RESCATE Y CONSERVACIÓN DE LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL EN JALISCO.

REUTILIZACIÓN DEL
PATRIMONIO EN DESUSO.

Mónica Solórzano Gil.
Arquitecta
Maestra en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos.

PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN ARQUITECTURA



VNIVERSIDAD NACIONAL
AVTONOMA DE
MEXICO

México, 2009

Universidad Nacional Autónoma de México
UNAM
Biblioteca Central
Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

RESCATE Y CONSERVACIÓN DE LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL EN JALISCO.

REUTILIZACIÓN DEL
PATRIMONIO EN DESUSO.

Tesis que para obtener el grado de
Doctora en Arquitectura

presenta:

Mónica Solórzano Gil.
Arquitecta
Maestra en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos.

PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN ARQUITECTURA

México, 2009

Director de tesis:

Dr. en Arq. Alfredo Varela Torres.

Cotutores:

Dr. en Arq. Luis Ortiz Macedo
Dr. en Arq. Jesús Aguirre Cárdenas.
Dra. en Historia Ma. del Carmen Vázquez Mantecón
Dr. en Arq. Leonardo Icaza Lomelí

ÍNDICE

Introducción.

CAPITULO 1.
La conservación del patrimonio ferroviario en Jalisco. 1

1.1. La necesidad del rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril en México.
1.2. Justificación del rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril.
1.3. Objetivos generales y particulares del proyecto de rescate y conservación.
1.4. Hipótesis.
1.5. Alcances y limitaciones.
1.6. Metodología de investigación.

CAPITULO 2.
Aspectos teóricos y conceptuales para a la conservación del patrimonio ferroviario. 8

2.1. Conservación del patrimonio cultural, industrial y natural.
2.2. Instrumentos jurídicos de protección al patrimonio.
2.2.1. Legislación federal.
2.2.2. Legislaciones estatales y municipales.
2.2.3. Régimen de propiedad del patrimonio ferroviario
2.3. Reutilización y rehabilitación del patrimonio para beneficio social.
2.3.1. El turismo cultural y la conservación del patrimonio.
2.3.2. Proyectos integrales de conservación del patrimonio industrial, natural y cultural. Las Vías Verdes

CAPITULO 3.
Antecedentes históricos del ferrocarril en México 34

3.1. Antecedentes históricos del ferrocarril en México.
3.2. Origen y construcción de las vías férreas en Jalisco.
3.2.1. Los tranvías en Jalisco.
3.2.2. El Ferrocarril Central.
3.2.3. Los Ferrocarriles Nacionales de México.
3.2.4. El Ferrocarril Guadalajara-Chapala.
3.2.5. El Ferrocarril Guadalajara-Chamela.
3.2.6. El Ferrocarril Sud-Pacífico.
3.2.7. El Ferrocarril Tetitlán-Puerto Vallarta.
3.2.8. El Ferrocarril Tlajomulco-Encarnación.
3.3. Cambios y reestructuraciones del sistema ferroviario nacional.
3.4. Situación actual del sistema ferroviario.

CAPITULO 4.
Estaciones de ferrocarril en Jalisco a principios del siglo XX 94

4.1. Estaciones de ferrocarril en Jalisco.
4.1.1. En la ruta de México a Ciudad Juárez
4.1.2. En la ruta de Irapuato a Manzanillo.
4.1.3. En la ruta de Guadalajara a Ameca.
4.1.4. En la ruta de La Vega a San Marcos.
4.1.5. En la ruta de Ocotlán a Atotonilco.
4.1.6. En la ruta de Guadalajara a Nogales.
4.1.7. En la ruta de Guadalajara a Chapala.

CAPITULO 5.
Diagnóstico del estado actual de las estaciones de ferrocarril. 205

5.1. Estaciones de de ferrocarril en Jalisco por líneas actuales.
5.2. Situación actual del sistema ferroviario en Jalisco.
5.2.1. En la Línea A, de México a Ciudad Juárez.
5.2.2. En la Línea I, de Irapuato a Manzanillo.
5.2.3. En la Línea IC de Ocotlán a Atotonilco.
5.2.4. En la Línea T de Guadalajara a Nogales.
5.2.5. En la Línea TL de Orendain a Ameca.
5.2.6. En la Línea TM de La Vega a San Marcos.
5.2.7. En la ruta de Guadalajara a Chapala.
Anexo gráfico. Síntesis del diagnóstico.

CAPITULO 6.
Análisis tipológico de las estaciones de ferrocarril en Jalisco 269

6.1. Análisis tipológico de las estaciones de ferrocarril en Jalisco.
6.1.1. Análisis funcional.
6.1.1.1. Estaciones de una planta con cobertizo en un extremo y bodega al otro.
6.1.1.2. Estaciones de una planta con cobertizo en un extremo y casa del jefe de estación al otro.
6.1.1.3. Estaciones de una planta sin cobertizo.
6.1.1.4. Estaciones de dos plantas con cobertizo y bodega en los extremos y casa del jefe de estación en planta alta.
6.1.1.5. Estaciones de dos plantas con cobertizo intermedio.
6.1.1.6. Estaciones de tres plantas sin cobertizo.
6.1.2. Análisis formal.
6.1.2.1. Fachada lateral cobertizo
6.1.2.2. Fachada lateral bodega
6.1.2.3. Fachada principal mirador.
6.1.3. Análisis constructivo.
6.1.3.1. Sistema constructivo.

CAPITULO 7.
Propuesta de intervención y conservación. 299

7.1. Alcances y área de aplicación de la propuesta.
7.2. Propuestas estratégicas para el rescate de las estaciones de ferrocarril.
7.2.1. Propuesta estratégica 1. Lagos-Encarnación.
7.2.1.1. Características de la propuesta.
7.2.1.2. Potencialidad del área de aplicación.
7.2.1.3. Descripción de la propuesta estratégica 1.
7.2.1.3.1. Propuesta “Tren de los Altos”.

7.2.2. Propuesta estratégica 2. La Barca-Atequiza / Ocotlán-Atotonilco/ Atequiza-Chapala.
7.2.2.1. Características de la propuesta.
7.2.2.2. Potencialidad del área de aplicación.
7.2.2.3. Descripción de la propuesta estratégica 1.
7.2.2.1.1. Propuesta “Tren de la Ciénega”.
7.2.2.1.2. Propuesta “Vía Verde del Agave Alteño”.
7.2.2.1.3. Propuesta “Ruta a Chapala”.

7.2.3. Propuesta estratégica 3. Tlajomulco – Santa Ana- Cocula.
7.2.3.1. Características de la propuesta.
7.2.3.2. Potencialidad del área de aplicación.
7.2.3.3. Descripción de la propuesta estratégica 3.
7.2.3.3.1. Propuesta “Tren del Mariachi”.
7.2.3.3.2. Propuesta “Vía Verde del Mariachi”.

7.2.4. Propuesta estratégica 4. Santa Ana – Tonilita.
7.2.4.1. Características de la propuesta.
7.2.4.2. Potencialidad del área de aplicación.
7.2.4.3. Descripción de la propuesta estratégica 4.
7.2.4.3.1. Rehabilitación de las estaciones.
7.2.4.3.2. Propuesta “Ruta Tuxpan –Tonilita”.

7.2.5. Propuesta estratégica 5. Orendain – Ameca –San Marcos.
7.2.5.1. Características de la propuesta.
7.2.5.2. Potencialidad del área de aplicación.
7.2.5.3. Descripción de la propuesta estratégica 5.
7.2.5.1.1. Propuesta “Vía Verde a Ameca”.
7.2.5.1.2. Propuesta “Vía Verde a San Marcos”.

7.3. Ventajas, posibilidades, desventajas y riesgos de las propuestas.

Conclusiones generales. 390

Bibliografía.

ABSTRACT
The railway heritage in disuse constitutes a cultural and patrimonial resource in Mexico, not only for the historical, artistic, significant or environmental value, but also for the potential that it presents to remain across the implementation of new uses. These new uses motivate the preservation of the historical memory and fundamentally the social development orientated to the reutilization of existing infrastructure that is considered “expired”. It is necessary to preserve the testimony left in the railway stations even when the process of transformation of the railway system has left them in disuse, and with this, the great majority are left, spoilt and relegated.

The general aims of this study are focused on the importance of preserving the industrial heritage, specifically the railway heritage that exists in our country and that is highly spoilt for being in disuse united to the lack of a legislation adapted with regard to the conservation of the industrial heritage in Mexico, likewise, to demonstrate the importance of the historical, artistic, symbolic and cultural characteristics of the railway stations and the need to rehabilitate and to integrate these elements to the communities where they are.

The methodology used for the production of this investigation took in consideration the particularities of the object of study, which in this case refers to the railway stations. The investigation began taking as a base the analytical method, across which, there were analyzed each of the objects of study separately, but thinking that they form a part of a set of similar and associate elements in between. At the same time some of the stages of the investigation needed the application of the synthetic method to compile the parallel information concerning about the elements studied to establish the context around the architectural analyzed elements.

During the field exploration turned out to be alarming to discover the deterioration and the abandon that the railway stations present, even more on noticing that some of them already do not exist.

INTRODUCCIÓN

Jalisco cuenta con un vasto patrimonio ferroviario a lo largo y ancho del estado conformado por antiguas estaciones, casas, tanques, puentes e infraestructura para el servicio del ferrocarril que ha quedado obsoleta y en desuso. Este patrimonio ha sufrido en los últimos años un deterioro acelerado y preocupante que pone en riesgo su conservación y permanencia.

Este trabajo de investigación hace énfasis en la necesidad de revalorar estos inmuebles que constituyen un recurso patrimonial muy importante en México, no solo por el valor histórico, artístico, significativo o ambiental, sino también por el potencial que presenta para conservarse a través de la implementación de nuevos usos en beneficio de las comunidades que lo poseen.

No existe duda de que la construcción y funcionamiento del ferrocarril en México representó un suceso de relevancia nacional, no solo para la historia económica por el incremento en el transporte de pasajeros y de productos a lo largo y ancho del territorio en menor tiempo y menor costo, sino para la conformación y crecimiento social de nuestro país. De ahí que el interés de esta investigación se centre en el rescate y conservación de las estaciones ferroviarias, como parte de este patrimonio, que ha quedado en el olvido.

El contenido de este trabajo se compone de 7 capítulos que se estructuran de la siguiente forma. El **capítulo primero** plantea el problema de estudio de forma específica, haciendo algunas reflexiones sobre la necesidad de conservar el patrimonio ferroviario, el porqué de su importancia y el interés que el patrimonio industrial ha despertado en los últimos años para los profesionistas y gente involucrada en las labores de conservación patrimonial. Sobre esto, si bien paulatinamente se ha comenzado a crear conciencia sobre los valores de este patrimonio y se han comenzado algunas acciones en pro de su conservación aun falta mucho por hacer. Asimismo se definen en este capítulo, los objetivos que se plantearon para la ejecución de la investigación y la propuesta, las hipótesis, los alcances del estudio y la metodología empleada en el proceso de investigación.

El **capítulo segundo** aborda el tema de los aspectos teóricos y conceptuales para la conservación del patrimonio ferroviario. En éste, se hace una reflexión sobre el patrimonio cultural, industrial y natural porqué en que todo este patrimonio debería ser considerado y valorado de la misma forma y con el mismo rigor. Surgen de este capitulo reflexiones importantes sobre la necesidad de revisar y replantear la legislación vigente en materia de conservación, que deja algunas lagunas y algunos aspectos sin protección que consideramos importantes para garantizar la conservación de nuestro patrimonio, cualquiera que este sea. De ahí que en este capitulo se incluye una revisión de lo que establecen, en esta materia, las legislaciones federales, estatales y municipales en su caso, así como algunas reflexiones sobre el régimen de propiedad de dichos inmuebles. Posteriormente se plantean algunos conceptos sobre la forma en que se debe de realizar la

conservación, reutilización y rehabilitación del patrimonio ferroviario, considerando en todos los casos, que cualquier obra que se realice sobre estos inmuebles, debe tener en cuenta el hecho de ser útiles para la comunidad que los posee y convertirse de alguna forma, en un satisfactor de necesidades locales. Se incluye también la fundamentación teórica para reutilizar este patrimonio con fines turísticos, por lo que se realizan algunos planteamientos que nos permiten sustentar parte de las propuestas de reutilización y rehabilitación de las estaciones ferroviarias y su infraestructura, considerando como una opción viable y respetuosa con este tipo de patrimonio, los proyectos de vías verdes que tienden a la recuperación de tramos ferroviarios en desuso, así como las estaciones e infraestructura que contienen dichos tramos.

El **capitulo tercero** presenta una retrospectiva histórica del ferrocarril, con los antecedentes del sistema ferroviario y la forma en que éste se fue conformando paulatinamente. Se habla sobre el origen y construcción de estas vías férreas y la forma en que cronológicamente fue introduciéndose el sistema ferroviario en distintas regiones del estado. Puntualmente se presentan los antecedentes históricos generales de las diversas compañías que construyeron los primeros ferrocarriles, como la del Ferrocarril Central que posteriormente se convertiría en los Ferrocarriles Nacionales de México, el Ferrocarril de Guadalajara a Chapala, el Ferrocarril de la Compañía de Ferrocarriles de Jalisco que planteaba la ruta original a Chamela; el Ferrocarril Southern Pacific que mas sería tarde el Ferrocarril Sud Pacífico, los proyectos de ferrocarril a Puerto Vallarta, de Tlajomulco a Encarnación, etc. Toda esta información fue fundamental para poder finalmente en este capítulo entender la situación actual de todo el sistema ferroviario y el origen de las rutas actuales.

El **cuarto capítulo** realiza un recuento de cada una de las líneas mencionadas en el capítulo anterior pero revisando el proceso de construcción de cada una de las estaciones de ferrocarril. Para ello, sobre cada línea férrea o ruta, se presenta una ficha informativa sobre cada una de las estaciones existentes a principios de siglo XX y la forma en que paulatinamente se fueron instalando y construyendo las estaciones de ferrocarril. Este capítulo se considera fundamental ya que producto de esta información arrojada por el análisis histórico de las estaciones de forma puntual, se pudo obtener información valiosa para entender el proceso de conservación y deterioro que ha sufrido este patrimonio en el último siglo. Se incluye la revisión histórica de más de 70 estaciones ferroviarias en todo el estado, apoyada con antecedentes de cada estación en las primeras décadas del siglo XX, materiales y sistemas constructivos, así como planos de patios, planos de estaciones, fotografías antiguas, etc.

El **capitulo quinto** presenta el diagnóstico del estado actual de las estaciones de ferrocarril en Jalisco. En éste fue fundamental contar con la información arrojada del capítulo cuatro, ya que en base a ésta, se realizaron diversos recorridos de campo por el estado para revisar la existencia y estado de conservación de las estaciones analizadas. Producto de esto, se elaboró el diagnóstico de las

estaciones que hoy en día aun se conservan, aquellas que han sufrido deterioros, y aquellas que están en riesgo inminente de desaparecer si no se realizan acciones puntuales de rescate y conservación. Este capitulo es fundamental ya que apoyado en él, se realizan las propuestas de rescate y conservación incluidas en el capítulo siete.

Contando con la información arrojada por el diagnóstico y la planimetría contenida en él, el **capitulo sexto** presenta un análisis tipológico de las estaciones ferroviarias, tratando de entender desde el punto de vista formal, funcional y espacial, las características físicas que conforman estos inmuebles, así como el programa arquitectónico presente en todas ellas. Para ello, este capítulo incluye el análisis funcional a manera de cuadros comparativos que muestran los distintos tipos identificados, lo que permite entender de forma gráfica, las diversas distribuciones y soluciones espaciales otorgadas a cada uno de los inmuebles.
Asimismo, este capítulo incluye un apartado con el análisis formal en la que se considera las soluciones otorgadas a los distintos paramentos de las estaciones ferroviarias, presentando también esta información, a manera de tablas comparativas. Finalmente se realiza un análisis sobre el sistema constructivo de las estaciones y se identifican algunas variantes y recurrencias en el uso de los materiales de construcción.

Por último, el **capítulo séptimo** considera la información arrojada de los seis capítulos anteriores para plantear diversas propuestas estratégicas de rescate y conservación de las estaciones ferroviarias. Las propuestas planteadas tienen la intención de ser incluyentes, considerando en cada proyecto de rescate y conservación, la mayor parte de estaciones ferroviarias posibles. Se incluyen cinco propuestas estratégicas puntuales que consideran, además de la información anterior, la potencialidad que pueden tener en relación a su localización actual y las dinámicas presentes en torno a cada una de ellas. Asimismo algunas propuestas pretenden el rescate y valoración de rutas antigas en desuso, una de ellas la ruta a Cocula prácticamente desconocida y que aún conserva importante patrimonio ferroviario en su trayecto. Cada propuesta se realizó considerando siempre el beneficio social de las comunidades, buscando en todo momento que el patrimonio ferroviario pudiera reintegrarse a la dinámica actual de cada lugar, para garantizar su reapropiación y su permanencia.

Cabe destacar que la información que aquí se consigna corresponde a un proceso de investigación arduo y continuo de mas de cuatro años, que busca aportar algo para que al patrimonio industrial y particularmente al patrimonio ferroviario de nuestro país le sea otorgado su justo valor y con esto, sea conservado y preservado para las futuras generaciones como vestigio y testimonio de una época fundamental para el desarrollo de nuestro país.

CAPITULO 1.
La conservación del patrimonio ferroviario en Jalisco.

1.1. La necesidad del rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril en México.

En el año de 1837 que se otorga la primera concesión para el establecimiento del ferrocarril, se da comienzo al largo proceso de construcción y consolidación de este medio de transporte en nuestro país. A través de las concesiones, se otorgaban los permisos necesarios para construir y explotar dichas vías por periodos determinados de tiempo y durante los cuales, se debían de pagar ciertas regalías al Estado. Estas concesiones no fructificaron pues fue hasta muchos años después cuando se comienzan a construir las primeras líneas férreas.

De esta forma se inicia la construcción del ferrocarril en México con la paulatina apertura de tramos y líneas, que al transcurrir de los años, funcionaron como detonador del desarrollo político, económico y social de las regiones por las que pasaba. Poco a poco se conformaba el sistema ferroviario en el país, hasta llegar a ser uno de los más importantes medios de transporte. Los ferrocarriles cambiaron la situación económica de las regiones que recorrían. Integraron a la economía nacional zonas antes aisladas, facilitaron la circulación de hombres y mercancías, dieron nuevos mercados a los productos locales y redujeron las distancias permitiendo recorrerlas más rápidamente. En las haciendas, por ejemplo, el ferrocarril provocó un mayor comercio interregional, principalmente por la rapidez en la transportación de los productos y la comunicación entre otras haciendas. Facilitó además el acceso de productos y servicios a poblaciones y ciudades a las que anteriormente no se tenía acceso.

Durante el apogeo de este sistema, las estaciones de ferrocarril jugaron un papel fundamental. Se convirtieron en centros de reunión social, puntos de encuentro entre comunidades, el lugar que traía las noticias de otros lugares por medio del correo y el telégrafo, el punto de confluencia con personas de diversos lugares del país. Representaban los puntos de enlace e intercambio en el comercio regional, así como la puerta hacia diversas regiones.

De toda la red ferroviaria que comenzó a construirse en el país a fines del siglo XIX y parte del siglo XX, actualmente Jalisco cuenta con 665 Km. de vías de comunicación ferroviaria, entre las que se encuentran tres líneas troncales o principales y tres ramales[1] o vías abastecedoras que conforman las *líneas cortas optativas* y que se desprenden de las anteriores.[2]

[1] Un ramal es una línea identificada como tal, que parte de cualquier punto de la vía principal. En: *De Las Estaciones,* Secretaría de Comunicaciones y transportes. Ferrocarriles nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1995. Glosario, p. 194.

[2] *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*, CONACULTA, Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Departamento de Monumentos históricos y artísticos. Abril de 2005.

Jalisco contaba con 751.4 Km. de líneas troncales y ramales, 271.7 km. de vías secundarias, 85.1 km. de vías particulares; un total de 1108.2 km.[3] Las troncales son la línea A, que va de México a Ciudad Juárez; posteriormente la línea T que va de Guadalajara a Nogales y de la que se desprenden dos ramales que corresponden a la línea TL, que va de Orendain a Ameca con 52 km. y la línea TM, que va de La Vega a Etzatlán con 34 km. El tercer troncal o línea principal que pasa por el estado es el que corresponde a la línea I, que va de Irapuato a Manzanillo. De esta línea se desprende un ramal denominado la línea IC, que va de Ocotlán a Atotonilco con 35 km. de longitud. En todos estos troncales y ramales, se construyeron paulatinamente las estaciones de ferrocarril así como la infraestructura que servía a las locomotoras y a los pasajeros. Una estación se refiere al lugar empleado para que los trenes se dentengan en ciertos horarios, y en muchos de los casos, estas estaciones no contaban con ningún tipo de edificio o inmueble; las que lo tenían contaban en algunos de los casos con grandes edificaciones que en su interior tenían área de bodega, oficina, telégrafo, sala de espera, área de equipaje, cobertizo exterior para espera de los pasajeros, y en otros casos, existían edificaciones complementarias como bodegas, casa de los trabajadores de la sección, casa del jefe de la estación, etc. En ciertos lugares, las estaciones estaban compuestas por *sólidos amplios edificios de talleres, casa redonda, oficinas y patios. En otros casos se trató de modestas construcciones de madera o piedra, techadas con lámina de zinc, y simplemente identificadas con un letrero*.[4]

De todas las estaciones construidas en Jalisco existen varias que se consideran de valor patrimonial, por ejemplo: en la línea I, en el troncal que va de Irapuato a Manzanillo se encuentran las estaciones de: La Barca, Ocotlán, Poncitlán, Atequiza, El Castillo, Tlajomulco, Flores, Mazatepec, Santa Ana, Catarina, Zacoalco, Atoyac, Sayula, Ciudad Guzmán, Zapotiltic, Tuxpan y Tonilita. De la línea I se desprende el ramal IC que va de Ocotlán a Atotonilco, en donde se localiza la estación de Atotonilco.

De la línea troncal que va de Guadalajara a Nogales que corresponde a la línea T, solamente se localiza la estación de La Quemada. De la línea T se desprenden dos ramales, el primero de Orendain a Ameca en donde se localizan las estaciones: Tala, La Vega y Ameca. De esta línea se desprende el ramal TM que sale de La Vega, y donde se encuentran las estaciones de Ahualulco, Etzatlán y San Marcos. Finalmente la estación de Chapala, que fue construida en 1920 por la Compañía de Fomento y cuyo ramal partía de la línea I, de la estación de Atequiza con destino a Chapala. De las estaciones que se han perdido por diversas circunstancias y que presentaban características relevantes como patrimonio de la entidad se menciona el caso de la estación de Guadalajara construida en 1891, la estación Lagos, en Lagos de Moreno, la estación de Magdalena, Empalme Orendain, entre otras.

[3] Sacristán Roy, Emilio, *Tabla de Vías férreas existentes por entidad federativa*, Fuente: Concesionarios ferroviarios y Ferrocarriles Nacionales Mexicanos. Presentada en el Primer Seminario de vías verdes, México, 2003.
[4] Huerta Sanmiguel, Roberto, *Estaciones ferroviarias de la ruta Guadalajara-Manzanillo,* Colección Alforja histórica colimense, Numero 3, Gobierno del Estado de Colima, Secretaría de Cultura, 2001. p. 16

En el año de 1994, inicia en México el proceso de reestructuración y privatización del sistema ferroviario, a través de la reforma al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promovida por iniciativa del entonces Presidente Ernesto Zedillo. El objetivo de esta reforma era la transformación del sistema ferroviario nacional, con el objetivo de contar con un ferrocarril eficiente, confiable, seguro, competitivo y sobre todo rentable.[5] A partir de este momento, el sistema ferroviario mexicano se abre a la inversión privada y social mediante el régimen de concesiones y permisos, y comienza a limitarse, hasta prácticamente desaparecer, el transporte de pasajeros por ferrocarril.

Algunas de las líneas y tramos empiezan a concesionarse y la mayoría de los edificios de las estaciones se incluyen dentro de estas concesiones. Al dejar de existir el servicio de pasajeros, las estaciones comienzan a quedar en desuso paulatinamente y a utilizarse simplemente como bodegas y puntos de intercambio de mercancías a mitad del camino. Con esto, se inicia el abandono de la gran mayoría de estas edificaciones y por consecuencia, a darse un acelerado deterioro de las mismas.

1.2. Justificación del rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril.

El patrimonio ferroviario en desuso, constituye un recurso patrimonial muy importante en México, no solo por el valor histórico, artístico, significativo o ambiental, sino también por el potencial que presenta para conservarse a través de la implementación de nuevos usos. Estos nuevos usos, motivan la preservación de la memoria histórica y fundamentalmente el desarrollo social orientado a la reutilización de infraestructura existente que se considera caduca.

Es necesario conservar el testimonio dejado en las estaciones de ferrocarril aun cuando el proceso de transformación del sistema ferroviario las ha dejado en desuso, y con esto la gran mayoría se encuentran abandonadas, deterioradas y relegadas.

La elaboración de propuestas y proyectos de conservación y restauración de estas edificaciones que forman parte del patrimonio industrial[6] de nuestro país, permitirán conservar el patrimonio dejado por el ferrocarril e integrarlo a la vida contemporánea a través de nuevos usos compatibles, respetando su esencia y permitiendo conservar el importante legado que la era industrial deja en Jalisco.

[5] *De las Estaciones,* Secretaría de Comunicaciones y transportes, Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1995. p. 1

[6] *El Patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa la energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, la vivienda, el culto religioso o la educación.* Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial, Comité Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) Julio, 2003. consultada en: http://www.mnactec.com/TICCIH/industrial.htm#, fecha de consulta 11 julio 2005.

Las antiguas estaciones de ferrocarril contienen la memoria colectiva de las comunidades en las que se insertan y representan elementos de identidad que es necesario rescatar para heredarlos a las futuras generaciones.

1.3. Objetivos generales y particulares del proyecto de rescate y conservación.

Objetivos generales

- Resaltar la importancia de conservar el patrimonio industrial, específicamente el patrimonio ferroviario que existe en nuestro país y que se encuentra altamente deteriorado por encontrarse en desuso, aunado a la falta de una legislación adecuada respecto a la conservación del patrimonio industrial en México.
- Realizar un proyecto para el rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril en Jalisco, considerando que la infraestructura de las mismas se presenta obsoleta a los requerimientos del sistema ferroviario actual e implementando la opción de la rehabilitación y adecuación de nuevos usos compatibles y sustentables para la conservación de dichos inmuebles.
- Demostrar la importancia de las características históricas, artísticas, simbólicas y culturales de las estaciones de ferrocarril y la importancia de rehabilitar e integrar estos elementos a las comunidades donde se encuentran.

Objetivos particulares del proyecto de rescate y conservación.

- Difundir el valor patrimonial que representan las estaciones de ferrocarril, la importancia de su conservación y promover en la sociedad la reapropiación de estos inmuebles como componentes de identidad colectiva.
- Por medio de las propuestas de rescate, conservación y adecuación de nuevo uso, lograr que las estaciones de ferrocarril se integren productivamente a sus comunidades satisfaciendo diversos tipos de necesidades sociales de forma sustentable.
- Demostrar que el patrimonio cultural en México es muy vasto, y que en las acciones que se llevan a cabo en el país en materia de rescate y conservación del patrimonio se deben de incluir las estructuras y conjuntos industriales, así como el equipamiento que sirvió, no solo de apoyo a la industria, sino a la integración económica y social del México de hoy.
- Involucrar a entidades públicas y privadas en las labores de conservación y rescate de las estaciones de ferrocarril.

1.4. Hipótesis.

Las estaciones de ferrocarril representan el vestigio de una época industrial y tecnológica del país, las cuales, por los cambios y reestructuraciones del sistema ferroviario se encuentran en riesgo de perderse, si no se aplican medidas oportunas de rescate y conservación.

El mal estado de conservación y el desuso en el que se encuentran las estaciones hace que sea urgente realizar acciones tendientes a su rescate y conservación.

Las características físicas y de ubicación de las estaciones en el estado, representan un valor agregado al momento de elaborar propuestas de rescate, conservación, restauración y adecuación de nuevos usos compatibles. Resulta más viable, económicamente y socialmente aprovechar la infraestructura existente para integrarle nuevos usos que satisfagan necesidades de cada localidad, que la construcción de nuevos elementos que tengan los mismos usos.

El patrimonio industrial de Jalisco se ha visto alarmantemente afectado debido a la desprotección legal a la que son objeto este tipo de inmuebles, con lo que se han perdido elementos importantes de este patrimonio.

La elaboración de propuestas en torno a la conservación y protección de las estaciones de ferrocarril en Jalisco, contribuirá a crear conciencia sobre la necesidad de conservar el patrimonio industrial con el mismo rigor que se legisla, protege y conserva el patrimonio de otras épocas.

