

# Aportaciones artísticas y urbanísticas del ingeniero Ortega Douglas en la ciudad de Aguascalientes, México (1948-1969)

ALEJANDRO ACOSTA COLLAZO

Doctor Arquitecto. Profesor investigador TC. SIN Nivel I. Coordinador de Posgrado. Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción / Universidad Autónoma de Aguascalientes, México

*aacosta@correo.uaa.mx*

## Resumen

El Ingeniero Luis Ortega Douglas comenzó a construir casas y escuelas en Aguascalientes, México. Asimismo, llegó a ser Presidente Municipal del Ayuntamiento local. Ortega Douglas cambió el perfil edificado de la ciudad gracias a sus ideas emprendedoras y a las relaciones personales –que utilizó a su favor como líder político. También recibió un gran apoyo del entonces presidente de México: Adolfo Ruiz Cortines. Ortega Douglas trabajó tan duro como su padre John Douglas le enseñó, quien a principios del siglo XX estableció una fábrica importante, asimismo contribuyó con el arribo de la energía eléctrica a la ciudad de Aguascalientes. Basado en fuentes documentales primarias, queda demostrado en este escrito que Ortega Douglas siguió ideologías progresistas del extranjero y nacionales para contribuir con cambios substanciales en la forma de edificar y concebir el urbanismo en la ciudad. Ortega Douglas edificó importantes edificios modernistas en la Avenida Madero. También se le atribuye la construcción del Chalet Douglas en la Avenida Vázquez del Mercado, así como un gran cine en la Avenida Alameda. Contribuyendo con lo anterior en el cambio de imaginario de ideas modernistas en los ciudadanos. También remodeló el antiguo Parián, utilizando como base su tesis académica. Después de dejar el cargo de Presidente Municipal se dedicó a construir en forma particular por medio de una empresa. Ortega Douglas llegó también a ser Gobernador del Estado en el año de 1956. Así, desde el año de 1956 hasta 1962 volvió a escena en la planeación de la transformación urbana, promoviendo el uso del automóvil como principal medio de transporte, incrementando con esto la movilidad en la ciudad. Como gobernador continuó aplicando ideas de planeación urbana de su predecesor: Jesús María Rodríguez, para evolucionar la ciudad, siguiendo también

algunas propuestas del plano de Carlos Contreras. Ortega Douglas promovió la construcción de la Avenida López Mateos, así como los anillos periféricos vehiculares que rodean la ciudad, promoviendo a la ciudad de Aguascalientes como un importante referente de planificación urbana en la república mexicana. Este escrito pretende demostrar de qué manera Ortega Douglas decidió promover la utilización del automóvil, estableciendo propuestas de diseño novedosas, con nuevas maneras de proyectar y construir la plástica urbana, asimismo con edificaciones artísticas del movimiento moderno.

**Palabras clave:** Patrimonio artístico; ciudad; Ortega Douglas; automóvil.

## *Artistic and urban contributions of the engineer Ortega Douglas in Aguascalientes, Mexico (1948-1969)*

### **Abstract**

In 1948, the engineer Luis Ortega Douglas started building houses and schools in Aguascalientes, Mexico. He also became the main City Hall Administrator. Ortega Douglas changed the city profiles thanks to his power and the relationships he used to have as a political leader. Also he got some help from the President of Mexico: Adolfo Ruiz Cortines. Ortega Douglas worked as hard as his father John Douglas educated him, whom at the beginning of the century had established an important mill, and also brought the electrical power to Aguascalientes City. Based on historic papers found it was demonstrated that Ortega Douglas followed foreign ideas to change architecture and urbanism in the city. Ortega Douglas built several important modern buildings on Madero Avenue. Ortega Douglas built a Chalet on Vázquez del Mercado Avenue and even a big cinema on Alameda Avenue. He changed the city image to a modern place to live. Also he rebuilt the main mall in the city centre, -named Parián, based on his thesis work. After administrating the city, Ortega Douglas became a constructor and continued building as well. He also became Governor of the State of Aguascalientes in 1956. From 1956 to 1962 he was a big influence in the city planning and promoted the usage of the cars to increase the speed to get from one point to another within the city. Once a Governor, he followed the city planning Jesús María Rodríguez had used, -as a former Governor, to change the city and also followed a few designs of Carlos Contreras to make Aguascalientes a modern city. Ortega Douglas promoted the construction of López Mateos Avenue and also the two main rings (avenues) that contained the city to show how Aguascalientes could become an important city in the nation. The paper pretends to show how Ortega Douglas decided to promote the usage of cars and settled new ways to design the city, based on modern ideas.

