



# HÁBITAT Y CIUDAD CONTEMPORÁNEA

PATRIMONIO, TERRITORIO E INTERDISCIPLINA

ALEJANDRO ACOSTA COLLAZO / FILIBERTO ADRIÁN MORENO

*Coordinadores*



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA  
DE AGUASCALIENTES

# HÁBITAT Y CIUDAD CONTEMPORÁNEA

PATRIMONIO, TERRITORIO E INTERDISCIPLINA

ALEJANDRO ACOSTA COLLAZO / FILIBERTO ADRIÁN MORENO

*Coordinadores*



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA  
DE AGUASCALIENTES

# HÁBITAT Y CIUDAD CONTEMPORÁNEA

PATRIMONIO, TERRITORIO E INTERDISCIPLINA

Primera edición 2020

D.R. © Universidad Autónoma de Aguascalientes

Av. Universidad 940

Ciudad Universitaria

Aguascalientes, Ags., 20131

[www.uaa.mx/direcciones/dgdv/editorial/](http://www.uaa.mx/direcciones/dgdv/editorial/)

## *Coordinadores*

© Alejandro Acosta Collazo

Filiberto Adrián Moreno

© Ernesto Miranda Méndez

Olga Guadalupe Vera Díaz

Celia Torres Muhech

Lucía Muñoz Castañón

David Martínez Chávez

Natalia Olvera Miranda

Leticia Arista Castillo

Rebeca Villalobos Ruiz

Pere Colomer I Roma

Miguel Enrique Navarro Rossell

Alejandro Acosta Collazo

Miguel Alejandro García Macías

José Humberto Flores Castro

Claudia Paulette Escalona Muñoz

Jorge Carlos Parga Ramírez

Manuela Mattone

Jaime Javier Loredo Zamarrón

Juan Carlos Aguilar Aguilar

Evangelina Tapia Tovar

Daniel Acosta Ruiz

Fernando Padilla Lozano

Marco Antonio Acero Varela

Rodrigo Franco Muñoz

Víctor Moreno Ramos

Héctor Gustavo Pérez Guerrero

Sara Elizabeth Flores Fernández

Nadia Iveth Arias Orozco

Claudia Geraldine Guillén Hernández

Alejandro García Navarro

Rodrigo Franco Muñoz

Alejandro Isabel Galván Arellano

Adrián Moreno Mata

Omar Parra Rodríguez

Moisés Barrera Sánchez

Marco Alejandro Sifuentes Solís

Leonardo Andrés Moreno Toledano

Erika Rogel Villalba

Lourdes Marcela López Mares

Joel Hernández Martínez

Edith Estefanía Orenday Tapia

Jesús Pacheco Martínez

Lara Carral Martín

Alejandro Meza de Luna

Diego Humberto Frías Guzmán

Martín Hernández Marín

Lilia Guerrero Martínez

Martín Hernández Marín

ISBN 978-607-8782-35-2

Hecho en México / *Made in Mexico*

# ÍNDICE

<b>Introducción</b>	11
<b>Sección 1. Patrimonio</b>	
<b>El patrimonio en la ley y en el hecho: el caso de Fresnillo</b> Ernesto Miranda Méndez	27
<b>Feria de la primavera, patrimonio cultural inmaterial de Jerez, Zacatecas, fenómeno ¿sustentable?</b> Olga Guadalupe Vera Díaz, Celia Torres Muhech y Lucía Muñoz Castañón	43
<b>Experiencia y percepción del espacio arquitectónico religioso a través de la música sacra del período novohispano en la ciudad de San Luis Potosí</b> David Martínez Chávez	55
<b>Evaluación de los recursos museísticos en San Luis Potosí. El caso del museo Federico Silva</b> Natalia Olvera Miranda y Leticia Arista Castillo	67
<b>La percepción del espacio urbano en los centros históricos. La calle Álvaro Obregón en San Luis Potosí</b> Rebeca Villalobos Ruiz y Leticia Artista Castillo	83
<b>Recuperando la Barcelona industrial: patrimonio y memoria</b> Pere Colomer I Roma	99
<b>La infraestructura ferroviaria, como detonadora de nuevos espacios y de la reconfiguración del entorno rural en el bajo guanajuatense</b> Miguel Enrique Navarro Rossell y Alejandro Acosta Collazo	123

<b>Revolución industrial y las relaciones de las ciudades de Aguascalientes y San Luis Potosí desde la visión de la prensa en Aguascalientes. El caso de los talleres de reparación del ferrocarril y la gran fundición central mexicana</b>	
Miguel Alejandro García Macías y Alejandro Acosta Collazo	139
<b>Los valores del patrimonio industrial como antecedente para su protección: el caso del conjunto minero proaño en Fresnillo, Zacatecas</b>	
José Humberto Flores Castro	167
<b>Comparativa metodológica y propuesta en la aproximación al patrimonio industrial minero</b>	
Claudia Paulette Escalona Muñoz y Alejandro Acosta Collazo	183
<b>La Presa Calles y la ciudad agrícola de Pabellón: infraestructura, patrimonio y estudio interdisciplinar</b>	
M.A. Sifuentes, S.I. Martínez, A. Acosta y J.C. Parga	199
<b>Conservazione e valorizzazione del patrimonio idroelettrico</b>	
Manuela Mattone	217



