación de la mano de obra, más que en las inversiones del ramo industrial y en la modernidad. Lo anterior nos confirma que una formación histórica es el producto de la combinación de diversas actividades productivas, de modalidades de organización social, así como de los sistemas de dominio político, que gracias a los habitantes se ha forjado el paisaje que observamos, respondiendo a la evolución a través del tiempo de los diversos sistemas de poder.³⁵

³³ *Ibidem.*, pág. 23.

³⁴ Datos obtenidos del Archivo de la Familia García Sáinz, en: Gustavo Verduzco, *óp. cit.*, pág. 15.

³⁵ Jesús Tapia Santamaría, *Campo religioso y evolución política en el Bajío zamorano*, Zamora, Ed. El Colegio de Michoacán/Gobierno del Estado de Michoacán, 1986, pág. 21.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



IV.4 Aspectos políticos.

Al observar una región dentro de un territorio se analiza la relación que tiene con los actores que intervienen dentro de la dinámica en las que se encuentra, donde componen el ordenamiento territorial, además de la vía de concentración, el consenso y la negociación. Es decir los actores son lo que regionalizan los diferentes espacios sociales.³⁶

El espacio social siempre en permanente construcción, asociado principalmente a dos elementos sustanciales: el movimiento social generado desde la propia sociedad civil organizada y la democracia como condición de representación política, dentro de todos los sectores sociales.³⁷

J.J. González menciona: “Desde otro ángulo, la región puede ser vista como una referencia de la acción social, política y estatal, como escueta construcción conceptual-ideológica,



Fig. IV.4: Entre los periódicos notables de los primeros tiempos están En Águila Mexicana y El Sol en los que participaron individuos como Lorenzo de Zavala y Lucas Aláman con el ánimo de convencer a los lectores de sus argumentos en defensa del federalismo o del centralismo de la república, o de las bondades de la monarquía. Fueron fundamentales El Siglo XIX y El Monitor Republicano. Ambos se publicaron por varias décadas a partir de 1841 y 1844, y mostraron inclinación por el liberalismo. Fuente: <http://tadeiin95-historia.blogspot.com/2010/04/cultura-del-siglo-xix.html>, junio 2011.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”. El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.

³⁶ María Eugenia Castro Ramírez, *óp. cit.*, pág. 211.

³⁷ J.J. González, *Amazonia colombiana: espacio y sociedad*, Santa Fe de Bogotá, CINEP, 1998, s/p, en: María Eugenia Castro Ramírez, *óp. cit.*, pág. 211.



política-administrativa, o como una realidad histórica y socialmente construida".³⁸

El proyecto del ferrocarril fue planeado por las conveniencias de algunos políticos dentro del poder regional, que tenían aspiraciones económicas y políticas, así como también la clase dominante de las principales ciudades del Estado de Michoacán. Aunque en un inicio estos no apoyaron de forma económica, puesto que se justificaron faltos de capital para tal inversión, y al mismo tiempo desarrollar sus productos.³⁹

Los periódicos fungían como un medio de publicaciones, en donde los acontecimientos y todo tipo de fenómenos de la época, tanto los sucesos internacionales, como los civiles, el conocimiento de las sociedades, las industrias y los medios para desarrollarlas, además de los adelantos de las ciencias, pero sobretodo la mayoría se encargaba del ámbito político y literario de las ciudades (Fig. IV.4).⁴⁰

³⁸ *Ibidem*, pág. 212.

³⁹ José Alfredo Uribe Salas, "Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874" en: *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999, pp.17-18.

⁴⁰ Periódico *La Libertad*, año 5, núm. 34, tomo 5, Morelia, 24 de agosto de 1897, pág. 1.



IV.5 Aspectos demográficos.

La gran extensión de territorio nacional, estaba conformada por escasa población que anterior al siglo XIX, le era complicado su traslado a los centros de producción y consumo, haciendo con ello costosas sus actividades y por ende las comunicaciones. Esta situación preocupó al gobierno e implementó una serie de medidas político-económicas encaminadas a la creación y consolidación de un mercado interno, el cual era unido por el ferrocarril.

Al entrar en la dinámica del ferrocarril y sus diversas actividades, los pobladores también adquirirían nuevas formas de vida, es decir que este nuevo medio de transporte contribuyó a la migración interna de la población, como bien menciona John H. Coatsworth:⁴¹

“Con todo, los ferrocarriles probablemente sí jugaron un papel importante al estimular, a pesar de sus altas tarifas, la migración interna en una 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”.

El tema de migración en el estado de Michoacán hacia otros estados, era explicado por los periódicos locales, como es el caso del Derecho cristiano, que era un Semanario; en ellos se presentaba que porcentaje de trabajadores se trasladaban en busca del sustento que su lugar de origen no encontraban,⁴² esta información se veía reflejada en las cifras del

⁴¹ John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, México, Era, 1884, pág. 81.

⁴² Luís G. Zavala, *El Derecho Cristiano*, Semanario católico, No. 5, Morelia, s/e, 10 de enero de 1889, pág. 3.



ferrocarril de Michoacán, que a finales de 1908, la cantidad de pasajeros transportados sobrepasa las 44,000 personas.⁴³

Existía un porcentaje importante de personas que viajaban por tren en el Estado de Michoacán.⁴⁴ El crecimiento poblacional de 1880 a 1910, es mínimo, aunque fue necesario mejorar y diversificar los servicios que hasta entonces las poblaciones brindaban a sus habitantes, creando aquellos que demandaban las nuevas actividades y costumbres, los cuales resultaban esenciales para que se modernizaran y adquirieran una imagen de ciudad progresista y actual.

A principios de siglo, con la apertura de las vías de comunicación, los pobladores michoacanos comenzaron a salir no solamente a otros estados, sino también al vecino país del norte, ya que seguían las huellas históricas de los arrieros. El ferrocarril jugó un papel importante en el proceso migratorio, puesto que redujo considerables distancias y permitía el intercambio de información a través de viajeros y pioneros migrantes, sobre las posibilidades de trabajo en la frontera, con ello se desencadenó a nivel estatal una serie de movimientos migratorios que forjaron el camino de futuras generaciones.⁴⁵

⁴³ 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.

⁴⁴ 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 necesitaba de poca mano de obra y no ofrecía ninguna tierra barata para los campesinos europeos. En: Gloria Belén Figueroa Alvarado, *La incidencia del ferrocarril en el espacio urbano-arquitectónico. Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910*. Tesis de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, 2008, pág. 80.

⁴⁵ Philippe Schaffhauser, *óp. cit.*, pág. 136.



A la par estaban ocurriendo diversos acontecimientos que marcarían aún más cambios en el territorio, tal fue el descubrimiento de los yacimientos de oro en California hasta el estallido de la guerra Cristera, lo cual aquejó a varias regiones de Michoacán. Paralelamente en Estados Unidos se vivía un gran desarrollo en el ferrocarril y un auge agrícola en Texas y Colorado, que se encontraban dispuestos a acoger nuevos contingentes de jornaleros de cualquier parte.⁴⁶

En la consolidación de las diversas actividades agrícolas y el reparto de las tierras, tuvo como efecto el crecimiento demográfico en la población del Valle de Zamora, el cual creció un 2% anual de 1930 a 1940, y para los 50's ya era de 2.9%. La región en conjunto fue un poco menos, solo el 1.6% y posteriormente el 1.8% por año. Hacia 1950 la ciudad de Zamora tuvo un crecimiento notable del 4.0%, este crecimiento urbano fue el resultado de las actividades agrícolas, las cuales se habían librado de los problemas agraristas.⁴⁷

⁴⁶ *Ibidem.*, pág. 139.

⁴⁷ Robert Kemper y Anya P. Royce, "La Urbanización Mexicana desde 1821: Un enfoque microhistórico", Southern Methodist University, Indiana University, pp. 8-9, fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 7, verano 1981, vol. II, www.revistarelaciones.com, agosto 2010, pág. 21.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



IV.6 Aspectos físico-geográficos.

Definir una región muchas veces depende de ciertos factores, los cuales hacen que se distingan unos de otros, algunos de los geógrafos tienden a definirla como aquel espacio medio, menos extendido que la nación o el espacio de civilización, siendo el espacio social de un grupo en un lugar. Estas regiones se dividen en fluidas, arraigadas y funcionales, de las primeras corresponden los trashumantes, en el segundo los campesinos y el tercero está conformado por la economía moderna.⁴⁸

Para la lectura de una región es necesario observar los componentes estratigráficos, sobre las oleadas de población, los sistemas de propiedad territorial y su concreción en patrimonios y heredades, los sistemas de producción agraria y la organización del trabajo, la movilidad de la mano de obra, las formas de dominación administrativa e ideológica y sus dimensiones espaciales, las configuraciones simbólicas y la conciencia del espacio propio.⁴⁹

Durante el siglo XIX, la localización de las nuevas urbanizaciones fue en gran parte, el resultado imprevisto de decisiones tomadas por los planificadores de ferrocarriles. Al determinar los trazados de las vías alrededor de las ciudades, los ingenieros cuentan con unos criterios racionales técnicos, de economía o de competición, el desarrollo lógico de las expansiones urbanas no constituye uno de los componentes de su

⁴⁸ Guillermo de la Peña, "Los estudio Regionales y la Antropología Social en México", El Colegio de Michoacán/CIESAS, pág. 47, (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 1, Relaciones 22, primavera 1945, vol. VI, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.