**Key words:** Artistic buildings; city; Ortega Douglas; cars.

**Sumario:** 1.- John Douglas en Aguascalientes. 2.- El ingeniero Douglas y el urbanismo. 3.- La ciudad y la llegada del automóvil en la segunda mitad del siglo XX. 4.- La avenida de Circunvalación y su trazado en 1969. 5.- Conclusiones. 6.- Referencias bibliográficas.

---

## 1. John Douglas en Aguascalientes.

Con justificados imaginarios y una carga de fructíferos antecedentes familiares, John Douglas impulsó en México la explotación del algodón en Torreón y posteriormente se interesó en la producción alimenticia basada en la molinenda de granos; una vez radicado en Aguascalientes fundó el molino *La Perla*, fábrica que llegó a ser la empresa de productos de harina más importante de la ciudad. Con el establecimiento de esta fábrica, aunado a las instalaciones de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano (CFCM), el oriente de Aguascalientes comenzó a urbanizarse. John Douglas adquirió terrenos cercanos al molino y comercializó una zona para sus trabajadores y para la gente interesada en radicar en ese lugar, denominada *Colonia Gremial*. Asimismo, se estableció –no muy lejos de la Colonia Gremial, la Colonia *Ferronales*; para satisfacer la demanda habitacional del sector directivo de la recién llegada empresa ferrocarrilera. Si bien la arquitectura de ambas colonias es disímil, en términos formales, el pretexto de su construcción proviene de cubrir espacios complementarios a las nuevas industrias de principios de siglo XX.

El espíritu laboral y productivo de John Douglas no terminó en ese momento; decidió posteriormente incursionar en una empresa productora de energía eléctrica y en el diseño y establecimiento de una red de tranvías para la ciudad. Esta red incluía tendido de rieles y cableado eléctrico que comunicaban la pequeña población con los lugares más concurridos en ese momento, *e.g.* el centro de la ciudad con la gran fábrica de la familia Guggenheim, con el molino *La Perla* y con la antigua Estación de Ferrocarriles. De hecho, el mismo John Douglas ordenó que el ramal que comunicaría el centro de la ciudad con su fábrica pasara justo frente a su casa para llegar convenientemente y a tiempo a su negocio. Asimismo se realizó el trazo urbano de la Avenida Váz-

quez del Mercado para mejorar la comunicación con la fábrica. La casona que es conocida ahora como *Chalet Douglas* está ubicada en esta misma avenida, y fue precisamente en ese lugar donde murió el empresario John Douglas en el año de 1918. La Perla siguió funcionando con altibajos y en el año de 1948 es comprada por *Productos de Maíz S.A.*, no sin antes estar exenta de algunos problemas laborales. La compañía eléctrica fundada por John Douglas que suministraba energía para el funcionamiento de los tranvías, fue traspasada a la hoy extinta compañía de Luz y Fuerza del Centro; asimismo la compañía de tranvías de su propiedad *Express Wells Fargo*, se disolvió en la década de los años treinta. John Douglas promovió el uso de tranvías en avenidas importantes como la Alameda (ver Figura 1).

Era entonces Ortega Douglas heredero de un linaje altamente productivo y ejemplar. Ortega siguió el ejemplo de su padre y demostró también sobradas habilidades para transformar el ambiente edificado, mejorando el funcionamiento de la ciudad de Aguascalientes, justo a mediados del siglo XX.