## Sección 2. Territorio

<b>Inter y transdisciplinariedad en el diseño y la gestión urbana: Una mirada desde las ciencias del hábitat</b>	
Jaime Javier Loredo Zamarrón y Juan Carlos Aguilar Aguilar	233
<b>“Si no hay obra, no sobra”. La corrupción cotidiana en el ámbito de la construcción</b>	
Evangelina Tapia Tovar	247
<b>El espacio público como herramienta fundamental para la creación del derecho a la ciudad</b>	
Daniel Acosta Ruiz y Fernando Padilla Lozano	259
<b>El paisaje urbano en tres fraccionamientos populares de la ciudad de Aguascalientes</b>	
Marco Antonio Acero Varela y Rodrigo Franco Muñoz	271
<b>El entorno de los espacios de cultura física, recreativa y deportiva en las escuelas de Aguascalientes</b>	
Víctor Moreno Ramos, Héctor Gustavo Pérez Guerrero y Sara Elizabeth Flores Fernández	297
<b>Arquitectura inclusiva. Reflexiones desde una perspectiva de calidad espacial y social</b>	
Nadia Iveth Arias Orozco y Claudia Geraldine Guillén Hernández	305
<b>Accesibilidad de las personas con discapacidad motriz en la movilidad urbana de la ciudad de Irapuato, Gto.</b>	
Alejandro García Navarro y Rodrigo Franco Muñoz	321
<b>La ciudad histórica de Aguascalientes y su espacio público de convivencia</b>	
Rodrigo Franco Muñoz	337
<b>La conformación de un eje peatonal como relación de símbolos urbanos. Una experiencia en el centro histórico de San Luis Potosí</b>	
Alejandro I. Galván Arellano	349
<b>¿Globalización y desarrollo local?: El cluster automotriz en Villa de Reyes, San Luis Potosí</b>	
Adrián Moreno Mata y Omar Parra Rodríguez	365

### Sección 3. Interdisciplina

<b>La propiocepción en el diseño arquitectónico</b> Moisés Barrera Sánchez y Marco Alejandro Sifuentes Solís	395
<b>La investigación desde el diseño y su participación como agente de cambio en el entorno humano: un acercamiento no unidisciplinar de la topofilia</b> Leonardo Andrés Moreno Toledano y Erika Rogel Villalba	411
<b>Modificaciones espaciales en la unidad habitacional ciudad 2000, San Luis Potosí, S.L.P</b> Lourdes Marcela López Mares y Joel Hernández Martínez	427
<b>Propuesta de una metodología para la caracterización de mampostería de edificios históricos empleando métodos sísmicos no destructivos in situ. El caso del templo de San Antonio de Padua</b> Edith Estefanía Orenday Tapia y Jesús Pacheco Martínez	445
<b>Cementantes alternativos al cemento Portland, la insostenibilidad del material perfecto</b> Lara Carral Martín	459
<b>Fibras de plástico producto de residuos urbanos, Alternativa para reforzar el concreto?</b> Alejandro Meza de Luna	473
<b>Análisis comparativo de la resistencia a la tensión de muestras de suelo inalterado y alterado</b> Diego Humberto Frías Guzmán y Martín Hernández Marín	483
<b>Comportamiento hidrodinámico del acuífero del valle de Aguascalientes: evaluación de la recarga natural</b> Lilia Guerrero Martínez y Martín Hernández Marín	495

# LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA COMO DETONADORA DE NUEVOS ESPACIOS Y DE LA RECONFIGURACIÓN DEL ENTORNO RURAL EN EL BAJÍO GUANAJUATENSE

Miguel Enrique Navarro Rossel<sup>1</sup>

Alejandro Acosta Collazo<sup>2</sup>

## Resumen

Las líneas ferroviarias que se desplegaron por todo el territorio nacional para la segunda mitad del siglo XIX, modificaron las formas de comunicación y transporte conocidas. El desarrollo ferroviario transfiguró el espacio habitado por los pobladores de todas las regiones, logrando acercar a grandes grupos de personas antes alejadas y facilitando el traslado por largas extensiones en todo el territorio mexicano, creando así distintas formas de relación y nuevas articulaciones entre las diversas poblaciones.

Con base en esto, se tiene que el ferrocarril también contribuyó en el nacimiento y desarrollo de nuevos asentamientos, ya que en diversas zonas rurales del país, las compañías ferrocarrileras instalaron sus estaciones; volviéndose éstas, los inmuebles de mayor jerarquía y convirtiéndose en numerosas ocasiones en las puertas de entrada, así como en la imagen y símbolo de estos lugares.

Estas reconfiguraciones llegaron de la mano de un pensamiento de idealización por la modernidad y los beneficios que el ferrocarril trajo, comprendiendo que el entorno tradicional iba dejando de existir debido a estas modificaciones. Por lo tanto, las nuevas poblaciones rurales nacidas por la instauración del ferrocarril serían elementos clave para analizar la visión de cómo el progreso industrial impactó en el medio rural y de cómo se daría una nueva interpretación de su paisaje y percepción de su entorno.

**Palabras clave:** *Ferrocarril, infraestructura, Bajío, patrimonio, entorno.*

---

1 Universidad Autónoma de Aguascalientes. nrarquitectura@hotmail.com

2 Universidad Autónoma de Aguascalientes. aacosta@correo.uaa.mx



## Abstract

The railway lines that were deployed throughout the national territory for the second half of the nineteenth century modified the known forms of communication and transportation. The railway development transfigured the space occupied by the inhabitants of all the regions, managing to bring together large groups of formerly distant people, and facilitating the transfer throughout long lengths of the Mexican territory, thus creating different forms of relation and new articulations between the diverse populations.

