

Pueblos-estación y organización del espacio arquitectónico en el ramal Yurécuaro-Los Reyes, Michoacán

Railway Towns and the Organization of Architectonic Space on the Yurécuaro-Los Reyes Branch Line in Michoacán

Citali Alejandra Carrillo Vázquez
Posgrado en Geografía
Universidad Nacional Autónoma de México
ccarrillo@pmip.unam.mx

Pedro Sergio Urquijo Torres
Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental
Universidad Nacional Autónoma de México
psurquijo@ciga.unam.mx

María Fernanda Onofre Villalva
Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental
Universidad Nacional Autónoma de México
monofre@ciga.unam.mx

DOSSIER

Resumen

A través de esta investigación se muestra cómo, además de las dinámicas comerciales y de movilidad poblacional, la vida cotidiana de las localidades del noroccidente de Michoacán cambió a partir de la introducción del ferrocarril a principios del siglo xx. En particular, se analiza espacial y arquitectónicamente el transecto establecido en el ramal Yurécuaro-Los Reyes desde su apertura en el porfiriato y hasta finales de la década de los cuarenta, cuando el dinamismo vinculado al tren entró en decadencia. Para el estudio histórico se realizaron trabajo de archivo y análisis de planos catastrales y arquitectónicos. La información de gabinete fue cotejada con trabajo de campo específico. El análisis histórico de los cambios espaciales y de la infraestructura ferroviaria permite comprender cómo las formas de vida de los pobladores de los pueblos se redireccionaron hacia el entorno cercano a las estaciones y al ramal, y permitieron un intercambio cultural más fluido con el exterior de la región.

Palabras clave: ferrocarril, pueblos-estación, historia arquitectónica

Abstract

This article shows how, aside from the dynamics of trade and mobility, everyday life in towns in northwestern Michoacán was transformed following the introduction of the railway at the beginning of the twentieth century. In particular, it spatially and architectonically analyzes the path of the Yurécuaro-Los Reyes branch line, from its inauguration during the Porfiriato until the end of the forties, when the railways had begun to fall into decadence. This historical study is based on archival work and an analysis of cadastral and architectonic plans, the archival work being checked against data obtained from the field. The historical analysis of the transformations of space and railway infrastructure allows us to understand how the ways

Fecha de recepción: 12 de septiembre de 2021
Fecha de aceptación: 24 de noviembre de 2021

<https://doi.org/10.22201/fa.2007252Xp.2021.24.81587>

of life of the residents of these towns were reoriented around the areas near the stations and the branch line, allowing for a more fluid cultural exchange with the outside world.

Keywords: *railway, railway towns, architectonic history*

Introducción

El análisis de la organización de un espacio geográfico permite una aproximación comprensiva a la relación intrínseca entre el ser humano, en colectivo, con el entorno en el que vive e interactúa. El reconocimiento de los cambios históricos y geográficos, las adaptaciones, creaciones y recreaciones de infraestructuras, arquitecturas o cualquier marca o rasgos impresos en el paisaje, permite un acercamiento al proceso organizativo del espacio geográfico, con perspectiva histórica. Por ello, consideramos fundamental conocer esa relación humano-espacio a través del tiempo. Este es el objeto de la presente investigación: un acercamiento geográfico-histórico a los cambios realizados en la región denominada bajo michoacano, en específico dentro del ramal Yurécuaro-Los Reyes —que formaba parte del sistema del Ferrocarril Central Mexicano—, a partir de su introducción durante el porfiriato y la organización espacial que de ello se desprende, hasta su decadencia, en la década de 1940.

Es importante adelantar que la organización del espacio vinculado al ferrocarril implica una serie de cambios interconectados. Por ejemplo, la implementación de infraestructura ferroviaria —estaciones, ramales, bodegas— conllevaba importantes movimientos migratorios de personal técnicamente especializado, quienes, de una u otra manera, se involucraban con la población local. Ello generaba la apertura de otros espacios —comercios, servicios de alimentación, hospedaje—, que se integraban a las dinámicas espaciales. Asimismo, con el arribo de los foráneos también llegaban nuevas formas de expresión cultural que, en mayor o menor medida, podían recrearse o adaptarse a las expresiones cotidianas internas. Esto último también fue aplicable a las tendencias arquitectónicas europeas que se venían dando en la época, tanto en los edificios ferroviarios, como en los civiles. Así, la investigación de los pueblos-estación no debe reducirse a la clasificación o distinción de la búsqueda de arquetipos, sino que debe considerar el análisis de los tejidos urbanos y la construcción del espacio regional, tomando en cuenta las fluctuaciones espaciales o geográficas y los cambios temporales o históricos.¹

En el noroccidente del estado de Michoacán, como en otras regiones de México a finales del siglo XIX, la instauración del ferrocarril cambió la vida de las localidades, tanto en lo social, económico y cultural como en las dinámicas territoriales.² Además de facilitar el traslado de personas y mercancías y mejorar la conectividad entre los nodos poblacionales,

1 Véase: Bernardo García Martínez, *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico* (México: El Colegio de México, 2008).

2 Véase: Sergio Ortiz Herrán, *Los ferrocarriles de México, una visión social*, tomo II (México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1988); Teresa Márquez Martínez, "Los archivos de ferrocarriles nacionales de México", *América Latina en la Historia Económica* (23) (1995): 119-130.

las dinámicas culturales en la escala local se vincularon a los espacios arquitectónicos e infraestructuras ferroviarias y estaciones, los cuales se convirtieron paulatinamente en nodos y redes de estructuración territorial y poblacional. Así, las estaciones del ferrocarril se volvieron hitos topográficos que garantizaban la personalidad específica de cada lugar o pueblo; también formaban parte de la imagen de la localidad y del paisaje, y añadieron un valioso contenido visual y escénico. Lo anterior refuerza la importancia de los significados culturales de estos elementos arquitectónicos o urbanísticos como parte de la identidad colectiva para la población.³ En este trabajo, nos enfocamos en la fisonomía espacial y arquitectónica de los pueblos-estación del ramal estudiado, con el fin de reconocer sus características particulares.

En cuanto al procedimiento de investigación, se analizó la producción edilicia de los pueblo-estación, principalmente aquella que surge durante la última década del siglo XIX en la zona noroccidente de Michoacán y la organización del espacio a partir de esta. Asimismo, se realizó trabajo de archivo y análisis de planos catastrales y arquitectónicos.⁴ La información de gabinete fue cotejada con trabajo de campo específico (visita de campo a las distintas estaciones, para realizar levantamientos fotográficos, comparativa de materiales y sistemas constructivos). También se hicieron analogías con otras estaciones dentro de la región, para con ello tener una precisión de su producción. Dentro de la investigación se realizó el análisis arquitectónico y constructivo, así como de la función 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 estudio de los pueblo-estación permite una primera aproximación al análisis de los tejidos urbanos, en donde las estaciones, al ser hitos arquitectónicos, colaboran con la personalidad cultural del espacio urbano, garantizando esta característica en donde se introducen y reforzando, con ello, los significantes identitarios en escalas local y regional.