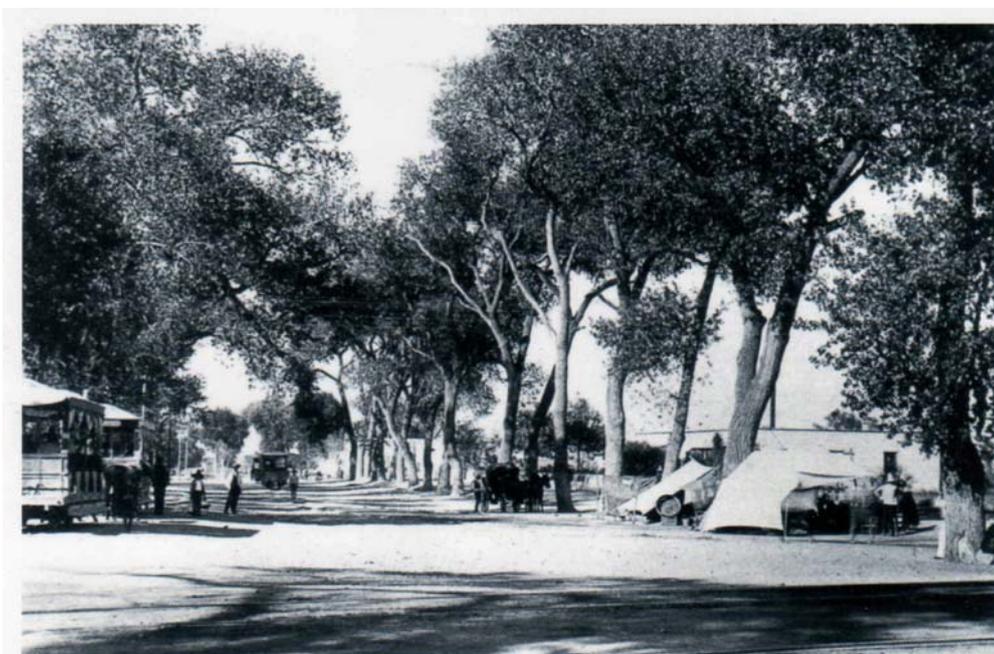


Fig. 1. La Alameda conformaba una ruta obligada de tranvías a principios del siglo XX.

Fuente: Fototeca del Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes (AHEA).

## **2. El Ingeniero Ortega Douglas y el urbanismo.**

La ciudad de Aguascalientes se vio beneficiada con la actividad edilicia y transformadora del Ingeniero Ortega Douglas, comenzando en el año de 1948. El género de edificios que promovió se basa en casa, escuelas y mercados. Sin embargo como Presidente Municipal trabajó constantemente con la mejora urbana, especialmente la infraestructura. Su esfuerzo por mejorar en los aspectos políticos lo lleva a conseguir la gubernatura del estado posteriormente.

El movimiento moderno impactó la forma de construir y Ortega Douglas erigió diversas casas en la vialidad de moda de la época: Avenida Madero. Esta avenida en realidad no fue trazada sino hasta el siglo XX, con motivo de la Soberana Convención Revolucionaria, celebrada en Aguascalientes en el año de 1914. En relación a la datación del trazo de la Avenida Madero, Ramírez menciona: *...en los meses de agosto a noviembre de 1914 se realizaron varias obras. Se abrió la Avenida de la Convención (hoy avenida Francisco I. Madero), así como las calles de Persia (hoy General Barragán) y la de Mina...* (2003: 98).



Fig. 2. En la Avenida Madero se construyeron diversos edificios habitacionales y comerciales con rasgos modernistas en su diseño espacial y en sus fachadas, como el que ocupó el Banco del Centro.

Fuente: Fototeca del AHEA.

La axialidad de esta avenida en relación al complejo ferrocarrilero y al primer cuadro de la ciudad cobra relevancia simbólica por la vinculación de una manifestación espacial fabril, derivada de la revolución industrial, y el punto más antiguo de la traza urbana en damero: la plaza principal, en el cuadro fundacional de la ciudad. Es decir, el siglo XVI y el siglo XX comunicados en un sentido lineal, sugiriendo un interesante progreso; emanado de la revolución industrial, que llegó para quedarse en Aguascalientes (ver Fig. 2).

Algunas edificaciones de esta avenida, de corte aristocrático, marcan el empuje de vida producido en un país con ansias de progreso, pero con limitantes económicas significativas. Arquitectura con una plástica propia que se diferencia una de la otra en una forma marcada, en relación a la arquitectura conservadora de la ciudad histórica.

El plano regulador de Aguascalientes, realizado por Carlos Contreras en el año de 1948, sirvió de base para que Ortega Douglas realizara obras de infraestructura y adaptación funcional de la ciudad a las nuevas formas de utilizar los espacios abiertos, conforme a la irrupción del automóvil. En el año de 1948 se consolidaron algunos centros educativos como la escuela 21 de agosto, el Centro Educativo Melquiades Moreno y el Centro Escolar de la Colonia Gremial, ubicada en los terrenos que fueron propiedad de John Douglas (ver Fig. 3).