⁴⁹ *Ibidem*, pág. 48.



programa. De ahí resulta el caos al que llegó el crecimiento entonces muy rápido de los suburbios despedazados e insuficientemente equipados, que dependen de centros urbanos cada vez más alejados. Así se revela la incapacidad de armonizar los desarrollos del ferrocarril y de la ciudad. Lo que se resuelve con unas migraciones cotidianas entre suburbios y metrópolis.⁵⁰

El ferrocarril en México se expandió vertiginosamente durante el Porfiriato etapa de la historia mexicana que duro alrededor de treinta años y durante la cual también se ampliaron beneficiosamente las redes de comunicaciones. El sistema ferroviario mexicano intensifico su crecimiento, entre sus principales puntos fueron: Se tendieron 18,206 kilómetros de vías ferroviarias añadidas a 1000 kilómetros que había apenas al inicio del porfiriato y San Luis Potosí se volvió el corazón ferroviario del país gracias a inversiones y trabajadores de Inglaterra y Francia.

Por otra parte la apertura de la carretera México-Guadalajara, facilitó el intercambio y las actividades comerciales, además de atraer una prosperidad industrial, producto de los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial.⁵¹ La existencia de las vías férreas modificó la situación relativa no sólo de los sitios favorecidos, sino también de todo el territorio, a partir de la mayor o menos cercanía respecto al medio de transporte más adelantado.⁵²

⁵⁰ <http://estacion-de-ferrocarril-de-almeria.html>, enero 2012.

⁵¹ Gustavo Verduzco, *óp. cit.*

⁵² Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *óp. cit.*, pág. 18.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Fig. IV.5: Vista de la región y sus aspectos geográficos.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.

La ciudad de Zamora se volvió aún más prospera después de la llegada del ferrocarril, ya que sus relaciones con las demás poblaciones aumentó en gran medida. Los Reyes tuvo un crecimiento en cuanto a su industria, ya que la introducción del ingenio azucarero provocó que la zona se volviera más productiva y con un mayor rendimiento, ya que el ferrocarril ayudaba al transporte del producto hacia otras regiones del país (fig. IV. 5).

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



IV.7 Vinculación de poblaciones.

La expansión de la red ferrocarrilera fue muy importante en cuanto al desarrollo urbano, ya que permitió la intercomunicación con varias de las principales ciudades del país e incluso del extranjero. La construcción de estas vías benefició para unir a las ciudades con la capital, así como los puertos más importantes. La inversión extranjera impactó de cierto modo en este ámbito, ya que fomentó sistemas que comenzaban a diferir significativamente de lo establecido en el ambiente nacional.⁵³

Michoacán accedió a la construcción de una red de comunicación ferroviaria, la cual permitió con su desarrollo, el enlace de varias poblaciones que conformaron el Ramal (fig. IV. 6). Esta ruta permitió que se conformara un circuito comercial importante dentro de la región, dando con ello la creación de nuevas vías para la salida de sus productos y mercancías provenientes de las pequeñas comunidades que conforman la región de estudio, y así mismo enlazarlos con los centros productores del Estado e incluso del país.

En la agricultura aumentó el vínculo entre las haciendas y las principales ciudades productoras, a través del ferrocarril, ya que reorganizó el espacio económico, mercantilizando la producción agrícola, ampliando los circuitos de intercambio, profundizando y diversificando los mercados, y del surgimiento de los polos de desarrollo modernos.⁵⁴ Dando con ello que las capitales comenzaran a moverse, para con ello invertir en diversos

⁵³ Robert Kemper y Anya Royce, *óp. cit.*, pág. 12

⁵⁴ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles del México: una visión social y económica*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1970, pág. 249.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



establecimientos, pequeñas industrias y numerosos comercios, introduciendo así una serie de maquinaria especializada.

Por otro lado muy cerca de Yurécuaro encontramos a Monteleón, que demostraba ser un buen sitio de inversión, donde sus dueños tenían territorios muy prolíferos, el ferrocarril facilitaba el acarreo de sus productos hacia los centros urbanos, aprovechando el embarque del tren, esto hace que en muy poco tiempo la población recobre su estado económico, lo cual se puede constatar en su libro de deudas y acreedores.⁵⁵

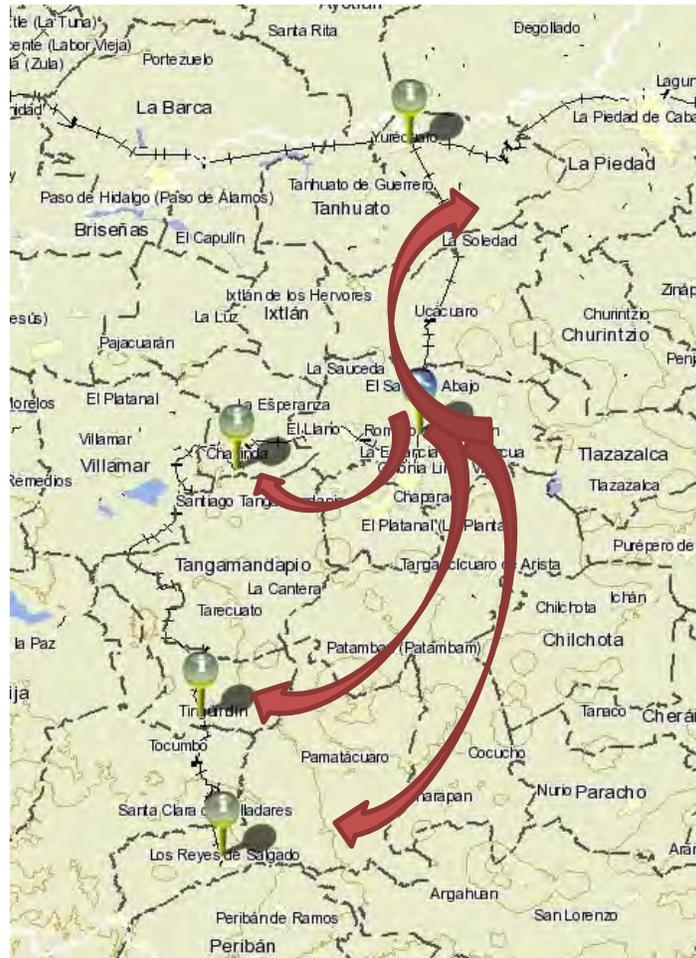


Fig. IV.6: Vinculación entre las poblaciones que conforman en ramal.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.

⁵⁵ Francisco Miranda, *óp. cit.*, pág. 128.



IV.8 Aspectos urbano-arquitectónicos.

IV.8.1 Morfología de las poblaciones.

El desarrollo urbano de una región es correlativa en el sentido temporal, es decir que en una ciudad existe un antes y un después, lo cual significa que hay que reconocer y demostrar que a lo largo de las coordenadas temporales se están conectando fenómenos que son estrictamente comparables y homogéneos por su naturaleza.⁵⁶

Algunas de las tramas urbanas han mantenido su esquema original, pero algunas otras tenido que superponer una nueva trama, es decir se han tenido que adaptar o ampliar a las nuevas necesidades que la sociedad del lugar les está exigiendo. Las parcelas catastrales han sufrido notables modificaciones en los dos últimos siglos, reflejando con ello las nuevas tipologías arquitectónicas y su relación con la ciudad.⁵⁷ Las nuevas tipologías no se encuentran ligadas a las ya determinadas por los centros de las poblaciones, en donde en ocasiones se agrupan como elementos sobre ejes ortogonales.

Como se ha mencionado, la relación del desarrollo de la ciudad anteriormente crecía a partir de la continuación de las calles y la agregación de las manzanas, pero es a finales del siglo XIX, que surgen

⁵⁶ Aldo Rossi, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili S.A., 1995, pág. 111.

⁵⁷ Marina Waisman, *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*, Bogotá, Escala, 1988, pág. 57

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



colonias, las cuales constituían la reciente expansión urbana.⁵⁸ Estos nuevos asentamientos rompían con los esquemas espaciales usados en las colonias, alargando así la mancha urbana hacia las orillas de las poblaciones.⁵⁹ Por lo anterior y como lo mencionan algunos autores,⁶⁰ el crecimiento de las ciudades a finales del siglo XIX, vinculaban su nueva forma de desarrollo a la llegada del ferrocarril, fungiendo como un agente articulador, o bien un polo de atracción de los usos y funciones urbanas, o como el límite para el desarrollo de las poblaciones.