El ferrocarril en el noroccidente de Michoacán

El desarrollo de las ciudades, como nodos territoriales, para la conectividad regional era una prioridad estratégica durante las últimas décadas del siglo XIX, cuando se introdujo el ramal ferroviario a México. Como parte del establecimiento de una red de comunicación a través de este medio de transporte, se debían vincular poblaciones productivas. En algunos casos, se reutilizaron los caminos ya marcados desde la época colonial; en otros, fueron necesarios nuevos estudios topográficos que señalaran las rutas y nodos pertinentes para el mejor funcionamiento del ferrocarril. La construcción de caminos a través de las vías férreas

³ Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad* (Barcelona: Gustavo Gili, 2001), 246-247.

⁴ Se analizó principalmente el Archivo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF) en la ciudad de Puebla, de donde se obtuvieron principalmente varios planos.

abrió nuevas expectativas y puso en marcha importantes procesos de migración, que aceleraron la integración territorial, de mercados y el crecimiento propiamente del territorio.

En particular, la llegada del ferrocarril al estado de Michoacán, como un elemento de inversión y de conectividad regional, se orientó, inicialmente, hacia los principales centros mineros, en una estrategia para mejorar las comunicaciones entre Michoacán y los principales centros industriales del norte de México.⁵ Posteriormente, el establecimiento de la red ferroviaria se encaminó hacia la producción agrícola, al aprovechar el creciente interés del capital extranjero por los recursos del campo en la región del bajío. Esta porción del territorio nacional, comprendida al norte de Michoacán y sur de Guanajuato, poseía además una posición estratégica, pues servía de región de enlace entre las importantes ciudades de México y Guadalajara.⁶

En el caso específico del ramal Yurécuaro-Los Reyes, cuyo primer tendido data de 1880,⁷ formaba parte del sistema operado por la compañía del Ferrocarril Central Mexicano, que conectaba los poblados de Texas, Estados Unidos, con la Ciudad de México a través de una extensa red de vías y localidades-estación. Este ramal junto con la compañía Ferrocarril Nacional de México poseían la mayoría de la infraestructura ferroviaria en territorio mexicano de finales del siglo XIX y principios del XX.⁸

El ramal de Yurécuaro-Los Reyes se encontraba en una región entre las vías de comunicación de las dos principales ciudades del país —México y Guadalajara—, en el noroccidente de Michoacán. Esa situación geográfica permitió que su principal nodo, la ciudad de Zamora, encabezara una dinámica regional un tanto autónoma a la capital del estado —Morelia— en la que brindaba servicios a las pequeñas poblaciones ferroviarias. De esta manera, y por la configuración que establece el archipiélago del

5 Ángel Gutiérrez, "El Porfiriato: la conformación de un Nuevo modelo económico-político", en: Enrique Florescano (coord.), *Historia General de Michoacán*, tomo III El siglo XIX (Morelia: Gobierno del Estado de Michoacán/Instituto Michoacano de Cultura, 1989), 147.

6 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), 196.

7 "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", *Diario Oficial*, 29 de septiembre de 1898: 78. En el establecimiento de las líneas, 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. Por lo anterior, este proyecto tuvo como corolario la extensión del tendido Zamora-Jacona.

8 Véase: Sandra Kunz, *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907* (México: El Colegio de México, 1995).

hinterland, Zamora formaba un corredor vinculado a la ciudad de Los Reyes, hacia el valle de Tingüindín. A partir de este lazo se establecía una subregión productiva de haciendas y de políticas agrícolas regionales, existente desde la época novohispana, pero potencializada con la conectividad establecida por el ferrocarril.⁹



Desde finales del siglo XIX, el establecimiento del ramal ferroviario en la región permitió mejorar las condiciones de conectividad comercial, pues las actividades de producción e intercambio se realizaban por las formas convencionales en la época —caballos, mulas, carretas, arriería—, lo que también dinamizó económicamente a los nodos poblacionales involucrados. Como ya se mencionó, Zamora se consolidó como el nodo de estructuración territorial y funcionó como una suerte de capital regional alternativa a Morelia. Otras poblaciones también presentaron cambios significativos con la llegada de la infraestructura del ferrocarril. Yurécuaro cobró importancia económica con el dinamismo en la distribución de sus productos agrícolas, pesqueros y petates a través de los nuevos enlaces con Zamora, Ecuandureo, Chavinda, Los Reyes y con otras poblaciones en los estados de Guanajuato y Jalisco. El entonces pequeño poblado de Los Reyes se convirtió en el principal centro urbano del valle de Peribán y de la periferia de la Meseta Tarasca.¹⁰

Izquierda: mapa de las vías de la compañía Ferrocarril Central Mexicano a finales del siglo XIX y principios del XX. En rojo, ramal Yurécuaro-Los Reyes. Fuente: Cartas del Ferrocarril Central Mexicano, 1900 y 1903.

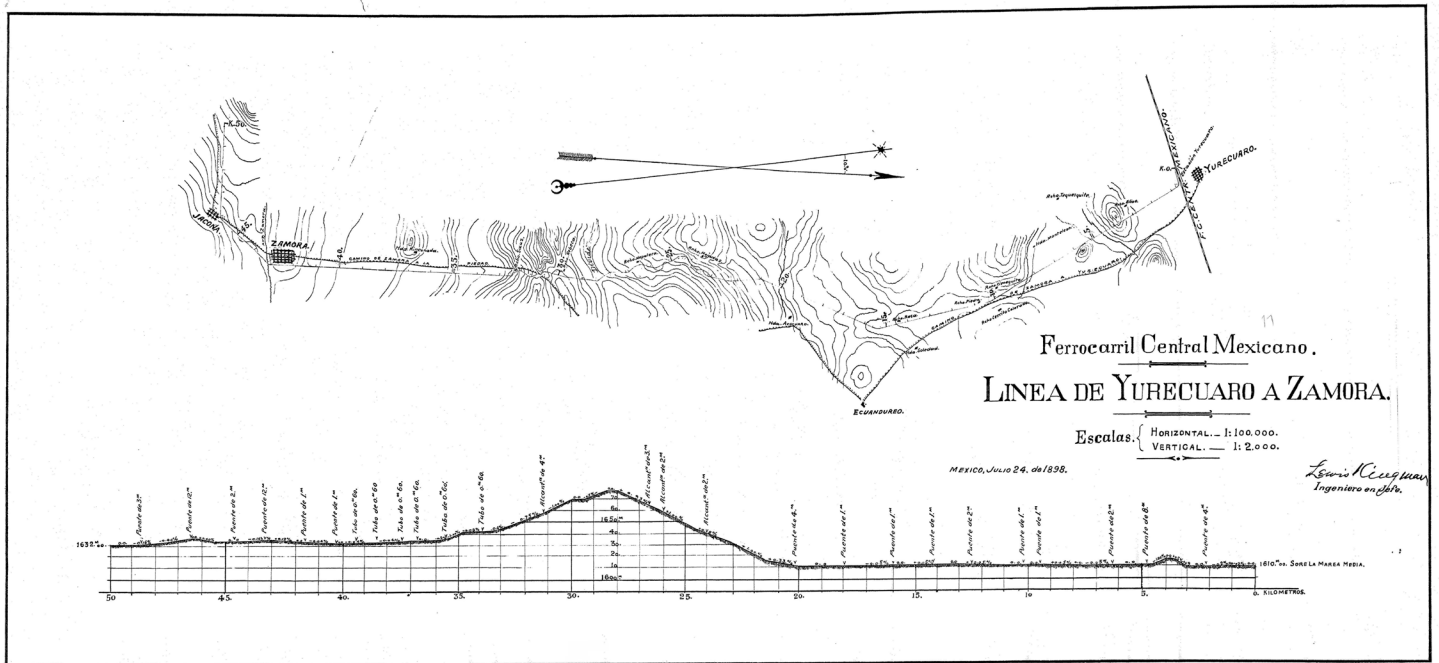
Derecha: plano del ramal Yurécuaro-Los Reyes. Elaboración: Citlali Alejandra Carrillo Vázquez, Pedro Sergio Urquijo Torres y María Fernanda Onofre Villalva.