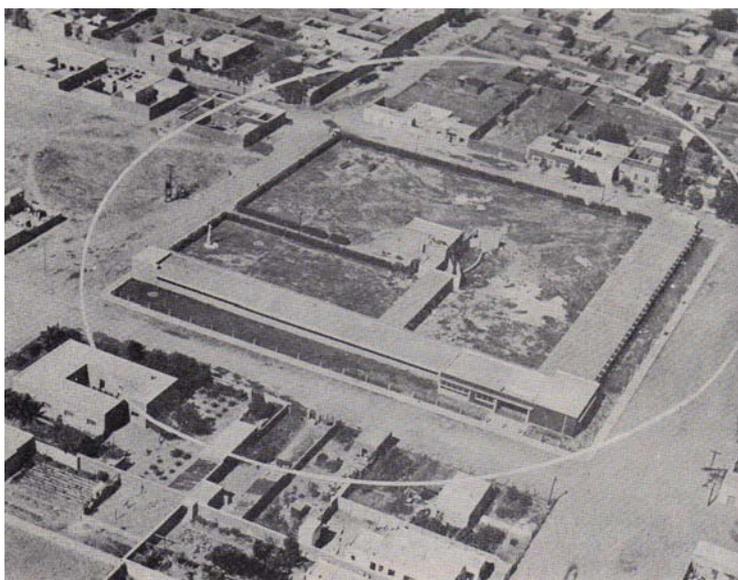


Fig. 3. Centro Escolar de la Colonia Gremial en el año de 1948. Fuente: Fototeca AHEA.

Ortega Douglas propició el abanico de posibilidades conceptuales y constructivas de la arquitectura de moda en su tiempo. Para muestra se pueden mencionar algunas fincas, como la que ocupa la Farmacia Sánchez en la Avenida Madero<sup>1</sup>, con características *Deco*, el Chalet de la misma avenida y el Teatro Cinema Alameda. Desde luego que el estilo plástico aplicado por Ortega también emanaba de influencias extranjeras.

Es conveniente ubicar la dimensión que tenía la ciudad a mediados del siglo XX; por la toma de decisiones que se generaron para modificar su funcionamiento. Herrera menciona que: *En 1950, uno de cada dos residentes en la entidad vivía en su capital, que contaba con 93.363 pobladores y constituía la doceava ciudad más habitada del país* (2004: 75).

Es conveniente reconocer que a la par de Ortega Douglas existieron otros constructores importantes, como el Arq. Francisco Aguayo Mora. Como gobernador en el período de 1956 a 1962, Ortega promueve la electrificación de una gran parte del estado de Aguascalientes. Al igual que John Douglas, estaba convencido que las bases del progreso se cimentaban en la electrificación y en el adecuado establecimiento y funcionamiento de la industria. La industria, herencia inglesa y americana, que sería la base del progreso en los años posteriores y del crecimiento paulatino de la ciudad de Aguascalientes; con el consecuente diseño e implementación de infraestructura, servicios y equipamiento complementario.

### **3. La ciudad y la llegada del automóvil en la segunda mitad del siglo XX.**

La inclusión del automóvil en el funcionamiento de las ciudades cambio substancialmente sus dinámicas de movilidad, incluyendo las formas de vida. Esta situación obviamente se vio reflejada en la arquitectura. En la colonia Ferronales se puede observar la relación de las casas con la vía pública; sin embargo la llegada del automóvil cambió la relación de los pórticos frontales con el espacio público. Las casas edificadas en la Avenida Madero de alguna manera también truncaban la relación abierta con el espacio público, ya sea por el paramento de las fachadas o por rejas metálicas.

---

<sup>1</sup> Edificio ocupado anteriormente por la distribuidora Chevrolet de David Guzmán.