1.5. Alcances y limitaciones.

El proyecto de investigación se centra en un nivel teórico-práctico, que pretende introducirse en el hecho arquitectónico y en el fenómeno social que representa el ferrocarril, partiendo de un análisis social, económico, antropológico y arquitectónico como elementos fundamentales en la programación y ejecución de cualquier actividad encaminada a la conservación. Esto nos permitirá conformar el plan general y propuesta global de conservación y rescate de las estaciones de ferrocarril con la idea de poner en marcha la recuperación y aprovechamiento de la potencialidad de cada uno de estos inmuebles para adecuarlos a la realidad contemporánea.

En la práctica esto resulta viable desde el punto de vista del reaprovechamiento de estructuras y elementos existentes, sin embargo, dependerá en gran medida de voluntades e intereses políticos y sociales, el lograr que un proyecto de esta magnitud sea aplicable y útil en cada caso.

En el aspecto teórico el proyecto parte de la ambigüedad existente en la clasificación y catalogación que se da a la arquitectura industrial y a los elementos que sirven de apoyo a la industria, como el caso de los ferrocarriles, en donde el vacío legal y la desprotección institucional a la que son sujetos pone en riesgo su conservación. Será indispensable dilucidar teóricamente la situación de este tipo de arquitectura y su inserción dentro del marco de la legislación existente en materia de conservación del patrimonio, para incluirlas en el contexto global de lo que se considera patrimonio, con la finalidad de adjudicarles su justo valor dentro del patrimonio cultural mexicano y con esto propiciar la conciencia de la conservación de este tipo de arquitectura.

1.6. Metodología de investigación.

El proceso de investigación científica que se plantea para este proyecto tomó en consideración las particularidades del objeto u objetos de estudio, que en este caso se refiere a las estaciones de ferrocarril. Se inició la investigación tomando como base el método analítico[7], a través del cual, se analizaron cada uno de los objetos de estudio por separado, pero considerando que forman parte de un conjunto de elementos semejantes y asociados entre si. Al mismo tiempo algunas de las etapas de la investigación requirieron la aplicación del método sintético[8] para recopilar la información paralela en torno a cada uno de los elementos a estudiar y establecer el contexto en torno a los elementos arquitectónicos analizados.

Considerando lo anterior se hace necesario, definir e identificar los objetos de estudio, es decir, precisar la cantidad de estaciones o inmuebles que revisten valor patrimonial y que fueron consideradas dentro de la investigación. Para llevar a cabo esta delimitación, se incluyó una etapa de prospección inicial en campo, con el fin de registrar cada una de las estaciones y el estado general en que se encontraban, para poder determinar si presentaban o no características para considerarse como inmuebles de valor patrimonial.

Una vez determinado y cuantificado el universo de estudio se aplicó la metodología propia de la disciplina de la conservación-restauración para la elaboración del diagnóstico completo de cada uno de los inmuebles.

Partiendo del conocimiento del hecho histórico en relación a las estaciones y la definición de los elementos a conservar, se tuvieron las herramientas adecuadas y necesarias para iniciar el proceso de elaboración de estrategias y propuestas de conservación, restauración y/o rehabilitación dependiendo de las particularidades de cada caso, lo que permitió sustentar las propuestas de acuerdo a los requerimientos reales.

En cuanto a las fuentes de información en las que se basó la investigación, se pueden dividir en dos tipos fundamentales. En primer lugar y de gran importancia son las fuentes documentales que se encuentran en archivos históricos y acervos institucionales. Para ello se detectaron los fondos donde se encuentra la información relativa a Jalisco en otros Estados, particularmente en Puebla en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, donde se cuenta con planimetría y fotografía antigua. Así mismo otros acervos con información de primera mano que se encuentran en archivos institucionales en Jalisco, tanto en dependencias municipales, estatales y de diversas universidades, la cual se consideró básica e indispensable en el proceso de investigación.

[7] Maya, Esther, *Métodos y técnicas de investigación. Una propuesta ágil para la presentación de trabajos científicos en las áreas de arquitectura, urbanismo y disciplinas afines*, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura, Centro de Investigaciones y estudios de Posgrado, cuarta edición 2003. p. 11
[8] *Idem.*

Además de lo anterior, se clasificó la información que proporcionan las fuentes secundarias como libros, publicaciones, simposios, conferencias, reseñas etc., que complementan la información de las fuentes primarias. Con base en esto, se contó con la información necesaria para realizar la investigación histórica profunda. La información histórica nos proporcionó las herramientas necesarias para la toma de decisiones en los procesos de intervención y conservación de los inmuebles.

Fundamental se consideró también, la información que nos proporcionó directamente cada uno de los edificios estudiados, entendiendo a la arquitectura como documento histórico, que se puede analizar e interpretar con el mismo rigor que las fuentes documentales. De este modo, la información contenida en todas estas fuentes representó uno de los puntos de partida para el desarrollo de la investigación.

CAPITULO 2.
Aspectos teóricos y conceptuales para la conservación del patrimonio ferroviario

2.1. Conservación del patrimonio cultural, industrial y natural.

El problema de la conservación es un asunto que atañe a la sociedad en general, no solo a un grupo de especialistas o personas interesadas en el patrimonio. El compromiso de preservar el patrimonio del tipo que sea, cultural o industrial, como se distingue en términos de la ley[9], *es una responsabilidad que debe ser compartida por diversos actores sociales, entre los que se encuentran las instancias gubernamentales, legislativas, académicas de investigación y docencia, las instancias técnicas de producción y de ejercicio profesional y, por último, las instancias ciudadanas de usuarios o beneficiarios en general, de este patrimonio*.[10]

La conservación de monumentos constituye en la actualidad una actividad fundamental para salvaguardar el legado histórico de las ciudades. Es necesario un cambio de conciencia de la gente para identificar los beneficios que conlleva conservar las edificaciones de otras épocas, entendiendo como conservación una serie de actividades y acciones que se pueden llevar a cabo sobre los monumentos para preservar sus características físicas y espaciales así como *la paralización del proceso de deterioro del bien, neutralizando las causas que provocan su degradación*.[11] Por lo tanto la conservación consiste en *evitar las alteraciones futuras de un bien determinado*[12], aunque muchas de las intervenciones que se realizan sobre los inmuebles para llevar a cabo esto, no siempre lo logran, este el objetivo que se persigue al conservar algo.

Muchas de las labores de conservación que se realizan, requieren diversas intervenciones sobre los inmuebles, tal es el caso de obras de restauración que son indispensables para poder conservar el patrimonio. Así, la restauración, entendida como parte de las acciones de conservación, consiste en *devolver algo a su estado original o auténtico.*[13] Sin embargo, actualmente los términos de conservación y restauración en la mayoría de los casos son utilizados de forma confusa aludiendo igual objetivo o significado como si representaran el mismo tipo de intervención. En este sentido, e*l concepto de conservación va más allá de su estado físico: implica una intervención científica sobre el mismo y su entorno, con el fin de garantizar su integridad o su perduración con el tiempo. La idea de restauración va unida a la de recuperación, a devolver algo perdido a un bien*

[9] *Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos* y su reglamento (En adelante LFMZAAH). Publicada en el *Diario Oficial de la Federación* con fecha del 6 de mayo de 1972.
[10] Chico Ponce de León Pablo, *La responsabilidad social en la preservación del patrimonio cultural,* El Claustro, Cuadernos de Arquitectura de Yucatán, p. 38
[11] Bermúdez, Alejandro, Joan Vianney M. Arbeola, Adelina Giralt, *Intervención en el patrimonio cultural. Creación y gestión de proyectos,* Colección patrimonio cultural, Editorial Síntesis, España, 2004. p. 47
[12] Muñoz Viñas, Salvador, *Teoría contemporánea de la restauración,* Colección patrimonio cultural, Editorial Síntesis, España, 2003. p. 18
[13] Ibid, p. 19

cultural, algo que tuvo, pero que se perdió. La restauración puede ser tanto física como funcional, al recuperar un uso especifico o una función concreta que se había perdido.[14]

El hecho de conservar algo no necesariamente implica que se deba restaurar; pero al restaurar algún objeto o monumento estamos contribuyendo a su conservación. Es aquí donde la distinción entre un concepto y otro se hace mas clara. Para entenderlo desde el punto de vista de la arquitectura, y como parte de la disciplina de la conservación de monumentos, la restauración no es el único tipo de intervención que se puede realizar sobre el patrimonio para garantizar su conservación. Existen además otros tipos de intervenciones que pueden efectuarse sobre los bienes culturales como por ejemplo: recuperación, reconversión, revalorización, reestructuración, reutilización, rehabilitación, etcétera.

Se debe tener en cuenta que la finalidad última de la conservación no es únicamente la preservación de los elementos arquitectónicos por si mismos y la rehabilitación y nuevo uso del patrimonio, sino que al realizar las acciones anteriores los edificios deben cumplir una función social al mismo tiempo que se conserva el **valor simbólico y significativo de la arquitectura** del pasado en el contexto en el que se encuentra en la actualidad. Esto se puede lograr considerando que *las sociedades tienen además, necesidades de carácter cultural, ideológico o psicológico que pueden ser satisfechas preservando o difundiendo el patrimonio cultural*.[15] El significado del patrimonio no es nunca único y universal, es decir, dependiendo de cada persona y las vivencias asociadas al bien cultural es el significado que se le otorga por cada persona o grupo social. *Un edificio antiguo tiene simultáneamente diferentes significados, el inmueble será una u otra cosa dependiendo de la circunstancia y contexto social donde este significado se produce.*[16] La vivencia de este significado va a estar determinada por el papel de cada edificio, es decir, *la relación significativa de la gente hacia un edificio depende solamente o prioritariamente de la función que el edificio tiene en la organización social y de su papel simbólico en asumir la representatividad de esta función***.**[17]

En el caso de las estaciones ferroviarias, el significado de estos inmuebles y la infraestructura asociada a ellas va a ser muy diferente dependiendo el tipo de persona; es decir, para un usuario o pasajero es muy distinto el significado que para los empleados de la empresa ferroviaria, para las personas que trabajan y viven ese edificio cotidianamente como el jefe de la estación, el garrotero, el vigilante, etc., y representará otra cosa para las personas de la localidad en donde cada estación se encuentra. La utilización y el tipo de convivencia que tenemos

[14] Bermúdez, Alejandro, op. cit., p. 46
[15] Chico Ponce de León, op. cit., p. 37
[16] Paz Arellano, Pedro, *El otro significado de un monumento histórico,* Colección Divulgación, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1999, p. 20
[17] González Moreno-Navarro, Antoni, *La restauració objectiva (Mètode SCCM de restauració monumental),* Memoria SPAL 1993-1998, Numero 1, Diputació de Barcelona, Area de Cooperació, Servei del Patrimoni arquitectònic Local, España, 1999, p. 16

con los edificios públicos les otorga ciertos significados para cada uno de nosotros, y esto a su vez hace que nos apropiemos e identifiquemos con ellos y los consideremos como elementos de nuestra identidad. Sin embargo, la identificación simbólica que tengamos con el patrimonio no garantiza su conservación. *La relación de la significación con la conservación de los inmuebles es producto de la solución simultánea a una gama de problemas sociales, económicos, técnicos, políticos, simbólicos, históricos, etcétera.*[18] Como sucede en todo México, *a pesar de que un modelo de estación, tanque de agua o conjunto ferroviario se puede repetir por varias ocasiones a lo largo de una misma línea, cada ejemplo es único en su género, porque su significado es diferente para la comunidad donde se localiza y porque su contexto y su historia nunca son iguales*.[19] Como se verá en los siguientes capítulos a propósito de las estaciones ferroviarias en Jalisco.

Además de la identificación que tengamos con el patrimonio, este deberá siempre cumplir un objetivo o una **función social**. El cumplimiento de esto es uno de los factores que va a contribuir en gran medida a la conservación física de los inmuebles, al tiempo que se preserva la parte simbólica del mismo. Si la sociedad es consciente del valor de su patrimonio, de los beneficios que implica poseerlo y sabe explotarlo adecuadamente, esto nos asegura que la propia sociedad velará por su cuidado y conservación. Por esto, *el patrimonio cultural debe jugar un papel definido en la productividad económica de una comunidad, generando recursos (o beneficios) que permitan el desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, ofreciendo fuentes de empleo y proveyendo al mismo tiempo lo necesario para el mantenimiento y acrecentamiento de esos recursos patrimoniales de carácter cultural*.[20]

A su vez, el patrimonio y las acciones que se realicen para su conservación deberán contribuir a mejorar la calidad de vida de las comunidades en las cuales existe, propiciando la re-apropiación del mismo y por lo tanto ayudando a reforzar el sentido de **identidad local**. Mediante esto, la *sociedad se identifica por su cultura, y la prueba objetiva de su individualidad es precisamente su patrimonio cultural. Protegerlo es cuidar los testimonios de su identidad.*[21] De esta forma se manifiesta que, *el patrimonio cultural tiene una fuerte liga con la identidad de una comunidad humana: una rica memoria, es un bien cuando se confrontan el futuro y la realidad de la vida social*.[22] Sobre la identidad y el patrimonio, Carlos Chanfón menciona que: *donde hay restauración hay conciencia de identidad, y la acción de proteger bienes culturales, el garantizar permanencia a pruebas objetivas del*

[18] Paz Arellano, op. cit., p. 22
[19] Castillo de Curry, Maria Eugenia, *Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México: Las estaciones como zonas de conservación.*, En: Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial, El patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana, México, 2002, p. 426
[20] Chico Ponce de León, op. cit., p. 36
[21] Chanfón Olmos, Carlos, *Fundamentos teóricos de la restauración,* no. 10, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1996, p. 115.
[22] Il patrimonio culturale ha un forte legame con il concetto d'identità di una comunità umana: una ricca memoria è un bene quando si affrontano il futuro e la realtà della vita sociale. Luxen Jean Louis, Dal monumento al patrimonio: quale il significato? En: Il restauro fra identità e autenticità, Atti della tavola rotonda "I principi fondativi del restauro architettonico", Venezia, 31 gennaio-1 febbraio 1999, Marsilio Editori, Venezia, 2000, p. 32

conocimiento histórico, fomenta y refuerza la convicción de la individualidad cultural propia.[23]

En todo el mundo existen edificios que a lo largo del tiempo han tenido otros usos distintos a aquel para el cual fueron creados y no por esto pierden su identidad. La vocación original de un inmueble lo dota de ciertos elementos físicos propios de ese uso que van a producir ciertos significados para quien lo usa, pero aun cuando la función original ya no se conserve, siempre existirán algunos elementos que nos remitirán a ese uso inicial y por lo tanto estarán presentes en la memoria de las personas que convivieron con dichos edificios y como parte de la historia. De este modo la arquitectura conservará su identidad independientemente de los nuevos usos que se le otorguen; con esto podemos afirmar que la identidad del patrimonio va a estar determinada por las características de su arquitectura y al mismo tiempo por el tipo de utilización de los inmuebles.

Lo anterior nos lleva a comprender la importancia de encontrar usos compatibles a las características de los inmuebles, ya que el uso que hagamos de patrimonio va a ser determinante en su conservación física y significativa para la sociedad. Si hacemos mal uso del patrimonio ponemos en riesgo su conservación y alteramos estos signos de identidad adquiridos por el tiempo.

De acuerdo a lo anterior, el **patrimonio cultural** constituye uno de los elementos fundamentales en la identidad de los pueblos, ya que *además de las necesidades económicas, funcionales y ambientales, la sociedad tiene necesidades de carácter cultural, ideológico o psicológico que pueden ser satisfechas preservando o difundiendo el patrimonio cultural*;[24] al mismo tiempo que se le otorgue *un papel definido en la productividad económica de una comunidad, generando recursos (o beneficios) que permitan el desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, ofreciendo fuentes de empleo y proveyendo al mismo tiempo lo necesario para el mantenimiento y acrecentamiento de esos recursos patrimoniales de carácter cultural.*[25]

Muchas de las definiciones que tenemos sobre el patrimonio cultural son producto de las cartas y tratados internacionales que velan por la conservación de las distintas manifestaciones de dicho patrimonio, como son la arquitectura, las costumbres, creencias, tradiciones, usos y costumbres, etcétera. En este sentido la ley establece la posibilidad para que en casos donde no exista alguna disposición,[26] sobre algún aspecto en particular, se puedan considerar como válidos los planteamientos y criterios establecidos en los tratados internacionales. *El interés de los documentos internacionales, inicialmente, además de completar el ordenamiento jurídico de los estados en la protección del patrimonio, se centra*

[23] Chanfón Olmos, op. cit., p. 140
[24] Chico Ponce de León, op. cit., p. 37.
[25] Idem.
[26] LFMZAAH, op. cit., articulo 19, inciso I.

en los aspectos técnicos de la conservación de los Monumentos y el debate ciudad histórica- arquitectura moderna[27].

Pero no solo estas manifestaciones representan el patrimonio cultural de un pueblo, sino que existen otros testimonios producto de otras etapas históricas de desarrollo del hombre que no se habían considerado con anterioridad como parte de este patrimonio. Es así que la arquitectura producida por la industrialización es también, en los últimos años, un tema que se ha incorporado en la discusión sobre la conservación en todo el mundo; agregando este tipo de arquitectura producida por la implementación de nuevas técnicas de producción y su maquinaria dentro de los objetivos de la conservación patrimonial.

A las distintas definiciones que conocemos de patrimonio cultural se añade una categoría relativamente nueva que es la de **patrimonio industrial**, el cual: *se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa la energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, la vivienda, el culto religioso o la educación.*[28]

Esta definición del año 2003 fue expuesta en una reunión celebrada en Nizhny Tagil[29] por el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial[30]. Ésta es la organización mundial encargada del patrimonio industrial y es asesor especial de ICOMOS[31] en éstas cuestiones. El texto de esta carta ha sido aprobado por los delegados reunidos en la Asamblea Nacional del TICCIH, de carácter trienal, que tuvo lugar en Moscú el 17 de julio de 2003, e incorpora una gran cantidad de inmuebles con sus tipologías constructivas y funcionales que antes no se consideraban como sujetos a conservación, entre ellos, las estaciones de ferrocarril.

A partir de este momento, el TICCIH ha publicado en sus boletines que contienen artículos relacionados con acciones de conservación del patrimonio industrial, y en donde se incluye, en algunos de ellos, artículos relacionados específicamente al patrimonio ferroviario. Un ejemplo es el boletín numero 24, que contiene un artículo sobre los poblados ferroviarios franceses y algunas reflexiones sobre la conservación de este patrimonio industrial;[32] el boletín 26 que incluye un

[27] *Cuadernos. Repertorio de textos Internacionales del Patrimonio Cultural*, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, Editorial Comares, Granada, España 2003, p. 48
[28] Carta de Nizhny Tagil, op. cit.,
[29] Nizhny Tagil es un gran centro industrial en los Montes Urales en Rusia, el cual debido a las características del subsuelo de la montaña rico en hierro, carbón y petróleo, se consolidó como un gran centro industrial y por esta razón cuenta con una gran cantidad de industrias siderúrgicas, metalúrgicas, químicas, entre otras y se estima que existe un total aproximado de 606 empresas de este tipo en esta región.
[30] TICCIH, por sus siglas en inglés.
[31] Por sus siglas en ingles: International Council on Monuments and Sites.
[32] Dorel-Ferré, Gràcia, *French railway villages, a little-studied and threatened heritage,* Boletín no. 24, TICCIH, Primavera 2004, p. 4. Consultado en: http://www.mnactec.com/ticcih/imgenes/pdf/Maqueta%2024.pdf, fecha de consulta: 4-Julio-2005.

interesante estudio sobre los ferrocarriles del Himalaya, en donde se analiza su sistema constructivo y el grado de innovación que representa, considerándolos como una maravilla de la ingeniería y del patrimonio industrial.[33]

Hay que mencionar que la idea de patrimonio industrial y la necesidad de su conservación surgen muchos años antes que la definición expuesta por el TICCIH en torno a este tema. Hay quienes afirman que el término de *patrimonio industrial* como tal surge en los años cincuenta a partir de una publicación en 1955 de Michael Rix titulada *"El Historiador Amateur"* enfatizando la importancia de la conservación de los testimonios heredados de la revolución industrial cuya importancia radica en su valor histórico así como de identidad de cierto grupo social, y con esto desata una serie de trabajos y el interés por dicha conservación.[34]

Es hacia finales de los años sesenta en donde los documentos internacionales en materia de conservación toman un giro significativo, cuestionando y reevaluando las posturas hasta este momento, considerando ahora en el tema de la conservación la ciudad y los lugares culturales; asimismo se incorporan nuevas temáticas y se perfilan nuevos conceptos.[35] De este modo se agrega a las definiciones de monumentos arquitectónicos, civiles, religiosos, militares y arqueológicos, la de "monumento industrial". Esta nueva postura sobre los valores de la arquitectura producida por la industrialización coincide temporalmente con la apertura del Ironbridge Gorge Museum Trust en Inglaterra,[36] que fue establecido en 1967 precisamente con el objetivo de preservar e interpretar los restos de la Revolución Industrial en Inglaterra donde nace este movimiento, y debido a la importancia que reviste este sitio por sus características y lo que representa esta corriente industrializadora para el mundo, en 1986 la UNESCO lo declarara sitio Patrimonio de la Humanidad.

La arquitectura industrial *es la construida empleando una tecnología con estructuras y materiales industriales erigida en un periodo histórico determinado, ubicado a fines del siglo XIX y principios del XX. A ella corresponden diversos tipos de edificios (no siempre vinculados a la actividad productiva) como: estaciones de ferrocarriles y de tranvías, mercados, astilleros, pabellones, edificios para oficinas, tiendas departamentales, almacenes, teatros, palacios de gobierno, (a veces también fábricas y haciendas), etcétera.*[37]

[33] G. M. Kapur, *Darjeeling Himalayan Railwais (DHE) An Industrial Heritage Marvel,* Boletín no. 26, TICCIH Otoño 2004, Consultado en: http://www.mnactec.com/ticcih/imgenes/pdf/Maqueta%2026.pdf, fecha de consulta: 4-Julio-2005.
[34] Sánchez Hernández, Andrés Armando, *Teorías de la conservación y patrimonio industrial*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Consultado en: http://morgan.iia.unam.mx/usr/Industrial/BOL%208/ARTICULOS/SANCHEZ.HTML, fecha de consulta: 4-Julio-2005
[35] Cuadernos, op. cit., p. 48
[36] Consultado en: http://www.ironbridge.org.uk/about_us/ironbridge_gorge_museum_trust/, fecha de consulta 30 de enero de 2007.
[37] Terán Bonilla, José Antonio, *Consideraciones respecto a la reutilización de la arquitectura* industrial, En: Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial. El patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana. México, 2002, p. 58

En los últimos años del siglo XX en México este movimiento internacional en favor de la conservación del patrimonio industrial rinde frutos y en 1995 en Puebla, durante la celebración del *Primer Coloquio Latinoamericano sobre Conservación del Patrimonio Industrial*, organizado por la UAP y el Colegio de Puebla, se creó la Sección Mexicana de TICCIH.[38] Producto de esto, surge el denominado: Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial[39], el cual tiene como objetivo emprender iniciativas que permitan evaluar, estudiar, defender y conservar todos aquellos bienes representativos del proceso de industrialización en México.

Este Comité, publica un boletín en donde reúne diversos artículos referentes al patrimonio industrial y su conservación. En éstos es importante destacar el numero 3 de julio de 1998[40] que tiene como tema principal los Ferrocarriles, y en el cual, se incluyen diversos artículos en torno a la conservación del patrimonio ferroviario y en particular menciona ejemplos puntuales sobre algunas estaciones ferroviarias.

Asimismo, resaltando el interés que crece día a día sobre el patrimonio industrial, el ICOMOS, en coordinación con el Comité mencionado y el TICCIH, celebraron en el año 2006 el *Día Internacional de los Monumentos y Sitios* con el tema del patrimonio industrial, y ese mismo año se organizó el *Simposio Internacional de Conservación del Patrimonio Monumental* el cual se desarrolló precisamente en torno al mismo tema.

Como en México, en otros países también paulatinamente han surgido grupos de trabajo en universidades, asociaciones y especialistas interesados en la conservación del patrimonio industrial. Un ejemplo en España es la Asociación denominada INCUNA,[41] la cual es una entidad sin afán de lucro y organización no gubernamental que aspira a agrupar en sí misma a todas las personas interesadas en la protección, estudio y fomento del patrimonio industrial a partir de los siguientes objetivos: Conocer y divulgar la arqueología industrial y los museos vinculados a su preservación y promoción, y conocer y divulgar los aspectos históricos de la arqueología industrial y de los citados museos. INCUNA basa su actuación en diversos grupos de trabajo con un coordinador al frente del trabajo realizado: "Arte e Industria", "Archivos y Patrimonio Industrial", "Patrimonio Industrial, Metalúrgico y Siderúrgico", "Arquitectura Industrial".[42]

También en Europa, se conformó una asociación denominada "*"Ruta del patrimonio industrial Europeo"* (ERIH),[43] la cual consiste en una red informativa de

[38] Mapica Uribe, Samuel Oscar y Andrés Sánchez Hernández, *La Conservación del Patrimonio Industrial en México,* Boletín 2, CMCPI. Consultado en: http://morgan.iia.unam.mx/usr/industrial/BOL2/MAPICA.html, fecha de consulta 11 de julio de 2005
[39] Por sus siglas: CMCPI.
[40] Consultado en: http://morgan.iia.unam.mx/usr/Industrial/BOL3/TEXTO/indiceind.html, fecha de consulta 13 de febrero de 2007
[41] Asociación Arqueología Industrial, Patrimonio Cultural y Natural
[42] Consultado en: http://www.incuna.org/index.php?option=com_content&task=view&id=12&Itemid=26, fecha de consulta 13 de febrero de 2007
[43] Por sus siglas en inglés: European Route of Industrial Heritage.

los sitios industriales mas importantes de Europa producto de la industrialización, esta ruta funciona como vinculo entre todos ellos; en donde se incluyen desde plantas de producción en desuso, parques industriales y museos interactivos de tecnología, etcétera.[44] Esta ruta comienza en la cuna de la Revolución industrial, es decir en Inglaterra, así como en los Países Bajos y Alemania. Esta ruta está continuamente en construcción y se pretende extender esta ruta a toda Europa. Actualmente ya se incluyen otros países como Bélgica, Francia y Luxemburgo, España, etcétera.

Estas rutas funcionan considerando la especialidad de cada región, es decir, haciendo recorridos temáticos por zonas mineras, zonas con fabricas textiles, enfocándose en aspectos de transporte y comunicaciones, etc. Para ello se marcan distintos puntos de referencia a través de los cuales se busca ilustrar la gama completa de la historia industrial europea. Estas rutas temáticas en su conjunto conforman un circuito de las áreas donde se encuentra el patrimonio industrial en Europa y está conformada por diversas rutas regionales que se dividen en función del tipo de trabajo industrial que se desarrollaba en cada área geográfica, considerando las siguientes categorías: manufactura, minas, energía, hierro & acero, transportes y comunicación, textiles y agua. Lo anterior demuestra que en muchos lugares en Europa, cada vez más, *existe una tendencia positiva de proteccionismo de la arquitectura industrial como patrimonio histórico, pero no solo se debería catalogar dotándolas de un grado de protección, sino que dicha tendencia debería de ir acompañada de iniciativas de recuperación y rehabilitación de las edificaciones.*[45]

Además del patrimonio industrial, el siglo XX nos deja otro legado histórico manifestado en su arquitectura, en la cual se aprovechó la tecnología creada a partir de la revolución industrial en los avances tecnológicos de los sistemas y métodos constructivos que dieron origen a nuevos elementos arquitectónicos con distintas tipologías y características físicas y espaciales.

En las últimas décadas del siglo XX, esta arquitectura considerada como del Movimiento Moderno, se encontraba cada vez más en riesgo de perderse, ya que muchos de estos edificios comenzaron a deteriorarse una vez que la función original para la cual fueron creados fue superada paulatinamente por los avances tecnológicos o por haber cumplido su ciclo funcional. Debido a esto empiezan a demolerse en distintas partes del mundo edificios de este periodo y de tipo industrial por no considerarse elementos de valor patrimonial; aunado a la inexistencia de una legislación adecuada que permitiera conservar esta arquitectura de las modificaciones y alteraciones que comenzaba a sufrir en todo el mundo. Por la necesidad de promover la conservación de esta arquitectura, cubriendo los vacíos legales para su conservación, surge en Eindhoven, Alemania la asociación Do.Co.Mo.Mo.