- 9 Eric Mollard y Cayetano Reyes García, "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), 87.
- 10 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), 137-138; Eric Mollard y Cayetano Reyes García, "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), 87.

Pueblos-estación

En la transformación de las dinámicas urbanas y comerciales, las estaciones jugaron un papel central. A partir de ellas, se determinaba la funcionalidad, accesibilidad y conectividad de los espacios ferroviarios, adaptados a las características físico-geográficas del lugar. Los proyectos topográficos requerían de pendientes suaves; sin embargo, en la región esto no siempre fue posible, por lo que se forzaron obras de mayor magnitud y costos para las compañías constructoras.¹¹ De manera complementaria, se transformaban o trazaban las calles del poblado, en las que también se instalaban nuevos edificios e infraestructuras de servicios vinculados al ferrocarril, creando así una nueva morfología urbana.

PATIOS Y LÍNEAS
IB-0108-42



IB-0108-42 YURECUARO-ZAMORA

En lo que se refiere a los materiales empleados para las construcciones de las estaciones en la región occidente de México, se ha identificado que en la mayoría de los casos se recurrió a un mismo sistema constructivo, con cubiertas inclinadas. Este tipo de construcción recurría a un soporte denominado "armadura king con varilla" o también conocido como "armadura king de pendolón",¹² los cuales, en los casos michoacanos, se hicieron empleando madera en ellas. En la zona de cobertizo,

Plano de elevaciones en la línea de Yurécuaro a Zamora, 1898. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Acervo: Patios y Líneas.

- 11 Carlos Pacheco, *Memoria de la Secretaría de Fomento presentada al Congreso de la Unión, diciembre de 1877-diciembre de 1882*, Tomo II (México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885), 472.
- 12 Mónica Solórzano Gil, "Capítulo 6. Análisis tipológico de las estaciones de ferrocarril en Jalisco", en: *Manual del arquitecto y del constructor*, Tomo II, Kidder-Parker (México: UTEHA, 1957), 294.

la estructura solía ser completamente de madera, soportada por los pies derechos como apoyos verticales, que se desplantaban generalmente de una base, en algunos casos de cantería y en otros de concreto. Las prolongaciones laterales de la cubierta se apoyaban sobre tornapuntas que iban directamente hacia los pares. Sobre estos se encontraban varias filas de correas en las que descansaba finalmente la cubierta de lámina.¹³

En las estaciones de mampostería, los muros solían ser de adobe, ladrillo y, generalmente, de piedra, con acabados en almohadillado o con aplanado y pintura. Las puertas y ventanas se encontraban enmarcadas por jambas y cerramientos, en algunos casos aplanados y pintados siguiendo el trazo de la mampostería y, en otros, con acabado aparente. La cubierta del cobertizo, como del resto de edificio, era generalmente de lámina acanalada de zinc.¹⁴

El establecimiento de las estaciones y de la infraestructura ferroviaria requería de conocimientos técnicos especializados que la población local no tenía. Por eso, la mano de obra calificada llegó de otras partes del país y del extranjero —las compañías que invertían en territorio mexicano solían traer a su propio personal técnico—. Por otro lado, las arquitecturas ferroviarias mostraron gran influencia de las modas europeas de la época, no solo en los edificios de la compañía, sino también en las estructuras civiles. Así se gestó un patrimonio edificado que brindó características propias a cada pueblo-estación. Esto refuerza el análisis de los espacios significativos y sus diferencias, lo cual crea una identidad colectiva para el resto de la población.¹⁵ Incluso, cuando las estaciones rurales solían mostrar una simplicidad arquitectónica, con infraestructuras mínimas y lejos de los nodos de poblamiento, para que adquirieran connotaciones particulares se dotaron de ciertas características que las resaltarán, como un gran reloj o el topónimo de la estación en un lugar visible desde distintos ángulos y en gran formato. A continuación, haremos un análisis descriptivo de los principales nodos territoriales del ramal Yurécuaro, Zamora y Los Reyes, y de los espacios complementarios en las estaciones menores o infraestructuras ferroviarias.

Estación de Yurécuaro

Hacia mediados del siglo XIX, la población de Yurécuaro contaba con casas construidas de adobe, con techo de madera y pisos de tierra.¹⁶ Pero a la llegada del ferrocarril, las construcciones fueron cambiando y el uso de los materiales de moda, como el tabique o las cubiertas de

13 Mónica Solórzano Gil, *Rescate y Conservación de las Estaciones de Ferrocarriles en Jalisco. Reutilización de Patrimonio en desuso* (tesis de doctorado en Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009), 294-295.

14 Mónica Solórzano Gil, *Rescate y Conservación de las Estaciones de Ferrocarriles en Jalisco*, 296.

15 Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad*, 246-247.

16 Francisco Miranda, *Yurécuaro* (Morelia: Morevallado, 1979), 76.

lámina, se hizo más común y accesible. En las instalaciones de las estaciones también se utilizó tabiques y láminas, aunque no era una regla, y en cada lugar se aprovechaban los recursos locales, respetando el diseño predeterminado por la compañía constructora.

La estación de Yurécuaro se encontraba ubicada al sur-poniente de la población, en donde se conectaba con los caminos de Guadalajara e Irapuato; a su vez, esta vinculaba a la vía férrea con Los Reyes y otras poblaciones menores. La estación disponía de una planta, en la cual se distribuían los espacios de atención al público, el andén, el área de equipaje, sala de espera, sanitarios, área de boletaje, restaurante con su cocina y despensa, área de telégrafo, archivo, área para el agente de estación, área para los envíos exprés y para fletes locales, área de carros, además de una pequeña oficina de correos.