Es en la segunda mitad del siglo XX cuando el automóvil toma paulatina-mente una importancia tal y un *status* que desbordó inesperadamente la di-námica de movilidad conservadora. Comenta De Ávila, en relación al uso es-pacial que requerían en principio algunos automóviles: por ese tiempo existía el sitio de la Catedral, que se escucha como un lugar tomado por alguna fuer-za militar, pero, no, así se llamaba, porque allí se reunían los taxis para que la gente los abordara. Con cierta frecuencia acudíamos a este servicio para ir a la casa de mi abuelo, en el “lejano” barrio de Guadalupe, enfrentito del jardín de Cholula. En el trayecto pasábamos por la calle República, entre Catedral y el Teatro Morelos. Sobre la calle José María Chávez estaba el sitio, con teléfo-nos que colgaban de las rejas del atrio del templo (2005: 109). Posteriormente el *sitio* quedó obsoleto para ser substituido por un mar de taxis que circulan constantemente por la ciudad actual. El aumento paulatino del uso del vehí-culo produjo que las vialidades se asfaltasen y aumentase su velocidad.



Figura 4. Exhibición de flamantes patrullas de tránsito en la Plaza Principal, año de 1948.

Fuente: Fototeca AHEA.

Algunos de los vehículos antiguos que llegaron y se utilizaron en Aguascalientes, según Miguel de Alba en el suplemento *Nuestro Siglo*, eran: Ford 58, Oldsmobile 58 y 59, Beller 57, Impala 59, 60, 65, Pontiac 54, 55 y 59, Buick 42, 57, 59, Cadillac 54, Sky liner 59, Dodge Coronet 58, Chevrolet El Camino 59, Mercury 48, 52, Lebaron 54, Thunderbell 58, Fiat 56 y 2100, Crown Victoria 56, Lincoln 51, Mercedes 57 220, Mini Couper, Peugeot 32 Rentis, Marcel Po, Karl Friederich Bez 1888, Peugeot 1894, Valiant Acapulco 64, Valiant 66 y Ford 32 y 48, entre otros (5 de junio, 2005: 7). Estos vehículos no eran asequibles para cualquiera y se identificaba con relativa facilidad a los propietarios. Ahora se conocen como autos antiguos y fueron remplazados en forma exponencial por vehículos más rápidos, pero con el mismo sistema de motor, a base de combustión interna. Los vehículos no eran solamente objetos propios del ciudadano. El servicio público también los requería y en ocasiones se hacía alarde de contar con los mejores modelos de la época (Ver Fig. 4).

#### **4. La Avenida de Circunvalación y su trazo en 1969.**

Ortega Douglas alteró substancialmente la forma de entender la ciudad. También aportó como constructor nuevas posturas de influencia nacional o mundial. Pero la promoción de la aceptación por el uso del automóvil produjo cambios vertiginosos en la ciudad. Bassols comenta en relación a la obra del Ing. Ortega Douglas: Existen razones de más para reconocer los palpables cambios en la estructura física de Aguascalientes. Dentro de las obras medulares llevadas a cabo figuran las siguientes: La construcción del Eje Norte-Sur, la ampliación de las calles José M<sup>a</sup>. Chávez, Juan de Montoro y Álvaro Obregón, así como la apertura de la Avenida Oriente-Poniente. Se realizó así mismo, un programa para incorporar a la red eléctrica y de agua potable a 19 colonias populares (con más de 40 mil habitantes) (1997: 86).

En la administración gubernamental de Ortega Douglas se promovió la colmatación de la ciudad por medio de un primer anillo que contendría el espacio urbano histórico, los elementos industriales relevantes, los fraccionamientos circundantes y algunos servicios relevantes *e.g.* La Central Camionera (ver Fig. 5). Cuando no existían planeadores urbanos académicos, salvo la importante aportación de Contreras, se diseñó esta avenida como principio de contención, movilidad y dinamismo de la ciudad. Si bien los anillos perifé-

ricos no son diseños exclusivos de Aguascalientes, son un identificador básico en la morfología de esta ciudad; sin embargo al ver que un anillo no era suficiente para la ciudad Ortega Douglas propone un segundo anillo<sup>2</sup>. De modo que, aunado al crecimiento de la ciudad en forma concéntrica al casco antiguo Ortega aporta el trazo de la Avenida Oriente-Poniente (Av. López Mateos), el eje Norte-Sur (Av. Héroe de Nacozari) y los primeros dos anillos que cercaron y bordearon Aguascalientes en su momento. La insistencia de reducir espacios abiertos en la ciudad y colmatarla con construcciones ha repercutido en una paulatina asfixia al medio ambiente, reflejado esto en una limitada cantidad de áreas verdes en el centro de la ciudad.