La presencia del Ferrocarril generaba una directriz de crecimiento, que en ocasiones podría ser en contra de la lógica natural que se regía por las condiciones climáticas, geográficas o de la productividad de la tierra.⁶¹ El impacto del ferrocarril sobre el ámbito urbano fue trascendental, ya que el papel que jugó dentro de la economía de cada sitio que comunicaban las vías ferroviarias, generaba así una directriz sobre el crecimiento que naturalmente se provoca sobre el ámbito geográfico y de la productividad de la tierra.⁶²

⁵⁸ Las colonias representaba 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. En: Fabricio Espinosa Ortiz, *Las colonias de la ciudad de Morelia 1903-1960, desarrollo e incidencia en el crecimiento urbano*, Tesis para obtener el título de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, UMSNH, 2006, pp. 12 y 39.

⁵⁹ 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, pág. 164.

⁶⁰ Antonio Reguera Rodríguez, Fernando Muñoz las Heras y Carregha Lamadrid.

⁶¹ Luis Alberto Mendoza Pérez, "La influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940", Tesis para obtener el título de Doctor en Arquitectura, Programa Interinstitucional de Doctora en Arquitectura, Universidad de Aguascalientes, Universidad de Colima, Universidad de Guanajuato, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Enero 2007, pág. 206.

⁶² *Ibidem.*, pág. 206.



La llegada de este medio de comunicación cambio el orden de la vida de las poblaciones en general, puesto que al haber nuevas rutas de accesos, espacios incorporándose a las actividades recientes, la interpretación e introducción de nueva tecnología constructiva, obras de saneamiento, de las ideas llegadas desde el extranjero y además la anexión de eventos que iban cambiando sus costumbres, las poblaciones dieron un giro en cuanto a la visión que venían trayendo consigo, haciendo que poco a poco crecieran

La presencia de lo material siempre ha tenido que ser un hecho construido o bien un objeto que ha sido subordinado formalmente a posiciones conceptuales dadas por las categorías del espacio físico, el cual ilumina la historia de un presente, por lo tanto este discurso que da Samoná hace que la estructuración del territorio, de la región, siempre se ha vinculado con la historia, es decir todo aquello que se refiera a la esencia del lugar es lo que la configurara históricamente.

La presencia construida radica principalmente en la conexión entre la estructura morfológica, el análisis de la misma y la identificación de la esencia histórica, definiendo con ello las constantes estructurales con el significado de valores intercambiable. Cada lugar, en sus trazas, en la posición y el tamaño de las cosas que son modificadas se va ajustando a las ya existentes, creando nuevas relaciones en lo que denomina "estratificación" u "organización del espacio", las cuales se ajustan a la costumbre funcional de cada lugar imponiendo su presencia.⁶³

⁶³ G. Samoná, "Una valoración del futuro de la ciudad como un problema de su relación con la arquitectura" en *Architectural Design*, núm. 55, 5/6, Londres, 1985, pág. 17, en: Catherine R. Ettinger (Editora), *Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura*

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Por lo tanto el integrar todo aquel estudio histórico, el análisis arquitectónico y la forma del trazado urbano, ha de definir como la historia de la construcción ha detallado el concepto de tipo edificatorio con su estrecha relación con la forma parcelaria y el trazado urbano, lo cual nos lleva a la conclusión de que en las construcciones se descubre la transformación a largo tiempo, y es a través de la relación entre el edificio y el tejido que se explica el hecho urbano desde su propia identidad, es decir desde su arquitectura.⁶⁴

Dentro de las ciudades y poblaciones la complejidad de la relación entre el hombre y el espacio es generalmente acogida desde la cultura arquitectónica, encontrando así su lugar en un punto de referencia concreto, el cual según Rossi, encuentra la importancia del valor analítico del *locus*, desde la descripción de la relación entre la situación local y su arquitectura, es decir aquellas permanencias del lugar y sus elementos a lo largo de la historia, son los que articulan la movilidad del tiempo, que hace que se introduzca a diversas situaciones conservándose la tradición de un lugar, como una tradición en continua formación.⁶⁵

Es bien sabido que la relación de cada lugar con su contexto es lo que adquiere importancia y así se revitaliza el desarrollo de la idea de lugar. Es por ello que un plano urbano es la forma de representar un lugar, es el estudio de un conocimiento de los lugares del territorio, de las formas que

Mexicana. 5to Foro de Historia y Crítica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008, pág. 227.

⁶⁴ J.L. de las Rivas, El espacio como lugar: sobre la naturaleza de la forma urbana, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1992, pp. 95-96, en: Catherine R. Ettinger (Editora), *óp. cit.*, pp. 230-231.

⁶⁵ Aldo Rossi, La arquitectura de la ciudad, Barcelona, Gustavo Gili, 1982, pág. 186, en: Catherine R. Ettinger (Editora), *Ibidem.*, pág. 235.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



constituyen su verdadero sedimento configurador. Desde la topografía que describe las condiciones materiales del lugar, hasta la cartografía histórica, dan como resultado el conjunto de planos en el tiempo de ese lugar, así como el reflejo de las intervenciones que ahí se han realizado; aquello que permanece, las huellas del pasado y lo que fue y es característico de cada tiempo.⁶⁶

El estudiar la forma urbana no puede ser solo reconstructivo, sino que debe ser descriptivo a partir del plano y del conjunto de documentos entre la ciudad y el territorio, lo cual nos arrojará la clave de las transformaciones urbanas. Estos planos reconocen la huella de otros momentos en la historia del sitio que se analiza.⁶⁷

La forma de un territorio, la permanencia del trazado, el descubrimiento de las transformaciones, así como definición del lugar, hacen que la sedimentación con el tiempo sea reconocible, ya que el lugar expresa aquello que ha sido ámbito de la vida del hombre.⁶⁸

A continuación se observará de manera hipotética el crecimiento de las diferentes poblaciones que conforman el ramal Yurécuaro a Los Reyes, teniendo un esquema de como lucían en los siglos XIX, XX y en la actualidad, para con ello observar cómo fue su crecimiento a través de los años a raíz de la introducción del Ferrocarril, aplicando la Metodología de

⁶⁶ J.L. de las Rivas, *óp., cit.*, pág. 125.

⁶⁷ R. Allain, *Morphologie urbaine: géographie, aménagement et architecture de la ville*, París, armand Colin, 2004, pág. 86, Catherine R. Ettinger (Editora), *Ibidem.*, pág. 237.

⁶⁸ Verónica Zamora Ayala, "Historiografía urbana y arquitectónica" en: Catherine R. Ettinger (Editora), *Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura Mexicana*. 5to Foro de Historia y Crítica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008, pág. 244.



lectura de los materiales de Verónica Zamora, en donde se sobreponen aquellas etapas evolutivas de la zona de estudio, nos mostró cual fue su tendencia de crecimiento en cuanto a lo urbano para con ello poder comprender a la ciudad de acuerdo a su continuidad temporal e historicidad, continuidad espacial y el crecimiento de la misma así como de la constitución de los hechos urbanos.

El crecimiento urbano de cada una de las poblaciones se analizó de acuerdo a los cambios morfológicos sufridos durante su historia, en donde se observó el cambio de traza, debido a que en un inicio se tenía el trazo de damero o de retícula, y que debido a los crecimientos poblacionales estos en ocasiones no se respetó, por lo que se basó en esa teoría para con ello realizar las reconstrucciones hipotéticas de cada uno de los ejemplos estudiados.

En algunos de los casos esta tendencia de crecimiento no sólo fue provocada por la introducción del ferrocarril, sino también por el mismo crecimiento poblacional que tendía a buscar nuevas oportunidades de espacio y que por ende el crecimiento de las poblaciones fue en ocasiones desmedido, como lo fue el caso de Zamora, y en algunos otros se respetaban los antiguos límites trazados, tendiendo su crecimiento únicamente hacia ciertas zonas.



IV.8.1.1 Yurécuaro.

En el caso de Yurécuaro se observa que el crecimiento urbano tendió hacia las vías del tren, por lo que se puede decir que este fue un elemento atrayente a esa zona de la población, debido a las actividades realizadas por los nuevos pobladores, así como las establecidas por los pobladores locales. Pero a pesar de los cambios en su morfología, la estación del ferrocarril siguió siendo parte de los límites urbanos como lo eran anteriormente, respetando el crecimiento de las nuevas colonias hacia esa dirección (fig. IV.7). Además de esto la construcción de nuevos espacios y elementos urbanos, fueron elementos que poco a poco hicieron que la tendencia de crecimiento se diera hacia ciertas orientaciones como se puede observar en las figs. IV. 8-10.



Ubicación de la estación de Ferrocarril

Fig. IV.7:
Reconstrucción hipotética de Yurécuaro 1890.
Fuente:
<http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>,
enero 2012.