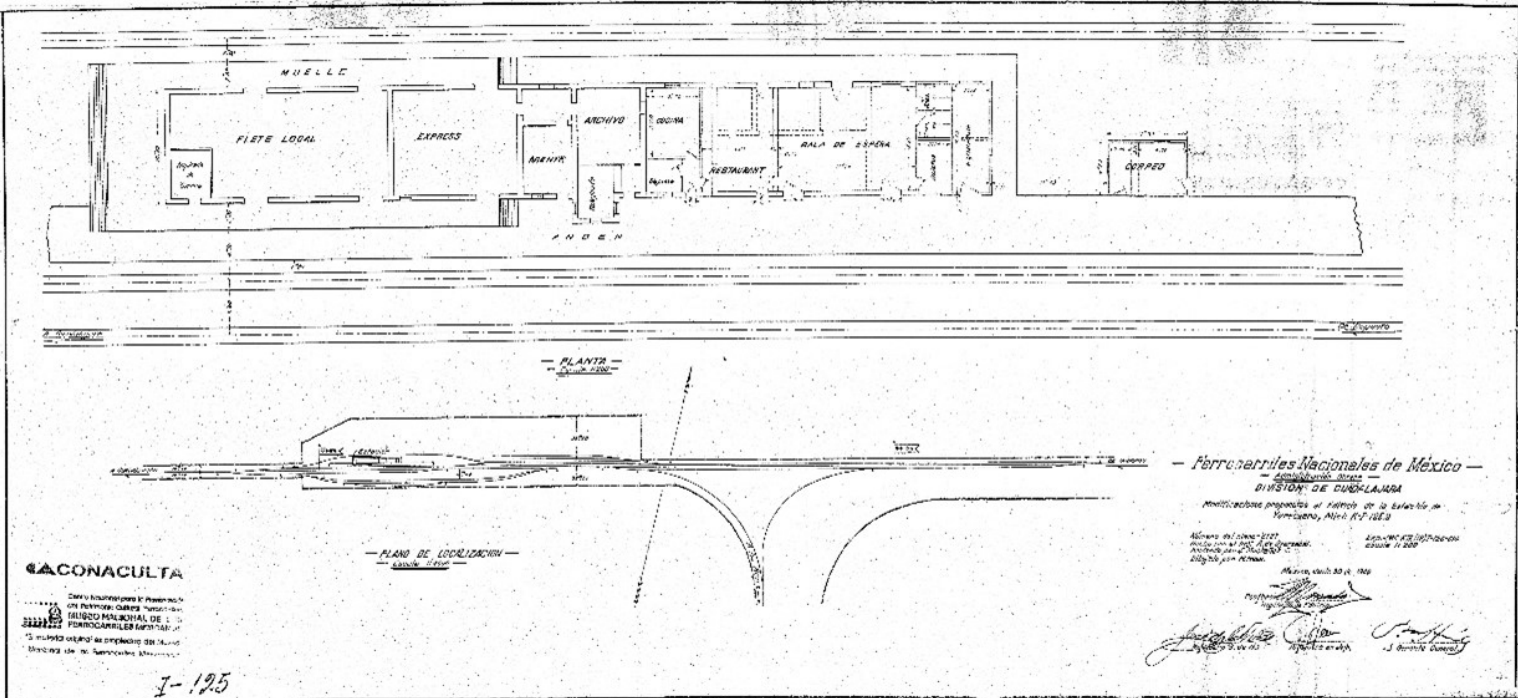
Su tipología arquitectónica solía ser parecida a la del movimiento *revival*, el cual se vivió a finales del siglo XIX en Norteamérica, y que estuvo influenciado por el pintoresco inglés, en boga en Gran Bretaña. Este tipo de construcciones destacaba el estilo de la revolución industrial, el cual era crítico de la decoración y privilegiaba la funcionalidad de la estación. La construcción respondía así a tipologías académicas y era una forma estratégica de mostrar una fachada amable y con cánones arquitectónicos reconocidos o aceptados por los habitantes de las diferentes poblaciones, lo cual coincidía con el *revival*.¹⁷ El estilo con el cual estaba 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, de tipo más costumbrista, además influyó a las construcciones ferroviarias que se establecieron posteriormente. Para el siglo XX, Yurécuaro se enlazó con las ciudades de Guadalajara, en Jalisco, e Irapuato, en Guanajuato, a partir de la proyección de una nueva conectividad impulsada por la compañía de Ferrocarriles Nacional División Guadalajara.¹⁸

En la imagen del Plano 1 de la estación de Yurécuaro (pág. 74) se aprecia el tendido de las líneas e instalaciones colocadas por la compañía ferroviaria; se observa también la ubicación del inmueble con respecto al entorno inmediato y la distribución espacial de la estación, donde destaca el edificio de correo. La estación original se encontraba en el camino que enlazaba la ciudad de Guadalajara con Los Reyes, por lo que su posición era más que estratégica en el sistema regional ferroviario.

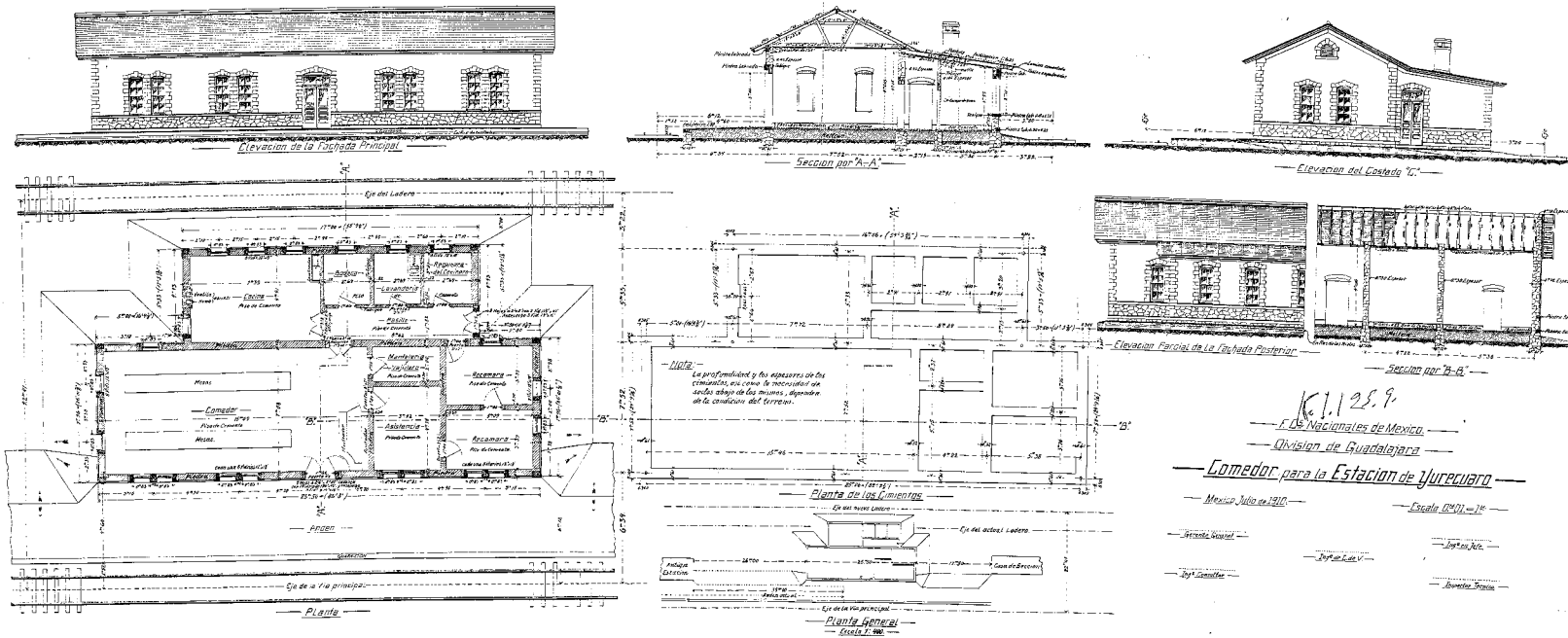
17 Luis Alberto Mendoza Pérez, *La influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940* (tesis de doctorado en Arquitectura, Universidad de Colima, 2007), 159.

