

# 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 durante la segunda mitad del siglo XIX, modificaron las formas de comunicación y transporte conocidas. El desarrollo ferroviario transfiguró el espacio habitado de todas las regiones, logrando acercar a grandes grupos de personas antes alejadas, 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, 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 ligadas con un pensamiento de idealización por la modernidad y por los beneficios que el ferrocarril aportó, así 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

Railway lines that were deployed throughout the national territory during the mid-19th century changed known forms of communication and transport. The railway development transfigured the inhabited space of all regions, managing to bring together large groups of people far away, facilitating the transfer of long extensions throughout the Mexican territory, thus creating different forms of relation and new articulations between the various populations.

Based on this, the railway also contributed to the birth and development of new settlements, as in various rural areas of the country, railway companies installed stations; becoming these, the properties of greater hierarchy and becoming numerous occasions at the entrance doors, as well as the image and symbol of these places.

These reconfigurations came linked to a thought of idealization for modernity and the benefits that the railway brought, so the traditional environment ceased to exist due to these modifications. Therefore, the new rural populations born by the establishment of the railway would be key elements to analyze the vision of how the industry influenced the rural environment and how a new interpretation of the landscape and perception of the 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 que a través de un colosal trabajo con la construcción de presas, acue-

---

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).

ductos, cajas de agua, acequias y canales (Figura 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, siendo 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 cómo 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).



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

Con 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 (Linajeros 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 período 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 cuales, 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 en cómo 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 transmitieron 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 (Figuras 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) .



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



Figura 3. Estación de Carralejo actualmente. Fuente: M.EN.R.

7 En la fotografía que se observa en la Figura 2, se muestra cómo se avistaba el entorno rural y despoblado alrededor de la aún recién instaurada estación de Carralejo, perteneciente al ramal Irapuato-Guadalajara del Ferrocarril Central Mexicano; en comparativa con la fotografía de la Figura 3, donde se muestra la misma estación de Carraleja 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, sobre cómo este fenómeno influyó en su medio natural y de sus recursos ambientales; en segundo término, en su entorno físico construido y su hábitat; y por último, en el imaginario y de permanencias de los individuos que los cohabitan.

Con lo que respecta a las reconfiguraciones dentro de su medio natural, es necesario hacer memoria que desde mediados del siglo XIX, pero 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. Con respecto a este fenómeno Estela Ramírez comenta que:

“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 que en muchos casos las vías –aparte de atravesar los terrenos de cultivo– destruyó 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 su tipomorfología, sus diferentes técnicas constructivas y el uso de sus materiales 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 sus casonas, sus grandes trojes, y demás infraestructura física como presas, represas, acequias, acueductos; todo esto, para el buen funcionamiento de estos grandes complejos productivos.

Al analizar estas edificaciones predominantes en la zona, se destaca que en la mayoría de sus elementos para la segunda mitad del siglo XIX, poseían fuerte predominio de diferentes estilos arquitectónicos; tanto locales como importados del exterior así como en 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, que 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 fueron no 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 en general las construcciones y edificaciones que predominaban en el territorio rural en el Bajío dentro de las haciendas se utilizaban en su mayoría para actividades productivas y de abasto.



Figura 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.

Aunado 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.

Respecto 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, ya utilizados y conocidos desde el Virreinato como: tierra cruda, tierra cocida, piedra, 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 con 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 lograría 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 con 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 y, 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, encausando así a una reconfiguración y adaptación hacia las nuevas exigencias productivas y sociales que hasta la fecha permane-

cen y, que conformó 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, y 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, de transporte, conectividad y habitación, permitan estudiar la relación de la modernización, en este caso con el arribo del Ferrocarril Central, 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, 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 con 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 los 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, pasaban de simples asentamientos a ranchos, pueblos y hasta ciudades.

Pero, en definitiva, el impacto que los ferrocarriles provocaron al instaurarse en el Bajío guanajuatense, es que ocasionaron 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.

Con lo que respecta al entorno rural, y con base en el análisis ya realizado sobre este, se puede considerar que son todos aquellos territorios que, a lo largo del tiempo se ha conformado como resultado del desarrollo de diferentes actividades productivas en el campo, como 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 su modelo de organización espacial y productiva, y desde luego, su correlación con los componentes de su 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 distribuidas 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 los propios elementos, construcciones e instalaciones ferroviarias, y 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, en 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 reimpresión 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 reimpresión 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.
- Nickel, 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 reimpresión 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.