Based on this, it is clear that the railroad also contributed in the birth and development of new settlements, since the railroad companies installed their stations in diverse rural areas of the country, turning these into buildings of greater hierarchy and becoming numerous times the doors of entrance, as well as the image and symbol of these places.

These reconfigurations came hand in hand with a thought of idealization for modernity and the benefits that the railroad brought, realizing that the traditional environment was ceasing to exist due to these modifications. Therefore, the new rural populations born by the establishment of the railroad would be key elements to analyze the vision of how industrial progress impacted on the rural environment and how a new interpretation of its landscape and perception of its surroundings would be given.

**Keywords:** *Railroad, infrastructure, Bajío, heritage, surroundings.*

## Introducción

La estructura espacial en la zona rural del Bajío guanajuatense posee un perfil predominantemente agrícola industrial, cuyo origen data desde siglo XVI. Las etapas dentro de su historia que se pueden identificar en la organización espacial del entorno rural en esta zona, se encuentran estrechamente relacionadas con las actividades principales de la minería y la agricultura en la región, que dejaron su huella en el territorio.

Hasta el siglo XVI, estas fértiles tierras pertenecían a las poblaciones indígenas de los chichimecas guamares<sup>3</sup>, posteriormente, y con la llegada de los primeros españoles se fueron implantando en el territorio construcciones para la defensa y subsistencia de estos primeros extranjeros, así como para la evangelización de estas etnias. Estos nuevos pobladores

---

3 Su mayor zona de influencia fue las sierras de Guanajuato y parte de Querétaro, se extendía más allá del río Lerma al sur, y hacia el norte hasta parte de Aguascalientes. Según el autor Gonzalo de las Casas, los guamares eran los más valientes, más aguerridos y más destructores de todos los chichimecas (Powell, 2012: 52).

que a través de un colosal trabajo con la construcción de presas, acueductos, cajas de agua, acequias y canales (Ilustración 1), lograron hacer de estas tierras una zona altamente productiva a lo largo de más de 300 años, logrando conformar un panorama agrícola protoindustrial<sup>4</sup> a campo abierto hasta mediados del siglo XIX, momento en que fue modificándose su entorno por los nuevos métodos de industrialización y con el arribo del ferrocarril (Miño Grijalva, 1993: 57).

Con base en esto, la imagen formal en el entorno rural en esta zona que se produjo con la industrialización de fines de siglo XIX y las primeras décadas del XX, se redibujó de manera general por diversos detonantes, siendo el primero y más determinante, sin duda, el arribo del Ferrocarril Central Mexicano.<sup>5</sup> Este fenómeno ocasionó cambios y transformaciones en los sistemas hidráulicos, en la infraestructura interna de las antiguas haciendas y de los caminos de la región; parte de la justificación de estas modificaciones fue que la infraestructura férrea instaurada en el campo mexicano poseía unas tipologías únicas, ya que se basaba en la conformación de una infraestructura lineal y ésta se debió integrar y acondicionar a los medios que cruzaba (Kuntz Ficker S., 1999: 22).

---

4 Para Manuel Miño Grijalva, el término de proto-industrialización emergió hace aproximadamente veinte años dentro del marco de la historia económica y social contemporánea, para caracterizar y redefinir la etapa previa a la revolución industrial en Europa; aunque este autor defiende también la idea de integrar este concepto para el caso novohispano y latinoamericano (MIÑO Grijalva, 1993: 23).

5 A partir de 1880 y durante el gobierno de Manuel González, se otorgarían las dos primeras concesiones a empresas constructoras norteamericanas con una gran cantidad de facilidades para la construcción. La primera, el 8 de septiembre de 1880, al Ferrocarril Central Mexicano, una compañía establecida en Boston, Massachuset, (EUA), para construir una línea de vía ancha, entre la ciudad de México y El Paso del Norte, pasando por las ciudades de Irapuato, Silao, León, Aguascalientes, Zacatecas, Torreón y Chihuahua, con la ampliación de dos ramales, el primero de Silao a Guanajuato y el otro que llegaría a Guadalajara desde Irapuato (Navarro Rossell, 2016).



Ilustración 1: Acueducto Las Musas, perteneciente a la antigua hacienda de Atotonilquillo, municipio de Manuel Doblado, Gto. Fuente: MENR.

En relación con estos cambios en el entorno ocasionados por el ferrocarril, María Linarejos comenta al respecto:

Estos procesos de transformación de los espacios de la industrialización y con ellos de sus paisajes obligan a considerar el interés de los rasgos y los elementos que se mantienen aun de aquellos conjuntos iniciales, es decir, sus claves de lectura. Las infraestructuras de todas las épocas, cuando son consideradas en términos de su relación con el contexto territorial en el que se sitúan, se convierten en unas ricas claves semánticas para la interpretación histórica del paisaje. La funcionalidad y el servicio de estos elementos territoriales delatan indirectamente las estructuras básicas de aquella organización territorial del pasado, hoy parcialmente desaparecida o simplemente desvirtuada por las nuevas condiciones (Linarejos Cruz Pérez, 2007: 126).

Reafirmando lo anterior y teniendo en consideración que la producción agrícola en la región ya poseía un paisaje propio, el ferrocarril, sin

duda, proporcionó una lectura renovada de los territorios que atravesó. Los elementos necesarios para la instauración de toda su infraestructura como estaciones, terraplenes, puentes y rieles fueron piezas clave que revelan la importancia de la relación de los recorridos del ferrocarril con los territorios y topografías que recorría; sirviendo esta infraestructura a una nueva interpretación y significado dentro del entorno rural, así: “Las claves de interpretación no se limitan, por tanto, a la presencia de objetos, artefactos o instalaciones, sino que también abarcan otras referencias y rasgos espaciales que puedan servir en este sentido. La evolución de esos paisajes y cómo la industrialización participó en un determinado periodo pueden y deben ser interpretados adecuadamente recurriendo a la lectura del sitio” (Linajeros Cruz Pérez, 2007. 127).