18 Luis Alberto Mendoza Pérez, *La influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940*.

I-125.9
BIFACIOS



Plano 1 de la estación de Yurécuaro, División de Guadalajara, 1911. Fuente: Biblioteca CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Acervo: Patios y líneas.



Plano 2 de la estación de Yurécuaro, División de Guadalajara, 1911. Fuente: Biblioteca CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Acervo: Patios y líneas.

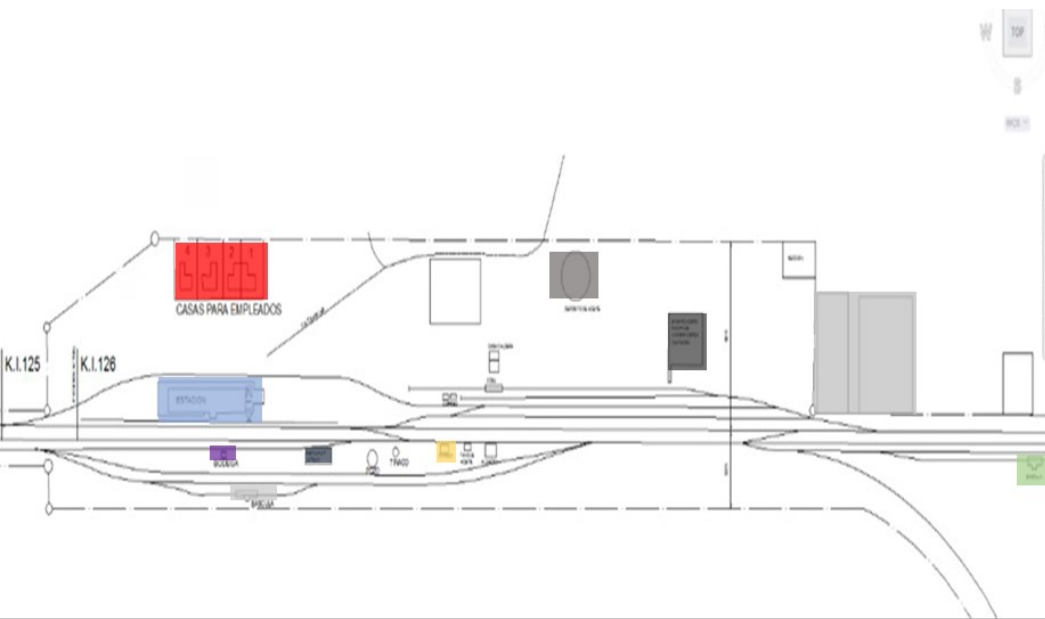
Por su parte, en la imagen del Plano 2 de la estación de Yurécuaro se aprecia también la distribución del comedor de la estación, el cual muestra de manera detallada los materiales y sistemas constructivos del inmueble. Se puede observar que la fachada principal cumple con el estilo *revival* anteriormente señalado. Los materiales con los que se construyó fueron muros de tabique de 0.61 y 0.42 metros de espesor, recubiertos en algunos sitios con piedra labrada como único elemento decorativo. La cubierta estaba formada por un techo inclinado a dos aguas, la cual solía ser de madera. Esta estación tiene como peculiaridad que ha tenido varios inmuebles a lo largo de su historia. En la actualidad, la estación original no es observable, pues desde su fundación ha tenido por lo menos tres fases constructivas, pero sobre todo debido a la destrucción y al abandono. De acuerdo con el Plano 2 de la estación de Yurécuaro, esta proyectaba los elementos que se describen en la tabla 1 y los esquemas de la estación Yurécuaro.

ESTACIÓN	Oficina del empleado de carros y flete local Correo exprés Agencia Archivo Oficina de telégrafo Despensa Restaurante Sala de espera Servicios sanitarios Taquilla Área de equipaje
ESPACIOS COMPLEMENTARIOS	Muelle Abastecimiento de agua Báscula Abastecimiento de combustible Corrales para ganado Área de registros Andén Secadora de arena Habitaciones "Y"

Tabla 1. Infraestructura de la estación Yurécuaro. Elaboración: Citlali Alejandra Carrillo Vázquez, Pedro Sergio Urquijo Torres y María Fernanda Onofre Villalva.

La estación Yurécuaro contaba con habitaciones para el personal, pero no para el hospedaje de los viajeros, por lo que la población local llegó a disponer de viviendas como posadas, sobre todo en los inmuebles cercanos a ella. Por otro lado, un espacio importante de la estación que brindaba servicios tanto para los pasajeros como los pobladores locales era el restaurante, el cual constaba de cocina, área de mesas, almacén de mantelería y vajilla, lavandería y bodega. En lo referente a los materiales de construcción, en el plano de elevación de las fachadas, se puede apreciar que la estación tenía muros de mampostería de piedra y se informa que tenía cubiertas de lámina y madera, así como piso de cemento. La imagen también nos muestra la similitud con el estilo *revival*.

Esquema de la estación Yurécuaro. Elaboración: Citlali Alejandra Carrillo Vázquez, Pedro Sergio Urquijo Torres y María Fernanda Onofre Villalva.