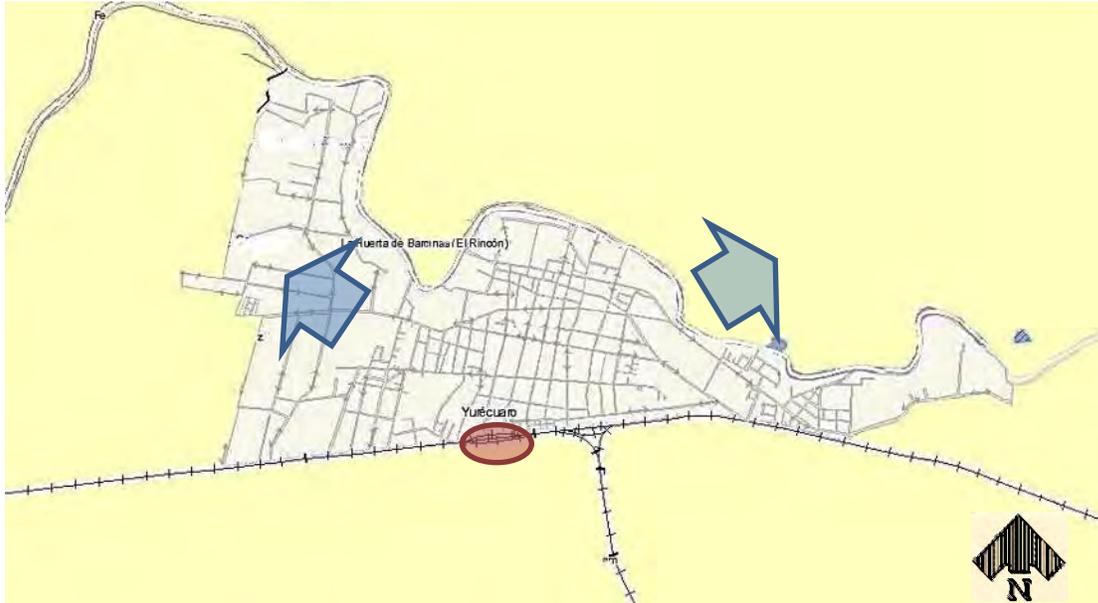
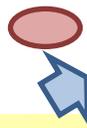


Fig. IV.8: Reconstrucción hipotética de Yurécuaro 1920, ya con la introducción del ferrocarril.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.



Ubicación de la estación de Ferrocarril

Tendencia de crecimiento de la población.



Fig. IV.9: Reconstrucción hipotética de Yurécuaro 1970.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Ubicación de la Estación.

Tendencia de crecimiento.

Fig. IV.10: Morfología urbana de Yurécuaro en la actualidad 2012.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mam5/viewer.html#>, enero 2012.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reves.



IV.8.1.2 Zamora.

El ejemplo de Zamora, como ya se había comentado en capítulos anteriores es una excepción a la regla, la población creció tanto que el límite existente por las vías del ferrocarril quedo superado, pero a pesar de ello se comprueba nuestra teoría de que el nuevo medio sirvió como punto atrayente para el crecimiento urbano, ya que como se observa en las reconstrucciones hipotéticas (figs. IV 11-15), las nuevas colonias se dirigen hacia el norte de la ciudad, precisamente donde se encuentra la estación del ferrocarril, conformando así la morfología que en la actualidad podemos observar.



Fig. IV.11: Reconstrucción hipotética de Zamora 1890.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.



Fig. IV.13: Reconstrucción hipotética de Zamora siglo 1920.
 Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.

-  Ubicación de la estación de Ferrocarril
-  Tendencia de crecimiento de la población.



Fig. IV.014: Reconstrucción hipotética de Zamora 1970.
 Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
 El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Fig. IV.15: Morfología urbana de Zamora en la actualidad 2012.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.

Ubicación de la Estación.

Tendencia de crecimiento.



“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reves.



IV.8.1.3 Los Reyes.

El crecimiento urbano de la ciudad de Los Reyes fue similar al de Yurécuaro, su crecimiento básicamente fue el de oriente-poniente, en este último punto se encontraba la estación del ferrocarril, en donde nuevamente podemos observar que está fue y sigue siendo el límite de la mancha urbana, respetando aun los elementos que se introdujeron a la construcción de los espacios ferroviarios.



Fig. IV.16: Reconstrucción hipotética de Los Reyes 1890.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012



Fig. IV.17: Reconstrucción hipotética de Los Reyes 1950.
 Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012



Fig. IV.18: Morfología urbana de Los Reyes en la actualidad 2012.
 Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



IV.8.2 Elementos arquitectónicos.

Las luchas de independencia de España se vieron reflejados en los asentamientos urbanos, ya que su crecimiento fue más rápido de lo que se venía dando con anterioridad. Al tener como único baluarte del poder a las Haciendas, estas asumían por ende el papel central de las luchas económicas y políticas entre las fuerzas liberales y conservadoras de la nueva nación; hasta 1880 tras el establecimiento de la paz porfiriana, el desarrollo urbano e industrial no recibía apoyo por parte del gobierno, pero es tras la caída del gobierno porfirista en 1910-1921, en el que el régimen cardenista representó el apogeo por los programas de la reforma agraria, y es a partir de 1940, cuando la industrialización y urbanización asumen un papel predominante dentro de los sectores oficial y privado, para con ello forjar un desarrollo económico.⁶⁹ Durante este periodo también se otorgan grandes concesiones que fomentan la industrialización, para con ello salvar la economía del país, usando como estrategia la explotación minera, el desarrollo industrial, los sistemas de ferrocarril y las exportaciones e importaciones, que dieron un gran impulso a la urbanización de las poblaciones.

Dentro del sistema ferroviario, al enlazarse a la mayor parte de las concentraciones urbanas, es decir a los centros agrícolas, mineros e industriales de cierta importancia, surgen nuevas ciudades, con tasas de crecimiento demográfico muy superiores al promedio que se venía observando.⁷⁰

⁶⁹ Robert Kemper y Anya P. Royce, *óp. cit.*

⁷⁰ Kunz Ficker y Priscila Conolly (Coords.), *óp. cit.*, pág. 29.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Las ciudades mexicanas se vieron transformadas gracias a “la construcción de redes de drenaje y agua potable, de alumbrado público y energía eléctrica, de transporte urbano, también de los medios de comunicación: los telégrafos y teléfonos, caminos, ferrocarriles y puertos”.⁷¹

Dentro de la relación urbano-arquitectónica, el transporte ha sido un factor de desarrollo, ya que su dinámica dentro del sistema ferroviario, y en particular la de los trenes ha propiciado en las ciudades un crecimiento notable.⁷² Es así que entre la nueva dinámica de la introducción del ferrocarril se fueron conformando las nuevas fisonomías de las poblaciones, por lo que se considera importante la introducción de este nuevo medio dentro del desarrollo de las poblaciones. La ubicación y construcción de las estaciones, se constituyeron en el enlace del centro de las poblaciones con periferia, de tal manera que estas no quedaran al margen de la dinámica de las urbes.

Con la situación que se venía observando después de la independencia, se vislumbraba que todo aquello en lo que se interviniera tuviera la influencia de las grandes ciudades y construcciones europeas, siendo así que tanto el trazado, como el tipo de construcciones solían ser una copia, lo cual tenía como objetivo lograr una homogeneidad y armonía como lo eran las grandes metrópolis.⁷³

⁷¹ Sandra Kuntz Ficker, “Los Ferrocarriles y la formación del espacio económico, 1880-1910” en: *Ibíd.*, pág. 141.

⁷² 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 Fe, Escala, 1997, pág. 40.

⁷³ Rosa Casanova y Estela Aguiarte, “Introducción al período de 1867-1911: La producción en la república restauradora y el Porfiriato”, Num. 76, pág. 110.



Estos nuevos cambios incluían los proyectos denominados “colonias”, las cuales representaban el inicio de la urbanización dentro de las ciudades, lo cual surge con cambios sustanciales en el crecimiento urbano, la creación de nuevas colonias significó romper los esquemas espaciales y el de un crecimiento de la marcha urbana hacia la periferia,⁷⁴ lugar en donde se encontraban los nuevos esquemas vinculados con el ferrocarril, ya que este medio de transporte abría una nueva forma de desarrollo de las poblaciones, ya que fungía como un ente articulador o bien como un limitante del desarrollo urbano.

Otro elemento relevante de la época y que enmarcaba la nueva imagen de las poblaciones es toda aquella infraestructura que las complementaba y engalanaba, tales como los nuevos jardines, kioscos, fuentes y monumentos de aquellos héroes y personajes ilustres de la época, los cuales eran colocados en las plazas y paseos de las familias destacadas.⁷⁵

A finales del siglo XIX surgen también los boulevares en diagonal respecto a la cuadrícula de la colonia, los cuales inicialmente fueron construidos en la ciudad de Luz París, que servía para obstaculizar el levantamiento de las barricadas. Este tipo de elementos no eran insertados dentro de los tejidos de las ciudades, ya que solo se vinculaban con los medios de transporte como los ferrocarriles y los tranvías, puesto que para algunas ciudades servían para su crecimiento o bien la concentración de las próximas rutas.⁷⁶

⁷⁴ Eduardo López Moreno Rojas, *La cuadrícula del desarrollo de la ciudad hispanoamericana. Estudio de la evolución morfológica de la traza a partir de la ciudad fundacional*, Guadalajara, Gobierno del Estado de Jalisco, 1988, pág. 164.