[44] Consultado en: http://en.erih.net/, fecha de consulta: 13 de febrero de 2007
[45] Peñalver Torres, Maria Teresa, *La arquitectura industrial: patrimonio histórico y utilización como recurso turístico,* Universidad de Murcia, Cuadernos de Turismo, España, 2002, p. 160

Do.Co.Mo.Mo es una asociación sin fines de lucro que tiene como misión vigilar las intervenciones a ejemplos importantes de arquitectura del movimiento moderno, intercambiar ideas relacionadas a tecnologías de conservación, historia y educación, fomentar el interés en las ideas y el patrimonio del movimiento moderno y para resaltar la responsabilidad social hacia la conservación de este patrimonio reciente. Cada dos años, este organismo organiza encuentros internacionales para reunir a los especialistas e interesados de todo el mundo a discutir temas relacionados a la arquitectura de este movimiento moderno y los problemas de su tutela y conservación. La primera conferencia celebrada por Do.Co.Mo.Mo. Internacional tuvo lugar en Eindhoven en 1990; La segunda conferencia fue celebrada en 1992 en Dessau, Alemania cuna del movimiento de la Bauhaus; el tercer encuentro fue organizado por la fundación Mies van der Rohe en Barcelona, España en 1994; la cuarta conferencia que trató sobre los aspectos regionales de la modernidad tuvo lugar en Bratislava y en Sliac, en Eslovaquia en septiembre de 1996. Los Países Nórdicos organizaron la quinta conferencia en 1998, en Estocolmo, Suecia que trató sobre la visión y la realidad de los aspectos sociales de la arquitectura y el urbanismo del movimiento moderno; la sexta conferencia fue dedicada a hablar sobre la ciudad moderna de cara al futuro y tuvo lugar en Brasilia, Brasil en septiembre del 2000 celebrando el cincuenta aniversario de la fundación de la nueva capital. La séptima conferencia tuvo lugar en París, Francia en 2002 y trató sobre la imagen, uso y patrimonio, la recepción de la arquitectura del movimiento moderno. La octava conferencia y la última hasta ahora tuvo lugar en Nueva York en 2004 con el título: "Importaciones/exportaciones: Modernismo de la posguerra en un mundo que se amplía 1945-1975".[46] Con los mismos criterios y objetivos que la organización internacional, a principios del 2003 se integró un grupo de trabajo en la ciudad de México y para el mes de agosto se realizó la inscripción correspondiente de Do.Co.Mo.Mo MÉXICO al organismo internacional.[47]

Así como el patrimonio cultural entonces tiene como tutores al INAH y al INBA a nivel federal y a los gobiernos estatales y municipales, el patrimonio industrial, así como el patrimonio del movimiento moderno del siglo XX que surge de toda esta revolución tecnológica, debería ser incluido dentro de esta tutela por parte de dichas instituciones, lo que requiere una reforma y actualización a los criterios presentes en la legislación en materia, en cuanto a la conservación patrimonial.
Es evidente, con lo anterior, que en todo el mundo cada vez se tiene mas conciencia de la necesidad de conservar el patrimonio del siglo XX, en todas sus manifestaciones, entre las que se incluye el patrimonio industrial y particularmente el patrimonio ferroviario en el que se hace la referencia específica a las estaciones de ferrocarril construidas durante este periodo. Hay que considerar en el caso de las estaciones de ferrocarril y del patrimonio industrial es que gran parte de los valores que tiene esta arquitectura y que la hace valiosa para la conservación es que representa la *memoria de unas actividades que en algunos casos han*

[46] Información tomada de: http://www.archi.fr/DOCOMOMO/conf/pagelongconf.html, fecha de consulta: 13 de febrero de 2007.
[47] Información tomada de: http://servidor.esteticas.unam.mx:16080/Docomomo/, fecha de consulta: 13 de febrero de 2007.

desaparecido.[48] Como el transporte ferroviario de pasajeros en México, mismo que hace más de una década fue suprimido prácticamente en su totalidad, y con esto, casi la totalidad de las estaciones ferroviarias en todo el país han quedado abandonadas y en desuso, situación que hace aún más urgente su conservación.

Por lo anterior, el patrimonio industrial está formado por distintos tipos de inmuebles o edificios, maquinarias, talleres, molinos, fábricas, minas, sitios para procesar, refinar, almacenes, depósitos, lugares de generación y transmisión de energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, la vivienda, el culto religioso o la educación. [49]

En el caso de la presente investigación, el tema que nos ocupa es el relativo al patrimonio ferroviario, específicamente las estaciones de ferrocarril y su infraestructura así como los edificios que conformaban estos conjuntos. Paralelamente, es importante considerar que el contexto en el que se encuentran las estaciones y vías de ferrocarril representa un patrimonio natural que igualmente debemos conservar.

Dada la localización fundamentalmente en el contexto rural del patrimonio ferroviario, deberá considerar paralelamente la conservación como valor agregado del **contexto natural** en el que este se encuentra, ya que este es uno de los factores que determinaron inicialmente su localización y construcción. Buscando zonas geográficas con pendientes poco pronunciadas y contextos accesibles para la circulación del ferrocarril. La conservación del territorio así como del patrimonio *da cabida a diferentes formas y contenidos en función del tiempo y del grado de desarrollo social; puede incluso desbordar los límites administrativos o políticos. No sólo es propiedad, sino herencia del grupo y se define como todo aquello que es función y resultado de la actividad humana dentro de la relación entre el hombre y su medio. El territorio se convierte en patrimonio una vez que pasa a ser recurso para el hombre*.[50]

Algunos de los lugares por donde circula el ferrocarril en Jalisco son de un extraordinario valor paisajístico por sus características. *Por su belleza y carácter, la protección de paisajes y lugares es necesaria para la vida del hombre, para el que son un poderoso regenerador físico, moral y espiritual y contribuyen a la vida artística y cultural de los pueblos como lo muestran muchos ejemplos universalmente conocidos*.[51] Sin embargo, La constante alteración del medio ambiente, ha provocado una caducidad funcional y material de gran parte de estos objetos que se requieren proteger.[52]

[48] Peñalver Torres, op. cit., p. 160
[49] Carta de Nizhny Tagil op. cit.
[50] Declaratoria de Oaxtepec. Sobre el patrimonio y su territorio, sobre la comunidad y su patrimonio, SEDUE, Morelos (México), 1984.
[51] *Recomendación relativa a la protección de la belleza y del carácter de los lugares y paisajes,* Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, París, 12 de diciembre de 1962.
[52] González Moreno-Navarro, op. cit., p.15

En este sentido *los paisajes culturales tienen como su mayor componente la interacción entre las personas y el medio ambiente. Estas intervenciones están determinadas por un número de factores que incluyen ubicación, topografía, condiciones climáticas, etc.; están, por lo tanto, adaptadas al entorno. Particularmente, son los factores tecnológicos, sociales, económicos y políticos los que han dirigido la formación de los paisajes culturales en Europa.*[53] Asimismo, l*os paisajes rurales están definidos económica y socialmente. Por ello, la mejor forma de conservarlos es a través de formas de uso vivas y activas de los mismos.*[54]

2.2. Instrumentos jurídicos de protección al patrimonio.

La competencia en la conservación del patrimonio se basa en las diversas leyes en materia de conservación y protección del patrimonio cultural que existen en nuestro país, correspondiendo a los tres niveles de gobierno que son: **Federal, Estatal y Municipal**. Cada una de estas instancias tiene atribuciones en la conservación del patrimonio definido en la legislación en materia.

La preservación de monumentos ferroviarios en México era una actividad centralizada por el gobierno federal a través del ahora extinto Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), con la anuencia por falta de directriz al respecto de las instituciones como el INAH a través de la Ley Federal de Monumentos y la Ley Orgánica del INAH de 1938 y la ley de Bienes Nacionales de 1992.[55] Estas instituciones son quienes son teóricamente encargadas de la salvaguarda de este patrimonio. Paralelo a lo anterior, a partir de 1993, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) se dedica a la identificación y rescate del patrimonio cultural de FNM con criterios elaborados por el propio museo y en sus inicios sin un fundamento legal para estas funciones en el marco de la administración pública. [56]

2.2.1. Legislación federal.

A **nivel federal**, la legislación que rige la protección del patrimonio nacional es la *Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos* y su reglamento,[57] la cual constituye actualmente el principal documento normativo vigente en materia de protección del patrimonio cultural. Esta ley está compuesta por seis capítulos donde se definen las obligaciones de los propietarios, poseedores o destinatarios de los bienes inmuebles y muebles que tengan carácter arqueológico, artístico e histórico; admite la participación de organizaciones civiles y determina la competencia federal para la aplicación de la ley. Asimismo, en el artículo 44, define al Instituto Nacional de Antropología e Historia[58] como competente en materia de monumentos y zonas de monumentos arqueológicos e históricos. Para los monumentos y zonas de monumentos artísticos, la competencia es para el Instituto Nacional de Bellas Artes y

[53] Encuentro de expertos sobre los paisajes culturales europeos de valor universal extraordinario, UNESCO, Convención del Patrimonio Mundial, Viena, Austria, 21 de abril de 1996.
[54] Idem.
[55] Castillo de Curry, op. cit., p. 418
[56] Ibidem. p. 422
[57] LFMZAAH. op. cit.
[58] En adelante: INAH.

Literatura.[59] Sobre la competencia de las instituciones antes mencionadas sobre la conservación del patrimonio ferroviario, es importante destacar lo que se plantea en los artículos 33 y 36 de la ley federal. Por determinación de esta Ley son **monumentos históricos***: los inmuebles construidos en los siglos XVI al XIX, destinados a templos y sus anexos; arzobispados, obispados y casas curales; seminarios, conventos o cualesquiera otros dedicados a la administración, divulgación, enseñanza o práctica de un culto religioso; así como a la educación y a la enseñanza, a fines asistenciales o benéficos; al servicio y ornato públicos y al uso de las autoridades civiles y militares. Los muebles que se encuentren o se hayan encontrado en dichos inmuebles y las obras civiles relevantes de carácter privado realizadas de los siglos XVI al XIX inclusive.*[60]

Apegados a lo dispuesto en el artículo anterior, los ferrocarriles constituyen una infraestructura creada a inicios del siglo XIX, que se desarrolló en el país a partir de ese momento hasta entrado el siglo XX y que servía **para el servicio público y eventualmente para el uso de las autoridades civiles y militares**, como se consigna en numerosas investigaciones y relatos históricos. Partiendo de lo anterior, los ferrocarriles incluyendo su infraestructura (vías, puentes, instalaciones y edificios varios) pueden considerarse *monumentos históricos por determinación de ley*. En este caso, podemos considerar las primeras líneas ferroviarias como las del Ferrocarril Mexicano que comunicaba el puerto de Veracruz con la ciudad de México, como dentro de este tipo de monumentos. [61] Es así que todos los edificios de estaciones y bodegas pertenecientes a FNM y construidos hasta 1900 están considerados monumentos históricos así como el equipo rodante y el mobiliario que les pertenece. La incongruencia de este precepto ocasiona que queden sin protección ejemplos importantes de este patrimonio producido en la primera mitad del siglo XX**.** [62]

Un ejemplo en México de acciones favorables en materia de protección del patrimonio ferroviario es el caso de dos estaciones ferroviarias que actualmente cuentan con declaratoria de monumento histórico, la primera la Estación Cuautla, en Morelos, declarada monumento histórico el 30 de diciembre de 1943 y la Estación de Querétaro, Querétaro, declarada monumento histórico el 17 de marzo de 1986.[63] Además, se encuentra en estudio actualmente por parte del INAH, la declaratoria para la estación de ferrocarril de Aguascalientes.[64]

Existen en México grandes conjuntos ferroviarios como el de Aguascalientes, que se conservan en buen estado y que aun tienen buena parte de sus elementos componentes como casas redondas, patios, talleres, edificaciones para empleados, casa para jefe de estación, estación, bodegas y demás infraestructura,

[59] En adelante: INBA
[60] LFMZAAH, op. cit., artículo 36, inciso I
[61] En Jalisco los planos disponibles del patio de la estación Encarnación datan de 1891, del patio de la estación Guadalajara de 1895, del patio de la estación de Santa Ana Acatlán de 1900, etc., por lo tanto todos estos conjuntos deberían en su totalidad conservarse en apego a la Ley Federal.
[62] Castillo de Curry, op. cit., p. 421
[63] *El patrimonio ferroviario Mexicano,* CONACULTA, INAH, México, Junio de 2006. p.7 (material fotocopiado)
[64] Idem.

podría, tal y como lo establece el artículo 41 de la Ley Federal, deben considerarse como **Zona de monumentos históricos**, mismos que se describen en dicho artículo como: *el área que comprende varios monumentos históricos relacionados con un suceso nacional o la que se encuentre vinculada a hechos pretéritos de relevancia para el país.*[65]

Es así que las propuestas para declarar las estaciones de ferrocarril como zonas de protección del patrimonio industrial permitirían la integración del mismo al desarrollo urbano y regional. La importancia de conservar los inmuebles ferroviarios se fundamenta en el hecho de que éstos han ayudado a conformar el carácter cultural de cada comunidad y a crear los puntos de referencia en el medio ambiente que contribuyen a la formación del sentido de lugar y de identidad.[66] No solo en México, sino en muchos otros países, el ferrocarril y su infraestructura están ya empezando a conformar importantes sujetos de conservación.[67]

No existe duda de que la construcción y funcionamiento del ferrocarril en México representó un suceso de relevancia nacional, no solo para la historia económica por el incremento en el transporte de pasajeros y de productos a lo largo y ancho del territorio en menor tiempo y menor costo, sino para la conformación y crecimiento social de nuestro país. Por lo anterior, los ferrocarriles y su infraestructura pueden conformar por si mismos, zonas de monumentos históricos.

Para las edificaciones posteriores al siglo XIX, en donde se pueden insertar la gran mayoría de las estaciones ferroviarias, hay que destacar lo que establece la ley federal, que indica que son **monumentos artísticos**: *los bienes muebles e inmuebles que revistan valor estético relevante. Para determinar el valor estético relevante de algún bien se atenderá a cualquiera de las siguientes características: representatividad, inserción en determinada corriente estilística, grado de innovación, materiales y técnicas utilizadas y otras análogas.*[68] Considerando lo anterior, la infraestructura ferroviaria en la que se incluyen las estaciones, puentes y demás edificios que fueron construidos en el periodo posterior al siglo XIX, poseen, la gran mayoría de los casos, este ***valor estético relevante***, al ser edificios en donde para su construcción se aplicaron nuevas tipologías arquitectónicas y patrones arquitectónicos que anteriormente no existían en nuestro país, sin mencionar los materiales y sistemas constructivos locales empleados para este fin.

Considerando lo anterior, uno de los aspectos que distingue la arquitectura ferroviaria en México, entre otras características, es la ***representatividad***, ya que en conjunto, esta infraestructura con sus edificaciones responden a una corriente estilística novedosa implantada en México tomando influencias y experiencias extranjeras con el único objetivo de adecuarse a las nacientes necesidades de nuestro país en el momento de su construcción. Al ser un tipo de arquitectura

[65] LFMZAAH, op. cit., articulo 41.
[66] Castillo de Curry, op. cit., p. 426
[67] Coulls, Anthony, *Railways as World Heritage Sites*, ICOMOS, Lee, 1999.
[68] LFMZAAH, op. cit., articulo 33.

anteriormente inexistente en México, con características arquitectónicas y espaciales y funcionales novedosas, tiene un alto grado de representatividad como parte de nuestro patrimonio.

A su vez, la arquitectura ferroviaria en México posee un alto grado de ***innovación***, ya que cuenta con la característica de la ***utilización de materiales y técnicas locales***., lo que se ve manifestado en las diferentes tipologías constructivas que se pueden identificar en las estaciones y su infraestructura en nuestro país, en donde se construyeron adaptándose precisamente a los materiales a los que se tenia acceso, lo que abarataba costos y al mismo tiempo, otorgaba a cada estación un grado de identidad propio. Un ejemplo claro de lo anterior lo muestran varias de las estaciones que se encuentran en Jalisco, en donde la tipología arquitectónica es prácticamente la misma, sin embargo, los materiales constructivos varían en función de la región donde las estaciones se encontraban. [69]

Esta ley federal en el artículo 33 también establece la importancia de la ***significación en el contexto urbano*** por parte de los monumentos. En este aspecto, es innegable que las estaciones de ferrocarril poseen esta significación por distintos aspectos además de que representaban un icono en cada localidad en la que se encontraban, pues conformaban importantes nodos de actividad, puntos de encuentro e hitos de referencia fundamental en cada una de las localidades en todo el país. Son un nodo, pero al mismo tiempo son un lugar; un punto específico en la ciudad con una concentración de infraestructura pero además con una colección muy diversa de edificios y espacios abiertos. De acuerdo a lo anterior, la significación de la estaciones en los contextos en donde se asentaban, las inserta dentro de lo dispuesto en dicho artículo de la ley federal y por lo tanto como importantes sujetos de conservación.

Así como el caso de las Zonas de Monumentos Históricos, el conjunto de edificaciones construidas después del siglo XIX, la legislación federal define que se considera **Zona de monumentos artísticos**, al *área que comprende varios monumentos artísticos asociados entre sí, con espacios abiertos o elementos topográficos, cuyo conjunto revista valor estético en forma relevante*.[70] Dentro de esta categoría se pueden clasificar gran parte de las estaciones ferroviarias que existen en nuestro país.

Otro de los aspectos que contempla la Ley Federal entre una de sus atribuciones es el registro de los bienes muebles e inmuebles con valor monumental y de zonas monumentales así como determinar el carácter monumental de los bienes, clasificándolos desde el punto de vista arqueológico, artístico e histórico. Las tareas de registro y catálogo cada vez son más importantes, ya que este constituye uno de los instrumentos imprescindibles para conocer y controlar el patrimonio arquitectónico con que se cuenta en el país. Los catálogos de

[69] Cfr. capítulo 6 sobre el análisis tipológico de las estaciones de ferrocarril.
[70] LFMZAAH, op. cit., articulo 40

monumentos no se limitan a la identificación de inmuebles y conjuntos sino que constituyen una herramienta importante para el estudio e investigación del patrimonio cultural de nuestro país. Actualmente, el INAH, ha catalogado un estimado de once mil inmuebles, de los cuales, nueve mil cuentan con Ficha Nacional de Monumentos Históricos, entre estos 480 aproximadamente, corresponden a las estaciones ferroviarias, sin contar la infraestructura y edificaciones anexas.[71] Este inventario se realizó entre los años de 1993 y 1994 con apoyo del CONACULTA, el Centro Nacional para la preservación del Patrimonio cultural ferrocarrilero (CEDIF) del Museo Nacional de los Ferrocarriles y Ferrocarriles Nacionales de México. El título de dicho inventario es: *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de las estaciones de ferrocarriles*. Para el estado de Jalisco, este inventario considera únicamente 25 estaciones de valor patrimonial. Sin embargo la investigación realizada y la prospección en campo nos demostraron que existen más de 25 estaciones de valor patrimonial, si consideramos las características físicas y constructivas de las mismas. Esto se define y clarifica en el capítulo a propósito del estado actual de las estaciones de ferrocarril.

Con todo lo anterior, se hace evidente la urgente necesidad de renovar y actualizar el marco legislativo federal en materia de protección, cuidado, estudio y valoración del patrimonio cultural, con el objetivo de actualizar sus concepciones, reglamentos y disposiciones más generales, para lograr una protección más efectiva de esos testimonios que representan parte de nuestro patrimonio y que no se valora como tal.

2.2.2. Legislaciones estatales y municipales.

A nivel estatal, se comienzan a realizar proyectos y propuestas en materia de conservación de este tipo de patrimonio, debido entre otras cosas a la desprotección o vacío legal en el que se encuentra y principalmente a que se delega la responsabilidad sobre la tutela a las instancias federales.

La Dirección General de Patrimonio Cultural a través de la Dirección de Patrimonio Artístico e Histórico de la Secretaría de Cultura del Gobierno de Jalisco durante la administración 2001-2007 realizó diversas gestiones a favor de la conservación del patrimonio ferroviario. Una vez identificadas las líneas y el sitio donde se encuentran las estaciones ferroviarias que revisten un valor patrimonial, en septiembre de 2005 se estableció contacto con cada uno de los municipios en donde se localizan estaciones de ferrocarril con valor patrimonial para invitarlos a participar en proyectos en coordinados con la dependencia estatal para destinar recursos dirigidos a la conservación de las estaciones que cada municipio tenia.[72] Para ello era necesario tener la anuencia o aprobación de las autoridades municipales, para que entonces, las autoridades estatales pudieran establecer contacto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para poder intervenir dichos inmuebles.

[71] El patrimonio ferroviario Mexicano, op. cit., p.9.
[72] Oficios de la Dirección General de Patrimonio Cultural, Secretaría de Cultura, Jalisco, DGPC/210/05

Como respuesta a lo anterior, algunos municipios se mostraron interesados en realizar proyectos para rescatar y reutilizar las estaciones: La Barca, Tlajomulco de Zuñiga, Flores, Atoyac, Sayula, Tuxpan, Tala, La Vega, Ameca, Ahualulco, Etzatlán, San Marcos y Atotonilco. Actualmente, la administración 2007-2012 del gobierno del Estado trabaja en una propuesta de rescate y recuperación de los tendidos de algunas vías férreas que han sido desafectadas, es decir, desincorporadas de algunas concesiones otorgadas previamente a algunas empresas transportistas. Sin embargo, no se ha trabajado en proyectos integrales de rescate y nuevo uso de los inmuebles de las estaciones incluidas en dicho programa, que abarca únicamente siete estaciones.[73] Asimismo la misma dependencia realiza algunas labores de conservación puntual sobre la estación de Ameca, en el que se pretende funcione un museo del ferrocarril.

2.2.3. Régimen de propiedad del patrimonio ferroviario.

De acuerdo a la ley son bienes de uso común los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación con sus servicios auxiliares.[74]

En 1997, la entonces Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo que actualmente es la Secretaría de la Función Pública destinó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los inmuebles que constituyen la vía general de comunicación ferroviaria Pacífico-Norte, así como los inmuebles e instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares, con objeto de que esta dependencia otorgue sobre dichos inmuebles las concesiones y permisos respectivos, en términos de lo dispuesto por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Conforme a lo que establecen la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley mencionada, este acuerdo prevé que **las vías generales de comunicación ferroviaria** se mantendrán en todo momento dentro del **dominio público de la Federación** y Ferrocarriles Nacionales de México continuará administrando y operando los Ferrocarriles Mexicanos, hasta en tanto la Secretaría otorgue concesiones y permisos a terceras personas sobre esas vías ferroviarias, respecto de las cuales el Gobierno Federal tiene el derecho de propiedad inalienable. [75]

Una de estas concesiones fue otorgada en esta fecha a la empresa Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V., hoy Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. esta empresa obtuvo la concesión sobre varias líneas entre ellas, algunos tramos de la línea IP entre Manzanillo y Peña Colorada, un tramo de la antigua troncal de la línea I cercano a Guadalajara, un tramo de la línea IZ en la Zona industrial de Guadalajara, una conexión en “Y” cercana a la ciudad de Guadalajara, un tramo de la línea P, una conexión en “Y” conectada con la línea P y una conexión en “Y”

[73] Con datos publicados en el artículo: *Los caminos de tren se pintarán de verde,* Periódico Público Milenio, sección cultura, p.40, 26 de abril de 2008.
[74] *Ley de General de Bienes Nacionales*, publicada en el diario oficial de la federación 20 de mayo de 2004, artículo 7, inciso XI.
[75] *Modificación al título de concesión otorgado el 22 de junio de 1997 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en favor de la empresa Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V., hoy Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.*, Publicada en el Diario Oficial de la federación, 19 de septiembre de 2006.

de la Antigua Vía del Grasero, conectada con la línea A. Además el tramo de la línea IB de Yurécuaro a Los Reyes, el tramo de la línea RA de Allende a Ciudad Acuña, el tramo IC de Ocotlán a Atotonilco, el tramo TL de Empalme Orendain a Ameca y el tramo TM de La Vega a Etzatlán. Esta concesión permitía la operación y explotación de la vía general de comunicación ferroviaria del Pacífico-Norte, incluyendo la vía férrea, el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria; todos ellos para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público para la prestación del servicio público de transporte ferroviario **de carga** en las vías contenidas en el Título de Concesión, el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 1997.[76]

Las líneas ferroviarias y bienes de dominio público en los tramos de la línea IP, de la línea I cercano a Guadalajara, de la linea IZ de la conexión en "Y" cercana a la ciudad de Guadalajara, del tramo de la línea P y la conexión en "Y" y la conexión en "Y" de la Antigua Vía del Grasero, mencionados anteriormente, al momento de otorgarse el Título de Concesión, no eran necesarios para brindar el servicio público de transporte ferroviario de carga, debido a que no existían empresas o industrias que requirieran la prestación de ese servicio a través de dichas líneas, por lo que estas últimas y dichos bienes de dominio público no se incluyeron en el Título de Concesión y continuaron bajo la administración de Ferrocarriles Nacionales de México, manteniéndose en todo momento dentro del dominio público de la Federación.

Estos activos remanentes que por sus características y sus condiciones actuales no resultaban indispensables para la operación ferroviaria de los concesionarios, obligaron a que se instrumentaran acciones de desincorporación tendientes a darle una utilización alternativa. Estas funciones fueron cubiertas a través de los Comités de Desincorporación de Bienes Muebles e Inmuebles de Ferrocarriles Nacionales de México.[77] En caso de que el concesionario o asignatarios estén de acuerdo en que se excluyan de su título de concesión o asignación, se realiza la modificación correspondiente, para que los inmuebles reviertan al Gobierno Federal.

Esto es lo que sucedió en Jalisco con los ramales del sistema ferroviario concesionados a la empresa Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. El 30 de octubre de 2005, el concesionario informó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que las líneas ferroviarias AC (Salamanca-Jaral del Progreso), IC (Ocotlán-Atotonilco) y TM (La Vega Etzatlán), y sólo una parte de las líneas IB (Yurécuaro-Los Reyes), RA (Allende-Ciudad Acuña) y TL (Empalme Orendain-Ameca), mencionadas anteriormente, no le eran necesarias para la prestación de los servicios ferroviarios, por lo que el concesionario estaba de acuerdo en que todas estas líneas en los tramos indicados con los bienes de dominio publico que incluían, fueran excluidas de la concesión otorgada, y consecuentemente, que

[76] Idem.
[77] Corzo, Oscar, *Marco Jurídico de los proyectos de vías verdes,* Ponencia presentada en el Primer Seminario de Vías Verdes, México, 2003.

fueran revertidas al Gobierno Federal. Así como las vías mencionadas no resultaban necesarias en el presente ni en un futuro previsible, para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, por ser totalmente nula la demanda de ese servicio público a través de dichas líneas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinó procedente excluirlas del Título de Concesión, y revertirlas al Gobierno Federal, por lo que se aprobó y modificó la concesión existente y fue publicada el 19 de septiembre de 2006. En ella se establece que revierten al gobierno federal los bienes de dominio público que se encuentran en estas líneas, por lo que dichas líneas y bienes con todas las obras y mejoras realizadas por el Concesionario, que estén adheridas a ellos, se restituyen al Gobierno Federal sin limitación de dominio y libres de todo gravamen.[78] Es así que en Jalisco, las líneas IC (Ocotlán-Atotonilco), TM (La Vega Etzatlán) y TL (Empalme Orendain-Ameca) se encuentran en posesión del gobierno federal, por lo que pueden ser solicitados a través de la Secretaría de Comunicaciones y transporte para utilizarlos en obras de interés social.[79]

Para la adquisición de bienes ferroviarios en custodia del gobierno federal, se deben realizar las peticiones o solicitudes sobre las vías y los inmuebles en las vías generales de comunicación ferroviaria a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la Dirección General del Patrimonio Inmobiliario Federal de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, quien es la autoridad competente para realizar los trámites conducentes que permitan adquirir o solicitar para su explotación o nuevo uso los citados inmuebles del dominio público de la Federación, para que se autorice la petición del interesado mediante los procedimientos legales establecidos.[80]

Si consideramos que en la actualidad la red ferroviaria en México cuenta actualmente con un potencial considerable de vías férreas en desuso, se podrían establecer mecanismos para desarrollar proyectos integrales de rescate de las mismas, reutilizando y rehabilitando el patrimonio existente y conservando la función original de las vías de comunicación, beneficiando a las comunidades por donde dichas vías circulan desde el punto de vista social y económico y generando nuevas dinámicas en torno a estas vías abandonadas.