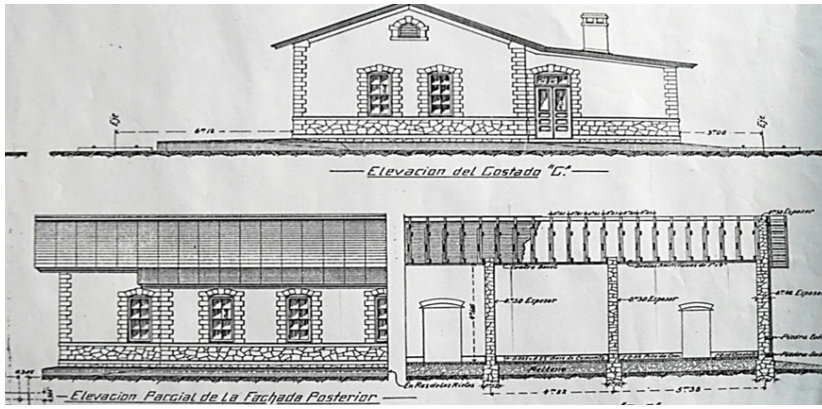
	Muelle, Estación de ferrocarril.		Báscula
	A bastecimiento de agua		Correo
	A bastecimiento para combustible.		Habitaciones
	Área de ganado.		Secadora de arena
	Restaurant Antiguo		Bodega

Esquema de la estación Yurécuaro. Elaboración: Citlali Alejandra Carrillo Vázquez, Pedro Sergio Urquijo Torres y María Fernanda Onofre Villalva.



PLANTA
ESCALA 1:200

	Flete		Correo
	Express local		Restaurant
	Archivo		Sala de espera
	Servicios (sanitarios)		Agente
	Telégrafo		Boletos
	Equipaje		Anden

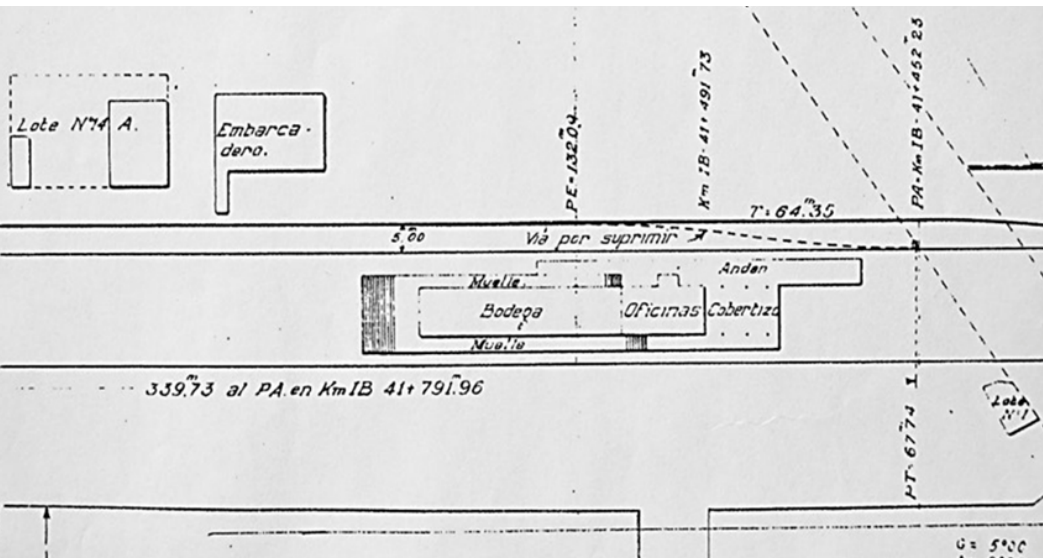


Elevación de las fachadas, 1911. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Acervo: Patios y líneas.

Estación de Zamora

La estación de la ciudad de Zamora se edificó a partir de la concesión número 17, fechada en 8 de septiembre de 1880, a la compañía Ferrocarril Central Mexicano. El nodo territorial se vinculaba, de forma directa o colateral, con las siguientes líneas ferroviarias: de México a Ciudad Juárez, Silao a Marfil, Irapuato a Ameca, Chicalote a Tampico y la Barra, Buenavista a Santiago, Guadalajara a Tuxpan, La Vega a San Marcos, San Luis Potosí, y la vinculación con el ramal Yurécuaro a Los Reyes.¹⁹

La estación se encontraba al norponiente de la urbe. Era un edificio con las características típicas de la estación de paso —alargada—, que al alinearse a lo largo del andén exigía dos fachadas principales. Su funcionamiento provenía de un programa arquitectónico bien definido para este tipo de construcciones, el cual constaba de muelle de carga, área para el ganado, estación, bodega, área de escape y área de vagones.



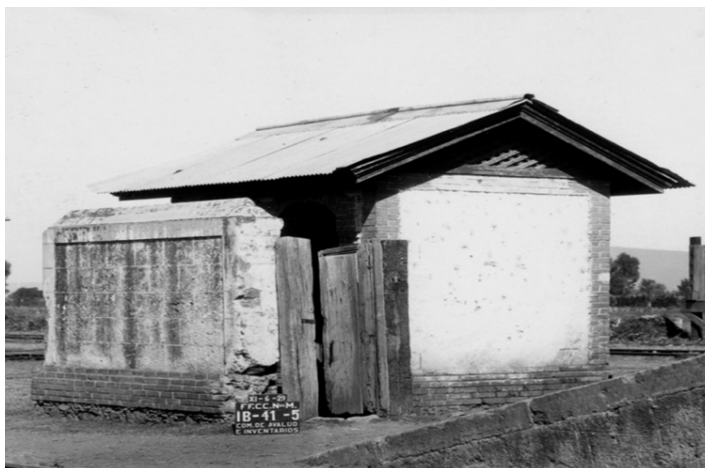
Estación Zamora, División de Guadalajara, 1911. Fuente: Biblioteca CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Acervo: Patios y líneas.

19 Sistema de Información Cultural (sic), "Patrimonio Ferrocarrilero", disponible en: https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=217 [consulta: febrero de 2020].

La estación estaba 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. El estilo arquitectónico era producto de las modas traídas por el industrialismo europeo. Dentro de la zona de la estación, se podía observar que su ubicación no guardaba relación con el trazado de las calles circunvecinas, pues la construcción original se ubicaba en un área despejada en las afueras de Zamora. Hacia el sur de la estación y de los inmuebles ferroviarios inmediatos, se localizaban los espacios arquitectónicos complementarios.

Arriba izquierda: 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: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios, Fototeca.

Arriba derecha: frente y lado sur del edificio de adobe, tabique y lámina para oficina de la estación y bodega de carga en Zamora, 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios.