⁷⁵ Rosa Casanova y Estela Aguiarte, *óp. cit.*, pág. 109.

⁷⁶ 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, Universidad de Coruña, s/a, s/p.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



La complejidad de la sociedad porfirista causaba que la arquitectura fuera el mejor reflejo de su estructura, principalmente por la apertura de calles y la destrucción de edificios con las leyes de Reforma a mediados del siglo XIX, se tomaron medidas para el embellecimiento de las ciudades, ya que su aspecto debió haber sido ruinoso, cuando lo que se esperaba eran lugares limpios, agradables, modernos y seguros, para con ello presentar una imagen que atrajera a los extranjeros.⁷⁷

La idea de modernidad estaba vinculada con el ferrocarril, al encontrarlo como un medio de transporte que daba indicios de considerar a la arquitectura ferroviaria como ese intento modernizador. La idea de mejorar el aspecto visual de las urbes, aunado a la higienización de las mismas, así como el mecanicismo surgido de la ilustración, influenciaron la producción del espacio arquitectónico.⁷⁸

Dentro de la producción edilicia de México, el acero fue el principal material utilizado, no solo en partes y objetos arquitectónicos, sino también en elementos constructivos no visibles o bien como la aplicación meramente utilitaria en equipo urbano. Por otro lado, dentro de las obras se empleaban estructuras prefabricadas de hierro y techos planos contruidos con viguetas, o bien se apoya algunas partes del edificio, así como en la fabricación de un techo de vidrio sobre ménsulas de fierro ornamentadas con roleos⁷⁹ (fig. IV.19).

⁷⁷ José Luis Rosas (Director),

⁷⁸ Jaime Alberto Vargas Chávez, *El ingeniero Guillermo Wodon de Sorinne, su vida y producción arquitectónica y urbanística en la segunda mitad del siglo XIX*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, 1999, pág. 42.

⁷⁹ Israel Katzman, *Arquitectura del siglo XIX en México*, México, Trillas, 1993, pp.274-278.

****+ erm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Fig. IV.19. El Puente sobre el río El Duero en Zamora, Michoacán
Fuente:
<http://jaimeramosmendez.blogspot.com/2011/03/el-puente-sobre-el-rio-el-duero-en.html>
julio 2011.

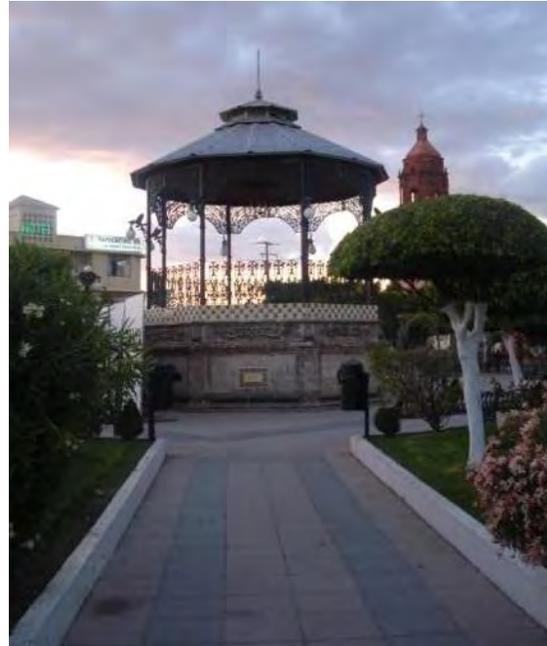


Fig. IV.20. Kiosco de la plaza de Yurécuaro, Mich.
Fuente: www.google.com, julio 2011.

La estación ha experimentado siempre un papel importante en el desarrollo de la urbanización. Fue uno de los nuevos ejes de la ciudad, constituyendo un punto de articulación esencial alrededor del cual, la ciudad moderna va a extenderse. Engendrando una nueva geografía urbana, una nueva lógica de la distribución de los elementos que componen la ciudad (fig.IV.20). La estación aceleró y redujo el crecimiento de las ciudades e incluso de las metrópolis gigantes.

La movilidad de los viajeros que se trasladaban entre las ciudades para realizar transacciones comerciales, requerían de espacios adecuados y

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



acordes a las ideas de la época, ya que estos personajes demandaban establecimientos en donde habitar temporalmente, y que a diferencia de los mesones y las posadas, estos nuevos edificios tenían que reunir las condiciones necesarias de seguridad, comodidad e higiene de la época.⁸⁰

En los primeros años del siglo XX, dentro de Zamora se gozaba de adelantos técnicos, tales como: el ferrocarril, electricidad, telégrafo, teléfono y maquinaria agrícola e industrial moderna, los años posteriores al Porfiriato sirvieron para que la aristocracia terrateniente y eclesiástica



podiera construir iglesias, edificios suntuosos y cómodas mansiones, con un estilo afrancesado típico de la época⁸¹ (fig. IV.21).

Fig. IV.21. Calle de Hidalgo y Templo de Sr. de la Salud, Zamora, Mich.
Fuente: <http://jaimeramosmendez.blogspot.com/2011/04/el-templo-de-el-calvario-en-zamora.html>, julio 2011.

⁸⁰ Gloria Belén Figueroa Alvarado, *óp. cit.*, pág. 133.

⁸¹ Gustavo Verduzo, *óp. cit.*, pág. 15.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****

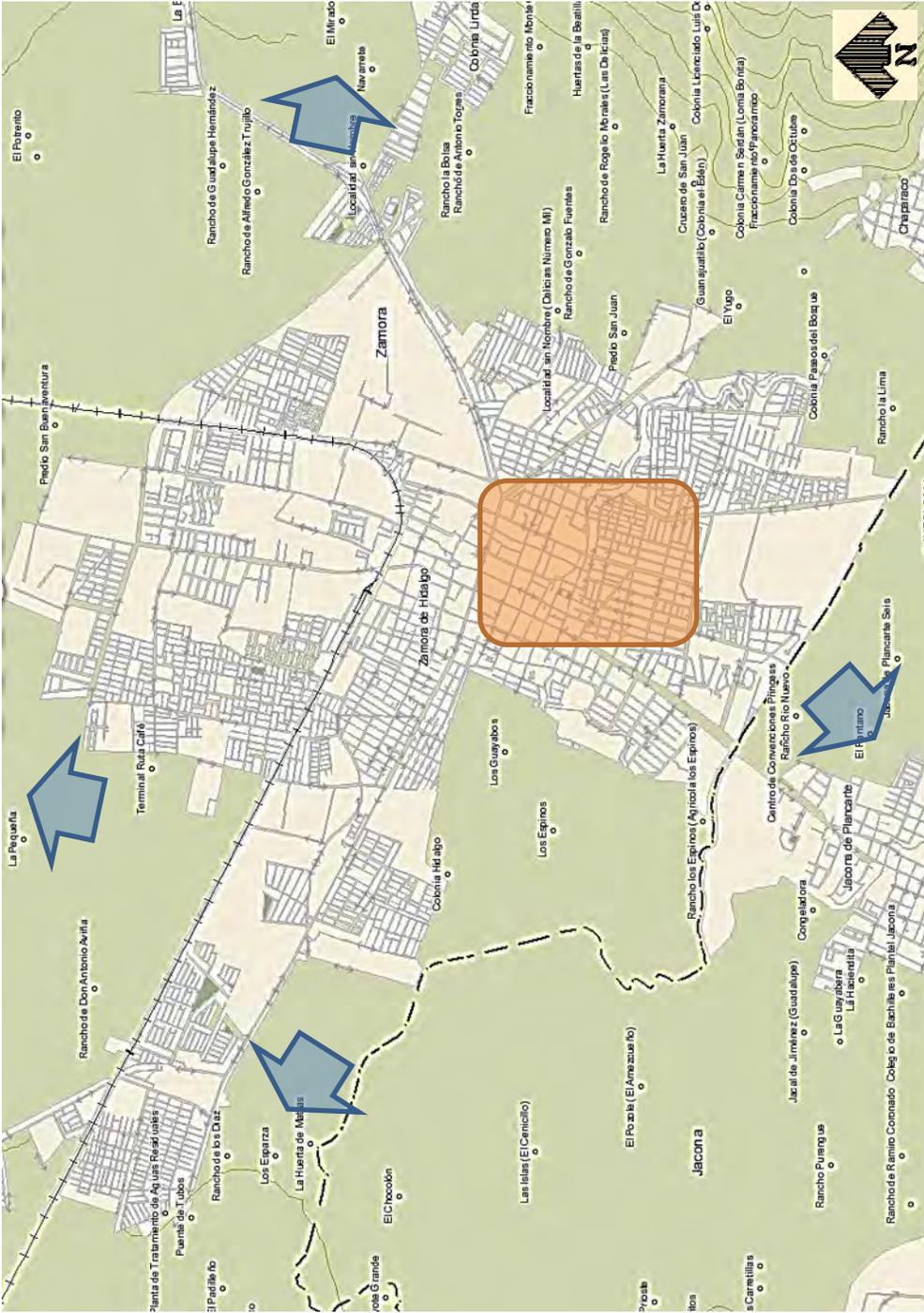


Fig. IV.22: Ubicación de la Arquitectura del Porfirismo.
Fuente: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html#>, enero 2012.