Se podría decir con esto, que la renovación económica y social que se detona por la industrialización –y por el arribo del ferrocarril– durante la segunda mitad del siglo XIX, reconfiguró los modelos territoriales sobre los que hasta entonces llevaba organizada la sociedad, tanto en el ámbito rural como urbano; y que la estructura en la que se reorganizó el entorno en todo el país por esta industrialización sembró los principios sobre los que, a partir de ese momento, se conformaría dicho entorno; basado en las nuevas exigencias económicas, productivas, técnicas y sociales del territorio y, que en gran parte de las zonas rurales del Bajío se observa en la actualidad (Coatsworth, 1984).

Con base en lo anterior, se entiende y afirma que el espacio rural del Bajío guanajuatense adquirió una reorganización inspirada por un pensamiento de progreso e innovación, emprendedor y transformador, propio de las ideas de modernidad de la época, al servicio de la producción agrícola y el transporte. Así, cuando las líneas de ferrocarril instauraron sus rutas sobre el relieve de la región, transmitirían nuevos testimonios materiales e inmateriales, sociales y culturales, redefiniendo a partir de ese momento el entorno rural y productivo de esta región.

### **La infraestructura ferroviaria, detonadora en la creación de nuevos espacios**

Sin duda, las líneas ferroviarias que se desplegaron por todo el territorio nacional para la segunda mitad del siglo XIX, transformaron las formas de comunicación y transporte conocidas. El desarrollo ferroviario transfiguró el espacio habitado por los pobladores de todas las regiones, logrando acercar a grandes grupos de personas antes alejadas, y facilitando el traslado por largas extensiones de todo el territorio mexicano, creando así distintos formas de relación entre las diversas poblaciones y comunidades.

Con esto se tiene que en diversas poblaciones rurales del país, las compañías ferrocarrileras instalaron estaciones, volviéndose éstas en numerosas ocasiones, el inmueble de mayor jerarquía, independiente de la de carga, o si era para el transporte de pasajeros, de mercancías o ambas. Así, las terminales ferroviarias, en ocasiones las nuevas puertas de entrada de las nacientes poblaciones, se convertirían en la imagen y símbolo de las mismas.

Según Luz Carregha, el ferrocarril definitivamente contribuyó en el nacimiento de nuevos asentamientos humanos y en el crecimiento de ciudades ya establecidas. Con respecto a esto menciona: “Poco a poco, el silbato de la locomotora adquirió un lugar importante en la medición del tiempo de numerosas poblaciones, y las estaciones ferroviarias se convirtieron en el centro de reunión de los habitantes de diversos lugares y ocuparon un lugar relevante en el trazo de pueblos y ciudades” (Carregha Lamadrid, 2001).

Por lo tanto, la llegada del ferrocarril y la instalación de su nueva infraestructura ferroviaria, determinaría el trazo de nuevas áreas habitacionales (Ilustraciones 2 y 3), en su mayoría en torno a estas nuevas estaciones; así, con respecto a esto y complementado lo ya dicho por Carregha, María Linajeros explica que:

Las dimensiones sociales del cambio y la necesidad de una respuesta a las nuevas formas de vida colectiva, asociadas a la industria y modernidad, se tradujeron en la creación de un poblamiento asociado a los nuevos paisajes productivos. Así fueron surgiendo poblados, conjuntos de viviendas para los obreros fabriles, poblados ferroviarios asociados a la construcción y mantenimiento del ferrocarril.<sup>6</sup> Estos conjuntos se situaron junto a las estaciones y a las grandes instalaciones industriales y, como ellas, contagiaron el espacio rural de un cierto espíritu de modernidad (Linajeros Cruz Pérez, 2007: 124).

Por lo tanto, los nuevos poblados rurales nacidos por la instauración del ferrocarril, serían elementos clave para interpretar la visión que el progreso industrial tuvo del medio rural y de su diferente manera de posesión por los nuevos pobladores, así como una nueva interpretación al entorno, planteando condiciones diferentes de la percepción del mismo.

---

6 Mientras en la ciudad el higienismo urbanista construía una manera de entender las nuevas condiciones del paisaje urbano, en las zonas rurales los grandes conjuntos agrícolas, industriales y mineros ordenaban funcionalmente la vida colectiva de sus trabajadores (Linajeros Cruz Pérez, 2007: 124).





Ilustración 2: Estación de Carralejo para 1926<sup>7</sup>. Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF.



Ilustración 3: Estación de Corralejo actualmente. Fuente: M.EN.R.

7 En la fotografía que se observa en la ilustración 2, se muestra cómo se avistaba el entorno rural y despoblado alrededor de la aún recién instaurada estación de Corralejo, perteneciente al ramal Irapuato-Guadalajara del Ferrocarril Central Mexicano; en comparativa con la fotografía de la ilustración 3, donde se muestra la misma estación de Corraleja tomada por el autor en marzo de 2017. En esta segunda fotografía, se identifican las diferentes construcciones que se generaron a lo largo de los años, a causa de la instauración de dicha estación.