Asimismo existe un inventario terminado en el año 2000 en donde se destacan los inmuebles que son factibles de enajenación, los que se encuentran invadidos y los que fueron otorgados en comodato, mediante apoyo a municipios y gobiernos de las entidades federativas, para donación, estaciones, vialidades, parques y jardines, campos deportivos y centros asistenciales.[81]

2.3. Reutilización y rehabilitación del patrimonio para beneficio social.

La reutilización y la rehabilitación se presentan como acciones convenientes para conservar los bienes patrimoniales, ya que consisten, el primero en reutilizar los

[78] *Modificación al título de concesión…* op. cit.
[79] Corzo, Oscar, op. cit.
[80] Idem.
[81] Corzo, Oscar, op. cit.

inmuebles, cuando es posible, con su uso original o en su defecto, adaptar las viejas estructuras y edificaciones a nuevas necesidades del momento actual, siempre con especial respeto por los vestigios del pasado y la autenticidad[82] de los inmuebles, para con esto lograr su conservación. Mediante la **rehabilitación**, se logra recuperar la habitabilidad de estos edificios, entendiendo por habitabilidad la capacidad de los inmuebles para ofrecer una buena calidad de vida a través de la conservación sus espacios y estructura. Esta habitabilidad del patrimonio en la mayoría de los casos se ve afectada por las alteraciones o los deterioros que sufre por diversas circunstancias, y que dificultan su aprovechamiento o utilización de la forma más adecuada y por consecuencia ponen en riesgo su conservación.

Para recuperar la habitabilidad del patrimonio, *la rehabilitación de un edificio requiere que se origine un proyecto de intervención, en donde queden reflejados todos los trabajos de reparación, conservación, restauración y nuevas instalaciones, así como las obras necesarias para la adecuación correcta a las normativas vigentes.*[83] Sin embargo hay que tener claro que en todos los casos, *la rehabilitación no garantiza la conservación de los inmuebles por parte de sus habitantes*,[84] se requiere precisamente que se conviertan en satisfactores de las necesidades actuales de los nuevos usuarios de este patrimonio. Es decir, que cumplan un objetivo y sean nuevamente útiles a la sociedad que los detenta, para de este modo, poder asegurar la reapropiación de la identidad de los inmuebles y por ende, su conservación.

Para que una obra de rehabilitación sea exitosa, se debe considerar previamente el nuevo uso que tendrá el inmueble a intervenir, para ello es necesario encontrar **nuevos usos adaptativos** a las características físicas de los inmuebles o contextos intervenidos; entendiendo esto como la adaptación de los mismos *para crear una nueva utilización diferente a la original, acorde con su potencial y respetando su esencia, entendiendo esencia como la naturaleza del espacio*.[85]

En México un ejemplo de inmuebles que en la mayoría de los casos no es posible reutilizarlos con el fin para el que fueron creados son las estaciones ferroviarias y su infraestructura en la mayoría de las líneas existentes en el país.[86] En México hace mas de una década, el sistema de transporte de pasajeros por tren ha sido cancelado y actualmente no hay pronósticos de ser restituido a un corto o mediano plazo, por lo que la reutilización de estos edificios se vislumbra casi imposible; en estos casos se requiere un nuevo uso adaptativo para rehabilitar y conservar el patrimonio ferroviario.

[82] La comprensión de la autenticidad juega un papel fundamental en todos los estudios científicos del patrimonio cultural, en la planificación de la conservación y la restauración. *Carta de Nara sobre la noción de autenticidad en la conservación del patrimonio cultural*. UNESCO-ICOMOS, Nara, Japón, 1994.
[83] Coscollano Rodríguez, José, *Restauración y rehabilitación de edificios,* Thomson Paraninfo, España, 2003, p. 213
[84] Rosas Mantecón, Ana, *La dificultad de conservar, En:* García Canclini, Néstor, (coordinador). *Cultura y comunicación en la ciudad de México*, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, México D.F., 1998. 387 pág. 189
[85] Inzunza Solano, Elsa L y Alfredo A. Varela Torres (1995) *Propuesta de conservación para el Real Obraje de Durango*, Tesis para obtener el grado de Maestro, Universidad de Guanajuato, Facultad de Arquitectura, Guanajuato.
[86] Cfr. Capitulo 3.

Este tipo de patrimonio, incluyendo las estaciones ferroviarias tienen un *potencial muy grande ya que, por su versatilidad de diseño y localización, muchas estaciones podrían incorporarse en programas de desarrollo urbano y de restauración más agresivos. Las estaciones de ferrocarril tienen un importante potencial para reciclarse en usos, tanto de transporte como de viviendas, espacios públicos y para el turismo cultural.* [87]

Pero además de la realización de proyectos de conservación que incluyen reutilización y rehabilitación del patrimonio *la finalidad última de la preservación del patrimonio cultural, no es la conservación de los objetos por los objetos mismos, sino por lo que ellos significan dentro de un determinado contexto socio-cultural y por la manera en que con ellos se contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades en las cuales está inserto dicho patrimonio*.[88]

Por lo tanto el fin ultimo de la conservación es garantizar el beneficio social de las comunidades que poseen dichos inmuebles y que son quienes deberán verse beneficiados con las intervenciones que se realicen sobre el patrimonio cultural y natural que poseen.

2.3.1. El Turismo cultural y la conservación del patrimonio.

El turismo cultural es aquella forma de turismo que tiene por objeto, entre otros fines, el conocimiento de monumentos y sitios histórico-artísticos. Ejerce un efecto realmente positivo sobre éstos en tanto en cuanto contribuye - para satisfacer sus propios fines - a su mantenimiento y protección. Esta forma de turismo justifica, de hecho, los esfuerzos que tal mantenimiento y protección exigen de la comunidad humana, debido a los beneficios socio-culturales y económicos que comporta para toda la población implicada.[89] Asimismo, aparece como uno de los fenómenos propicios para ejercer una influencia altamente significativa en el entorno del hombre en general y de los monumentos y sitios en particular. [90]

Para desarrollar y propiciar el turismo cultural en vías verdes es necesario contar con recursos naturales y culturales, ofrecer una gama de actividades diversas como observación de ecosistemas, observación de flora y fauna, observación de fenómenos y atractivos naturales, observación geológica, observación de fósiles, safari fotográfico, senderismo interpretativo, cabalgata, caminata, catonismo, ciclismo, escalada, espeleísmo, montañismo, rappel, etc. Así mismo es necesario contar con equipamiento turístico de bajo impacto ambiental, contar con servicios y atención especializada, seguridad para los turistas, centros de información y propuestas u opciones de circuitos y recorridos definidos. Este tipo de opciones las ofrecen en gran medida los proyectos de *Vías Verdes*.

[87] Castillo de Curry, op. cit., p. 426
[88] Chico Ponce de León, op. cit., p. 40
[89] Carta de Turismo Cultural, ICOMOS, 1976.
[90] Ídem.

2.3.2. Proyectos integrales de conservación del patrimonio industrial, natural y cultural. Las Vías Verdes.

¿Qué es una *vía verde*? La definición de vías verdes hace referencia a un pasillo de comunicación desarrollado con fines recreativos y/o para realizar desplazamientos cotidianos de tipo obligado, (trabajo, estudio, compras, etc.), también denominados utilitarios, sobre infraestructuras no accesibles a vehículos motorizados.[91] Otra característica fundamental de éstas es el aprovechamiento y rehabilitación de *infraestructuras de comunicación en sitio propio, parcial o totalmente fuera de servicio, y que, una vez acondicionadas, se ponen a disposición de los usuarios no motorizados como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, patinadores sobre ruedas, esquiadores de fondo, jinetes, etc.*[92]

Asimismo una vía verde es una vía de comunicación autónoma reservada a los desplazamientos no motorizados y desarrollada en un marco de planificación integrada que, gracias a la valorización del medio ambiente y de la calidad de vida, así como al cumplimiento de condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial, garantiza una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física. En este sentido, la utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías de ferrocarril abandonadas constituye un elemento privilegiado para el desarrollo de vías verdes.[93]

Una de las características constantes de las vías verdes es que reutilizan en su gran mayoría, vías férreas en desuso, caminos de servicio de vías de agua, caminos de peregrinación, trashumancia, itinerarios históricos, caminos forestales y agrícolas, caminos vecinales, diques fluviales, etc. Todas estas vías de comunicación son fácilmente reconocibles por sus características físicas, su integración en el paisaje y los elementos constructivos que en ocasiones van a estar presente a lo largo de estas rutas, como en el caso de los ferrocarriles, las estaciones, puentes e infraestructura.

El público al que se dirigen principalmente los desarrollos de vías verdes es a los usuarios *lentos o ligeros*, es decir, peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida; a las personas que pueden utilizar estas rutas para ir a sus puntos de trabajo, a pie o en bicicleta o como punto de enlace para ir a alguna parada de transporte colectivo; para personas con niños, personas que necesitan transportar algún tipo de carga ligera, personas mayores o discapacitadas, paseantes y turistas, familias con fines recreativos, o como zona para favorecer el ejercicio físico.

La reutilización y rehabilitación de estas vías de comunicación, permite a los usuarios y las comunidades por donde se encuentran, contar con infraestructuras de desplazamiento, seguras, fáciles, accesibles y continuas, que unen las zonas

[91] *Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa: Ejemplos de realizaciones urbanas y periurbanas*, Asociación Europea de vías verdes, Comisión Europea, DG Medio Ambiente, Bélgica, 2000. p. 13
[92] Ídem.
[93] Declaración para una red verde europea, Lille, 12 septiembre 2000.

de actividad entre sí con zonas residenciales. Al dinamizar los barrios que atraviesan, la creación de vías verdes puede facilitar operaciones de renovación urbana,[94] recuperando trazados existentes que habiendo perdido su uso de origen, se destinan a las nuevas necesidades de la sociedad relativas a la movilidad lenta o ligera, no motorizada.[95] Asimismo los proyectos de vías verdes representan proyectos integrales de conservación del patrimonio ya que consideran los valores del patrimonio cultural, y natural para de manera conjunta poner en valor y conservar ambos. Los proyectos de vías verdes y el patrimonio están estrechamente ligados, ya que estas generalmente siguen infraestructuras como caminos de servicio a cuerpos de agua, líneas ferroviarias en desuso o rutas culturales como las de peregrinaje.[96] El concepto de vías verdes, cubre todos los aspectos referentes a: la ecología, la flora, la fauna, la geología y el paisaje. Así mismo incluye el patrimonio arquitectónico, arqueológico, el patrimonio industrial incluyendo aspectos ferroviarios y náuticos, los aspectos culturales como historia, folclore, costumbres, tradiciones y nombres de lugares.[97]

Los proyectos de vías verdes pueden contribuir enormemente a la conservación del patrimonio en todas sus formas, mediante la preservación de las vías de transporte como patrimonio vivo, de uso cotidiano, conservando las tradiciones orales y folclóricas, generando corredores ecológicos y redes vinculadas entre si, las características de los paisajes, y a hacer accesible a todo tipo de publico estas formas de patrimonio, sin mencionar los beneficios sociales que no se deben desestimar. Otra de las ventajas de este tipo de proyectos es que pueden ayudar, principalmente a la población no motorizada de las áreas rurales a reducir su aislamiento, ofreciéndole la posibilidad de desarrollar relaciones sociales y mejorar la accesibilidad de esas áreas o servicios,[98] proporcionando una vía accesible para los desplazamientos urbanos y suburbanos. Asimismo facilitan la creación y obtención de nuevos empleos en las comunidades, el desarrollo o promoción del turismo en estas zonas haciendo énfasis en el conocimiento y respeto de la naturaleza y el medio ambiente, así como el conocimiento, preservación y recuperación del patrimonio histórico e industrial que generalmente se encuentra en este tipo de áreas. Además se favorece el turismo activo y de actividades al aire libre ofreciendo un punto de encuentro entre los usuarios de las vías verdes y los habitantes locales.

El carácter lineal y continuo de estas vías de comunicación puede aprovecharse doblemente, es decir, por un lado conservar y revalorar el uso original de vía de comunicación y por el otro, pueden servir de líneas seguras sobre las que se puede aprovechar para la instalación de infraestructura como redes de fibra óptica, conducciones de gas, o líneas eléctricas subterráneas. Para este tipo de

[94] Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa, op. cit., p. 25
[95] Ibidem, p. 14
[96] Greenways and heritage are very closely linked: greenways often follow heritage infrastructures, such as inland waterways and disused railway lines, or cultural routes such as pilgrimage routes. En: Greenways for Europe, Technical guidance note 3, Greenways and heritage, European greenways association, p. 13
[97] The term “heritage” covers all aspects of: ecology –flora, fauna, geology, landscape; built –architecture, archaeology, streetscapes, industrial heritage including railway and navigational aspects; cultural- history , folklore, customs and traditions, place names. Ibidem
[98] Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa, op. cit., p. 35

intervenciones sin embargo, se requiere autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes así como para la instalación de ductos de petróleo o sus derivados, o cualquiera otra obra subterránea superficial o aérea, en las vías generales de comunicación ferroviaria, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones aplicables.[99]

Entre los elementos necesarios y deseados para poder implantar una vía con el criterio de las vías verdes es necesario en primer término identificar aquéllas rutas que sean de mayor interés paisajístico, natural y cultural, considerando al mismo tiempo la cercanía de zonas urbanas que puedan beneficiarse de este proyecto. Es importante analizar el potencial ecoturístico de la vía, ya sea a través de proyectos paralelos como ferrocarriles turísticos, paseos a pie, o actividades paralelas como paseos en caballo o en bicicleta, generación de corredores artesanales, etc.

Se debe considerar el costo-beneficio a las comunidades afectadas de este tipo de proyectos y como se verían ellos beneficiados con empleos, áreas de esparcimiento, derrama económica, etc. Igualmente importante es la voluntad política, es decir, el grado de interés de autoridades locales, estatales y federales para la concretización de este tipo de proyectos. Además de los aspectos anteriores, físicamente se requiere que estas vías de comunicación cuenten con pendientes no mayores del 3% e incluso nulas, contar con servicios y equipamiento independiente de las vías de comunicación motorizada, que exista el menor número de cruces e intersecciones con carreteras para ofrecer seguridad a los usuarios y que sigan representando una vía del dominio público (no de propiedad privada) con continuidad.

Una vez cumplidos los requisitos anteriores y para poder acondicionar esta vía para funcionar de acuerdo a los criterios de vías verdes se requiere prohibir el tráfico motorizado de ser posible, pudiendo haber algunos tramos con excepciones, como cruceros o conexiones con rutas de transporte colectivo. Es importante promover el uso compartido por distintos usuarios de estas vías y promover conexiones para itinerarios de largas distancias que puedan servir para promover nuevas formas de turismo alternativo. En apoyo a lo anterior se requiere que se integre a estas vías señalización adecuada y servicios turísticos para las personas que utilizarán dicha vía, que exista una distancia mínima con alguna vía de circulación motorizada para promover la conexión y acceso de distintos usuarios. Asimismo estos proyectos requieren la reforestación con plantas endémicas, propiciando la preservación de la flora propia del lugar, se propicia además la instalación de comercios y servicios que de apoyo a la vía verde y al mismo tiempo que se genere un espacio con seguridad para los usuarios. Cuando en algunos puntos de la vía la seguridad se vea comprometida, existen elementos que se pueden integrar parcialmente a la ruta como bolardos de protección, barreras, plumas o elementos de señalización para impedir el paso de vehículos

[99] *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, artículo 34, publicada en el Diario Oficial de la Federación, 12 de mayo de 1995.

motorizados; y deberán ser colocados de una forma en que no estorben el paso de personas con dificultades de visión, con sillas de ruedas, niños, etc. Por otro lado, los proyectos de vías verdes pueden ser fácilmente adaptables a las condiciones y características de la ruta o vía en particular y los proyectos que se desarrollen sobre ellas pueden ser de varios tipos. Una opción es siguiendo rutas o caminos menores que van laterales a carreteras y que proporcionan una senda segura para ciclistas y peatones, otra opción es sobre vías ferroviarias o caminos en desuso a los que se les deben realizar algunas intervenciones o modificaciones en pos de adecuar la vía al nuevo uso. Existen casos en que es posible acondicionar vías verdes en zonas donde aun existen vías de ferrocarril activas, considerando todas las opciones posibles para ofrecer la mayor seguridad a los usuarios. Existe además la opción de reutilizar la vía con su uso y función original, es decir, sin necesidad de realizar modificaciones o alteraciones de consideración a la infraestructura de las vías férreas, integrando o aprovechando éstas para realizar recorridos turísticos y culturales, empleando armones o *cabooses* destinados para tal fin. En Jalisco un ejemplo claro de lo anterior lo constituye el Tequila Express, mismo que ofrece recorridos turísticos con actividades complementarias partiendo de la ciudad de Guadalajara hacia la región tequilera, aprovechando el atractivo paisajístico del paisaje agavero recientemente inscrito en la lista del patrimonio mundial de la UNESCO.

Para gestionar una vía verde, es importante que existan varias instituciones y organismos implicados, para garantizar que por todos los ámbitos de la sociedad se trabajará para consolidación y aprovechamiento. Se requiere la gestión con autoridades federales, estatales y municipales, de cultura, ambientales, turismo y desarrollo económico. Asimismo involucrar a las comunidades cercanas a las vías y la población local para que ellos tengan una participación activa en su implementación y operación. Esto requiere que se den reuniones con asociaciones locales, comités de barrio, grupos implicados, ejidatarios y comunidad en general. Se deberá promover esto con los usuarios potenciales, con el sector privado, en caso de ser posible con organismos financieros nacionales e internacionales y realizar algunos convenios entre la federación, los Estados y Municipios para garantizar la permanencia del uso como vía verde abierta al público en general.

Una vez realizado lo anterior y definida la estrategia para la implementación de la vía verde es importante el diseño de la imagen que tendrá, lo que servirá como elemento distintivo y permitirá aprovechar las particularidades de cada vía, las tradiciones, costumbres, producción o algún aspecto característico del lugar para promover e identificar la ruta con el resto de las existentes. Por ejemplo, en España existen la ruta o vía verde del aceite, denominada así por existir en esa zona grandes extensiones donde se cultivan aceitunas para la producción de aceite de oliva o también en España, la vía verde de los molinos de agua. Así mismo como parte de la promoción de estas vías, en Europa se instauró el día de las vías verdes, lo que permite generar diversas actividades en torno a dichas vías y al mismo tiempo difundir y promoverlas a la sociedad en general.

Es importante realizar estudios de diagnóstico que nos permitan evaluar la viabilidad de los proyectos de vías verdes, entre ellos es necesarios conocer la situación actual de las rutas potenciales, identificar el/los municipios en que se encuentra la posible vía, el tipo de camino que lo compone, ya sea vía del tren, vereda o lateral de crretera; la situación que guarda, si esta abandonada, sin uso, si no existe; y la distancia aproximada de dicha ruta. Posteriormente es importante evaluar los aspectos de confort, como el clima, la pendiente, el flujo potencial que tendría dicha vía y el nivel de seguridad que podría ofrecer a los usuarios. Asimismo es importante considerar las condiciones actuales como los asentamientos o poblados que se encuentren cercanos a la posible vía, la contaminación existente en el lugar, los posibles riesgos y todos los datos generales que nos permitan tener un diagnóstico preciso del estado que guarda la ruta para su acondicionamiento como vía verde. Una vez realizado lo anterior se debe seguir el siguiente procedimiento[100]:

1. Establecer **contacto** con las dependencias especializadas en las instituciones federales, estatales y municipales que tienen ingerencias sobre estas áreas.
2. Realizar **inventarios** de las rutas que pueden ser susceptibles para convertirse en vías verdes, registrando la infraestructura con que cuentan así como los elementos potenciales para integrarse dentro del proyecto. Esto se deberá hacer fundamentalmente mediante trabajo de campo con apoyo de material cartográfico y fotográfico. Una vez recogida la información se requiere analizar la información atendiendo los siguientes criterios:
    a. Principales riesgos u obstáculos: distancia, pendiente; condiciones físicas y ambientales; atractivos naturales y culturales; demanda potencial de uso, e inseguridad en las zonas; volumen o flujo por hora; tipo de uso y número de cruces u obstáculos.
    b. Factores de oportunidad: pendiente o inclinación transversal; vegetación predominante; situación actual; asentamientos irregulares u otros; atractivos potenciales; vías de comunicación, caminos u otros cruces, riesgos de accidentes y contaminación. Considerando la posible sustentabilidad de lo anterior.
    c. Factores comerciales relativos a la promoción y venta de los productos y servicios a lo largo de cada vereda.

3. Es necesario conocer el **régimen de propiedad** de las rutas o vías, identificando puntos de conflicto. Identificar los posibles implicados en el diseño de las rutas, socios o personas del sector privado que pudieran tener interés de colaborar y contribuir de diversas maneras en la conformación y promoción de la vía verde.
4. Conocer los **instrumentos legales y reglamentos** que afectan dichas vías y aquellos que propician desarrollos de este tipo.

[100] Consejos prácticos para los responsables políticos, ¿Cómo se debe actuar? En: Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa op. cit., p. 57.

5. Realizar un **estudio de factibilidad**, mismo que deberá considerar los siguientes aspectos: localización de la ruta, descripción de la misma, localización y justificación del proyecto por tramos, antecedentes del ferrocarril, descripción del trazado y construcciones ferroviarias, identificación de problemas ambientales, entorno geográfico y socioeconómico de la vía verde, propuesta de instalaciones, equipamientos y servicios, diseño global de la vía verde (usos y actividades), señalización, las opciones de gestión y mantenimiento de la misma y finalmente la situación jurídica en la que quedaría dicha ruta.
6. Realizado lo anterior se deberá realizar el **anteproyecto y proyecto** considerando todo lo anterior además de la propuesta técnico-económica, instalaciones de servicios vinculados con el propósito principal de la vía verde (renta de equipos, restaurantes, alojamiento, etc.), obras, gestión y mantenimiento, inauguración y promoción.

En España, actualmente se sigue un procedimiento similar para la elaboración de los proyectos constructivos de vías verdes. Primero se elabora el estudio de viabilidad con la colaboración de instituciones como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, las autoridades locales y regionales analizando la situación patrimonial de los terrenos. Una vez realizado lo anterior, se propone un diseño de acondicionamiento de la futura vía verde de acuerdo con las autoridades y colectivos locales y se establece un compromiso de gestión y de mantenimiento posterior de la Vía, ya sea a través de ayuntamientos, mancomunidades municipales, gobiernos provinciales o regionales, asociaciones o fundaciones constituidas para tal fin. Una vez finalizado el estudio de viabilidad se incorporan las soluciones acordadas al proyecto de construcción, cuya ejecución puede ser financiada por tres formulas: cofinanciaciones federales, estatales y municipales.

En términos generales, los proyectos de vías verdes ofrecen más ventajas que desventajas. Además de aprovechar la infraestructura en desuso para su reconversión como vías de comunicación entre poblaciones, rutas para viajeros o parques lineales, aplicando conceptos de modelos turísticos que promueva el respeto y la revaloración del patrimonio cultural y natural, el acondicionamiento de las vías verdes puede ayudar a establecer una estrategia a largo plazo de lucha contra la contaminación. De ahí que sea indispensable trabajar en conjunto, *de manera que el gran potencial que conforman las vías y demás edificios, pueda ser reaprovechado y revalorado tanto por las comunidades vecinas como por los diversos sectores de la población*.[101]

De esta tendencia cada vez mas marcada sobre el rescate y reconversión de vías y patrimonio e desuso, han surgido en distintos países organismos y asociaciones que se han constituido para trabajar en la creación y conservación de las vías verdes.

[101] Rangel Lucina, *Planeación y desarrollo de proyectos de vías verdes*, ponencia presentada en el primer seminario de vías verdes, México, 2003.

CAPITULO 3.
Antecedentes históricos del ferrocarril.

3.1. Antecedentes históricos del ferrocarril en México

Uno de los factores fundamentales para entender la importancia del establecimiento del ferrocarril en México es el que tiene que ver con los caminos existentes previo el establecimiento de este nuevo medio de transporte, así como el estado de conservación en el que éstos se encontraban.

La construcción de caminos y senderos data de la época prehispánica, y durante el siglo XVI, la red caminera de la Nueva España, se tendió respondiendo a los intereses de la metrópoli y siguiendo las sendas prehispánicas. La corona hizo un esfuerzo por construir una red básica que comunicara la capital del Virreinato con los principales puertos –Veracruz y Acapulco-, y con las zonas mineras productoras de metales preciosos. Además, tecnológicamente, aportó la tracción animal y la rueda, y creó la carreta mexicana tirada por varios pares de mulas con la que –a semejanza del sistema implantado en España por la Real Cabaña de Carretería-, se organizaban caravanas de medio centenar de vehículos para abastecer a la capital y a las zonas mineras y para transportar los metales preciosos a los puertos.[102]

Los caminos originalmente estaban dispuestos principalmente partiendo de la Ciudad de México en forma radial a diferentes lugares, tal y como las sendas prehispánicas habían marcado las rutas originalmente. La red básica de caminos y carreteras construida en el periodo virreinal estaba compuesta por el eje interoceánico Veracruz-Acapulco y por el Camino Real de Tierra Adentro que comunicaba con los centros mineros y se prolongaba hacia el Norte hasta Querétaro, desde donde se bifurcaban los caminos hacia Santa Fe y California por una parte, y hasta San Luis Potosí, Laredo y Texas por otra. Había también otros caminos hacia Guadalajara o hacia Oaxaca y Centroamérica, pero no eran carreteros en la totalidad de sus tramos.[103]

El estado de conservación de dichos caminos no era bueno, ya que continuamente sufrían diversos deterioros y el mantenimiento de los mismos no se realizaba con apremio, de tal forma que para el siglo XVIII, la situación era peor que durante el XVI y las acémilas fueron ganando terreno a las carretas.[104] Esta situación fue provocada por diversas circunstancias, entre ellas, las acciones de la guerra de independencia, la escasez de recursos, las destrucciones y el desmantelamiento de la minería, caminos y transportes, entre otros. Debido a todo esto, en los años setentas de este siglo, menos de la mitad de los caminos existentes eran aptos para el tráfico rodado.

[102] Sanz Fernández, Jesús, (coord), Et. al. *Historia de los ferrocarriles de Iberoamerica: 1837-1995,* Centro de Estudios y Experimentación de obras públicas, Madrid, 1998, p.340
[103] Idem.
[104] Idem.

Movidos por una fe ciega en la capacidad redentora y lucrativa de las modernas vías de comunicación, los gobiernos de Juárez y Lerdo se dedicaron a construirlas.[105] Antes se habían instalado 1874 kilómetros de líneas telegráficas. En la década comprendida entre 1867 y 1876 se tienden más de siete mil kilómetros, además se restauran viejos caminos carreteros, se abren otros y se vuelve costumbre el servicio de diligencias entre las mayores ciudades de la República.

De 1837 a 1874, fueron concedidas 48 líneas para unir las costas entre sí y la capital de la República con los estados, y en menor medida las fronteras con el centro.[106] Entre una de esas concesiones, en los años de 1867 a 1876 se renueva la concesión a la compañía constructora del ferrocarril México-Veracruz y por fin, después de seis largos años, a finales de 1872 se juntan en las Cumbres de Maltrata los rieles del primer gran ferrocarril.[107] Para la construcción del ferrocarril, se hizo el propósito de atraer capitales de cualquier modo, pues no se pensaba entonces en la dependencia producida por la inversión foránea. Al contrario, se consideraba al capital extranjero audaz, emprendedor y generoso.[108]

El ferrocarril se presentó como medio alternativo de transporte de carga y pasajeros, lo cual, dadas las circunstancias de la red de caminos, resultó una opción viable y rentable. De esta forma el ferrocarril nació como una oportunidad nacional de hacer eficiente el comercio interregional y el movimiento de personas, superando las crisis recurrentes del país y en un momento en que el sistema carretero no ofrecía ninguna certidumbre para el comercio por las malas condiciones e inseguridad de los caminos.
Otra de las ventajas del ferrocarril fue la considerable reducción de tiempos y costos de transporte, por ejemplo, antes de la construcción del ferrocarril las diligencias tomaban desde la Ciudad de México dos días a Querétaro, tres días a Irapuato, cuatro días a León, cinco días a Aguascalientes, seis días a Zacatecas, 10 días a Chihuahua y 11 días a El Paso[109], en la frontera norte. Asimismo, el transporte de carga entre la Ciudad de México y Veracruz, ocupaba a 350 carretas y 150 mulas que acarreaban, en conjunto 25,800 toneladas de mercancías a un precio de 2 millones de pesos[110] de la época.