Zona de mayor concentración de Arquitectura Porfirista.



Ubicación de la Estación.



Tendencia de crecimiento.



“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Fig. IV.23. Liverpool Road Station (la primera estación de tren de pasajeros del mundo).
Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=215799>, diciembre 2011.

El desarrollo de las poblaciones fue eminente, debido principalmente al florecimiento de las economías, en el caso de Zamora el crecimiento físico del asentamiento urbano fue notorio a partir de 1960, ya que su núcleo sólo “comprendía más o menos tres cuadras hacia el sur de la plaza principal, siete por el norte, seis hacia el oriente y diez por el poniente”,⁸² aumentado aproximadamente cinco veces más, así mismo algunas de las casonas y grandes lotes fueron subdivididos para poder albergar edificios o locales comerciales (fig. IV.22).

A continuación se observan algunos ejemplos de la arquitectura de la época con influencia europea (fig. IV.23 – ejemplo de estación Inglesa para su comparativo con los edificios), en la ciudad de Zamora.

⁸² *Ibidem.*, pág. 27.



Fig. IV.24. Casa en Morelos Norte, Zamora, Mich.
Fuente: www.googleearth.com, julio 2011



Fig. IV.25. Calle Cristóbal Colón Poniente, Zamora, Mich.
Fuente: www.googleearth.com, julio 2011



Fig. IV.26. Calle Cristóbal Colón Poniente, Zamora, Mich.
Fuente: www.googleearth.com, julio 2011



Fig. IV.27. Mercado, Zamora, Mich.
Fuente: www.googleearth.com, julio 2011

Como se observó en los anteriores ejemplos cada uno de estos tiene características de las modas arquitectónicas que se venían dando en Europa y que llegaron a las poblaciones de la región, es por ello que de una u otra manera se observan estas influencias a la llegada del ferrocarril como complemento de las actividades urbano-arquitectónicas (fig. IV 24-27).

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajío michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Podemos concluir que como bien menciona Rogers,⁸³ la relación de la arquitectura con su entorno y así considerar los elementos que la configuran. El conjunto de elementos naturales y construidos es lo que da forma a un lugar y determina su carácter, el cual es necesario captar más allá de lo tangible dentro de las preexistencias culturales, las cuales surgen y determinan una realidad en el cauce de los parámetros del tiempo y el espacio, el ambiente donde confluyen todos los elementos y así es cuando se consideran unidos los conceptos de arquitectura y urbanismo, ya que uno deriva del otro con aquellos elementos que lo complementan y hace una aportación a la visión del procesos proyectual en el sitio.

Es así que la presencia material siempre ha de ser un hecho construido, ya sea de un objeto o una idea, esta queda plasmada en la historia del lugar.

⁸³ E.N. Rogers, Experiencia de la arquitectura, Buenos Aires, Nueva Visión, 1971, pág. 97.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



Bibliografía.

- Alonso Andrés, Jorge Osvaldo, et. al., "Arquitectura de la Revolución Mexicana. El caso de Michoacán", en: Historia de la Arquitectura del Urbanismo Mexicanos, Tomo Siglo XIX, Inédito.
- Bloch, Marc, *introducción a la Historia*, México, FCE, 1998.
- Casanova, Rosa y Estela Aguiarte, "Introducción al período de 1867-1911: La producción en la republica restauradora y el Porfiriato", Num. 76.
- Castro Ramírez, María Eugenia, "Teorías de la relación naturaleza-sociedad en los territorios", en: Blanca Rebeca Ramírez Velásquez (Coord.), *Formas Territoriales. Visiones y perspectivas*, México, UAM/Miguel Ángel Porrúa, 2008.
- De la Peña, Guillermo, "Los estudio Regionales y la Antropología Social en México", El Colegio de Michoacán/CIESAS, pág. 47, (fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 1, Relaciones 22, primavera 1945, vol. VI, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.
- Espinosa Ortiz, Fabricio, *Las colonias de la ciudad de Morelia 1903-1960, desarrollo e incidencia en el crecimiento urbano*, Tesis para obtener el título de Maestro en Arquitectura, Investigación y

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



- Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, UMSNH, 2006.
- Ettinger, Catherine R. (Editora), *Situación Actual de la Historiografía de la Arquitectura Mexicana*. 5to Foro de Historia y Crítica de la Arquitectura Mexicana, Morelia, UMSNH-UNAM, 2008.
 - Ficker, Kunz y Priscila Conolly (Coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmes/IIH UNAM, 1999.
 - Figueroa Alvarado, Gloria Belén, *La incidencia del ferrocarril en el espacio urbano-arquitectónico. Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910*. Tesis de Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, Facultad de Arquitectura, 2008
 - González, J.J., *Amazonia colombiana: espacio y sociedad*, Santa Fe de Bogotá, CINEP, 1998.
 - J. Tricart, *Cours de géographie humaine*, vol. I, *L'habitat rural*, vol. II, *L'habitat urbain*, París, 1963.
 - 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, Universidad de Coruña, s/a.
 - John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, México, Era, 1884.
 - Katzman, Israel, *Arquitectura del siglo XIX en México*, México, Trillas, 1993.
 - Kemper, Robert y Anya P. Royce, "La Urbanización Mexicana desde 1821: Un enfoque microhistórico", Southern Methodist University, Indiana University, pp. 8-9, fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 7, verano 1981, vol. II, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.
 - Kuntz Ficker, Sandra, "El Ferrocarril Central Mexicano: claroscuros de una gran empresa en el México porfiriano", en: Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Nueva época, año V, núm. 19, abril-junio, 2004.
 - Lizama Silva, Gladys, *Zamora en el Porfiriato. Familias, Fortunas y Economía*, Zamora, Colegio de Michoacán/H. Ayuntamiento de Zamora, 2000.
 - 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.



- López Moreno Rojas, Eduardo, *La cuadrícula del desarrollo de la ciudad hispanoamericana. Estudio de la evolución morfológica de la traza a partir de la ciudad fundacional*, Guadalajara, Gobierno del Estado de Jalisco, 1988.
- Mendoza Pérez, Luis Alberto, "La influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940", Tesis para obtener el título de Doctor en Arquitectura, Programa Interinstitucional de Doctora en Arquitectura, Universidad de Aguascalientes, Universidad de Colima, Universidad de Guanajuato, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Enero 2007.
- Miranda, Francisco, *Yurécuaro*, Morelia, Morevallado Editores, 2009.
- Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles del México: una visión social y económica*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1970.
- Rivas, J.L. de las, *El espacio como lugar: sobre la naturaleza de la forma urbana*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1992.
- Rojas E., María Cristina, "Movilidad urbana-Tratamiento de la Avenida del Ferrocarril – Ocio y movimiento como conformadores de lo urbano", en: *Revista Escala*, 176, Santa Fe, Escala, 1997.
- Romero Flores, Jesús, *Michoacán en la Revolución*, México, D.F., B. Costa-Amic Editor, 1971.
- Rossi, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili S.A., 1995.
- Rossi, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, 1982.
- Samoná, G., "Una valoración del futuro de la ciudad como un problema de su relación con la arquitectura" en *Architectural Design*, núm. 55, 5/6, Londres, 1985.
- Schaffhauser, Philippe, "Migración Tarecuato-Pomona: ¡Ráscale a tu suerte!, en: Víctor Gabriel Muro (Coordinador), *Estudios Michoacanos*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1994.
- 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 para obtener el grado de Maestra en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, 2001.
- Tapia Santamaría, Jesús, *Campo religioso y evolución política en el Bajío zamorano*, Zamora, Ed. El Colegio de Michoacán/Gobierno del Estado de Michoacán, 1986.
- Uribe Salas, José Alfredo, "Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874" en: *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y*

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



social, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.

- Vargas Chávez, Jaime Alberto, *El ingeniero Guillermo Wodon de Sorinne, su vida y producción arquitectónica y urbanística en la segunda mitad del siglo XIX*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y restauración de Sitios y Monumentos, Morelia, UMSNH, 1999.
- Verduzco, Gustavo, "El crecimiento urbano y desarrollo regional: el caso de Zamora, Michoacán", El Colegio de México, pág. 23, fuente original: Archivo General de la Nación en el ramo de Historia (Geografía y Estadística), volumen 73, del folio 180 al 203), en: Revista Relaciones, Relaciones 17, invierno 1984, vol. V, www.revistarelaciones.com, agosto 2010.
- W.W., Rostow, *The stages of economic growth. A Non-Communist Manifesto*, Cambridge University Press, Cambridge, 1960.
- Waisman, Marina, *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*, Bogotá, Escala, 1988.
- Zavala, Luís G., *El Derecho Cristiano*, Semanario católico, No. 5, Morelia, s/e, 10 de enero de 1889.