## Nuevas reconfiguraciones en el entorno rural

Para efectos de un mejor entendimiento en cómo el ferrocarril contribuyó en la transformación del entorno rural, en particular en la región del Bajío guanajuatense, se tomarán en cuenta tres aspectos fundamentales para su análisis: en primera instancia, cómo este fenómeno influyó en el medio natural y en sus recursos ambientales; en segundo término, en el entorno físico construido y su hábitat; y por último, en el imaginario y de permanencias de los individuos que los cohabitan.

Respecto a las reconfiguraciones dentro de su medio natural, es necesario recordar que desde mediados del siglo XIX –particularmente, hacia finales del siglo y por todo el país–, las exportaciones agrícolas se encontraban en permanente expansión. Esto se da en parte por el enorme interés en el aprovechamiento y explotación de los recursos naturales de los gobiernos liberales, encontrando su clímax durante el gobierno de Porfirio Díaz, quien estimuló las inversiones e intercambio comercial con el extranjero; en particular con el vecino del norte.

Respecto a este fenómeno, Estela Ramírez comenta: “[...] la explotación de madera se convirtió en un negocio altamente lucrativo por la poca inversión que requería y las condiciones de explotación de los monteros que derribaban los árboles. Se formó un grupo de empresarios, mayoritariamente extranjeros –ingleses y norteamericanos, principalmente– dedicados a la explotación inmisericorde de los montes y bosques” (Ramírez Villalobos, 2012: 38).

Independientemente del intercambio comercial de los recursos naturales con otros países, esta explotación de los recursos se dio en gran parte por la necesidad de conseguir la materia prima para la construcción de las vías férreas, como durmientes y los demás elementos infraestructurales que se requerían para el tendido de las mismas. Finalmente, a esta discriminada explotación se aunó el hecho de que, en muchos casos, las vías, aparte de atravesar los terrenos de cultivo, destruyeron cercas y acequias para el riego, y también afectaron arboladas y zonas frondosas al paso de muchas haciendas, en su mayor parte, mezquites.

Los propietarios de estas tierras –hacendados en su mayoría– identificaban claramente que los bosques y zonas arboladas dentro de sus propiedades servían para dar leña y madera para uso diario y productivo, pero desde luego también para resguardar sus tierras de cultivo de la erosión; por lo tanto, los bosques eran valiosamente apreciados por estos hacendados aumentando el valor de su propiedad; en definitiva, una hacienda deforestada hacía que su valor en el mercado disminuyera rápidamente.<sup>8</sup>

---

8 Como ejemplo se tiene el de la hacienda de Buena Vista, cercana a Guadalajara, donde Valerio Ulloa comenta que: “El ingeniero Ambrosio Ulloa calculó que por lo menos 2,000 árbo-

Con base en esto, se tiene que reconocer el enorme impacto que el advenimiento del ferrocarril provocó en las zonas rurales, deforestando en gran parte los terrenos por donde atravesaba, modificando y transformando así su entorno natural.

Respecto al entorno físico construido y su hábitat, definitivamente se tiene que iniciar reconociendo que la arquitectura es un testigo de la historia. Al analizar la tipomorfología, las diferentes técnicas constructivas y el uso de materiales, se contribuye a la identificación de las diferentes etapas y estilos que predominaron en una región a lo largo de su existencia. Así, los elementos arquitectónicos que predominan en el ámbito rural del Bajío, expresan diferentes épocas y permiten mayor claridad en la lectura del carácter-significado del entorno (Manzini Marchesi, 2015: 238). De estos ejemplos, se destacan las construcciones preponderantes de la zona, en su mayoría pertenecientes a los grandes complejos hacendarios de la región, como las casonas, las grandes trojes y demás infraestructura física, como las presas, las represas, las acequias y los acueductos; todo esto, para el buen funcionamiento de estos grandes complejos productivos.

Al analizar estas edificaciones predominantes en la zona, se destaca que para la segunda mitad del siglo XIX, la mayoría de sus elementos poseían un fuerte predominio de diferentes estilos arquitectónicos, tanto locales como importados del exterior, así como el uso de los materiales, siendo esto testimonio de la influencia extranjera que se fomentó desde el gobierno, mezclándose con fuertes raíces sociales, políticas y económicas locales.

Muchos de los ejemplos de estas construcciones de fines del siglo XIX y hasta la primera década del XX, poseen una fuerte carga simbólica. A diferencia de las construcciones rurales anteriores a esta época, su riqueza decorativa intentaba demostrar el posicionamiento económico y social de sus propietarios, en especial de los extranjeros.<sup>9</sup>

---

les se habían destruido en una franja de 10 kilómetros, siendo aprovechados por la empresa ferroviaria como leña y como material de construcción, lo cual es un dato importante a considerar en un análisis sobre el impacto que tuvieron los ferrocarriles sobre el medio ambiente” (Valerio Ulloa, Primavera 2008: 55).

9 Este fenómeno se da con mucha fuerza durante la segunda mitad del siglo XIX por la llegada de una gran cantidad de extranjeros –tanto norteamericanos como europeos– esto, gracias al apoyo y fomento por parte del gobierno porfirista, de abrir las puertas a toda influencia que llegara del exterior. Por lo que las edificaciones rurales que se desarrollaron o crecieron durante esta época o fueron sólo dedicadas a la producción agrícola, sino también al disfrute de familias poderosas en el campo, mezclando las actividades productivas y de trabajo con las recreativas. Esto en contraste con las antiguas haciendas que se desarrollaron durante el Virreinato y durante la primera mitad del siglo XIX, que se utilizaban en su mayoría para actividades productivas y de abasto.



Ilustración 4: Hacienda La Noria de Alday en el municipio de San Diego de la Unión, Gto.<sup>10</sup>  
Fuente: MENR.