Dentro de estos últimos, la información obtenida del archivo permite apreciar la casa-posada de la estación Zamora. Se trataba de una construcción de mampostería de piedra y cubiertas de lámina, al sur de la instalación ferroviaria, que permitía la pernocta de pasajeros foráneos y trabajadores. Otro de los espacios complementarios de la estación era la caseta para los servicios sanitarios, la cual estaba construida de los mismos materiales que el resto de los edificios. Con el paso del tiempo, los espacios que complementaban las diversas actividades vinculadas al ferrocarril fueron desapareciendo, solo quedó la estación, la cual se transformó en un espacio para la actividad industrial.

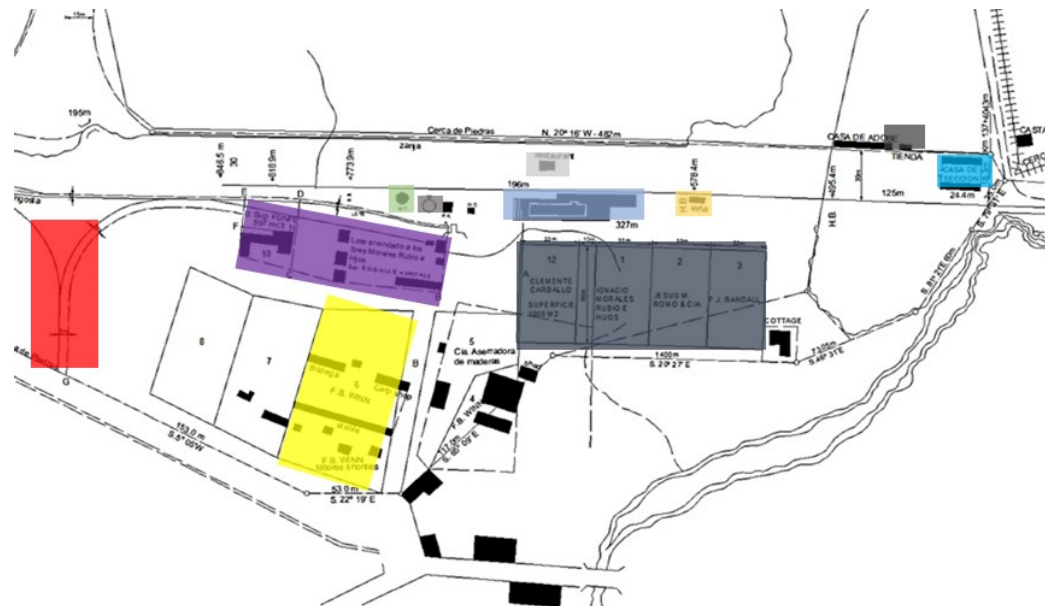
Abajo izquierda: casa de mampostería y lámina para la sección número 3 (vista exterior por el lado de las habitaciones), como a 500 metros al sur de Zamora, 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios.













Abajo derecha: caseta de adobe, tabique y lámina para el sanitario, anexo a la estación Zamora, 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios.

Estación de Los Reyes

La construcción de la estación de Los Reyes quedó concluida hacia el año de 1902. Tenía como características arquitectónicas el estilo *revival* que se observaba en las estaciones anteriores. Constaba de dos fachadas principales y dos secundarias. El inmueble estaba construido de piedra y tabique con cubierta y columnas de madera, además de una plataforma de mampostería de piedra. Este inmueble muestra una arquitectura simple, como era usual dentro de las áreas 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. Entre los espacios arquitectónicos que figuraban estaban el muelle, área para ganado, andenes, habitaciones, un pozo, casa de caldera, embarcadero, caseta para velador, habitaciones provisionales para los encargados, registro en “Y”, secadora de arena, tinaco, jacalones para la madera, casa para el jefe de estación y casas de sección.

Estación Los Reyes. Elaboración: Citlali Alejandra Carrillo Vázquez, Pedro Sergio Urquijo Torres y María Fernanda Onofre Villalva, con información del plano resguardado en CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Acervo: Patios y líneas.



	Estación		Restaurante
	Tinaco		Leña
	Pozo		“Y”
	Tienda		Compañía maderera.
	Habitaciones		Casas para empleados
	Bodega		Embarcadero

Entre los espacios arquitectónicos complementarios a la estación, en la actualidad es posible apreciar la casa de la caldera, que corresponde a un inmueble de muros de adobe con cubierta de madera. Se trata de un detalle que conviene resaltar, ya que es la arquitectura del poblado de campo; tiene la característica de contar con muros aparentes, por lo que el ladrillo, el adobe o la piedra son los materiales de construcción expuestos al natural. Por otro lado, entre los espacios que complementaban las actividades de la estación, se encontraba la casa del jefe de estación, que mostraba la utilización de mampostería de piedra con una cubierta de madera, y un elemento adicional, una caseta de adobe y lámina, que fungía como sanitario. Otro espacio que era utilizado fue la casa de los veladores de patio y la locomotora, construcción simple de dimensiones mínimas, elaborada 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. Asimismo, podemos mencionar el embarcadero para ganado, el cual estaba construido de madera, con una pequeña rampa a la altura de los vagones, que facilitaba el desembarco.

Espacios complementarios y pequeñas estaciones

La presencia arquitectónica estuvo también en lugares fuera del área de los pueblos estación, pero vinculados a la vía férrea, a través de espacios complementarios —tales como estanques de agua, talleres de reparación y de apoyo— o estaciones de carga. Con el paso del tiempo estos fueron destruidos, o bien, por la falta de mantenimiento, quedaban en desuso. Algunas de las estaciones de carga se establecían junto a la línea férrea y, generalmente, cerca de alguna hacienda; esto último debido a la conveniencia comercial, ya que el propietario establecía vínculos con la compañía o con el encargado de la estación.

Asimismo, las estaciones de las poblaciones menores en la red de estructuración territorial que conformaba el ramal ferroviario también dejaron una impronta arquitectónica. Por ejemplo, la estación de Tingüindín, que era un pequeño andén con plataforma de mampostería de base rectangular, con un desnivel para facilitar las actividades de carga y descarga. El inmueble contaba con cajones de carga usados como oficinas de la estación y bodegas, con un portal de madera y lámina a manera de resguardo del espacio.

Otro caso de este tipo de estaciones era la de Moreno, ubicada en la población de Chavinda. Se trataba de un inmueble de adobe y tabique, con restos de una cubierta de madera a dos vertientes, correspondiente a la tipología usada en la región. Era de un tamaño modesto, ya que únicamente cumplía funciones de estación de paso, con una bodega, escape y casa del jefe de estación.



De arriba a abajo:

Casa para habitación del jefe de estación, Los Reyes, 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios, Fototeca.

Casa habitación de veladores del patio y de la locomotora, Los Reyes, 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios, Fototeca.

Embarcadero para ganado, Los Reyes, 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios, Fototeca.