Una vez en funcionamiento el ferrocarril logró reducir de forma importante el tiempo de transporte haciendo ahora desde la Ciudad de México 8 horas a Querétaro, 10 horas a Irapuato, 12 horas a León, 17 horas a Aguascalientes, 21 horas a Zacatecas, 47 horas a Chihuahua y 59 horas a El Paso[111], en el límite con

[105] Cosío Villegas, Daniel (coord.) *Historia General de México*, Volumen 2, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México, 1998, p. 911
[106] Yanes Rizo, Emma, *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950*
[107] Cosío Villegas, op. cit., p. 922
[108] Ibidem. p. 908
[109] Garma Franco, Francisco, *Railroads in México. An Ilustrated history*, Volume II, Part two, Chapter 10, *El Ferrocarril Central Mexicano,* 1988, p. 241
[110] Sanz Fernández, Jesús, op. cit., p. 342
[111] *Idem*.

los Estados Unidos. De la misma forma, el total de las toneladas de carga transportadas se multiplicó por más de 5.5 entre el inicio y el final, transportando en el periodo de 1875-1877 más de 140,000 toneladas de mercancías.[112]

El ahorro de tiempo en el transporte y envío de carga con el empleo del ferrocarril representó un cambio muy radical en la economía en México, porque permitía un mayor comercio interregional por la rapidez en la transportación de los productos y personas y la comunicación entre otras haciendas y ciudades. Acarreó una súbita mejoría de las posibilidades de comercialización, principalmente en la segunda mitad del Porfiriato, misma que aprovechó sobre todo la agricultura en gran escala, ya que la construcción de líneas ferroviarias originó por primera vez en México un mercado nacional para los productos agrícolas. Las distancias hasta los mercados se podían cubrir ahora más rápidamente y sin problemas.[113] Este avance nacional, trajo el comercio y transportación de productos a regiones más apartadas y facilitó el acceso de productos y servicios a poblaciones y ciudades alejadas de las haciendas o centros productores.

Sin embargo el ferrocarril no llegó igualmente a todas las regiones del país sino que se fue construyendo de manera paulatina conforme se iban abriendo nuevas rutas de comunicación. Así como los caminos virreinales, la disposición de las líneas férreas se orientó desde el centro del país hacia los puertos, principalmente los del Golfo, y hacia las fronteras, sobre todo las del norte. La construcción del primer ferrocarril en México fue muy lenta, se vio afectada por numerosas vicisitudes y respondió al esquema de ejes de transporte heredado de la colonia, enlazando la ciudad de México con el puerto de Veracruz.[114]

Las haciendas que se encontraban cercanas a las estaciones ferroviarias fueron las más favorecidas, puesto que incrementaron su producción y su comercio ya que sus productos podían ser vendidos con mayor frecuencia, a mayor escala y más rápidamente sin que hubiera pérdidas graves ocasionadas por la descomposición de sus productos, el manejo en el transporte, etc. Para los hacendados esto representó oportunidades excepcionales[115] para expandir el intercambio con los mercados exteriores. De esta forma con la ayuda del ferrocarril, se pudieron crear por primera vez las bases para el nacimiento de un mercado nacional de productos agrícolas.[116] Mientras tanto, las haciendas que no contaban con el servicio de ferrocarril cercano a sus tierras se vieron afectadas en su economía fuertemente puesto que estaban en desventaja con el resto de las unidades productivas. Muchas de las haciendas que quedaron aisladas o privadas del ferrocarril, se desintegraron paulatinamente, puesto que no podían competir comercialmente contra aquellas que gozaban de los beneficios que el tren proporcionaba.

[112] Ibidem, p. 342
[113] Günther, Mertens Hans, *Atlixco y las haciendas durante el Porfiriato*, Universidad Autónoma de Puebla, 1983, México. Pág. 62
[114] Sanz Fernández, Jesús, op. cit., p. 340
[115] Coastwart, John H. *Crecimiento contra desarrollo. El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato,* Julio Arteaga Hernández, TR. México, SEP, 1976, p. 120
[116] Günther, Mertens op. cit., pág. 71

Con todo lo anterior, el ferrocarril, además de símbolo de modernidad, contribuyó a elevar la calidad de vida la habitabilidad en el territorio nacional, ya que por medio de éste, se le daba un valor agregado y un valor social a cada entidad.[117]

En el año de 1837 que se otorga la primera concesión para el establecimiento del ferrocarril en México, se inicia el largo proceso de construcción y consolidación de este medio de transporte. De las primeras concesiones otorgadas se menciona la concedida este año a Francisco Arrillaga, para construir un ferrocarril de México a Veracruz, con un ramal a Puebla. Posteriormente en el año 1842 se otorga el "privilegio" a José Garay para la comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec.[118] De esta forma, comienza la apertura de tramos y líneas a lo largo y ancho del país que conforme se iban estableciendo, funcionaron como detonador del desarrollo político, económico y social. Una de estas primeras concesiones fue otorgada al británico Laurie Rickards en el tramo Veracruz-El Molino con 13 km. que se inauguró en septiembre de 1855. En este periodo el material y la tecnología provenían de Bélgica y Gran Bretaña. Desde este momento la compañía se orientó hacia los Estados Unidos y compró ahí su material.[119]

El proceso de construcción del ferrocarril en México ya se había iniciado en algunas zonas a partir de la primera mitad del siglo XIX y, para cuando Díaz sube al poder en 1876, México contaba solo con 640 km. de vías de las cuales 424 km. pertenecían al Ferrocarril Mexicano y otros 114 km. utilizaban mulas como fuerza motriz en lugar de máquinas de vapor. Para los estándares mundiales e incluso latinoamericanos, esto reflejaba un rezago severo: en Sudamérica funcionaban para entonces más de 6,000 kilómetros de vías férreas, y hasta las pequeñas repúblicas centroamericanas tenían en conjunto una dotación mayor con 1000 kilómetros en operación.[120]

En el siguiente mandato presidencial en el periodo de 1880-1884 que gobernó Manuel González, la extensión ferroviaria casi se duplicó. De esta forma el auge de los ferrocarriles mexicanos empezó precisamente en 1880;[121] cuando se otorgaron dos concesiones a grupos competidores de empresarios norteamericanos. En este periodo fueron traídos a México ingenieros norteamericanos para construir ferrocarriles.[122]

Oficialmente, el 1 de enero de 1880, entra en operación el ferrocarril Central que cubre el tramo de la capital de la Republica a Ciudad Juárez con un recorrido de

[117] Vargas Salguero, Ramón, *Historia de la Arquitectura y Urbanismo Mexicanos*, op. cit., p. 487
[118] Caminos de hierro, Sector comunicaciones y transportes SCT, Ferrocarriles Nacionales de México, FNM, 1996.
[119] Gutiérrez Álvarez, Secundino-José, 1930-. *Las Comunicaciones en América: De la Senda Primitiva al Ferrocarril*, Madrid, España, 1993. p. 365
[120] Kuntz Ficker, Sandra, *El ferrocarril Central Mexicano: claroscuros de una gran empresa en el México porfiriano,* En: Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación ferroviarias, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Nueva época, Año V, Núm 19, abril-junio 2004. p.4
[121] Coatswarth, op. cit., p. 26
[122] Gutiérrez Álvarez, op. cit., p. 365

1970 Km. En este periodo el presidente González se la pasó en gran parte inaugurando tamos de esa línea y de muchas otras.[123]

Aprovechando el ímpetu que estaban causando los ferrocarriles para entonces, en el año de 1881, en una carta enviada desde España por el general Ramón Corona al entonces presidente de la República Manuel González se solicita por parte del primero, apoyar los intereses de las grandes empresas de capital norteamericano que pretendían construir algunas líneas férreas, considerándolas como *una necesidad imperiosa en nuestro país, porque estrechando las distancias, y poniendo en comunicación nuestros puertos con el interior, habremos conseguido que esa riqueza que ahora se vive en completa inacción, adquiera una actividad indispensable por medio de las transacciones mercantiles y con lo cual también conseguiremos que el trato frecuente de los unos con los otros, estreche mas las buenas relaciones de amistad entre los estados, para que desaparezcan los antaño.*[124] Básicamente la intención de esta carta es recomendar y apoyar la concesión otorgada a una de las empresas norteamericanas, referida como *Sullivan* en la que dice lo siguiente:

> *A este propósito permítame Usted suplicarle interponga su poderosa influencia cerca de las empresas constructoras, respecto de cuan conveniente sería que la concesión de la línea Sullivan comunicara con Guadalajara y Tepic terminando en el puerto de San Blas.*
>
> *Si Jalisco obtuviera esta especial concesión en la Capital de su Estado y de la cual también habría de disfrutar el Distrito de Tepic según anteriormente indicio, es indudable que contribuiría poderosamente, para destruir su perturbación actual y alejar absurdas apreciaciones de independencia que ni se conciben ni se explican.*[125]

Es así que a partir de 1881, varios inversionistas estadounidenses obtuvieron concesiones para construir cinco sistemas ferrocarrileros en nuestro país.[126]

En junio del año de 1883, de acuerdo lo que se lee en correspondencia entre el General Manuel González y el senador Pedro Landázuri, existía un proyecto de construcción de una *vía férrea que partiendo de Zapotlán vaya a terminar en Tequila pasando por Sayula, Atoyac, Zacoalco, Cocula, Amecas (sic), San Martín, Teuchitlán, Amatitan y Tequila, es decir, atravesando la comarca más fértil y productiva del Estado, y uniéndola con Guadalajara por un ramal que partirá de Este [ilegible] (sic); el señor General Tolentino, me autoriza, en el caso de que Usted no pulsase dificultad o inconveniente alguno, á pedir la concesión correspondiente.*[127] En respuesta a esta solicitud, en julio del mismo año el general González lo autoriza a solicitar dicha concesión informándole que la Secretaría de

[123] Cosío Villegas, op. cit., p. 945
[124] Valenzuela, Georgette José, *Los ferrocarriles y el general Manuel González. Necesidad, negocios y política.* Universidad Iberoamericana, México, 1994, p. 113.
[125] Idem.
[126] Cosío Villegas, op. cit., p. 941
[127] Valenzuela, op. cit., p. 115.

Fomento estudiaría el proyecto y le reitera el interés de que se resuelva de manera favorable hacia el. [128] Mas adelante, en el mes de octubre, cuatro meses después de la solicitud inicial, en otro telegrama el general González le informa al senador Landázuri que la Secretaría de fomento *ha estado muy recargada de negocios urgentes* y que por tal motivo no ha podido ocuparse del proyecto relativo al ferrocarril de Guadalajara a Tequila, por lo tanto le informa que ha recomendado que *tan luego como el Ministerio se desembarace de algunos negocios pendientes aun en despacho*[129]*,* su proyecto sería estudiado.

Una vez mas, el año de 1884 marca el regreso de Porfirio Díaz al poder, y con ello, comienza una nueva etapa en la consolidación de los ferrocarriles en México. Sin duda, este medio de transporte fue la realización más importante del largo régimen de Porfirio Díaz. En el breve lapso de treinta años, contribuyeron poderosamente a la tarea de construir la nación e impulsar la economía hacia el crecimiento económico moderno en ese momento. [130]

Entre otras cosas, en el periodo Porfirista, se dio el restablecimiento de las relaciones diplomáticas con Europa rotas con el fusilamiento de Maximiliano y al mismo tiempo la reanudación de las relaciones con el vecino del Norte, tras la traumática experiencia de la guerra y la pérdida territorial.[131] Esta renovación de las relaciones diplomáticas, tenía entre otras intenciones, la de traer capitales extranjeros a invertir en el país, que había sido devastado por las distintas guerras y revueltas armadas. De esta forma, el régimen de Díaz para activar la economía nacional y desarrollar el mercado interno tuvo que recurrir a capitalistas extranjeros.[132]

Mientras tanto, en Jalisco, el general Francisco Tolentino comenzó a cobrar el prestigio que lo convertiría en el brazo fuerte del porfirismo en este estado.[133] Cuando en 1880 se postulan para la presidencia de la República Justo Benitez, Trinidad García de la Cadena y Manuel González, Tolentino tenía instrucciones de hacer triunfar a González en Jalisco a como diera lugar. Tolentino se convertiría años mas tarde en gobernador tomando posesión del cargo el 1 de marzo de 1883.[134] Durante su administración, se significó por iniciar el embellecimiento de Guadalajara. Se ampliaron las redes de agua potable y las líneas del tranvía; se colocó el reloj del Palacio y se ofreció la gran sorpresa del alumbrado eléctrico en la plaza de armas y en los nueve portales adyacentes.[135] Después del mandato de Tolentino, asume el gobierno del estado el general Ramón Corona Madrigal el 1 de marzo de 1887. Una de las principales acciones del gobierno de Corona fue la

[128] Ibidem, p. 116.
[129] Valenzuela, Georgette, op. cit., p. 117.
[130] Kuntz Ficker, op. cit., p. 3.
[131] Ibidem, op. cit., p. 4
[132] Juárez Lucas, Patricio, *Inversionistas e intermediarios en el nacimiento del Ferrocarril Central Mexicano,* En: Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación ferroviarias, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Nueva época, Año V, Núm 19, abril-junio 2004.p.17
[133] Murià, José María, *Sumario histórico de Jalisco.* Prologo de Miguel León Portilla, Editorial Gráfica Nueva, Guadalajara, 1998, p. 359
[134] Ibidem, p. 360
[135] Ibidem, p. 361

introducción en Guadalajara del Ferrocarril procedente de la Ciudad de México cuyo viaje inaugural sería en año de 1888.

Con las inversiones extranjeras en nuestro país, en el periodo porfirista, el capital francés fundó el Banco Nacional Mexicano, mismo que invirtió en ferrocarriles[136] entre otras empresas industriales que promovía el gobierno de Díaz, así como la instalación de grandes fábricas y el gran impulso que se dio al desarrollo industrial en México. En este periodo, grandes cantidades de capitales entraron a México, y a finales del porfiriato, el capital europeo constituía el 62% de las inversiones extranjeras en México de las cuales el 33% se colocó en los ferrocarriles y el otro 38% de inversión extranjera era de origen estadounidense, de los cuales el 41.4% se invirtió en ferrocarriles.[137] De ahí que además del Ferrocarril Central, otras rutas importantes también se construyeron con capital extranjero como el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Interoceánico y el de Veracruz al Istmo, las cuales estaban fundamentalmente destinadas al transporte de bienes para el comercio exterior con Europa. Sin embargo, no solo Díaz tuvo la intención de fortalecer el intercambio con Estados Unidos y con Europa, ya que años antes de su segundo mandato se suscribieron tratados con Alemania en 1882, con Estados Unidos en 1883 y con Francia en 1886.[138]

Uno de los aspectos que propició el intercambio cada vez más marcado con los Estados Unidos, la tuvieron, entre otros aspectos, la prosperidad alcanzada por ellos y los ferrocarriles, por lo tanto, era necesario aprender de su experiencia para ser aplicada en nuestro país. En este periodo se le dio un grande impulso a la industria ferroviaria con la concesión y construcción de líneas que permitirían comunicar regiones antes aisladas del país. De esta forma, al final de 1884 ya estaban en servicio 5,731 kilómetros de vías férreas y líneas telegráficas y se podía ir por tren desde México a Toluca, las ciudades del bajío guanajuatense, Zacatecas, Chihuahua y El Paso del Norte. Ya también estaba en uso el ferrocarril de Nogales a Guaymas, y varios ramales de la región central. Durante la década de 1877-1887 se construyeron en promedio 700 kilómetros por año.[139]

En 1884, finalmente se inaugura completa la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano, proveniente de la Ciudad de México a El Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez. Esta línea en su trayecto atravesaba los estados de Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas y Durango, hasta llegar finalmente a su destino en la frontera norte en Chihuahua.[140] Por el progreso obtenido en el periodo Porfirista, entre ellos los logros obtenidos en la construcción y ampliación de la red ferroviaria en el país, el presidente es aclamado el 12 de enero de 1888 como el héroe de la integración nacional, la concordia internacional, la paz y el progreso.[141]

[136] Cosío Villegas, op. cit., p. 942
[137] Juárez Lucas, op. cit.
[138] Cosío Villegas, op. cit., p. 945
[139] Ibidem, p. 946
[140] Carregha Lamadrid, Luz, Et. Al. *Camino de hierro al puerto: Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí,* San Luis Potosí: El Colegio de San Luis. 2003, p. 21.
[141] Cosío Villegas, op. cit., p. 953

Años más tarde en 1898 se crea la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y fue el primer intento para controlar las anárquicas y subvencionadas concesiones ferrocarrileras; con esto, el gobierno decidió regular de modo más directo el régimen de dichas concesiones y los requisitos para obtenerlas lo que originó la primera *Ley General de Ferrocarriles*, expedida ese mismo año, cuando se contaba con poco más de 12 mil kilómetros de vías construidas.



Plano ferrocarril Central 1837 hasta diciembre de 1894[142]

[142] Carta del ferrocarril Central. Fuente: Mapoteca, Centro de Investigación y Documentación Ferroviaria, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (en adelante: CEDIF-MNFM), Puebla, Pue.

3.2. Origen y construcción de las vías férreas en Jalisco

Los primeros ferrocarriles en circular por Jalisco son los conocidos como *ferrocarriles urbanos,* mismos que permitirían comunicar de una forma más rápida y eficiente algunas localidades de la entidad y Guadalajara con poblados cercanos. Estos ferrocarriles también son conocidos como tranvías, que en sus inicios comenzaron siendo tirados por mulas, mismos que a la postre serían sustituidos por modernos vagones eléctricos. De la red ferroviaria que se construye en el país, el Ferrocarril Central es el primer ferrocarril en surcar las tierras de Jalisco a fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Junto con la construcción de esta línea, se proyectarían y construirían algunos ramales que comunicarían otras regiones del estado ligadas a esta línea principal. Años más tarde entre los años 1917 y 1920 se proyecta y construye el tramo de Chapala a Guadalajara por una compañía de carácter privado, que tenía la voluntad de unir el pequeño pueblo de Chapala al troncal del ferrocarril Central que recientemente circulaba por Jalisco.

Existieron también otros proyectos como el de Guadalajara a Chamela a finales del siglo XIX que pretendía unir Guadalajara con el puerto de Chamela y en la dirección opuesta la ciudad de Aguascalientes. Del mismo modo, para 1927 se proyecta e inicia la construcción de algunos tramos para comunicar el occidente de Jalisco, como las rutas construidas por la Compañía del Southern Pacific of México. Este ferrocarril posteriormente se convertiría en el Ferrocarril del Pacífico.

En la década de los sesentas del mismo año, el proyecto del ferrocarril de Tetitlán a Puerto Vallarta planteaba la facilidad de aprovechar la vía ya existente de Guadalajara a Tetitlán por el ferrocarril Sud Pacífico para en este punto hacer un ramal hacia Puerto Vallarta y de esta manera integrar este puerto jalisciense a la dinámica económica del ferrocarril. Del mismo modo, en años recientes, surgen ciertos intereses en comunicar de una forma más directa la zona del occidente del país hacia la frontera norte, partiendo de Tlajomulco hacia Encarnación y Aguascalientes acortando el camino habitual, y ahorrando cerca de 200 Km. de trayecto.

Como veremos mas adelante, algunos de estos proyectos no se concluyen y a la larga se cancelan, pero dejan patente la necesidad de conectar esta zona del estado con el resto de Jalisco y el país.

3.2.1. Los tranvías en Jalisco.

Durante el gobierno de Jesús L. Camarena, el 1 de abril de 1880[143] en Guadalajara *un grupo de empresarios estableció una línea de tranvías que corría de la Penitenciaría al río de San Juan de Dios, y otra del Santuario de Guadalupe a Mexicaltzingo, ambas con el evidente propósito de facilitar el desplazamiento de empleados y obreros de sus domicilios a los centros de trabajo, cuyas distancias cada vez resultaban mayores*.[144] Asimismo, en el año de 1881 se inaugura el ferrocarril urbano de Guadalajara a la Villa de San Pedro. De este suceso se hizo partícipe vía telegrama al Presidente de la República por el entonces gobernador de Jalisco Francisco Tolentino.[145] Este ferrocarril era tirado por *mulitas y* entre las empresas que manejaban dichos tranvías estaba la Compañía de Mexicaltzingo con varias rutas, y la Compañía de tranvías de San Pedro con varias rutas o *carreras.* Una de las rutas de la Compañía del ferrocarril de Guadalajara a San Pedro era la *Carrera de la Penitenciaría a la Purísima,* que pasaba por la Penitenciaria, la Escuela de Jurisprudencia, la Plaza de Armas, el Palacio de Gobierno, el Hotel Humboldt, el Mesón de Guadalupe, San Juan de Dios Purísima; *la Carrera del Hospicio,* que iba por la Plaza de Armas, el Comercio de San Agustín, la Antigua Cervecería de Gutiérrez Romo, la Plaza de Toros el Progreso y concluía en el Hospicio.[146]



Tranvía de mulitas en la calle Hospicio en el año de 1900.[147]

La *Carrera de Belén a la Parroquia de Jesús* era la ruta que iba de la Capilla de Jesús, San Felipe, Casa de Caridad de San Felipe, Capuchinas, Cuartel Hidalgo, Jesús Maria, Santa Teresa, Portales, Plaza de Armas, Palacio de Gobierno, Palacio Municipal, Monte de Piedad, Comercio de San Agustín, Templo de San

[143] Sánchez Gómez, Rodolfo, *El transporte colectivo de pasajeros en la Zona Metropolitana de Guadalajara,* Facultad de diseño, Universidad de Guadalajara, 1983, p.42
[144] Murià, José María, op. cit., p. 364
[145] Valenzuela, op. cit., p. 114.
[146] Sociedad anónima del ferrocarril de Guadalajara a San Pedro. Indicador. Documento consultado en el Archivo Histórico del Estado de Jalisco. p.246
[147] Foto CPB /175. Fondo Carlos Petersen Biester, Dirección de Investigaciones Estéticas, Dirección General de Patrimonio Cultural, Secretaria de Cultura, Jalisco.

Agustín, Teatro Degollado, Escuela de Artes, Casa central de luz eléctrica, Cuartel de la Gendarmería del Estado, Parque Alcalde, Hospital de Belén y Panteón de Santa Paula.



Tranvía de mulitas fuera del Teatro Degollado aproximadamente en 1885.[148]

Otra ruta era la *Carrera de la Calle del Carmen, Portal de Mina a la Garita de Mexicalezingo(sic)*[149] la cual recorría las calles del Carmen, Rastrillo y Agua escondida. Posteriormente la *Carrera de la Plaza de Armas a el Agua Azul.* Esta era la ruta que comunicaba con la estación del Ferrocarril Central pues tenia una de sus paradas el hotel Cosmopolita, que se encontraba frente a la estación. En su ruta pasaba por las calles de San Francisco, Prisciliano Sánchez, Cerrada de la Compañía, de Valle y Puente del Manzano.



La calle Héroes y Av. Corona donde se ve la ruta del tranvía de mulitas y la entrada a la peluquería del hotel Palace.[150]

[148] Foto CPB /190. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.
[149] Sociedad anónima del ferrocarril de Guadalajara a San Pedro, op. cit., p.247
[150] Foto CPB /346. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.

Otra de las rutas era la *Carrera de la Plazuela de Catedral a Atemajac,* la cual recorría las calles de Santo Domingo, de la Hojita y Mezquitán, pasando en su trayecto por Catedral, el Jardín Hidalgo, el Santuario de Guadalupe, la garita de Mezquitán, Mezquitán, los baños de los Colomitos y la Fábrica de Atemajac entre otros. Finalmente la *Carrera de San Pedro*, que recorría las calles de Palacio, callejón de San Francisco, y calle de Catalán en Guadalajara, y la calle real de la villa de San Pedro (Tlaquepaque) hasta el Parián.



Tranvía de mulitas en plazuela de la Catedral. El edificio del frente era el arzobispado después fue la presidencia municipal y el templo a la derecha "La Soledad.[151]



Tranvía de mulitas fuera del Parian de San Pedro
en la calle Hospicio aproximadamente en el año de 1885.[152]

[151] Foto CPB /792. Idem.
[152] Foto CPB /158. idem.

Paralelamente, durante el periodo del gobernador Bárcena de 1889 a 1890 se introdujo también el servicio de tranvías en Ocotlán, La Barca y Juanacatlán, con el fin de que hicieran conexión con el Ferrocarril Central "cuya construcción facilitó el gobierno en cuanto pudo".[153] En 1894 se inaugura el Tranvía de Guadalajara a Zapopan, pasando por Zoquipan.[154] Cinco años mas tarde, en 1899 las líneas urbanas y suburbanas que circulaban tenían una longitud de 43.88 kilómetros. Este año, debido al estado de conservación y mantenimiento de las líneas de ferrocarriles urbanos en Guadalajara, y *teniendo en cuenta las frecuentes y tremendas desgracias que acontecen en las líneas de ferrocarriles urbanos; el pésimo estado de las líneas, la mala colocación de los rieles, contrarrieles y cambios y el estado ruinoso en que se hallan muchos carros en servicio*[155]*,* se solicita que se elabore una comisión que realice la evaluación del estado en que se encontraba la infraestructura de los tranvías, misma que estaría compuesta de un ingeniero, un carrocero, un concejal del Ayuntamiento y dos vecinos, quienes examinarían escrupulosamente todo el material rodante, rieles, conexiones, contrarrieles y cambios que en este momento se encontraban en uso por las compañías de tranvías de la ciudad.

Esta inspección serviría para determinar *cuales coches podrían seguir circulando, si los servicios en las vías cumplen con su objeto y si los reglamentos y contratos vigentes se llevan a cabo con toda precisión*.[156] De los resultados de esta inspección y *en caso de que los comisionados encuentren que los coches presentan peligro podrán retirarlos del servicio dando aviso de su solución al Ayuntamiento. Si hallan que las fallas que existan en cualquiera de las líneas ameritan la suspensión del tráfico en ella lo comunicarán al Cabildo para que obre conforme haya lugar.*[157]

El día 18 de diciembre de 1899 se realiza esta solicitud por la Sala de Comisiones del Ayuntamiento, por lo que se realizó la inspección a las líneas de tranvías que circulaban por la ciudad. El resultado de dicha inspección no se conoce pero años mas tarde este servicio de tranvía de mulitas, sería sustituido por el tranvía eléctrico. Para 1900, se autoriza a la Compañía Industrial de Guadalajara a establecer un circuito de vía férrea de tracción eléctrica para que enlazara a Guadalajara con las fábricas de La Experiencia, El Batán y Atemajac. [158]

La introducción del Tranvía eléctrico en Guadalajara se dio gracias a la asociación de distintas empresas locales que trabajaron en conjunto para concentrar los esfuerzos y reunir el capital necesario para construir la compañía de Tranvías, Luz y Fuerza, S.A. En 1905, comienzan a construirse las instalaciones para dicha compañía, que incluía áreas para almacén de carros y góndolas, talleres de

[153] Murià, op. cit., p. 364
[154] Sánchez Gómez, Rodolfo, op. cit., p.42.
[155] Documento elaborado en la Sala de Comisiones del Ayuntamiento de Guadalajara el 3 de octubre de 1899, firmado por J. Salado Álvarez, Cesared L. Alatorre, Manuel Farfán, Fausto U., y Benito González Palomar. Archivo Histórico de Jalisco.
[156] Ibidem.
[157] Ibidem.
[158] Sánchez Gómez, op. cit., p.42.

montado y reparaciones, así como los despachos para el personal de servicio y, oficinas del Director General, Secretaría, contaduría y caja, despachadores y jefes de personal correspondiente.[159]

La inauguración del servicio se llevó a cabo el 10 de septiembre de 1907, cuando el jefe del Departamento de Construcciones entregó al Departamento de Tranvías diez carros armados, totalmente equipados y listos para iniciar el servicio.[160] Se anunció que después de la inauguración del nuevo medio de transporte, quedarían al servicio del público, el circuito "Agua Azul" y la línea "San Pedro Tlaquepaque", en tanto se iban cubriendo paulatinamente los nueve circuitos urbanos y las tres líneas foráneas que se habían proyectado.



Construcción de la estación de tranvías eléctricos de Guadalajara en el año de 1905.[161]

Para el acto inaugural, el 12 de septiembre de 1907, circularon entre los funcionarios, miembros de la banca, el comercio, la industria y numerosas familias distinguidas, invitaciones en las que se leía lo siguiente:

> *Con motivo de la inauguración de los tranvías eléctricos de esta Compañía, cuyo acto se verificará el 14 del corriente, bajo la presidencia que bondadosamente se ha servido aceptar el Gobernador del Estado, Coronel Miguel Ahumada, tenemos la honra de invitar a usted, para asistir a este acto, en el paradero de San Pedro.- Guadalajara, Septiembre de 1907-. Luis F. Vera, Secretario del Consejo Directivo".*
>
> *"Nota: El Tren inaugural, saldrá de la Avenida Corona (antes calle del Palacio) a las 10:30 A.M. La tarjeta adjunta indica el número del carro, y, como medida de orden se suplica atentamente la presentación al conductor".*

[159] Rendón García, Lina (Coord.) *Capítulos de historia de la ciudad de Guadalajara,* Ayuntamiento de Guadalajara, Guadalajara, 1992, p. 185.
[160] Rendón García, op. cit., p. 186.
[161] Foto CPB /496. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.