Al respecto, Lorena Manzini comenta:

Esto se debe a que, a través de la materialidad de sus propiedades, se legitimaba su arraigo y progreso económico en un lugar y una sociedad adoptada en la que decidieron forjar sus raíces en busca de un futuro mejor al que tenían en su tierra natal. Era frecuente encontrar que la vivienda poseyera un estilo con mayor riqueza decorativa que las bodegas. La razón de ello radica en que las bodegas eran las construcciones dedicadas a la elaboración y producción industrial, donde se le otorgaba más importancia a la función, a los avances tecnológicos y mecánicos, como representación del progreso económico e inserción internacional, a través del gigantismo y la maquinización. En cambio, las viviendas, tanto su estilo como en la tecnología aplicada a la construcción y los servicios, se encontraban más directamente relacionadas con el prestigio social y cultural de la familia, aunque el establecimiento en su totalidad representa

---

10 En la imagen se muestra la influencia del estilo Mudejar, importado a finales del siglo XIX, esto debido también al mejoramiento y agilidad en la información y en técnicas constructivas aprovechadas por el mejoramiento transporte, como es el ferrocarril y la modernidad que impulsó.

el poderío económico y posicionamiento social de sus propietarios (Manzini Marchesi, 2015: 239).

Complementado lo dicho por Manzini, se tiene que para la segunda mitad de siglo, en un gran número de las haciendas agrícolas se emplearon los estilos que predominaban en las zonas urbanas y los importados del extranjero y, que corresponden generalmente a edificaciones con influencia de las corrientes arquitectónicas como el Neoclásico o el Ecléctico, así como a las técnicas y materiales constructivos utilizados en estas mismas corrientes. También se modificaron los espacios y elementos de las edificaciones originales e incorporaron nuevas construcciones, tanto de los dedicados a la vivienda, como los destinados al almacenaje y producción como las trojes.

Aunadas a estas edificaciones ya existentes en la zona, se tienen las recién llegadas y correspondientes a la infraestructura ferroviaria, como son las estaciones de ferrocarril, puentes y demás edificaciones necesarias para el funcionamiento de éstos.

Respecta a las estaciones de ferrocarril, Luz Carregha explica que:

[...] se construyeron en México durante el Porfiriato dentro de un estilo arquitectónico determinado, ya que su edificación obedeció más a un modelo funcional utilitario que a un ejercicio artístico. Por la época en que fueron construidas, se ha asociado a la arquitectura ferroviaria mexicana con el llamado movimiento ecléctico, que tuvo su mayor auge en la arquitectura civil de los últimos años del siglo XIX. Como debió haber sucedido en otras partes del territorio nacional, en las ciudades que se localizan en el centro del país, la arquitectura ferroviaria influyó de manera importante en las características constructivas de otros edificios civiles, especialmente en los conjuntos fabriles y en los multifuncionales, dentro de estos últimos, se incluye a la vivienda obrera (Carregha Lamadrid, 2001).

Entonces, se tiene que a partir de 1870 y hasta 1910, los materiales que predominaban en la construcción de las ampliaciones y nuevas edificaciones en el Bajío rural, básicamente eran, en primera instancia, los ya utilizados y conocidos desde el Virreinato, como tierra cruda, tierra cocida, piedra y madera; pero, sin duda, el material que logró un cambio dentro de los procesos constructivos de la época llegaría del extranjero de la mano de las nuevas tecnologías para la producción y el transporte, y ese material era el hierro.

Con la introducción del hierro en las construcciones se logró, sin duda, la posibilidad de diseñar y construir edificaciones más modernas y

seguir impulsando el cobijo de métodos constructivos y estilos importados del exterior.

Sin embargo, para María Linajeros:

Estas realizaciones de la industrialización no estuvieron exentas de contenidos de intención formal, que se traducen en la génesis de un cierto carácter estético y paisajístico. Arriesgándose a una simplificación excesiva, se puede decir que el elemento clave de su estética es la pieza de hierro fundido que compone las grandes estructuras funcionales de la industria, el transporte o la minería. También lo son, aunque en menor medida, los elementos de ladrillo industrial, los pavimentos adoquinados y empedrados y otras piezas constructivas. El uso de estos elementos estandarizados, como unidades estructurales básicas, construye un notorio carácter estético compuesto y muy articulado. La idea de modernidad y renovación, sentida entonces y contemporánea de aquellos procesos de cambio, hace que la estética industrial se deje influenciar por las tendencias de las nuevas corrientes artísticas. Las grandes piezas de la industrialización reflejan la influencia de los estilos revolucionarios que buscaban un nuevo orden, como el modernismo y los «neos» (Linajeros Cruz Pérez, 2007: 130).

Sin duda, con la industrialización y arribo del ferrocarril a los campos del Bajío, los hacendados que estaban más preocupados por satisfacer sus necesidades de eficacia y crecer su producción, se preocuparon más por lo funcional, sin importarles en su mayoría la estética; sin embargo, estas soluciones funcionales repercutían en el paisaje arquitectónico rural.

Por último, y en lo que respecta a las evoluciones provocadas por el arribo del Ferrocarril Central Mexicano al Bajío guanajuatense en el imaginario y de permanencias de los individuos que cohabitan en esta región, se puede afirmar que en lo expresivo del entorno rural de esta región se fusionan testimonios tanto tangibles como intangibles que han trascendido tanto en el ambiente natural como en el industrial y productivo para combinarse también con los aspectos sociales y culturales que han predominado durante siglos, cuyos pensamientos, tradiciones, recuerdos e imaginarios corresponden a las diferentes etapas de la vida agrícola local.