Figura 5. Durante la década de los años setenta se urbanizó por completo el primer anillo de la ciudad de Aguascalientes (ahora Av. de la Convención 1914), en el cual también se construyó la Central Camionera. Fuente: AHEA.

<sup>2</sup> En la actualidad el primer anillo recibe el nombre de Av. de la Convención de 1914 y el segundo anillo Av. Aguascalientes.

## **5. Conclusiones.**

Las bases ideológicas de Ortega Douglas parten de una base progresista familiar y nacional, e transformando cuantitativa y cualitativamente la ciudad. Ortega Douglas propuso nuevas vialidades que bordearon barrios y zonas del centro de la ciudad antigua. Las aportaciones de Ortega como constructor independiente; su trabajo como contratista en el sector público, que incluso lo movió a restaurar la torre norte de catedral y a edificar la torre sur; su poder político; su ímpetu urbanizador y el beneplácito a la transformación urbana para beneficio del uso del automóvil, dejaron una huella indeleble en la ciudad de Aguascalientes.

En relación a su forma de pensar el futuro e influir en la planeación de la ciudad, menciona Bassols: Del presupuesto global ejercido en la entidad entre 1962 y 1968 (550 millones de pesos), poco más del 70% se destinó a la realización de obras de infraestructura. Este hecho le permitía al gobernador señalar lo que a su juicio constituían las perspectivas para el futuro próximo de la entidad, dentro de lo cual los aspectos de regeneración urbana e industrialización estaban “íntimamente vinculados” (1997: 85-86).

A pesar del peso que tuvo Ortega Douglas en la transformación de la ciudad, en realidad formó parte de varios políticos, empresarios y planeadores que le dieron una nueva faceta a la ciudad en la segunda mitad del siglo XX. Para bien o para mal, sus decisiones influyeron en la forma de entender la dinámica de funcionamiento de la ciudad actual.

Ortega Douglas aportó substancialmente en la producción de arquitectura del movimiento moderno con obras relevantes y valiosas, en términos culturales y relativos al patrimonio artístico. Impulsó el drenaje entubado oculto en el arroyo de las calles, en su pavimentación y en la electrificación de la ciudad y del estado de Aguascalientes. Ortega reestructuró el antiguo edificio del Parián con la inclusión de elementos de concreto, pero con cierto respeto a la plástica exterior del edificio; sin embargo faltó que reimpulsara el sistema de transporte colectivo a base de tranvías eléctricos, que su padre había promovido a principios del siglo XX, y cayó en la consecución de una simpatía por el uso del automóvil; que a la postre, vendría a producir indirectamente nuevas transformaciones urbanas a finales del siglo XX y a principios del siglo XXI. Cabe también mencionar que es indudable la presencia del movi-

miento artístico moderno en la Avenida Madero (ver Fig. 6), la cual recientemente cumplió 100 años desde su fundación e incluye valiosos ejemplares del Neocolonial, Neobarroco, *Art Deco*, Funcionalismo y otros movimientos artísticos característicos del siglo XX.



Figuras 6. En la Avenida Madero se observa el movimiento moderno en su máxima expresión  
Fototeca: AHEA.

### Referencias bibliográficas

- ACOSTA COLLAZO, Alejandro (2007), *El Centro Histórico de Aguascalientes, Pérdida de patrimonio, alteraciones y conservación en la segunda mitad del siglo XX*, Universidad Autónoma de Aguascalientes, México.
- AYUNTAMIENTO DE AGUASCALIENTES (1990), *Plan Municipal de Desarrollo 1990-1992*, Aguascalientes, México.
- BASSOLS RICARDEZ, Mario (1997), *Política Urbana en Aguascalientes, Actores sociales y territorio (1968-1995)*, Universidad Autónoma Metropolitana, Instituto Cultural de Aguascalientes, México.
- CAMACHO SANDOVAL, Fernando (2000), *Abriendo Fronteras, la industria automotriz, textil y del vestido en Aguascalientes*, CIEMA/ICA, Aguascalientes.