Es así que para el sábado 14 de septiembre desde las ocho de la mañana, se comenzó a reunir gran cantidad de gente que deslumbraba por la entonces angosta calle de Juárez, ya engalanada con las banderas y festones de las fiestas patrias*. Cerca de las diez horas, comenzaron a llegar los invitados, la mayor parte vestidos de negro, de levita cruzada, sombrero alto o bombín y bastón con empuñadura de plata. Algunas damas, lucían sus trajes anchos, pero asinturados,(sic) y sombreros de ala ancha con plumas enormes*.[162]



Inauguración de tranvías eléctricos en las calles Juárez y Corona el 14 de septiembre de 1907.[163]

Para este día del 14 de septiembre 1907 se tiene esta descripción de lo ocurrido con este fenómeno social, narrada por Rubén Villaseñor Bordes, haciendo notar la importancia del mismo:

> *Comenzaron a circular los tranvías eléctricos, primero en solo dos corridas, el de San Pedro y el de Agua Azul. Fue un día lluvioso, empero la multitud se apiño en el cruce de las avenidas Corona y Juárez; donde a las diez de la mañana llegó el tranvía número 7, guiado por el motorista Rafael Villavicencio, quien como sus compañeros de empleo, vestía en la ocasión uniforme" de luneta obscura y cachucha alta del mismo género, de corte muy correcto". El vehículo estaba adornado con cortinas de raso con los colores patrios, y con flecos de oro; tanto en la parte posterior como en la anterior. A los costados llevaba arriba una tira de tela igual, recortada en ondas dejando descubiertas las ventanillas; bajo las cuales, así mismo (sic),*

[162] Camarena, Enrique Francisco, *Narraciones tapatías,* Los acontecimientos provinciales en la sociedad, la cultura, la política y la vida provincial de Guadalajara, Jalisco, con sus costumbres, escándalos y personajes distinguidos, de 1900 a 1950; Tomo 11, artículo "La inmigración de los trenes eléctricos" Pag. 47 y Sig. Edición, Sin Fecha y sin pié de imprenta, 4 Tomos, Guadalajara*,* p. 47

[163] Foto CPB /165. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.

describía arcos invertidos, un cesto formado con hilos áureos y de plata. En lo alto del carro, a poca distancia unas de otras, agitaba el viento banderas nacionales, dispuestas formando abanicos. Subió a este tranvía el Gobernador Coronel Miguel Ahumada, seguido de funcionarios importantes y directivos de la Compañía de los transportes electrificados. Siguieron otros nueve, adornados con guirnaldas de flores de papel, con festones y banderas agrupadas, llevando aquéllas y éstas los colores nacionales. Carros que se llenaron con las personas invitadas a la inauguración. Partió el tranvía con el Gobernador y le siguieron, iniciando el trayecto con tres minutos de diferencia los demás. Todos a la máxima velocidad que fue posible, llegaron a Agua Azul; de donde corriendo por la calzada Independencia vieja, la calle ancha de San Andrés y el camino hasta San Pedro, llegaron aquí en solo quince minutos. Veneraban en la población alfarera muchos adinerados tapatíos y los invitaron al banquete, que D. Pepe Rolleri, dueño de la Fama Italiana hizo servir en las instalaciones del Paradero, hoy Club Atlas, quienes como espectadores asistieron en multitud, a presenciar la partida, el trayecto y arribo de los tranvías eléctricos; aplaudían entusiasmados. El Gobernado y su séquito escucharon en San Pedro, a Don Juan de Dios Rocha, éste les dirigió una encendida y progresiva arenga. [164]



Inauguración de tranvías eléctricos en las calles Héroes y Maestranza el 14 de septiembre de 1907.[165]

[164] Villaseñor Bordes, Rubén, *Atisbos al pasado,*:Banco Industrial de Jalisco, Guadalajara, 1975, p. 141
[165] Foto CPB /163. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.



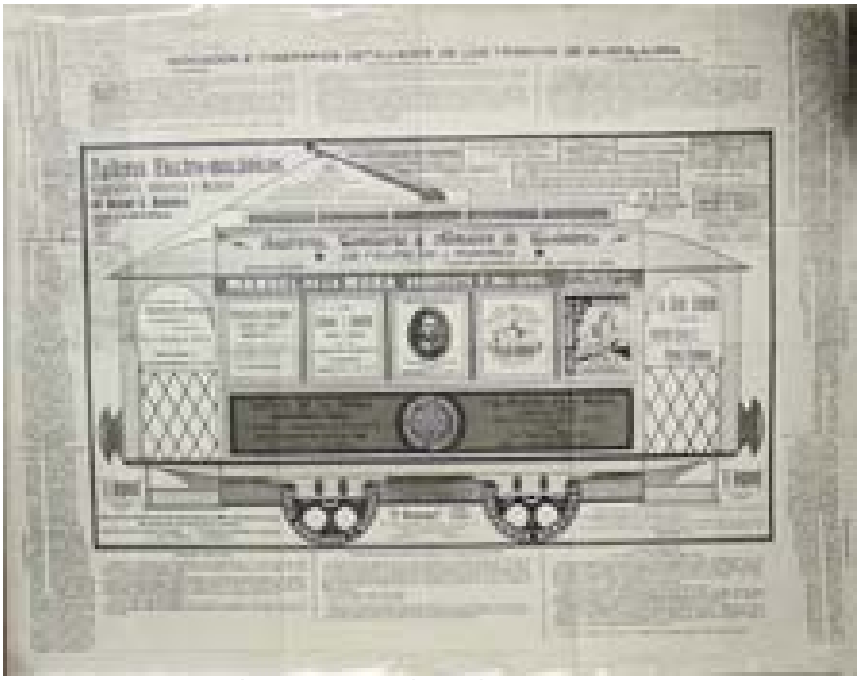
Inauguración del servicio de tranvías eléctrico parada en el Parían de Tlaquepaque el 14 de septiembre de 1907.[166]

Las rutas o circuitos urbanos que el tranvía cubriría a partir de su inauguración y que fueron habilitándose paulatinamente se publicaron en los diarios de circulación del estado. Es así que este transporte contaba con tres diferentes clases, las cuales variaban en calidad y en precio y cuyos horarios serían medidos en función del reloj público del Palacio de Gobierno de la ciudad. Para el año de 1908 las rutas y horarios de los tranvías era la siguiente:

1. **Línea de Zapopan**: Recorría en Guadalajara las calles: Santa Teresa, Capuchinas, San Diego y Mezquitán. Los trenes con carros de 2ª y 3ª clase que partían diariamente de los puntos extremos; portal Aldama y Santuario de Zapopan, cada media hora, del 10 de mayo al 15 de octubre, de 5:30 a.m. á 1 y de 3 á 8 p.m. y del 16 de octubre al 30 de abril de las 6 a.m. á la 1 y de las 3 a la 7 p. m.
2. **Circuito de San Pedro y San Andrés**: Recorría en Guadalajara las calles de Palacio, Callejón de San Francisco, Catalán, Gigantes, Paseo y Carmen.
3. **Circuito Oriente**: Recorría las calles: de Pedro Moreno, San Andrés, Porfirio Díaz, Las Huertas, Merced y Alcalde.
4. **Circuito Norte**: Recorría las calles: de Alcalde, Soto, Capuchinas, Sarcófago, Belén y Santa Teresa.
5. **Circuito Poniente**: Recorría las calles: Santa Teresa, Capuchinas, San Diego, Cruz Verde, Reforma, Caja del Agua, Penitenciaría y Pedro Moreno.

[166] Idem, Foto CPB /164.

6. **Línea del Agua Azul**: Recorría las calles: San Francisco, Prisciliano Sánchez, Cerrada de la compañía, Leandro Valle y Manzano.
7. **Línea Mexicaitzingo**: Recorría las calles: Rastrillo y Agua Escondida.
8. **Línea de la Cervecería**: Recorría las calles: "La Perla" = Santa Teresa, Hospicio y Pórtico.
9. **Línea de Analco**: Recorría las calles: Palacio, Callejón de San Francisco, Catalán y San José.
10. **Circuito de la colonia Americana**: Recorría las calles: San Francisco, Prisciliano Sánchez, Palacio, Tequesquite, Camarena, Aranzazú, Prado, P. Sánchez, Escobedo, López Cotilla, Parroquia y Carmen.[167]



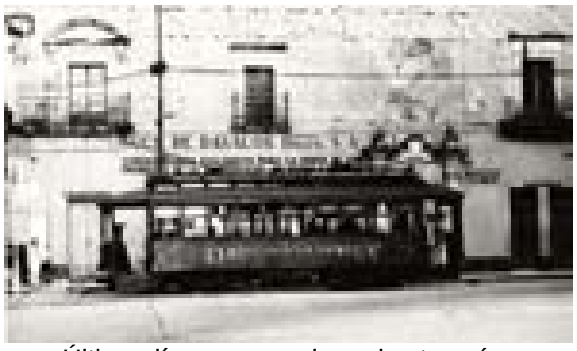
Con motivo de la inauguración de los tranvías eléctricos cartel con recorridos por líneas y anuncios de fecha del 17 de septiembre de 1907.[168]



La estación de tranvías eléctricos de Guadalajara y oficinas generales de la Compañía Hidroeléctrica en el año de 1916.[169]

[167] Caballero, Manuel, *Directorio del estado de Jalisco,* Fecha aproximada de 1908, Archivo del museo de la ciudad, Guadalajara. p 106
[168] Foto CPB /968. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.
[169] Idem. Foto CPB /495.

El año de 1923 hay un intento por introducir servicio de camiones urbanos, que circularan paralelamente con el tranvía. Para 1924 este servicio se formaliza. En 1925 la operación de los tranvías eléctricos pasa a manos de la Compañía Occidental de Transportes. Es a principios de 1928 cuando comienza la desarticulación de los tranvías eléctricos; en 1933, la Compañía Occidental de Transportes es incautada por el Gobierno del Estado. En 1936 los tranvías son entregados por el gobierno a los trabajadores del gremio para que los organicen en cooperativa. Es para el año de 1944 cuando finalmente se levantan las vías de los tranvías correspondientes al tramo inicial Pedro Loza e Hidalgo. Poco después el servicio desaparecería definitivamente de la ciudad y zonas aledañas.



Último día que recorrieron los tranvías eléctricos (RSA) el 4 de Julio de 1944 a las 13.00 hrs.[170]



Último día que recorrieron los tranvías eléctricos en la calles de Morelos y Degollado el 4 de Julio de 1944.[171]

Es así que los tranvías circularían por Guadalajara desde el año de 1907 hasta el 4 de julio de 1944 cuando realizaron su último viaje los últimos vehículos. Para la construcción de los tranvías los gobiernos estatales otorgaban concesiones para líneas menores incluyendo los sistemas de tranvías urbanos, líneas cortas de transporte de ciudades a aldeas o a pueblos cercanos, y líneas construidas por empresas privadas y por terratenientes.[172]

Es así que otros tranvías fuera de Guadalajara comunicaban las líneas del ferrocarril y sus estaciones con algunos de poblados por donde éste circulaba, facilitando el movimiento de personas y de carga a dichas poblaciones. Además de los tranvías de Ocotlán y la Barca se sabe que había también en Encarnación de Díaz, Ciudad Guzmán, Lagos, Tequila, de Acatlán de Juárez a Chamela, de la estación de Santa Ana Acatlán a la hacienda de Bella Vista en el año de 1900,[173] de la estación El Castillo a Juanacatlán. [174] Existía también un tranvía de la estación El Castillo hacia una fábrica vecina.

[170] Idem. CPB /157.
[171] Idem. CPB /168.
[172] Coatswarth, op. cit., p. 46.
[173] Cfr. plano I-2255 en capitulo 4. *Plano del ferrocarril Central Mexicano, Estación de Santa Ana Acatlán, Línea de Colima, agosto 3 de 1900*. Fuente: Mapoteca, CEDIF-MNFM.
[174] *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit. s/p. Cfr. Mapas de patios de estaciones en capitulo 4.

3.2.2. El ferrocarril Central.

El ferrocarril Central junto con el Ferrocarril Mexicano de México a El Molino forman parte de los más antiguos ferrocarriles que se construyeron en nuestro país. El ferrocarril Central desde su construcción atravesaba parte del estado de Jalisco. Con sus diferentes ramales contaba con mas de 5000 Km. de longitud y se consolidó como el más importante ferrocarril en el país hasta la creación del Sistema Nacional de ferrocarriles en 1908.[175]

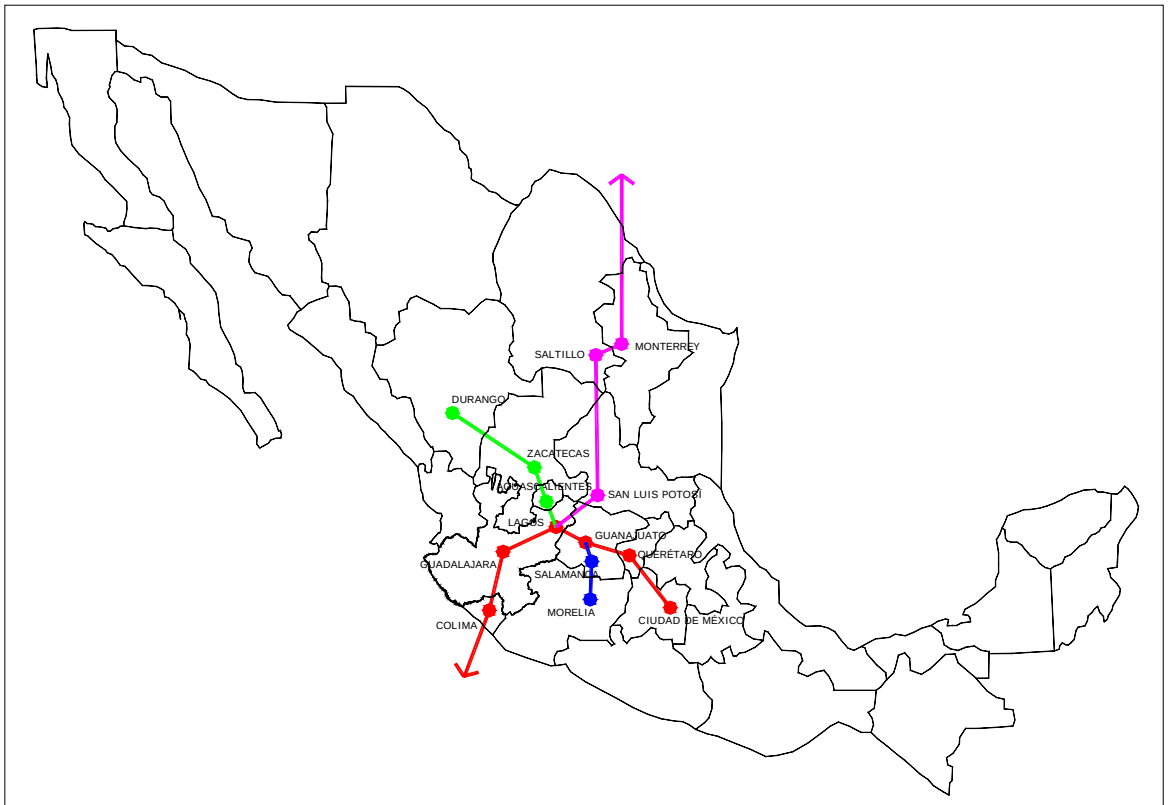
La empresa que construyó dicha línea fue fundada en Boston, Massachusetts en el año de 1880 y ese mismo año obtuvo la concesión del gobierno mexicano para la construcción y explotación por 99 años de una vía férrea entre la ciudad de México y Río Grande en la frontera con los Estados Unidos y la construcción de un ramal que comunicara la costa del Pacífico.[176]

La empresa norteamericana está formada por un grupo de comerciantes relacionados a una empresa que en su país se encontraba en plena expansión, esta era el ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fe, que partía del estado de Kansas y se había extendido progresivamente hacia el noreste y hacia el sur y el suroeste, y se acercaba en ésta última prolongación a la frontera con México.[177] De ahí el interés de este grupo de promover la primera fase de expansión del Ferrocarril Central en territorio mexicano. Sin embargo, este grupo empresarial mantuvo el control del Ferrocarril Central hasta el cambio de siglo, pero perdió el de Santa Fe con la reorganización de esta empresa en 1893. A partir de entonces, desapareció de la compañía mexicana toda vinculación con empresa alguna en el extranjero.[178]

Sobre la historia de construcción de dicha línea, inicialmente la Compañía del Ferrocarril Central contemplaba la construcción de dos líneas, una de las cuales saldría de la Ciudad de México en dirección a Querétaro, pasando por Guanajuato, Lagos, Guadalajara y Colima hasta un punto conveniente en la costa del Pacifico. Tendría además dos ramas o ramales, una de las cuales partiría de la línea troncal en Salamanca con destino a Morelia, y la otra partiría de Lagos hacia Aguascalientes, pasando por Zacatecas y Durango.

La segunda línea troncal sería internacional, comenzando de la primera línea, saliendo de Lagos (en Jalisco) en dirección hacia San Luis Potosí, pasando por Saltillo y Monterrey hasta algún punto de la frontera con los Estados Unidos.

[175] Gutiérrez Alvarez, op. cit., p. 377
[176] Garma Franco, op. cit., p. 243
[177] Kuntz Ficker, op. cit., p. 5
[178] Idem.

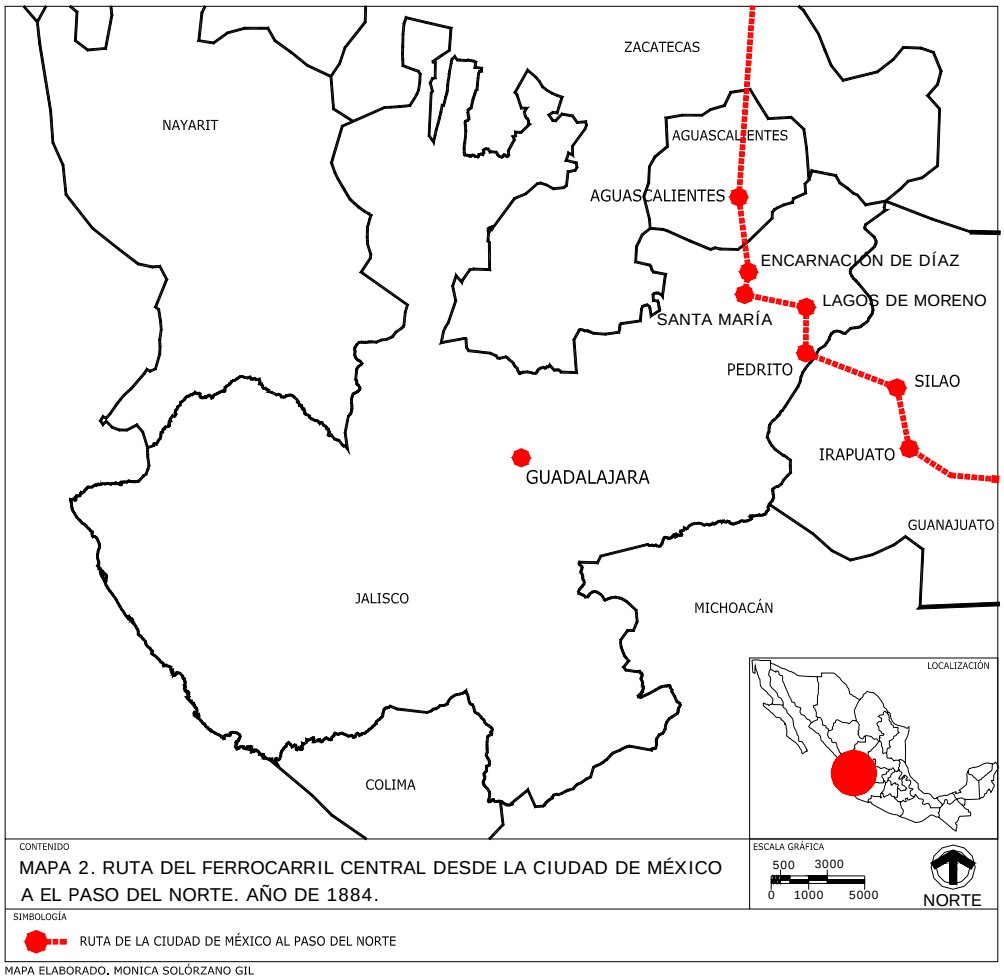


MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

La construcción de esta línea principal comenzó en el año de 1880 con un promedio de 1,500 metros de vía construida por día.[179] En lo que toca a Jalisco, el 15 de diciembre de 1882 la vía llegó a Lagos[180] y el 1 de diciembre de 1883 la línea a Encarnación fue abierta al público.[181] En 1884, formalmente se inaugura la línea del Ferrocarril Central Mexicano, proveniente de la Ciudad de México a El Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez.

Una vez concluida esta línea troncal, era necesario proceder con la construcción de un ramal que en su trayecto comunicara la ciudad de Guadalajara para conectar a algún punto en la costa del Pacífico.[182]

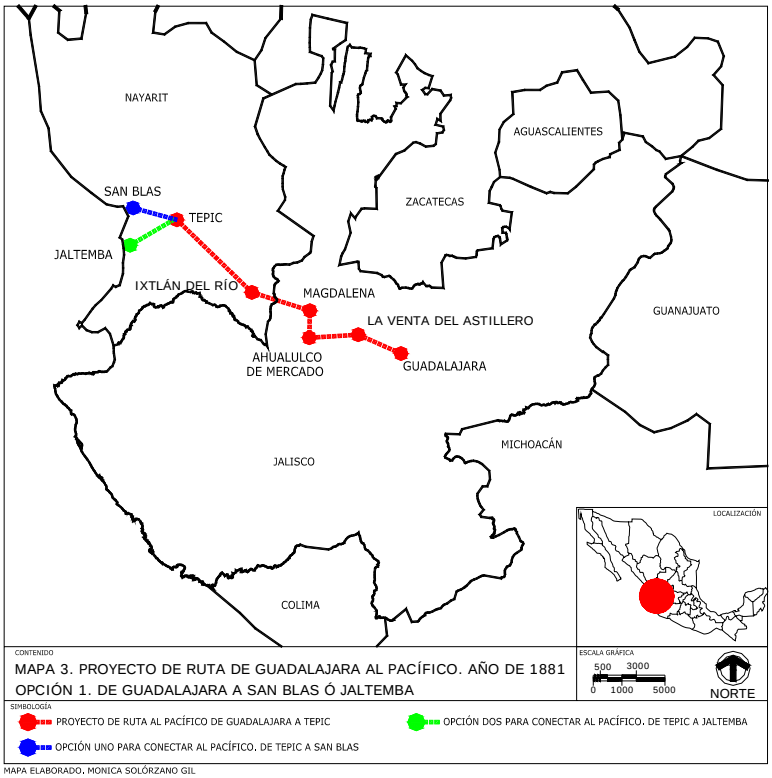
[179] Garma Franco, op. cit., p. 247
[180] Villa Gordoa, José. G*uía y álbum de Guadalajara para los viajeros: Fiestas inaugurales del ferrocarril de Guadalajara*, Cámara Nacional de Comercio de Guadalajara. 1980. Edición facsimilar. p. 15
[181] Garma Franco, op. cit. p. 248
[182] Ibidem, p. 243



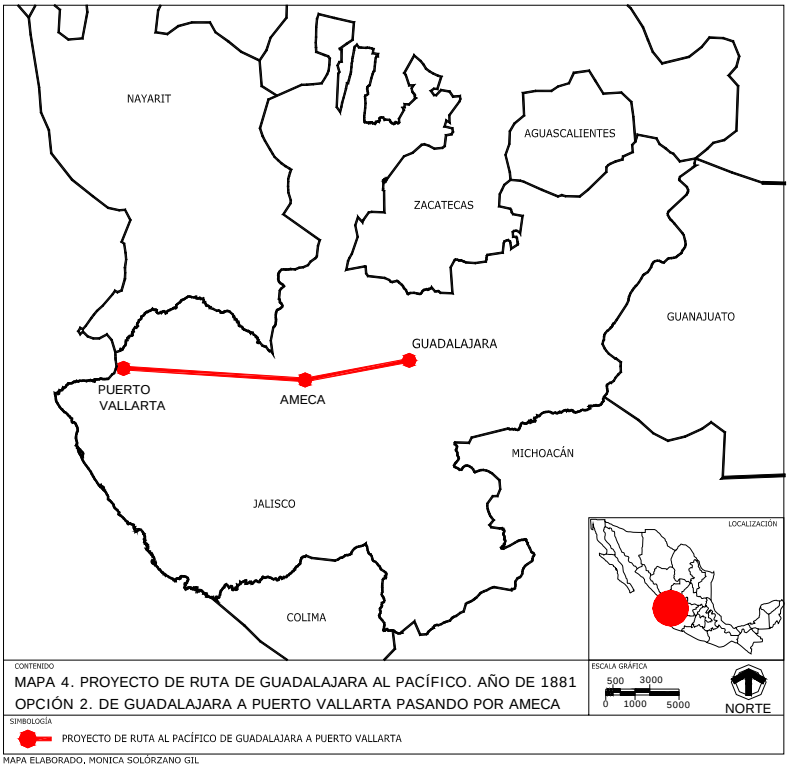
MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Mientras se construía la línea troncal al norte, en el año de 1881 ya se comenzaban los estudios preliminares para la construcción de la vía de Guadalajara al Pacífico. Para la construcción de este ramal se analizaron varias rutas, una de las cuales iba desde Guadalajara en dirección a Tepic, pasando por La Venta del Astillero, Ahualulco de Mercado, San Juanito y Magdalena, para llegar a Ixtlán del Río en Nayarit y de ahí posteriormente a Tepic.

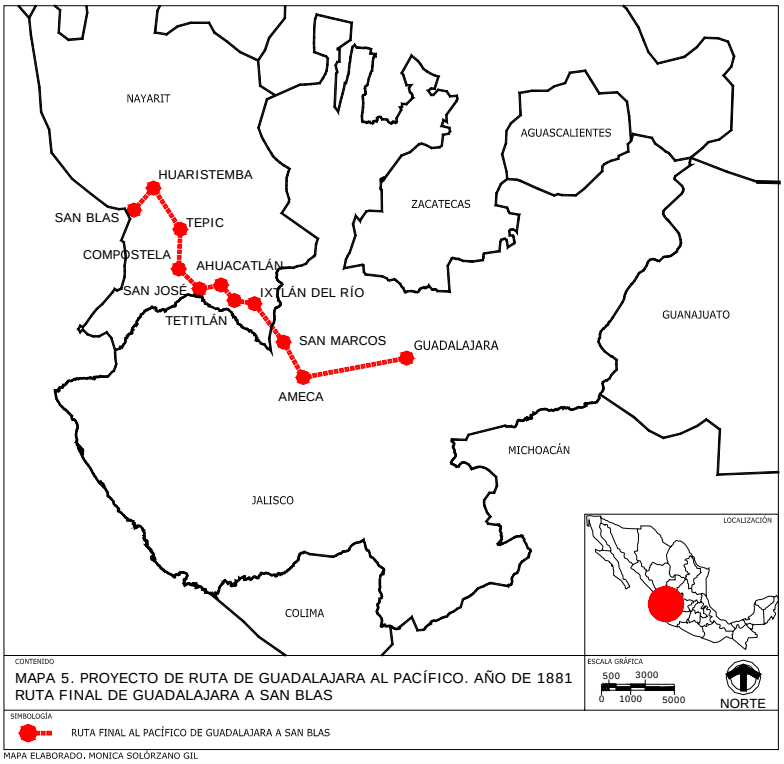
En este ramal, para la conexión a la costa se contemplaban dos opciones, la primera hacia el puerto de San Blas y la segunda hacia un lugar denominado Jaltemba. Este segundo punto tenía la ventaja de contar con un aproximado de 60 a 70 kilómetros menos que la ruta hacia San Blas.



Otra de las rutas consideradas partía de Guadalajara en dirección a Ameca, pasando por Bahía de Banderas en dirección a Puerto Vallarta.



La ruta que finalmente fue escogida salía de Guadalajara, rumbo a Ameca, San Marcos, y continuaba a lo largo de la carretera hacia Tepic y continuaba vía Ixtlán, Nexpan, todos estos en Jalisco, y posteriormente ya en el estado de Nayarit, pasaba por Ahuacatlán, Tetitlán, San José del Conde, Compostela. [183]



En el año de 1882 una vez realizados y aprobados los planos para la construcción del ferrocarril se inicia con la colocación de la capa de balasto para recibir el tendido de las vías del ferrocarril, coordinados por el ingeniero norteamericano Charles E. Payne, quien estaba a cargo de los trabajos de construcción, que comenzaron en San Blas con material recibido por mar.

En 1883, por una epidemia de fiebre amarilla que asoló las costas del Pacífico desde Baja California hasta Colima, falleció un alto porcentaje de la población a causa de este mal, entre ellos gran cantidad de obreros dedicados a las obras de construcción de la línea ferroviaria. Por este motivo, los trabajos de construcción se retrasaron considerablemente y solamente se concluyeron durante este año 1.5 kilómetros de vía.