Estas tradiciones e imaginarios, apreciados como bienes culturales e industriales de la sociedad, se encuentran integrados en el entorno rural depositario de una organización territorial desarrollada en el progreso de industrialización y modernización de fines del siglo XIX y durante las primeras décadas del XX. Sobre estas bases se apuntaló el desarrollo agrícola de la región, encauzando así una reconfiguración y una adaptación hacia las nuevas exigencias productivas y sociales que hasta la fecha permane-

cen, y que conformaron un paisaje rural de significativo valor patrimonial e histórico en el que se manifiesta la identidad cultural del lugar (Manzini Marchesi, 2015: 242).

Para María Linajeros, como en otros entornos, “los valores patrimoniales de los paisajes de la modernización descansan sobre la capacidad de interpretación y lectura de las condiciones actuales” (Linajeros Cruz Pérez, 2007: 131). Por lo tanto, el papel de los elementos e instalaciones que se incorporaron dentro del espacio rural, en particular la infraestructura férrea, es trascendental, no sólo como entes físicos del progreso en la época, sino por las imágenes que manifiestan al ser apreciados en correlación con su entorno. Es decir, por el modo en que se integran dentro de la estructura rural y territorial generada por la modernización, como espacios dedicados a la producción, al transporte, a la conectividad y a la habitación, permiten estudiar la relación de la modernización, en este caso con el arribo del Ferrocarril Central, con el entono que lo alberga y sus consecuencias de transformación y reconfiguración.

Por todo esto, las permanencias son los diversos conjuntos de objetos, naturalezas, fisonomías, vínculos y presencias que en cada circunstancia logran deducir la reconfiguración territorial; en esta región gracias a la industrialización y modernización en el transporte, así como en sus procesos productivos, por lo tanto, en su paisaje.

Con base en lo anterior, se tiene que el panorama que el Ferrocarril Central Mexicano forjó sobre las zonas rurales del Bajío fue en definitiva de fecundidad y modernidad, siendo éstas las pautas que regirían la transformación del entorno, demandadas por las actividades propias de la creciente renovación rural.

Pero, en definitiva, estas transformaciones y reconfiguraciones llegaron de la mano de un pensamiento de idealización por la modernidad y los beneficios que el ferrocarril trajo, comprendiendo que la imagen tradicional iba dejando de existir debido a estas modificaciones. Así, la modernización de la vida rural aceptaba la necesidad de los contrastantes y nuevos entornos invadidos por el progreso, reconocidos como zonas de deterioro en algunos casos, pero al mismo tiempo justificados por los beneficios, la eficacia y el desarrollo económico que comprendían su llegada.

## **Conclusiones**

Diferentes fueron los tipos de asentamientos y transformaciones que se dieron en torno a las zonas rurales y a los asentamientos ya existentes. Ejemplo de éstos tenemos los que complementaban su rápido desarrollo por la ubicación y cercanía a vías importantes de comunicación como caminos reales o estaciones férreas; de esta manera, aunque no se vincularan directamente con una cabecera municipal, tendían a expandirse



con la construcción y florecimiento de nuevos espacios, y posteriormente legalizando su situación, pasando de simples asentamientos a ranchos, pueblos y hasta ciudades.

Pero, en definitiva, el impacto que los ferrocarriles provocaron al instaurarse en el Bajío guanajuatense, ocasionó una reconfiguración en las distancias y se produjo con esto una relocalización de las poblaciones atravesadas por su paso. Por lo tanto, las vías del ferrocarril favorecieron una reorganización general del espacio rural, otorgando mejoras a las zonas beneficiadas por el ferrocarril con respecto a las que carecían de ella.

A manera de conclusión, sobre las transformaciones provocadas por la instauración del ferrocarril en la región, se tiene que la función de las grandes líneas férreas fue mucho más variada y compleja, reforzando la vinculación de pequeñas regiones en torno a espacios de concentración productiva y comercial. Las estaciones ubicadas en las proximidades de haciendas y ranchos abastecían a las ciudades de sus productos agrícolas y obtenían de ellas diversos tipos de manufacturas necesarias para el consumo y la producción. Por otro lado, contribuyeron a crear y consolidar trayectos comerciales más amplios derivados de la distinta especialización productiva de cada región. Así, los productos agrícolas elaborados en la región del Bajío, gracias al ferrocarril, abastecieron con mayor facilidad los mercados regionales.

Respecto al entorno rural y con base en el análisis ya realizado, se puede considerar que es todo aquel territorio que, a lo largo del tiempo se ha conformado como resultado del desarrollo de diferentes actividades productivas en el campo –agrícolas y pecuarias o en relación con ellas– conservando diversos elementos y rasgos definidos.

Así, el desarrollo social, económico y cultural de las regiones rurales evidencia en sus entornos el modelo de organización espacial y productiva, y desde luego, la correlación con los componentes del entorno y su naturaleza.

En el caso del entorno que resultó de la modernización ferroviaria en el Bajío, las reconfiguraciones se acentúan por las especiales condiciones en que estaban distribuidos anteriormente los caminos y las vías de comunicación, así como su infraestructura.

Ya en el ámbito del patrimonio industrial se acentúan los rasgos que se dieron por esta modernización, tales como las construcciones e instalaciones ferroviarias, que definieron el territorio con una identidad propia, determinada por las nuevas tipologías y por la nueva relación que se da entre el ser humano y el ámbito rural.