Las estaciones que conformaron el ramal Yurécuaro-Los Reyes tuvieron una serie de espacios complementarios, en los cuales se realizaban diversas actividades de acuerdo con las necesidades locales. La compañía ferroviaria estableció el Horario Número 7 para regular el funcionamiento en cada estación y de acuerdo con el mantenimiento que requerían sus infraestructuras. Los espacios complementarios con los que contaban algunas estaciones evidenciaban la importancia que podían tener los poblados como nodos estructurantes de la red regional. Ello contrastaba con aquellas estaciones sin grandes edificaciones —apenas una casa del cabo de vía o una caseta, embarcadero para ganado o algún tanque de agua—. Esta situación era común a todo el sistema ferroviario de la Compañía Central.

Arriba izquierda: parte posterior y lado norte del edificio (en ruinas) adobe y tabique, Tingüindín, 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios.

Arriba derecha: dos cajas usadas para oficina de la estación y bodega, Tingüindín, 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios.



Abajo izquierda: estación Moreno del poblado de Chavinda, 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios.

Abajo derecha: casa del jefe de estación en Chavinda. 1929. Fuente: CONACULTA / CNPPCF / MNFM / CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios.

DISTANCIA MEDIA RECORRIDA POR HORA	ESTACIÓN	PENDIENTE MÁXIMA	CAPACIDAD DE LOS LADEROS	ESPACIOS COMPLEMENTARIOS
10.2	YURÉCUARO Verduzco	0.80	Patio – 4	ABCGRY
5.1 6.0 7.4	Las Fuentes Falconi Torcazas	0.00 0.10 0.00	9 15 15	G
2.9 6.4 3.5	López Ingenio ZAMORA	1.00 1.00 0.00	No hay 4 63	G
7.5 3.8 8.6	Ario Davalos Chavinda	0.70 0.70 1.00	15 7 20	A G
8.5 13.9 0.8	Moreno Balastrea Guaracha	0.00 1.00 1.00	12 25 14	G
7.2 5.3 4.6	Ángel Tarécuato Tanque kilómetro 1B-102	0.00 0.00 1.50	14 18 --	Y A
0.4 3.8 4.8	Centeno Guascaro Mercado	1.50 1.50 1.50	3 ES 2 ES 16	
6.0 1.4 13.0	Chocandiran Tingüindín Santa Clara	1.50 1.50 3.00	8 EN 26 5 ES	ACRY
0.6 5.9	Salitre LOS REYES	3.00 3.00	8 ES 39	AGRY

Consideraciones finales

La investigación histórica de los pueblos-estación referente a los arquetipos arquitectónicos puede complementarse o enriquecerse al considerar su personalidad espacial; es decir, al tomar en cuenta aquellos aspectos contextuales que rodean las instalaciones ferroviarias. En este trabajo tratamos de mostrar una sintética forma de hacerlo que, sin duda, puede realizarse con mayor profundidad y con mayores consideraciones, como las dinámicas poblacionales, por mencionar un ejemplo concreto. Este tipo de estudio podría contribuir a la creación de identidades colectivas en torno a los pueblos-estación.

El caso descrito de la región bajío de Michoacán es un ejemplo de los acontecimientos en distintas áreas del país, durante el proceso de la introducción del ferrocarril a finales del siglo XIX e inicios del XX. El cambio histórico y geográfico que significó la introducción del ramal ferroviario generó, al mismo tiempo, nuevas formas de comunicación y de apertura económica y cultural. Las transformaciones no solo fueron en el aspecto visual de la arquitectura o infraestructura, sino también en la adopción y combinación de estilos y técnicas constructivas.

Estaciones que conforman el ramal Yurécuaro-Los Reyes. A = agua; B = báscula; C = combustible; G = ganado; R = registro; M = mesa giratoria; Y = "y". Fuente: Horario Número 7, Ferrocarriles Nacionales de México, División de Guadalajara, 20 de julio de 1930.

Bibliografía

- GARCÍA Martínez, Bernardo. *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico*. México: El Colegio de México, 2008.
- GUTIÉRREZ, Ángel. "El Porfiriato: la conformación de un Nuevo modelo económico-político", en: Enrique Florescano (coord.) *Historia General de Michoacán*. Tomo III, El siglo XIX. Morelia: Gobierno del Estado de Michoacán / Instituto Michoacano de Cultura, 1989.
- KUNZ, Sandra. *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*. México: El Colegio de México, 1995.
- LYNCH, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.
- MIRANDA, Francisco. *Yurécuaro*. Morelia: Morevallado, 1979.
- MOLLARD, Eric, y Cayetano Reyes García. "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.
- ORTÍZ Herrán, Sergio. *Los ferrocarriles de México, una visión social*, tomo II (México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1988).
- PACHECO, Carlos, *Memoria de la Secretaría de Fomento presentada al Congreso de la Unión, diciembre de 1877-diciembre de 1882*. Tomo II. México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.
- 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).
- URIBE Salas, José Alfredo. *Michoacán en el siglo XIX. Cinco ensayos de historia económica y social*. Morelia: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1999.

Hemerografía

- MÁRQUEZ Martínez, Teresa. "Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México". *América Latina en la Historia Económica* (23) (2005): 119-130.

Tesis

- MENDOZA Pérez, Luis Alberto. *La influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima 1880-1940*. Tesis de doctorado en Arquitectura, Universidad de Colima, 2007.
- SOLÓRZANO Gil, Mónica. *Rescate y Conservación de las Estaciones de Ferrocarriles en Jalisco. Reutilización de Patrimonio en desuso*. Tesis de doctorado en Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009.

Archivo y página web

- ARCHIVO del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. <https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/seccion-centro-documentacion>
- SISTEMA de Información Cultural (SIC). "Patrimonio Ferrocarriero". Disponible en: https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=217 [consulta: febrero de 2020].

Citlali Alejandra Carrillo Vázquez

Posgrado en Geografía
Universidad Nacional Autónoma de México
ccarrillo@pmip.unam.mx

Arquitecta y maestra en Arquitectura por la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH). Profesora de asignatura en la Facultad de Arquitectura de la misma institución. Actualmente es candidata a doctora en Geografía por la UNAM. Su área de investigación es la historia de los espacios urbanos y arquitectónicos ferroviarios en el occidente de México.

Pedro Sergio Urquijo Torres

Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental
Universidad Nacional Autónoma de México
psurquijo@ciga.unam.mx

Investigador titular del Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental (CIGA) de la UNAM. Licenciado en Historia, maestro en Historia y doctor en Geografía. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores del CONACYT, nivel II. Sus líneas de investigación se centran en la teoría e historiografía de la geografía, el paisaje cultural, la geografía histórica y la historia ambiental.

María Fernanda Onofre Villalva

Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental
Universidad Nacional Autónoma de México
monofre@ciga.unam.mx

Licenciada en Ciencias Ambientales por la UNAM con estudios de maestría en Geografía (campo de conocimiento en Manejo Integrado de Paisaje), en el Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental de la UNAM. Sus líneas de investigación son el estudio del cambio histórico del paisaje a través de los usos del suelo y la sustitución de cubiertas.