En el año de 1884, gracias a la lentitud en que era recibido el material en el Puerto de San Blas, solamente 25.7 kilómetros de vía fueron construidos hasta el punto llamado Huaristemba, en el estado de Nayarit. Mientras tanto, debido a que el trabajo de construcción de la línea desde Irapuato hacia Guadalajara no se había

[183] *The route which was finally adopted left the town of San Marcos and proceeded along the highway to Tepic and continued via Ixtlán, Nexpan, Ahuacatlán, Tetitlán, San José del Conde and Compostela.* En: Garma Franco, op. cit. p. 293

comenzado, y a la necesidad de contar con una conexión directa entre la Ciudad de México y Guadalajara, el general Ramón Corona, gobernador del Estado de Jalisco, negoció con Eduardo W. Jackson, gerente de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, la rápida construcción de la vía desde Irapuato hasta Guadalajara.[184] Por esto, ese mismo año se suspende la construcción del la línea de San Blas, hasta que la línea a Guadalajara estuviera concluida.

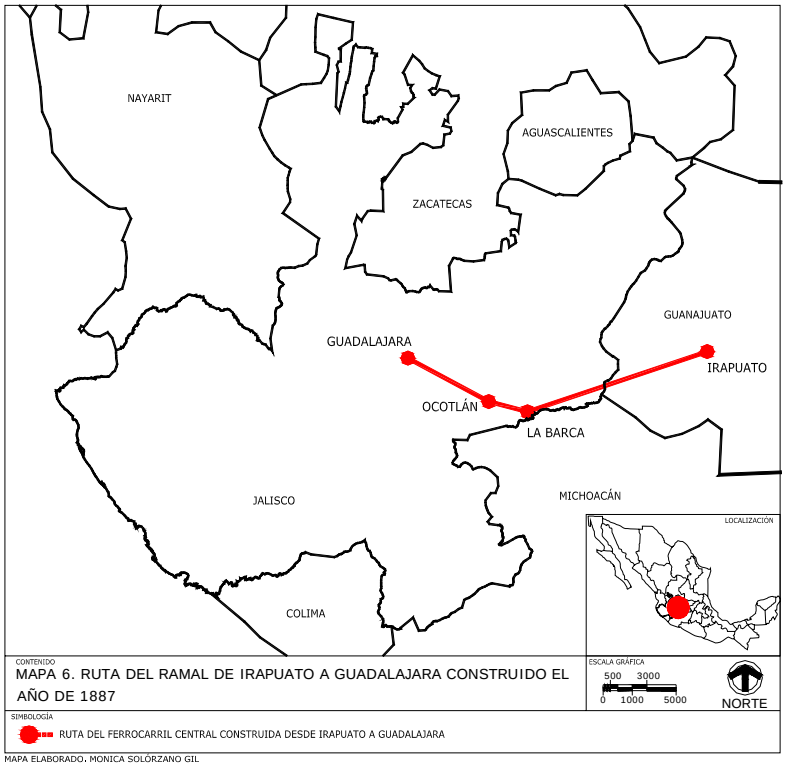
En los años de 1885 y 1886, a lo largo de la vía que había sido construida el año anterior en San Blas, las labores se limitaron únicamente a acciones de mantenimiento.



Fotografía de 1887 aprox. durante la construcción de la vía férrea en los terrenos del Agua Azul en Guadalajara.[185]

En 1887, comienzan los trabajos en Irapuato para la construcción del ramal a Guadalajara a cargo del norteamericano J. E. Earley ingeniero en jefe de dicho tramo.[186] La línea fue realizada en un tiempo récord de 12 meses, gracias a lo accesible del terreno que permitió a los trabajadores avanzar con rapidez en las labores de construcción. En este tramo se concluyeron además los puentes de La Barca y Ocotlán y el 19 de marzo se abrió el servicio al pueblo de Ocotlán, a una distancia de 180 km. de Irapuato.

[184] Villa Gordoa, op. cit., p. 15
[185] Foto CPB 858. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.
[186] *Fiestas inaugurales del Ferrocarril a Guadalajara*, Imprenta del Diario de Jalisco de Rafael León, 1888, p. 9



En abril del 1888[187] ya se preparaban en Guadalajara los festejos para el arribo del ferrocarril, por lo que la línea fue oficialmente inaugurada y abierta al público en mayo del mismo año. En este año, los tapatíos tiraron la casa por la ventana para festejar la llegada del tren.[188]



Llegada del primer tren a Guadalajara[189]

[187] Villa Gordoa, op. cit.
[188] Cosío Villegas, op. cit., p. 969
[189] Fotos CPB 849. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.



Llegada del primer tren a Guadalajara[190]

La descripción de uno de los viajeros en este primer viaje inaugural entre Irapuato y Guadalajara da cuenta de la relevancia de este acontecimiento y describe su paso por La Barca:

> *…a las doce y media llegamos a La Barca, en donde se sirve a los viajeros un espléndido banquete por el propietario y la servidumbre del Tívoli del Eliseo de México. Allí la champaña se apura con ansiedad; el tiempo es caluroso y luego que la alegría necesita incentivos. Masas compactas de pueblo nos rodean; una brillantísima banda militar ejecuta piezas excelentes que hacen prorrumpir a los excursionistas en vivas a Jalisco y a La Barca que son contestados por los comarcanos, allí congregados, con vivas a México. A cada kilómetro que se andaba sentíamos más simpáticamente la influencia del suelo jalisciense que ya nos poseía, aun antes de pisar las calles de su hospitalaria capital. A cada paso recibíamos mayores muestras de simpatía, hijas del patriotismo y de la ilustración de su pueblo.*
>
> *Dejamos La Barca a los tres cuartos para las dos de la tarde para rebasar otros puentes de grande importancia, atrevidas variantes del camino. Entre*

[190] Fotos CPB 847 y 488. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.

> *estos el de Zula es el de mayores dimensiones. El pueblecito de Zula es primoroso, y pintoresco el paisaje que ofrece la hacienda de Atequiza, cuyos fértiles terrenos y soberbia finca llamaron la atención de los observadores. La vejetación (sic) en esos lugares es bastante tropical y sus campos presentan el aspecto variado y hermoso de los de Michoacán en su zona cálida…*[191] *(sic)*

Cabe mencionar que aún cuando el servicio ya se ofrecía al público, faltaban por construirse todas las estaciones de carga y pasajeros de toda la línea, incluyendo la estación de Guadalajara.[192] Dos años después de la llegada del ferrocarril a Guadalajara, la estación aún no se había construido, lo cual era motivo de constante y justificada irritación de parte de los comerciantes, Industriales y público en general. La empresa del Ferrocarril Central no había construido un edificio especial, y los trenes llegaban y salían de un sitio desaseado y polvoso, limitado por dos paredones que amenazaban ruina. Eran constantes las quejas sobre molestias, extravíos y mermas de carga, sin que la compañía mostrase ninguna consideración a la ciudad, ni a sus habitantes ni a sus autoridades. La Cámara de Comercio clamaba porque se exigiera a la empresa el cumplimiento de la obligación de construir una Terminal decorosa.[193] A mediados de 1890 la empresa del Central dio muestras de empezar a construir la estación de Guadalajara; pero lo hizo sólo para acallar a la opinión pública, pues un mes después no llegaban a seis los trabajadores que andaban como por juego llevando y trayendo piedras de aquí para allá.[194] Tres años más tarde, en el año de 1891, de la llegada del primer tren a Guadalajara se concluye la construcción del edificio y andenes para estación.



La estación de Guadalajara en 1895.[195]

[191] *Fiestas inaugurales del Ferrocarril a Guadalajara,* op. cit. p. 9.
[192] Ibidem. p. 10.
[193] *Diversos documentos y datos relativos al proyectado ferrocarril de Chamela a* Aguascalientes, Cámara Nacional de Comercio de Guadalajara, Edición Facsimilar, México 1890, Guadalajara, México, 1982, p. 15
[194] Ibidem, p. 17
[195] Foto CPB 879. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.

La expectativa en cuanto al comercio en Jalisco con de la llegada del ferrocarril a Guadalajara era muy alta, sin embargo, no se tuvo el resultado que se esperaba, ya que el comercio local pasó por completo a depender aun más del capitalino, de tal manera que los comerciantes que no pudieron adecuarse a la nueva situación, acabaron por cerrar sus negocios; es decir, inmediatamente después de que la capital de Jalisco quedó integrada "con el resto del mundo", gracias al arribo del tren, la comercialización de productos jaliscienses siguió menguando.[196] Los mismos comediantes estaban conscientes de que el ferrocarril había arruinado a gran número de pequeños mercaderes, artesanos e industriales en baja escala; pero sobre todo, había provocado que miles de personas dedicadas a la arriería cambiaran de oficio o de residencia a lugares más apartados, donde sus servicios eran aun mas necesarios. [197]

Sin embargo para a algunos comerciantes el panorama era distinto; el papel que al ferrocarril tocó cumplir dentro de la industria textil en Jalisco fue contundente. A partir de 1888 los industriales tapatíos pudieron conseguir con facilidad algodón proveniente de Texas, cuya fibra posibilitaba mayores rendimientos por su precio y porque se avenía mejor a los telares importados. Con todo y pese a las ventajas conseguidas con los nuevos proveedores, no dejaron los textileros locales de sufrir ciertos tropiezos a causa de los propios abastecedores o, incluso, del ferrocarril. En 1892, por ejemplo, durante todo el mes de noviembre las cuatro fábricas aledañas a Guadalajara permanecieron inactivas por falta de algodón.[198]

Posteriormente, siguiendo lo establecido en la Ley del 8 de septiembre de 1880 que autorizaba la construcción de las líneas entre México y el Paso del Norte y la construcción de un ramal de esta línea al Pacífico a través de Guadalajara[199], para el año de 1888 ya se había completado la construcción de la primera sección de Irapuato a Guadalajara antes del vencimiento de los plazos establecidos, sin embargo faltaba la liga al Pacífico en el segundo tramo de Guadalajara a Tepic, y de Tepic a San Blas. Por decreto del 5 de julio de 1886 se reforma la concesión de 1880 y se señala el trayecto para la línea del Pacífico.[200] El 17 de diciembre de 1892 nuevamente se ampliaron los plazos para la presentación de los planos de la línea del Pacífico y para la construcción de la misma línea. [201]

Ese mismo año se presenta un plano con un estudio prelimitar con el trazo de la llamada *línea interoceánica de Colima a Guadalajara,* aprobado el 27 de junio de 1892 y firmado por G. Cosío. Este plano incluye el trazo y la ruta del ferrocarril de Guadalajara, pasando por la Laguna de San Marcos, la Laguna de Sayula, Ciudad Guzmán, Tuxpan, hasta Colima.

[196] Murià, José María, op. cit. p. 374
[197] Ibidem, p. 375
[198] Ibidem, p. 371
[199] *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas, 1895, p. 27
[200] Ibidem, p. 28
[201] Idem.



Estudio preliminar de la línea interoceánica de Colima a Guadalajara en 1892.[101]

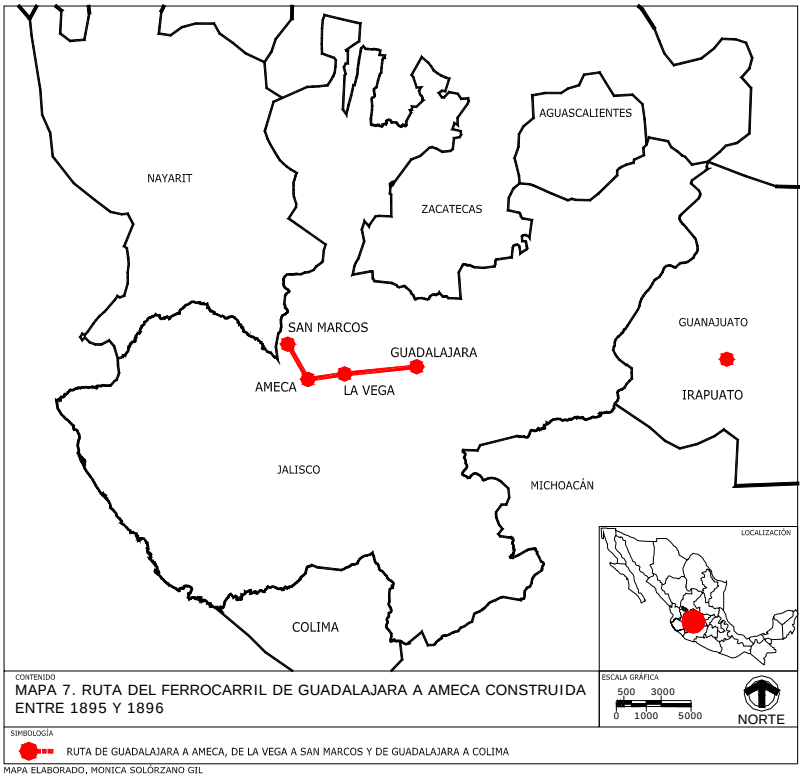
[101] Mapa geográfico I-2208, Fuente: Mapoteca, CEDIF-MNFM.

En el año de 1891, se pone en marcha la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y para este momento, los caminos de hierro miden 10 mil kilómetros. De ahí en adelante continuarán avanzando a una velocidad anual que promedia los 500 kilómetros. El ferrocarril incorporará a su red por lo menos una nueva ciudad importante.[102] Sin embargo, a partir de 1892 este ritmo acelerado de crecimiento se vio afectado por la crisis financiera internacional y por la consideración de que, en vez de continuar la prolongación de las líneas troncales, era necesario alimentar su tráfico mediante el tendido de ramales a zonas mineras y agrícolas. De ahí que la construcción procediera entonces a un ritmo más pausado, y con alcances físicos más modestos.[103] Siguiendo con la construcción de la liga hacia el Pacífico, el 27 de marzo de 1894, se reforma la concesión para la construcción de este ramal y la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano solicita al Gobierno quedar relevada de la obligación de prolongar la línea de Guadalajara a la costa del Pacífico, con lo que dicha empresa se ve obligada a devolver al Gobierno Federal los depósitos que había hecho para garantizar la construcción de las líneas.[104] De esta forma, la línea que se contemplaba hacia San Blas, queda cancelada y el tramo que había sido construido entre 1882 y 1884 entre el puerto y Huaristemba que nunca vio un ferrocarril, fue desmantelado.

En octubre de 1895, el gobierno federal firmó un contrato con la Compañía del Ferrocarril Central para construir 100 kilómetros de línea férrea y línea telegráfica entre Guadalajara y Ameca, o Ahualulco de Mercado con un ramal a Tequila.[105] Ese mismo año se inicia la construcción del ramal a Ameca, mismo que se termina en 1896. Este ramal ya incluía instalaciones telegráficas entre esta población y otras cercanas que habían sido instaladas en años anteriores. *Para el año de 1900 la red telegráfica es ya de 70 mil kilómetros, 40 mil más que doce años antes.*[106] Es así que hacia fines del siglo XIX, entre los proyectos más favorecidos por los recursos oficiales en Jalisco fue la red telegráfica –iniciada en 1868—. El posterior gobierno del general Corona consiguió extender el tendido de líneas hasta comunicar Tecolotlán y Autlán y de Cocula a Mascota y Ameca. Esta ampliación fue continuada por el gobernador Bárcena, quien promovió el inicio de los trabajos para la instalación de la línea Guadalajara Colotlán y el aumento de las existentes en 315 kilómetros más. [107]

Es finalmente en 1898 cuando se inician los trabajos para unir Guadalajara con el sur del estado y así continuar la ruta hacia el Pacífico. Para ello, la empresa del Ferrocarril Central Mexicano requirió y obtuvo del gobierno federal, la concesión para construir una línea entre Guadalajara y Colima con una longitud de 261 kilómetros. En 1899 se elabora el plano de la ruta de La Vega a Etzatlán y San Marcos y en 1900 se construye este ramal de la vía principal que partía de Ameca, con 19.36 kilómetros.

[102] Cosío Villegas, op. cit., p. 969
[103] Kuntz Ficker, op. cit., p. 5
[104] *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. op. cit., p. 28
[105] Garma Franco, op. cit., p. 298
[106] Cosío Villegas, op. cit., p. 969
[107] Murià, op. cit., p. 364



La ceremonia de inauguración de ésta línea fue presidida por el presidente Porfirio Díaz quien estuvo a bordo en el primer tren, acompañado por otros altos oficiales del gobierno estatal y federal.



Tren saliendo de Guadalajara.[108]

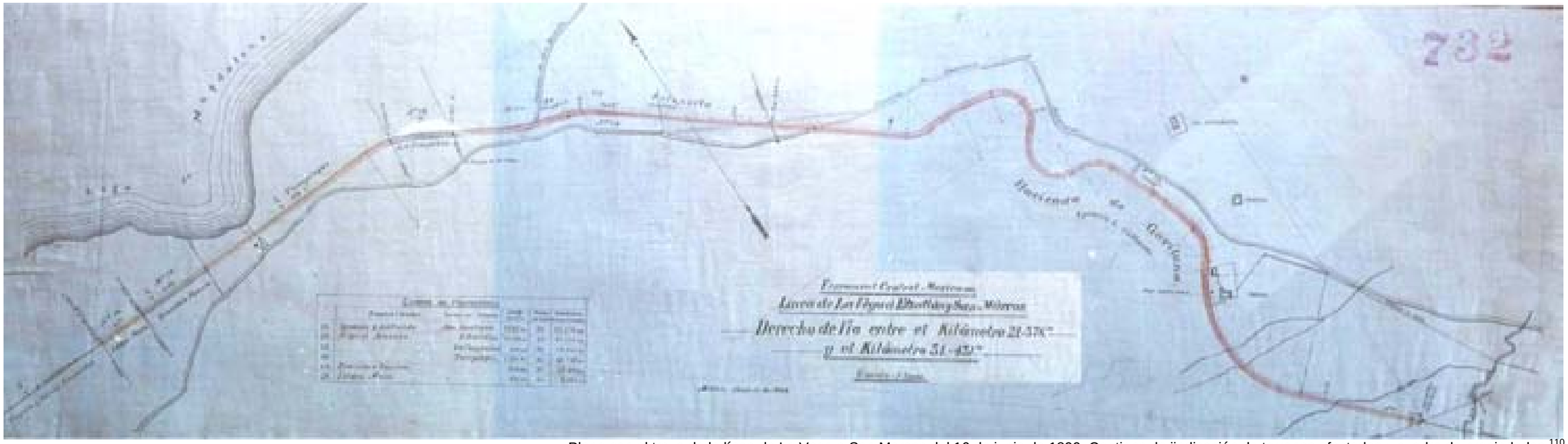
[108] Foto CPB 140. Fondo Carlos Petersen Biester op. cit.

En el año de 1901 se construye el tramo de Zapotlán (Ciudad Guzmán) que iba de La Junta a Tuxpan con 192.6 Km.



Líneas proyectadas en el Estado de Jalisco con fecha de 1899.[109]

[109] Mapa geográfico I-2212, Plano del Ferrocarril Central Mexicano, Líneas Proyectadas en el Estado de Jalisco, México, Julio 27 de 1899. Fuente: Mapoteca, CEDIF-MNFM.



Plano con el trazo de la línea de La Vega a San Marcos del 16 de junio de 1899. Contiene la iindicación de terrenos afectados y cuadro de propiedades.[110]

[110] fuente: http://educacion.jalisco.gob.mx/dependen/Cedetec/Softwareeduc/sfthistoria/mapoteca/ferro.html, fecha de consulta:18 de agosto de 2005

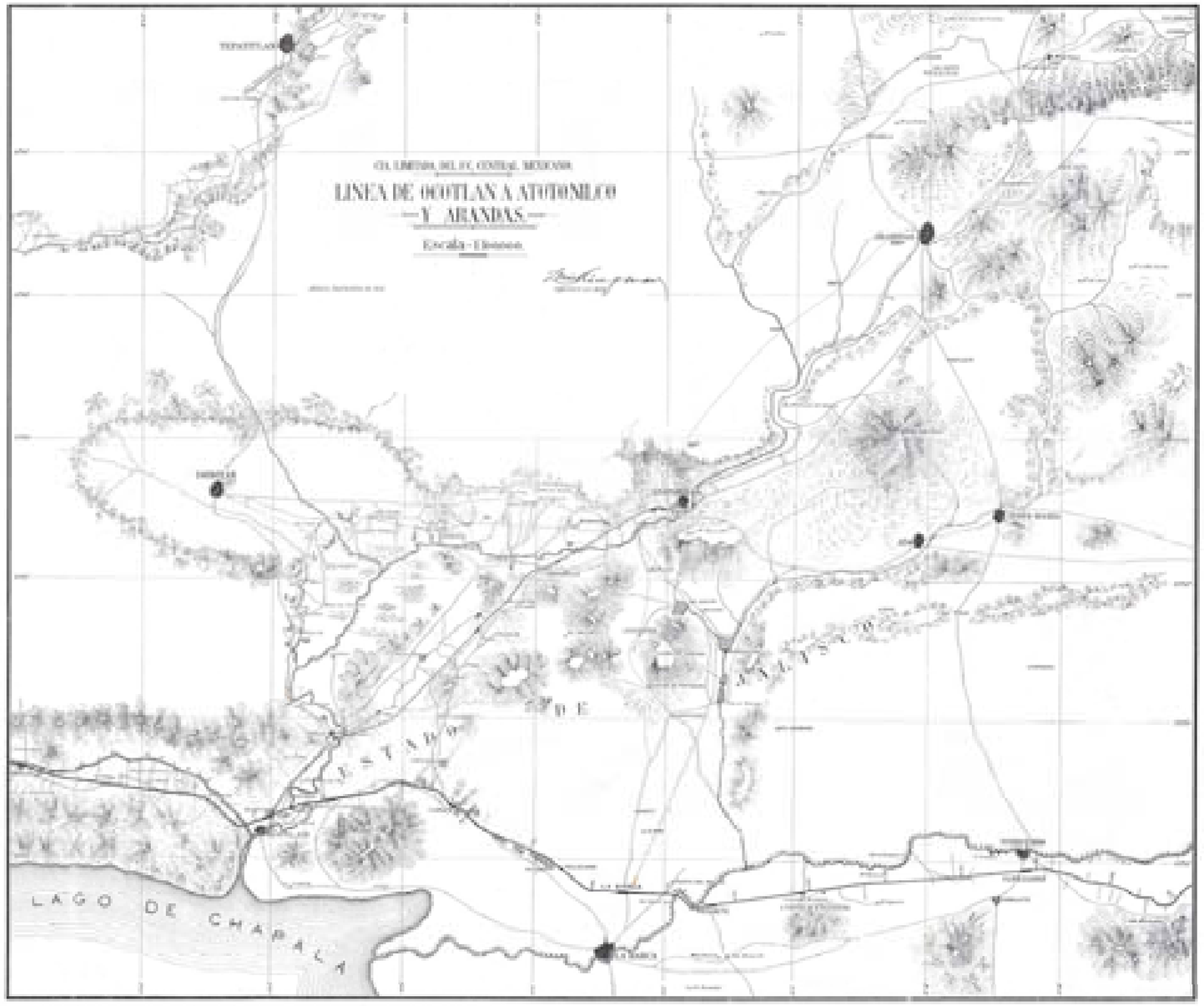
De las obras realizadas por el Ferrocarril Central, entre los años de 1902 y 1903 en las líneas de Irapuato a Ameca, de la Vega a San Marcos, de Yurécuaro a Los Reyes y de Guadalajara a Tuxpan, se hicieron diversas obras[111], entre ellas en el tramo de Irapuato a Ameca con una longitud de 348.5 kilómetros, se realizaron labores de mantenimiento y reparación y reposición de durmientes. Asimismo, en ese tramo, en los puentes de Zula y Ocotlán, se realizaron las reparaciones necesarias a fin de darles la seguridad y firmeza convenientes.[112] En el ramal de La Vega a San Marcos, se realizaron también obras de mantenimiento, haciéndole solo algunas pequeñas reparaciones.[113]

Hasta junio de 1903, el ramal de Guadalajara a Manzanillo *se continúa la explotación hasta la Estación de Túxpam, kilómetro 192; en el año se han trabajado en la apertura de un túnel de 150 metros, antes de llegar al río de Túxpam, en terreno deleznable que ha dificultado su avance y fortificación. (sic)* [114]

El 1 de marzo de 1905 comenzó la construcción del ramal que partía de la estación de Ocotlán, el cual serviría a la población productora de la región que contaba con importantes ranchos y haciendas.[115] Este ramal contemplaba inicialmente partir de la línea troncal en Ocotlán, pasando por Zula, Alcalde, Providencia, Atotonilco y siguiendo en un tramo el cauce del Río Colorado y extender las vías hasta Arandas, tal y como se puede observar en el plano de Septiembre de 1906 anexo. Sin embargo por alguna circunstancia este proyecto no se completa y solamente se realiza de acuerdo al trazo de Julio de 1907, en el que únicamente la vía llega a Atotonilco.

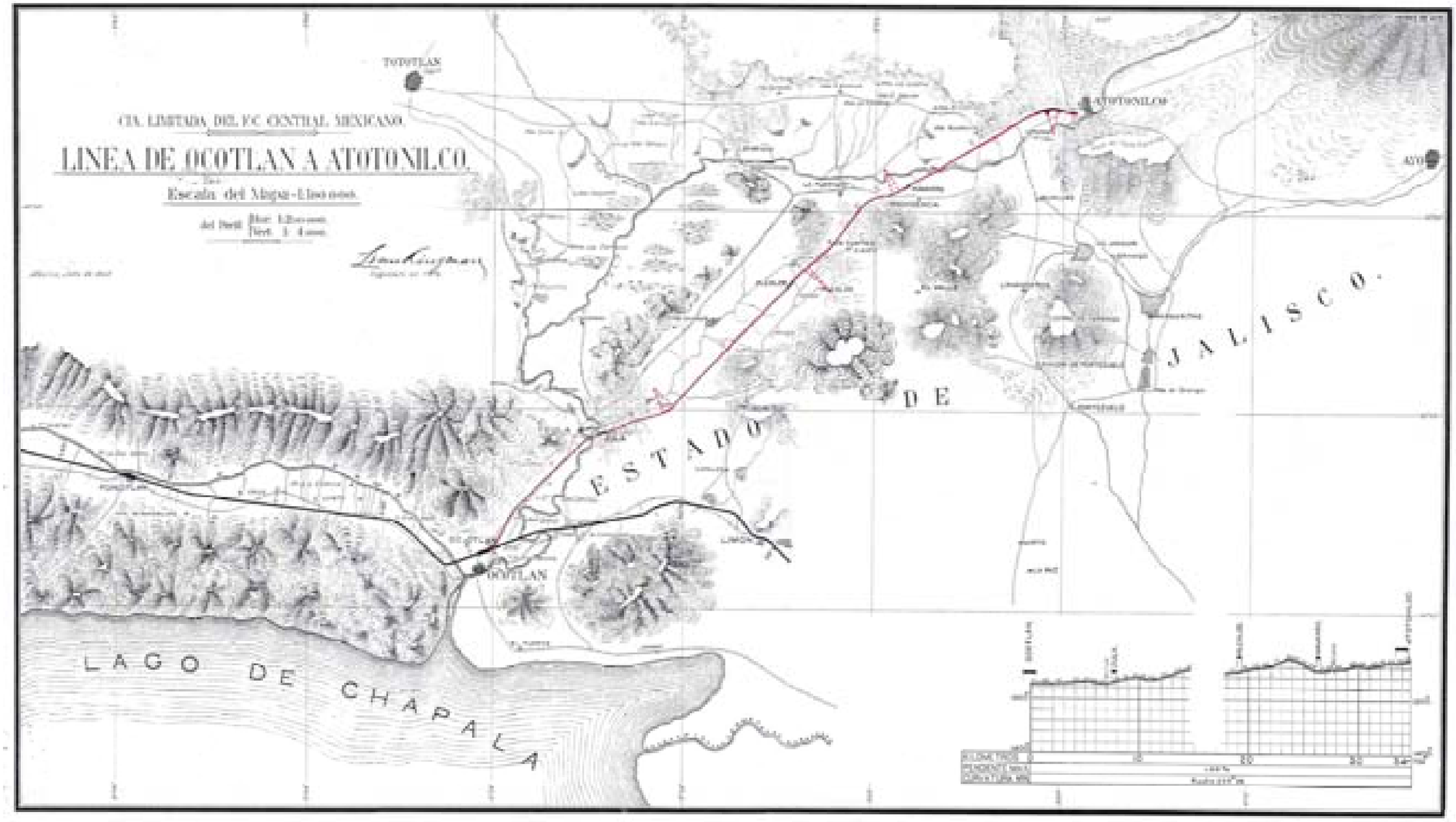
En 1906 la construcción entre Tuxpan y Colima iba muy avanzada al punto en que la instalación de la capa de balasto para recibir el tendido de las vías y la mayoría de los puentes estaban terminados, con lo que las vías fueron instaladas rápidamente. Este mismo año la compañía del Ferrocarril Central Mexicano comenzó a convertir sus locomotoras que empleaban carbón a aquellas de diesel, sustituyendo las viejas maquinas paulatinamente.