Finalmente, se concluye sobre cómo se puede asumir el entorno rural como un recurso más del patrimonio cultural y cómo, a partir de un fenómeno como la instauración del Ferrocarril Central Mexicano, se puede plantear un nuevo método de investigación, conociendo las contribuciones que nos aporta la lectura de estos paisajes en la región.

## Bibliografía

- Acosta Collazo, A. y. (2010). "John Douglas y la transición del progreso agroindustrial en Aguascalientes". En B. O. (Coord.), *El Patrimonio Industrial y el Mar. Reflexiones sobre el Patrimonio Industrial Marítimo de México, Centroamérica y El Caribe, y su interacción con los sitios de producción*. (pp. 525-536). Pachuca, Hidalgo, México: Archivo Histórico y Museo de Minería A.C.
- Bartra, R. (1985). *Estructura agraria y clases sociales en México* (Octava ed.). D.F., México: Ediciones Era. Colección. Serie popular, Instituto de Investigaciones Sociales/UNAM.
- Bellinger, M.E. (1987). "Las estructuras agrarias bajo el Porfiriato". En C.C. (Coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia económica y de la estructura social*. (Sexta ed., pp. 315-337). D.F., México: Editorial Nueva Imagen.
- Blanco, M., & Parra, A. (2000). *Breve Historia de Guanajuato*. (F. H. El Colegio de México, Ed.) D.F., México: Fondo de Cultura Económica.
- Carregha Lamadrid, L. (2001). El impacto del ferrocarril en México. El caso de la capital y de otras ciudades del centro del país. *Ponencia in extenso*, 17. Aranjuez, España.
- Carregha Lamadrid, L. (2014). *¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el Porfiriato*. (M. N. Artes, Ed.) Cd. de México, México: CNPPCF (Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero).
- Cerutti, M. (1996). "Ferrocarriles y actividades productivas en el norte de México, 1880-1910". En C.M. (Coord.), *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada* (Primera reimpression ed., pp. 178-192). D.F., México: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México. Colección: Serie Estudios.
- Coatsworth, J. H. (1984). *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*. Mexico, México: Ediciones Era.
- Díaz Polanco, H. y. (1976). El desarrollo del capitalismo en el Bajío. (U. A. México, Ed.) *Nueva Antropología*, II(5), 34.
- González y González, L. (Otoño de 1980). Ciudades y villas del Bajío colonial. (E. C. Michoacán, Ed.) *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*(4), 100-111.
- Knowlton, R. J. (julio-septiembre de 1998). El ejido mexicano en el siglo XIX. (C.D. El Colegio de México, Ed.) *Historia mexicana*, 48(1 (189)), 71-96.
- Kuntz Ficker, S. (Septiembre-Diciembre de 1994). Algunos efectos de la comunicación ferroviaria en el Porfiriato. (UAM-Azcapotzalco, Ed.) *Sociológica*, año 9(26), 19.

- Kuntz Ficker, S. (1995). *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1887*. México, México: El Colegio de México.
- Kuntz Ficker, S. y. (1999). *Ferrocarriles y obras públicas* (Primera edición ed.). (L.D. Mexicana, Ed.) México, D.F., México: Instituto Mora.
- Leal, J. F. (2011). *Economía y sistema de haciendas en México. La hacienda pulquera en el cambio, Siglos XVIII, XIX y XX*. (Tercera edición ed.). México, México: Juan Pablos editores S.A.
- Linajeros Cruz Pérez, M. E. (2007). Los paisajes de la industrialización. (M.D. Español, Ed.) *Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*,(7), 119-131. Recuperado el 14 de Abril de 2017
- Manzini Marchesi, L. (enero-junio de 2015). La dimensión histórica versus La banalización del paisaje. *Tabula Rasa*, pp. 227-263.
- Marichal, C. (. (1996). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada* (Primera reimpression ed.). D.F., México: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México. Colección: Serie Estudios.
- Miño Grijalva, M. (1993). *La protoindustria colonial hispanoamericana*. D.F., México: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México. Colección: Serie Ensayos.
- Navarro Rossell, M. E. (2016). El Ferrocarril como detonador en la reconfiguración de la infraestructura físico-espacial del sistema de haciendas agrícolas en el Bajío guanajuatense: 1876-1910. En Acosta A. (Coord.), *Convergencias del diseño y de la construcción V. El futuro de la ciudad. Sustentabilidad y conservación*. (pág. 456). Aguascalientes, Ags., México: Universidad Autónoma de Aguascalientes.
- Nockel, H. J. (1996). *Morfología Social de la Hacienda Mexicana* (2da. Ed ed.). México, D.F., México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Powell, P. (2012). *La guerra chichimeca (1550-1600)* (Cuarta reimpression ed.). D.F., México: Fondo de Cultura Económica.
- Ramírez Villalobos, E. (Mayo-Junio de 2012). El desarrollo del capitalismo en México en la segunda mitad del siglo XIX. (F.D. UNAM, Ed.) *Economía Informa*(374), 26-52.
- Zamora Ayala, A.V. (2003.). *Morfología Urbana. Teoría y Metodología*. (U.B.-F. Universidad de Guanajuato, Ed.) Guanajuato, Guanajuato, México: Universidad de Guanajuato.

**HÁBITAT Y CIUDAD CONTEMPORÁNEA**  
PATRIMONIO, TERRITORIO E INTERDISCIPLINA

Primera edición 2020

El cuidado y diseño de la edición estuvieron a cargo del Departamento Editorial de la Dirección General de Difusión y Vinculación de la Universidad Autónoma de Aguascalientes.