- COPARMEX (2004), *Aguascalientes Forjadores de empresas*, México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE AGUASCALIENTES (1976), *Evaluación de un esfuerzo II J. Refugio Esparza Reyes, Gobernador Constitucional del Estado, 1975-1976*, Aguascalientes, México.
- (1983), *Aguascalientes 1981-83*, México.
- (1985), *Plan Estatal de Desarrollo, actualización 1985-1986*, Aguascalientes, México.
- (1989), *Tercer Informe de Gobierno*, Aguascalientes, México.
- GONZÁLEZ GORTÁZAR, Fernando (Coord.) (2004), *La arquitectura mexicana del siglo XX*, Primera reimpresión en *Lecturas Mexicanas*. Cuarta Serie: CONACULTA, México.
- HERRERA NUÑO, Eugenio (Coord.) (2004). *2002 el año del millón*, edición conmemorativa, Gobierno del estado de Aguascalientes / Consejo Estatal de Población, México.
- INEGI (1996), *Estados Unidos Mexicanos, 100 años de censos de población*. Aguascalientes.
- DE ÁVILA AMADOR, Mario (2005), “Vivir en el Centro”, en: *La vuelta a la ciudad de Aguascalientes en 80 textos*, Consejo de la Crónica del Estado de Aguascalientes / Universidad Autónoma de Aguascalientes / Instituto Cultural de Aguascalientes, México, pp. 108-113.
- LÓPEZ GARCÍA, Jesús (2010), *Aguascalientes [1945-1956] Arribo de la modernidad arquitectónica*, Universidad Autónoma de Aguascalientes, México.
- OROZCO SANTOYO, I.; SERNA VALDIVIA, C. (1987), *Sistemas de Vivienda en Aguascalientes*, Tesis de Grado, Talleres Gráficos del Estado, Aguascalientes.
- PÉREZ-MÉNDEZ, Alfonso; APTILÓN, Alejandro (2007), *Las Casas del Pedregal 1947-1968*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.
- RAMÍREZ HURTADO, Luciano (2003), “La apertura de la Avenida de la Convención y la continuidad del proyecto de modernización porfirista. Aguascalientes, 1914”, en revista *Caleidoscopio*, Año 7, Número 13, enero-junio de 2003, Universidad Autónoma de Aguascalientes, pp. 89-113.
- SÁNCHEZ RUIZ, Gerardo G. (2002), *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana, Los sustentos de una nueva modernidad en la Ciudad de México, 1917-1940*, Universidad Autónoma Metropolitana/Asamblea Legislativa del Distrito Federal II Legislatura, México.

- SIFUENTES SOLÍS, M. Alejandro, "El período 1899-1950", en: BUCHANAN MARTÍN DEL CAMPO, Elizabeth & GÓMEZ SERRANO, Jesús (Coords.) (1998), *El desarrollo histórico de la vivienda en Aguascalientes*, Gobierno del Estado de Aguascalientes, México.
- SIFUENTES SOLÍS, Marco Alejandro, VILLAR RUBIO, Jesús y BLANCO, Gerardo (2009), "Región Bajío", en: VARGAS SALGUERO, Ramón (Coord.), *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos*, Volumen IV *El siglo XX*, Tomo I *Arquitectura de la revolución y revolución de la arquitectura*, Universidad Nacional Autónoma de México / Fondo de Cultura Económica, México, pp. 57-136.
- VILLAGRÁN GARCÍA, José (1989), *Teoría de la Arquitectura, prólogo, biografías y notas*: Ramón Vargas Salguero México, Primera Reimpresión, UNAM, México.

### Hemerografía

- NUESTRO SIGLO, suplemento de El Hidrocálido, *Aguascalientes y sus gobernadores*, domingo 18 de octubre de 1998, pp. 2-7.
- , *Antonio Garza Elizondo, Empresario y un ser humano excepcional*, domingo 19 de mayo de 2002, pp. 4-5.
- , *Avenida López Mateos*, domingo 10 de julio del 2005, pp. 4-5.
- , *Don Gastón Guzmán, miembro de una familia que hizo historia*, domingo 31 de mayo de 2009, pp. 4-5.
- , *Figuras y autos de Aguascalientes*, domingo 5 de junio del 2005, pp. 6-7.
- , *Hace medio siglo se inició el registro de los autos*, domingo 7 de enero de 2001, pp. 2-7.
- , *La familia Guzmán*, domingo 8 de enero de 2006, pp. 4-5.
- , *Las grandes avenidas del siglo XX, de pueblo a ciudad cosmopolita*, domingo 9 de enero de 2005, pp. 4-5.
- , *Un gobernador carismático y visionario, Ingeniero Luis Ortega Douglas*, domingo 7 de marzo de 1999, pp. 4-5.