Documentos de archivo.

- Periódico *La Libertad*, año 5, núm. 34, tomo 5, Morelia, 24 de agosto de 1897.
- Reseña Condensada de los Ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1909, Presentada al Congreso Nacional del Ferrocarril en su octava edición.
- 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.

Documentos web.

- <http://estacion-de-ferrocarril-de-almeria.html>, enero 2012.

Reflexiones Finales.

Tutora: Dra. Claudia Rodríguez Espinosa
Cotutor: Dr. Salvador García Espinosa



“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas del bajío michoacano”.

El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



*R*eflexiones finales.

El proceso de introducción del ferrocarril en la región oeste del bajo michoacano sirvió como detonante para el intercambio de productos, contribuyendo a la estructura regional, los cambios de patrones de asentamientos, creación de nuevas poblaciones, de movilidad poblacional, nuevas redes de caminos, y el intercambio de producción, dando como resultado una reestructuración regional.

El impacto causado por algún fenómeno en específico produce grandes cambios que con el paso del tiempo se ven manifestados en los diversos campos en los que se desarrolla. Las actividades humanas se han visto reflejadas principalmente en ciudades, así como poblaciones, debido a que cada una de ellas tiene características muy específicas de acuerdo a su conocimiento tecnológico y la intervención de las ciencias sociales, es

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



por ello que cada una de estas ciudades o poblaciones tendrá sus propias historias y elementos que la hayan forjado a lo largo de los años, y que hará que destaque sobre las demás.

Las transformaciones en la región geográfica, la introducción de una nueva tecnología, las nuevas tipologías arquitectónicas, el movimiento poblacional, entre otros, fueron y han sido significativos. Anteriormente el panorama en la zona consistía en revueltas de las luchas de Independencia, que se comienza a dar un impulso hacia la estabilidad del Estado, comenzando con la propulsión de las líneas telegráficas que unen a Michoacán entre sí y con otros estados del país, las cuales brindaron un panorama alentador, ya que se empezó a vislumbrar las inversiones extranjeras provenientes de Estados Unidos, Inglaterra y Francia, volcando sus intereses en los ferrocarriles, la minería, las empresas madereras y la industrialización de la carne, de los cuales se reportó enormes ganancias, debido a esta proliferación en la economía.

El ferrocarril se ajustó perfectamente a las exigencias del estado de Michoacán, ya que podría llevar a efecto y así ser la vía más corta de Morelia, pasando por Zamora, Chapala hasta Guadalajara, y por ende ahora los caminos que iban desde Veracruz a Guadalajara vía México, tendrían que pasar por Michoacán y en especial por el Bajío, lo cual provocaría la incorporación del territorio estudiado a la economía del país.¹ Al observar el incremento en la economía del estado con la inserción de este nuevo medio de transporte, motivó a los inversionistas a la

¹ El constitucionalista, Año I, núm. 79, Morelia, 3 de junio de 1868, pág. 4, citado por: José Alfredo Uribe Salas, "Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874", en: *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999, Pág. 43.

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



expedición de nuevas concesiones inglesas de las cuales se organiza la de la Compañía del Ferrocarril Michoacán y Pacífico, que establece la negociación de concluir a la brevedad los trabajos de la línea ferroviaria, así como la aplicación de las nuevas tipologías dentro de la zona de estudio, las cuales nos ayudan a comprender mejor como se desarrollaba esta nuevo medio de comunicación y de cómo se fue adaptando el medio urbano a este. Lo anterior se reflejó principalmente en los nuevos espacios creados para las necesidades de las nuevas actividades en las poblaciones, y ello iba poco a poco provocando un crecimiento en los lugares, lo que dio como resultado un cambio en la morfología de las poblaciones.

Lo anterior permite comprobar y aportar el conocimiento sobre el fenómeno socio-cultural que causó la inserción del ferrocarril en la zona de estudio, el cual sirve como un antecedente de los cambios que se materializaron en las poblaciones durante este periodo en cuanto al aspecto urbano-arquitectónico. El fenómeno del Ferrocarril y su materialización, muchas veces dependieron de la situación en la que se encontraba tanto el país, como el mismo estado de Michoacán, puesto que los conflictos a los que se enfrentaban, no siempre fueron los óptimos para ello, ya que muchas veces se vieron influenciados por factores ajenos, como las políticas, ciertos personajes, entre otros, quienes por conveniencias impulsaban este medio y su desarrollo por el territorio.

No se puede hablar de que estos nuevos proyectos de comunicación sólo afectaron de forma morfológica a las poblaciones, sino también se toma en cuenta que éstas fueron evolucionando al mismo tiempo con su



crecimiento económico y social, destacando así su producción local, misma que de una u otra forma fue a la par del desarrollo de la población.

El conocimiento de nuestro objeto de estudio fue importante, ya que con ello se comprendió cuáles fueron los contextos económicos, políticos, sociales, urbano-arquitectónico, etc., dentro de los cuales se dio el fenómeno de introducción del ferrocarril como el nuevo medio de comunicación en el país, y por ende en la zona de estudio, además de observar cuales fueron las circunstancias en las que se dio durante finales del siglo XIX. Al observar los constantes cambios que sufría la región, se pudo hacer un análisis del verdadero impacto que se dio a la inserción del Ramal, y con ello observar su desarrollo, para así interpretar los datos históricos y compararlos con la realidad del territorio.

Este nuevo medio constituyó a la representación del avance tecnológico en todas sus expresiones, ya fuese en la técnica, los materiales utilizados, el conocimiento científico, las relaciones con el espacio y el tiempo, la producción de la energía, o bien como la relación de la tecnología con el intelecto humano. Lo anterior nos demuestra que el Ferrocarril creó un vínculo con la modernidad y una mejora en la vida del hombre, como una innovación tecnológica que facilitaba las diversas actividades que éste realizaba interpretando con ello el progreso.

La introducción del ferrocarril impulsó el movimiento constante de actividades económicas y productivas, ya que involucraba procesos de incidencia que produjeron efectos en los espacios urbano-arquitectónicos, permitiendo así relacionar los conjuntos ferroviarios con las poblaciones, cumpliendo con ello uno de los objetivos de la investigación que fue el de



analizar la producción edilicia e influencia extranjera, así como su mano de obra, elementos muy importantes durante este periodo ya que resultaba muy especializada aun para los locatarios, por lo que se tenía que traer gente conocedora del tema que pudiera trabajar en el sitio.

En un inicio el papel del nuevo medio de transporte sirvió como enlace de la economía moderna dentro del proceso de consolidación que se estaba viviendo en la época. La suma de estas innovaciones técnicas y las fuentes energéticas necesarias para su desarrollo, así como la red de vinculaciones sirvieron como catapulta para que el proyecto de desarrollo y modernización del país diera frutos como se esperaba. Surgen nuevas rutas de comercio, el abaratamiento del transporte terrestre es eminente, debido a la flexibilidad de las rutas y su disponibilidad todo el año, otorgando así un desarrollo económico al país.

Es así que el espacio habitado se fue transformando poco a poco debido a que el Ferrocarril tenía como efecto el hecho de acercar poblaciones que antes no tenían forma de estar comunicadas, facilitando con ello el intercambio cultural y comercial entre ellas. Esta permuta hacia que las estaciones ferroviarias se convirtieran en centro de reunión para los habitantes de las diversas poblaciones con las que tuviera relación, llegando al punto que estos inmuebles se convertían en verdaderos hitos para el lugar, los cuales recibían cierta importancia dentro de este.

La introducción del ferrocarril y toda la infraestructura que llevaba consigo, de una u otra manera condicionaron la traza de las poblaciones en la que se instalara, ya que creaba nuevos espacios que influían en la modificación y crecimiento de estas. Las nuevas zonas modificaron el



esquema urbano que venían desarrollando las urbes, llegando al punto en que algunos casos modificaba las condiciones de funcionalidad y desarrollo urbano de forma definitiva, sobre todo con la creación de nuevas vías como los bulevares en diagonal con respecto a la cuadrícula.

La construcción y desarrollo de las estaciones en las diversas ciudades, ocasionó una importante transformación en la morfología de las poblaciones, aunado al incremento de población, debido principalmente por la movilidad laboral que se comenzaba a dar en la época. Las mismas autoridades tuvieron que construir nuevos espacios que completaban las actividades y necesidades que surgían en el momento, además de aquello que facilitarían el tránsito de los viajeros y las mercancías. Como bien se sabe el Ferrocarril fue el elemento que unió a un todo, ya sea la alianza de grupos políticos y sociales que buscaban el mismo beneficio, así como el uso de este medio como la imagen de prosperidad y modernidad en el estado.

En lo que concierne al estado de Michoacán la incidencia del Ferrocarril contó con el apoyo de los gobiernos, ya que estos buscaban el beneficio económico, así como entrelazarse con las ciudades de México, Morelia y Guadalajara, para con ello introducirse a la dinámica del país, así como la vinculación con los centro productores de las diferentes poblaciones aledañas. El trazado de la red ferroviaria en el estado constituía una estructura tipo árbol que se extendía a partir de una vía principal, por lo que el Ramal Yurécuaro a los Reyes se desplegó de las líneas troncales, lo que pareciera que siguiera el desarrollo económico en marca, lo cual posibilita el intercambio y enlace de las haciendas existentes en la región.



Es así que observando lo anterior podemos considerar que la distribución de la ruta ferroviaria se conformó con base a las relaciones comerciales naturales, es decir que esta coincidía con el mapa económico establecido en el estado, quedando muy en claro que a la llegada del Ferrocarril se vincularon los criterios político-administrativos, ya que algunos personajes sobresaliente en la región buscaban la interrelación de las poblaciones pequeñas con aquellas que ya estaban consolidadas y tenían cierta importancia dentro de la región.

Por lo anterior podemos resaltar que algunas de las poblaciones se consolidaron a raíz de la introducción del Ferrocarril en la región, ya que muchas de ellas tuvieron su origen del arribo de la estación al lugar, en algunos otros caso se insertaba cercana a alguna hacienda que pudiese beneficiar a este, lo cual hubo casos en que se modificaba el asentamiento para que pudiese quedar más cerca de las vías, o bien en otros caso en los que las vías se acercaban a los asentamientos hacendarios por conveniencias político-económicas.

La introducción del Ferrocarril dentro de la región oeste del bajío michoacano, sirvió de detonante e incentivo para el intercambio de productos, así como de población. El hecho de haberse desarrollado dentro de esta zona significo el crecimiento de la misma en varios aspectos, algunos de ellos en cuanto a su economía, puesto que no era muy buena como muchos creerían debido a su localización, otros probablemente en cuanto a las ideas y pensamientos, ya que hubo un intercambio cultural por la llegada de personajes extranjeros, que se instalaron en las diferentes poblaciones del territorio. La relación entre las



poblaciones se incrementó debido a la comunicación por las nuevas vías de comunicación y de transporte.

Las poblaciones tenían características muy propias, por las que destacaban; Zamora solía ser una importante villa, la cual era el centro de intercambio de producción, principalmente a su distinción religiosa y a la cantidad de población que en ella habitaba, las poblaciones circunvecinas llevaban a vender su producción, para con ello evitar los exceso de tiempo y costo que tenían en el traslado a otros lugares. Los Reyes, al ser una población de indios, no tuvieron muchos avances de crecimiento de población, siendo hasta el siglo XX que se dispara, debido a la inserción de la industria y el alza de producción. Yurécuaro, fue un lugar privilegiado por sus tres vías: la pluvial, el tren y la de prueba, esta última surge debido a que la población se mantuvo como refugio, y no como alternativa de residencia, además que nunca había podido trazar sus propios caminos y sólo obtenía la producción que se daba en su área. Lo anterior nos habla de cual era de cierto modo la importancia y relación entre las poblaciones en cuanto a la producción e intercambio.

La ubicación de las estaciones provocó diversos efectos dentro de las poblaciones, ya que al ser de diferentes características, estas se integraron conforme a su importancia. Zamora al ser una ciudad importante dentro de la región y un ente económico, el inmueble se inserta a las orillas de esta como era la costumbre, sin embargo el crecimiento de la población rebaso este límite, creando con ello una integración urbana, ello altero de cierto modo las actividades que ahí se realizaban, sin embargo se crearon nuevas colonias que formaban parte de esa zona de producción y de la cual los zamoranos ubican como el área industrial de la ciudad. En el caso

****+ ersm. arq citali alejandra carrillo vázquez +****



de Yurécuaro y Los Reyes, la traza urbana se desarrolló hacia estas estaciones, sin embargo hasta la actualidad se siguen conservando como el límite de las poblaciones, lo cual nos hace reflexionar que los inmuebles fueron un eje polarizador en ellas, sirviendo como un hito relevante dentro de estas.

Es así que con la introducción del Ferrocarril en el bajío michoacano las poblaciones gozaron de mejoras materiales que en los años anteriores, así mismo existió la necesidad de nuevos espacios que cubrieran los nuevos usos y necesidades de la época, lo cual traía consigo la creación de nuevas tipologías arquitectónicas que refuncionalizarían a las poblaciones a finales del siglo XIX y principios del XX.

Esto no solo se aplicaba a los inmuebles particulares, sino también aquellos de propiedad pública, de los cuales destacaba el uso comercial y turístico, puesto que el impulso y generación del incremento de movilidad de viajeros a las poblaciones, debido al intercambio comercial, habría que crear espacios concentradores y distribuidores de la producción. Por lo anterior se tuvieron que adecuar en ocasiones espacios ya existentes a las nuevas actividades, aprovechando sus partidos arquitectónicos. Estos nuevos usos en los edificios preexistentes se traducían en que la introducción del ferrocarril llegó a intervenir en esta refuncionalización, manifestándose con la producción edilicia y la búsqueda de modernización, así como el de una nueva dinámica en las urbes, debido principalmente por la introducción de nuevos materiales y la facilidad que el ferrocarril les brindaba en el transporte de estos.



Así mismo se encontraron nuevos estilos arquitectónicos, los cuales eran modelos que se inspiraban en las nuevas manifestaciones de los “neos” del historicismo y del eclecticismo; estilos que fueron cambiando la imagen de las urbes, modificando con ello la fisonomía de las mismas.

Por lo tanto hemos de concluir que la introducción del Ferrocarril dentro de la región oeste del bajío michoacano, fue de gran importancia en el desarrollo de la zona, ya que ello incremento la producción e intercambio entre las poblaciones por las que pasaba el ramal, así mismo contribuyó a la creación de nuevas redes de caminos, de nuevas poblaciones, a los cambios de patrones de asentamientos y la estructura geomorfológica a través del intercambio poblacional, lo cual dio como resultado una reestructuración territorial.

Además de que durante el desarrollo del trabajo pudimos corroborar los resultados de nuestras hipótesis, de las cuales podemos resumir en lo siguiente:



La zona de estudio cumplió con los requerimientos o características requeridas por la empresa ferroviaria, ya que tanto la ubicación de las poblaciones, como el panorama en general encajaban entre los planes para poder cumplir con el dominio de la región.



Dentro de la segunda hipótesis se pudo observar que efectivamente, algunos personajes de carácter político o privado influyeron en el trazado del tendido de vías en algunas de las zonas del ramal, ya que ello implicaba un beneficio económico, tanto para el sector privado como para el gobierno.



En nuestra tercera hipótesis se pudo analizar sobre la producción edilicia de la región, en donde efectivamente hubo nuevos espacios creados a raíz de la introducción del Ferrocarril, así como la introducción de nuevos materiales, sin embargo los nuevos estilos arquitectónicos no dependieron de este nuevo medio, sino de las modas que se venían dando en el ámbito nacional e internacional, y este sólo sirvió como un acelerante en cuanto a la obtención de estos materiales que eran traídos de otras partes del país. En cuanto a la creación de nuevas actividades estas si se dieron en los alrededores de las estaciones, principalmente por los nuevos espacios, creando así una nueva conformación urbana.



Finalmente dentro de nuestra última hipótesis podemos comentar que: la introducción del Ferrocarril sirvió como un detonante del intercambio de productos dentro de la zona de estudio, puesto que las poblaciones que no contaban con un medio de transporte eficiente ahora lo tenían. Así mismo en cuanto al panorama socio-económico este se vio beneficiado por las nuevas relaciones tanto a nivel local, como nacional.

Podemos concluir que la presente investigación tuvo como principal aportación, el hecho de realizar un análisis en una zona específica, la cual fue transformada debido a un fenómeno –El Ferrocarril–, y que este tipo de estudios se pudieran dar, tomando cualquier otro ente, para con ello averiguar la magnitud de su impacto a los diferentes niveles, y así poder observar su importancia. Además de la aportación propia de un estudio de la zona, ya que no se han realizado trabajos de este tipo, sino han sido meramente históricos y de forma aislada.



Es así que se deja una diversidad de temas para la continuación de investigaciones sobre la región y las poblaciones de estudio, ya sean de índole histórico, urbano o arquitectónicos, ya que esta zona en específico ha tenido cambios a lo largo de su historia al igual que el resto de las regiones, pero que no se han estudiado, por lo que sería interesante analizar estos factores desde diversos puntos de vista, ya sea desde lo local, regional e incluso territorial.

“El proceso de introducción del ferrocarril y las transformaciones urbano-arquitectónicas en el bajo michoacano”.
El caso del Ramal Yurécuaro a Los Reyes.



Bibliografía.

- El constitucionalista, Año I, núm. 79, Morelia, 3 de junio de 1868, pág. 4, citado por: José Alfredo Uribe Salas, "Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874", en: Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.