[111] *Memoria presentada al congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana Ingeniero Leandro Fernández,* Corresponde al periodo transcurrido del 1º de julio de 1902 a 30 de Junio de 1903, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1904, p. 157
[112] Ibidem, p. 158
[113] Idem.
[114] Idem.
[115] On March 1 construction was begun on a Branch from the station of Ocotlán on the Guadalajara line to the town of Atotonilco, Jalisco. This branch would serve a populous, grain-producing region also having great ranching resources. En: Garma Franco, op. cit., p. 304



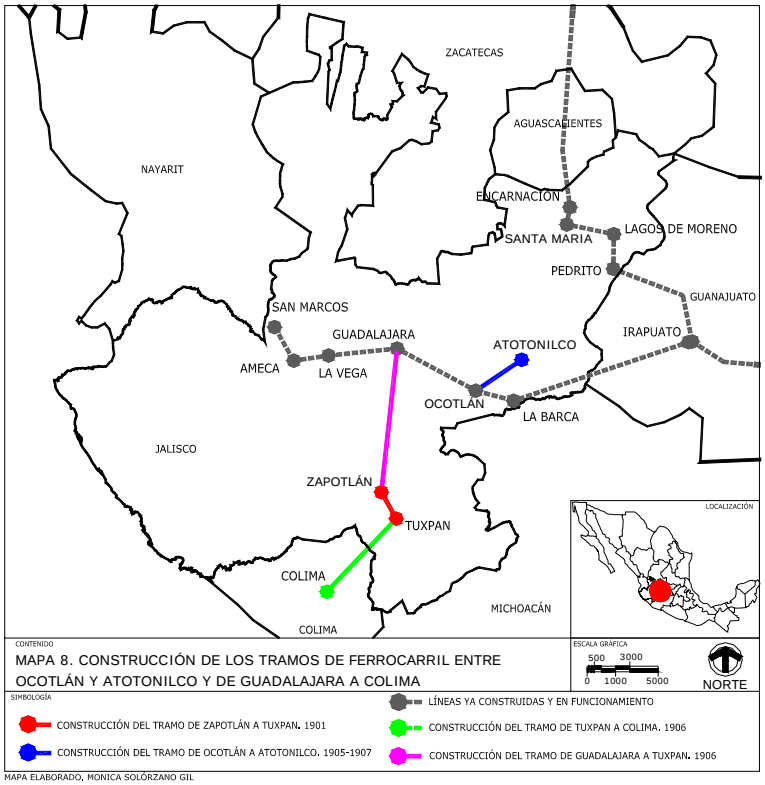
Trazo de la línea de Ocotlán a Atotonilco y Arandas en 1906.[116]

[116] Mapa geográfico I-2520. Plano de la Compañía del Ferrocarril Central, Línea de Ocotlán a Atotonilco y Arandas, México, Septiembre de 1906, Fuente: Mapoteca, CEDIF-MNFM.



Trazo de la línea de Ocotlán a Atotonilco en 1907 firmada por el Ing. Lewis Kingsman. .[117]

[117] Mapa geográfico I-2521, Plano de la Compañía del Ferrocarril Central, Línea de Ocotlán a Atotonilco, Junio de 1907. Fuente: Mapoteca, CEDIF-MNFM.



En octubre de 1906 una inundación ocurrió en el tramo de Guadalajara-Tuxpan por lo que los trabajos de construcción hacia Manzanillo se retrasaron ese año causando daños en la línea.[118] Paralelamente, ese año el gobierno federal inicia las negociaciones para obtener las acciones suficientes para controlar el Ferrocarril Central Mexicano, hasta ahora en manos de la compañía de origen estadounidense.[119] El 1 de Julio de 1907 la construcción del ramal de 34.75 kilómetros entre Ocotlán y Atotonilco fue terminado y puesto en servicio.[120] El 11 de diciembre del mismo año, finalmente partió el tren presidencial de la ciudad de México, con el Presidente Porfirio Díaz a bordo, varios miembros de su gabinete, políticos prominentes, diplomáticos, y otros invitados para inaugurar la ruta hacia Manzanillo. El gobernador de Jalisco el coronel Miguel Ahumada y el gobernador de Colima Enrique O. de la Madrid abordaron el tren en Guadalajara para acompañar a la comitiva. Hasta el año de 1907, la extensión de las líneas tendidas por el Ferrocarril Central era ya de 3,550.11 kilómetros, y en ese año no hubo aumento de líneas, sino que solo se realizaron obras de conservación y mantenimiento de las ya existentes hasta este momento.[121]

[118] In October, 1906, a disastrous flood occurred on the Guadalajara-Tuxpan section which interrupted construction toward Manzanillo and caused damage to the line, delaying its completion. En: Garma Franco, op. cit., p. 241
[119] Coatswarth, op. cit., p. 59
[120] Construction of the 34.752 kilometer branch between Ocotlán and Atotonilco, Jalisco, was finished and the line opened to service in July 1. En: Garma Franco, op. cit., p. 241
[121] *Memoria presentada al congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana Ingeniero Leandro Fernández,* Corresponde al periodo transcurrido del 1º de julio de 1906 a 30 de Junio de 1907, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1908, p.42

3.2.3. Los Ferrocarriles Nacionales de México

Años mas tarde en 1908, comenzó el proceso de nacionalización de los ferrocarriles mexicanos y, a la vez, la reorganización racionalizada de las redes que hasta entonces estaban construidas, como las correspondientes al Ferrocarril Nacional, el Ferrocarril Central, y el Ferrocarril Internacional. De la fusión de todas estas líneas el gobierno federal crea los *Ferrocarriles Nacionales de México*.[122] Posteriormente en 1910, se incorporaría el Ferrocarril Mexicano del Sur.

Entre los años de 1910 y 1911, las vías ferroviarias existentes en el país sufrieron graves daños en su infraestructura y maquinaria, ya que no quedaron ajenas a los problemas ocasionados por la Revolución Mexicana. Durante las luchas armadas, el ferrocarril funcionó como medio de transporte de tropas, armas y bastimentos, con lo que se convirtió en uno de los objetivos por parte de las fuerzas armadas.[123]

Los años siguientes el ferrocarril continuó funcionando a manos del gobierno federal y fue en 1914 que el presidente Venustiano Carranza emitió un decreto de nacionalización en el que todos los ferrocarriles de México quedaban incautados por el Gobierno Federal. Esta situación se mantuvo hasta 1926, en que las líneas férreas de México fueron nuevamente privatizadas y volvieron a sus antiguos propietarios.[124]

Entre algunos de los sucesos ocurridos en esta ruta, podemos mencionar lo que se consigna sobre accidentes sucedidos en la región de Sayula:

> *A mediados de 1915, me parece, se produjo en México posiblemente el más terrible descarrilamiento en toda la vida del país y quizá uno de los descarrilamientos más tremendos de todos los que ha habido en el mundo.*
> *Teniendo las fuerzas de la División de Occidente al mando del general Manuel M Diéguez que trasladarse por tierra desde el estado de Jalisco al de Sinaloa, primera gran escala en su ruta hacia Sonora, esto es, un recorrido de mas de mil km., se acordó por primera vez en toda la campaña de la División señalada, y seguramente en lo que respecta a todas las fuerzas del Noroeste, que las mujeres no hicieran el recorrido a pie con las tropas. Las mujeres deberían embarcarse en Manzanillo y para el objeto era indispensable trasladarlas por ferrocarril desde Guadalajara y otras poblaciones del estado de Jalisco que se encuentran más al sur de la capital de ese estado.*
> *Como el traslado debería hacerse con la mayor rapidez posible, se formaron según recuerdo, algo mas de diez trenes bien cargados de mujeres y niños, exclusivamente. Naturalmente las soldaderas mexicanas no se mueven, además sin sus perros y pericos. Se dio la orden de partida y con los planos necesarios empezaron a salir todos los trenes. Así llegó el*

[122] Gutiérrez Álvarez, op. cit., p. 379
[123] *Inauguración del ferrocarril a Manzanillo.* Ochenta aniversario*.* Álbum descriptivo, Ferrocarriles Nacionales de México, Guadalajara, Jalisco. 1908. p. 6
[124] Gutiérrez Álvarez, op. cit., p. 379

primer tren hasta la gran subida llamada de la Cuesta de Sayula. Sin duda es ésta una de las cuestas más pronunciadas que existen en las líneas ferroviarias de México. En esa época las locomotoras no pudiendo ya quemar petróleo, habían sido adaptadas para quemar madera e inclusive madera con alambradas de púas, porque este combustible era arrancado por los mismos soldados de las bardas laterales a las vías. Es de suponerse que el poder de aquellas locomotoras no era suficiente. Por otra parte, los trenes estaban recargados. Todo eso hizo que retrasándose los trenes mas adelantados, se adelantaran los que venían atrás produciéndose así un acumulamiento en la zona pendiente.

Y así sucedió lo inevitable: el primer tren, aquel tren ultrarretacado, como todos los demás, que ya había conseguido llegar hasta las proximidades de la parte mas alta, se chorreó, como dicen los ferrocarrileros en su caló propio, es decir, se fue para atrás, arrastrando consigo a la impotente locomotora. Y en rosario espantoso, vino precipitando a los demás, que eran todos, hacia el plano de abajo.

Con varias horas de retardo, llegamos la mayor parte del estado mayor de la División, respondiendo así a los angustiosos llamados de socorro que se nos hacían por telégrafo.

El espectáculo no podía ser más horrible. Serían aproximadamente las nueve de la noche, es decir, ya había plena oscuridad. Los trenes precipitados hacia abajo se habían amontonado en un hacinamiento de fuego sumamente reducido. Algo más de ochocientas mujeres con el equivalente mexicano de niños, y de niños de soldados y soldaderas se estaban quemando vivos.

David Alfaro Siqueiros.
Me llamaban el coronelazo, 1977. [125]

Otra reseña en la misma región dice lo siguiente:

Cuando el tren acaba de subir la Cuesta de Sayula, un viento fresco y ligero llena los vagones. A mi me basta con sentirlo para preferir a Zapotlán entre todos los pueblos que conozco. Y no es porque yo sea de aquí. Miren, respiren, este es el viento que les digo… Los fuereños también lo reconocen, y muchos que van de paso, se quedan a vivir. Hablan mal de nosotros, pero alaban el clima. Y así era antes también.

Juan José Arreola, La Feria, 1963. [126]

[125] *Caminos de hierro*, Sector comunicaciones y transportes SCT, Ferrocarriles Nacionales de México, , 1996
[126] Idem.



Carta general de los ferrocarriles de la República Mexicana. Mayo de 1916[127]

[127] Mapa geográfico, Fuente: Mapoteca, CEDIF-MNFM.

3.2.4. El ferrocarril Guadalajara-Chapala.

Antes de la llegada del ferrocarril a Guadalajara en 1888, ya había intenciones de unir esta ciudad con la entonces Villa de Chapala a través de un ferrocarril[128] tal y como se lee en un telegrama enviado al gobernador de Jalisco el general Francisco Tolentino el día 24 de julio de 1882 y firmado por Carlos Rivas que en el que se informa que: n*o se ha traspasado ni se traspasará el ferrocarril de Chapala. Esperamos contestación de Usted a nuestras cartas. No tenga usted ningún cuidado*.[129]

Asimismo, otro telegrama enviado por el presidente de la República el general Manuel González de fecha del 21 de junio de 1883 dirigido al general Tolentino en donde le informa que está enterado *de todo lo que se sirve comunicarme en su grata del día 13 de este mes referente a la construcción del ferrocarril de Chapala; y en respuesta le digo que tan luego como me restablezca de mis males hablaré con el Señor Diputado [Julio] Arancivia sobre este negocio, y procuraré atenderle en cuanto esté de mi parte obsequiando la estimable recomendación de Usted sobre el particular.*[130]

En el mes de noviembre del mismo año, cinco meses después, en un telegrama enviado al general Francisco Tolentino por el Presidente Manuel González, le informa que le concede al general, por un año mas, la prorroga solicitada en el contrato existente para establecer el ferrocarril de Chapala. Es así que el contrato aparentemente se prorroga hasta el año de 1884. El 2 de septiembre del mismo año, Tolentino remite a la Secretaría de Fomento los planos correspondientes a la primera sección de 10 kilómetros del ferrocarril a Chapala, para ser aprobados y con esto proceder lo antes posible a su construcción, mismos que para el 11 de septiembre de 1884 son aprobados por la secretaria de Fomento.[131] Sin embargo, la construcción de este ferrocarril al parecer no inicia, ya que para el 20 de enero de 1885, en otra carta con carácter de *confidencial,* el general Tolentino solicita al general Manuel González, nuevamente una resolución sobre la construcción de dicho ferrocarril, en donde expone lo siguiente:

> *…hoy me permito recordarlo al Señor Presidente exponiéndole la facilidad con que se podrían hacer por acá los terraplenes y la adquisición de durmientes; que necesitamos para realizar la obra herramienta, rieles y demás material, dejando todo á la decisión de Usted y de nuestro amigo referido, en concepto de que si creen Ustedes que convenga dejar caducar la concesión, se sirvan decírmelo; pero convendría en mi concepto hacer esta mejora de importancia y porvenir para Jalisco y de mucha honra paa el Gobierno General y del Estado que realizara la obra proyectada. (sic)* [132]

[128] *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit. s/p.
[129] Valenzuela, op. cit., p. 114
[130] Ibidem, p. 115
[131] Ibidem, p. 118
[132] Idem.

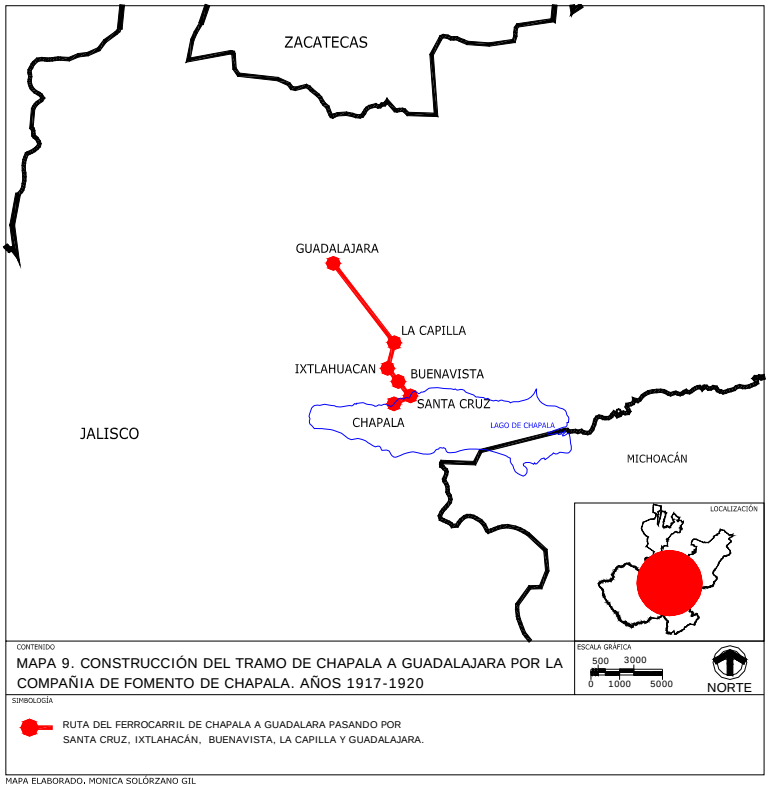
Un dato interesante contenido en el mismo escrito expone el contenido de una carta enviada previamente por Jos. A Pischweiler al general Tolentino, en donde le manifiesta el interés del Ministro de Bélgica de tomar la dirección de este ferrocarril a Chapala y con esto proporcionar el material y construir la vía. Esta carta, según lo escrito por Tolentino, fue enviada también con copia al General Díaz para su conocimiento y en espera de una respuesta en torno a este asunto. Sobre la respuesta de dicha carta y el interés del gobierno Belga, no se tiene mas información, pero se sabe que dicha línea no llegó a construirse sino hasta años mas tarde, aproximadamente en 1889 cuando la Compaña del Ferrocarril Central compró un pequeño barco de vapor en los Estados Unidos y lo puso en servicio para los turistas haciendo viajes entre los pueblos a las orillas del lago de Chapala, en conexión con la línea del ferrocarril. Esta operación, posiblemente debido a un manejo deficiente, no generó las ganancias esperadas pero causó grandes pérdidas cercanas a los 18,366.04 pesos en los primeros meses de 1894. La Compañía obtuvo el permiso del gobierno federal de suspender el servicio y así lo hizo en marzo de ese año.[133] El interés de los extranjeros en la construcción de dicho ferrocarril se entiende considerando que desde finales de 1800 y hasta 1930 aproximadamente, Chapala albergó además de la población originaria del lugar, a extranjeros de distintas nacionalidades que comenzaron a llegar a este lugar a establecer su residencia, ya que paulatinamente comenzó a convertirse en uno de los lugares favoritos de descanso y de visitantes extranjeros. Debido a esto, comienzan a construirse casas de veraneo, chalets y hoteles, que poco a poco consolidan a Chapala, en ese momento, como uno de los lugares más importantes de turismo y vacación de la región.

Se dice además que a principios de siglo XX, Chapala fue destino, en más de una ocasión, de la visita del entonces Presidente Porfirio Díaz quien viajaba de vacaciones a destinos como Cuernavaca o Chapala.[134] De entre los extranjeros que llegaron a establecerse a Chapala Paul Christian Schjetnan, originario del pueblo de Kristiansund en Noruega, llega en 1908 y, maravillado por los atractivos naturales de la laguna y la semejanza de este lugar con su ciudad natal, decide pasar en ella el resto de su vida. Al cabo de varios años, Schjetnan se convertiría en uno de los principales promotores de Chapala, y el encargado, entre otras cosas, de desarrollar, construir y administrar su ferrocarril. Para cumplir su sueño de contar con un ferrocarril que uniera la Villa con Guadalajara y con el resto del país, en 1917 funda y patrocina la Compañía de Fomento de Chapala, S.A. quedando él como presidente. A través de ésta, comienzan a elaborarse los estudios de factibilidad para definir el trazo que debía tener la vía en su trayecto a Chapala, desde el troncal de la línea del Ferrocarril Nacional. De estos estudios se definió que la vía partiría desde la estación de Chapala, que se construiría posteriormente, hacia el pueblo de Santa Cruz de la Soledad, pasando por Ixtlahuacán, de ahí hacia la hacienda de Buenavista y, finalmente, a la estación de

[133] *…the company had purchased a small steamboat in the United States, an put it into tourist service making voyages between the towns on the shores of the Lake of Chapala in connection with the railroad line. This operation, possibly due to poor management, did not return the expected profits but caused constant losses which rose to 18,366.04 pesos in the firs months of 1894. the company obtained permission from the Federal Government to suspend the service an did so in march of the year* . En: Garma Franco, op. cit., p. 263

[134] Cosío Villegas, op. cit., p. 980

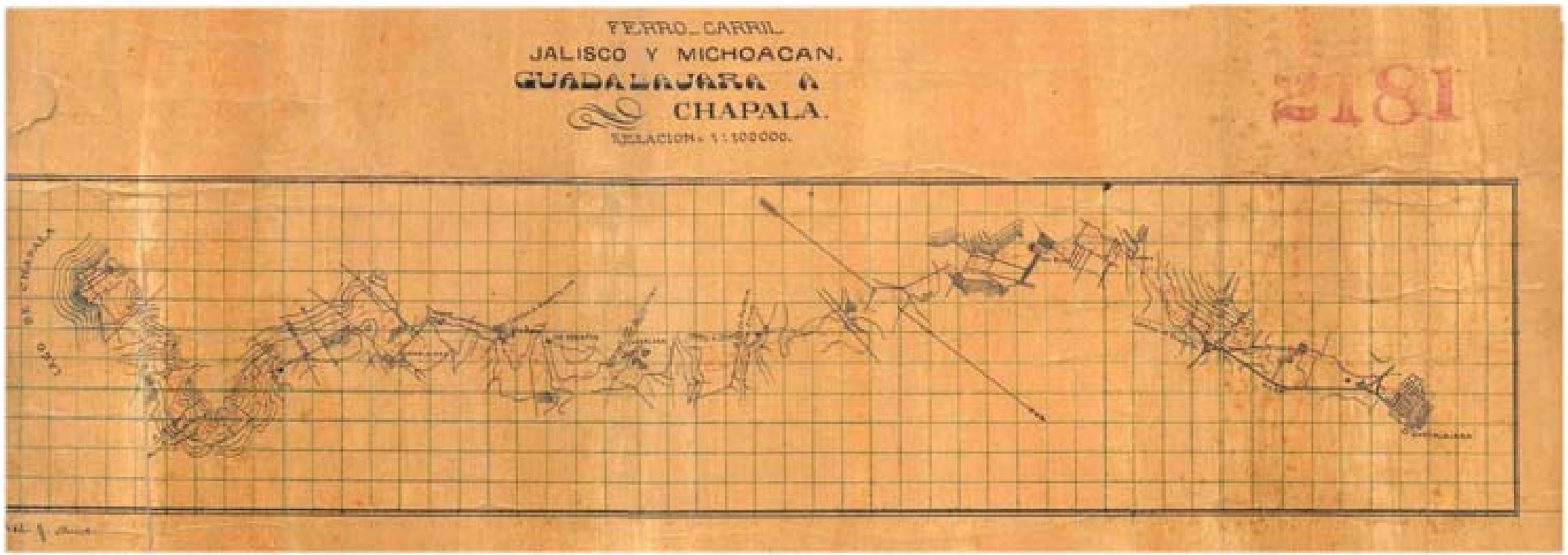
La Capilla, donde entroncaría con el ferrocarril Nacional y el pasajero decidiría su destino, que podía ser la ciudad de Guadalajara y el norte del país, o la Ciudad de México.[135] Es en este mismo año cuando a Schjetnan le son otorgadas las concesiones, estatal y federal para la construcción del ferrocarril, por lo que, una vez firmado el contrato con el Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco y de haber depositado el dinero en garantía para el cumplimiento de dicho contrato, se inician las labores de construcción de la vía férrea.



Para la construcción del edificio de la estación de ferrocarril de Chapala, Paul Schjetnan encargó a su amigo, el arquitecto Guillermo de Alba, el diseño y ejecución del proyecto arquitectónico, además de diseñar un modelo sencillo para las “modestas estaciones”[136] en cada una de sus paradas intermedias, antes de entroncar con el ferrocarril Nacional, en la estación de La Capilla. Pero Guillermo de Alba no sería el único que trabajaría en este proyecto, ya que en el año de 1917, el ingeniero Luis P. Ballesteros elabora una propuesta para la estación de ferrocarril de Chapala, donde retoma características formales y tipológicas de las estaciones ferroviarias del resto de la entidad con algunas variantes. Este proyecto no llega a construirse y en su lugar se lleva a cabo aquel proyectado por Guillermo de Alba.

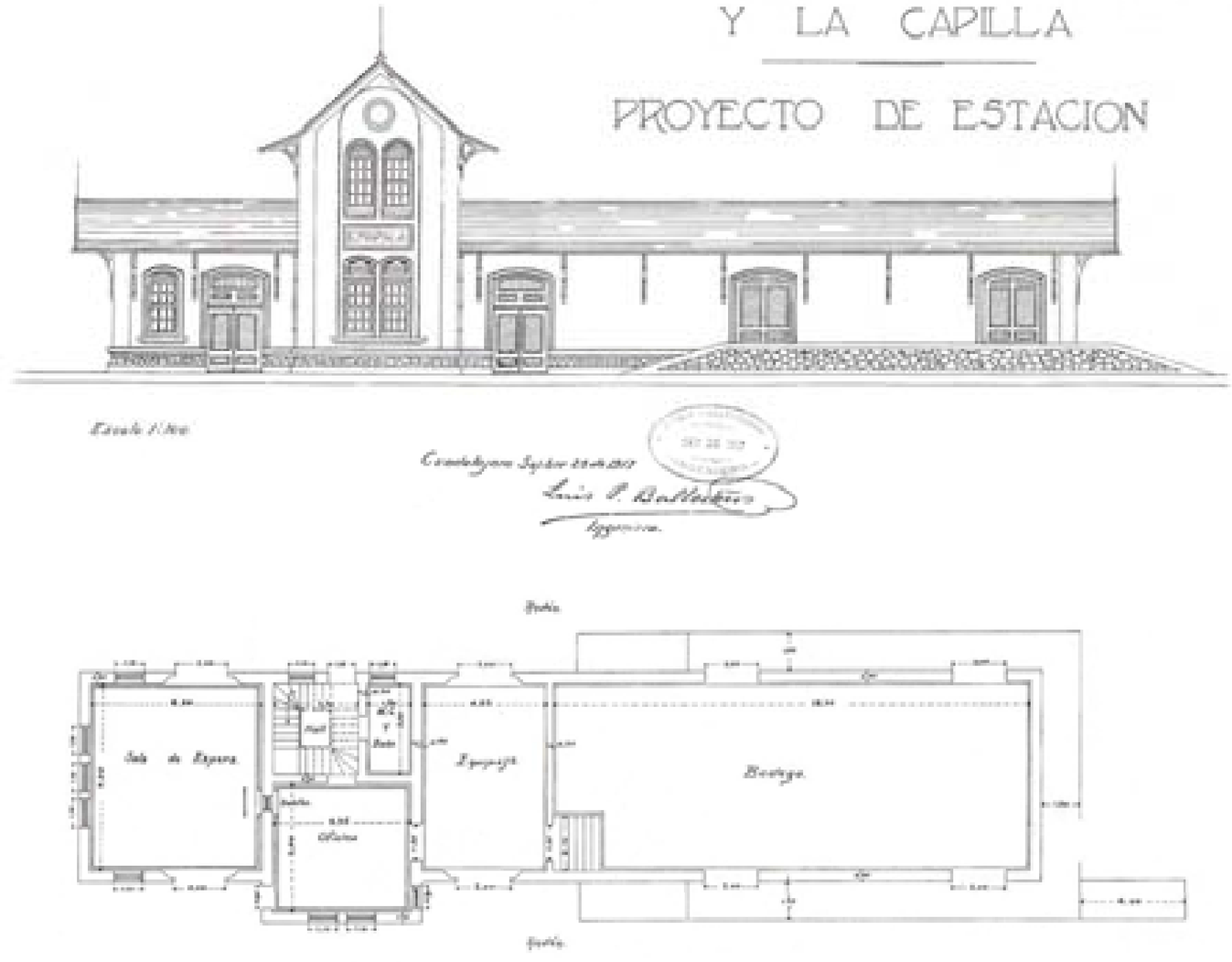
Es así que con la ayuda de capitales nacionales y extranjeros, el 8 de abril de 1920 se inaugura el ferrocarril.

[135] Casillas de Alba, Martín, La villa de Chapala. Los promotores, sus inversiones y un inspirado escritor (1895-1933), Banca Promex, México, 1994, p. 45.
[136] Casillas, Martín, ¡Salvemos Chapala!, Editorial Diana, México,2004, p. 124



Plano topográfico y del trazo de la línea del ferrocarril de Guadalajara a Chapala, sin fecha. [137]

[137] Fuente: http://educacion.jalisco.gob.mx/dependen/Cedetec/Softwareeduc/sfthistoria/mapoteca/chapala.html fecha de consulta: 18 de agosto de 2005.



Proyecto de estación para Chapala por el ingeniero Luis P. Ballesteros, con fecha de 25 de septiembre de1917. [138]

[138] Fuente: Mapoteca, Archivo Histórico de Jalisco.



Llegada del tren en 1920, inauguración de la estación del ferrocarril.[139]



Foto con la comitiva de bienvenida del tren fuera de la estación de ferrocarril de Chapala en 1920[140]

Una vez superados todos los obstáculos que se presentaron para llevar a cabo la construcción e inauguración del servicio ferroviario en Chapala, el día 8 de abril de 1920 parte el primer tren de Guadalajara con destino a Chapala. Desde la inauguración de la estación y del ferrocarril, Chapala contaba con un tren diario.[141]

[139] Fuente: Archivo Pedro Martel Mangematin
[140] Idem.
[141] Casillas de Alba, Martín, *La villa de Chapala*. op. cit., p. 55

La compañía de Fomento de Chapala, además de ofrecer el transporte ferroviario, también adquiere en este momento dos vapores, “El Vicking”(sic) de dos pisos para servicio de pasajeros en el Lago, y el lanchón “Tapatía”, para servicio de carga. Estos navíos partían de Chapala y tenían como segunda Terminal Ocotlán, considerado como el principal puerto del lago.[142]



Vista desde la laguna de Chapala de la estación de ferrocarril aproximadamente en 1923. [143]

Casi 6 años después de la inauguración del servicio del ferrocarril, el edificio de la Estación de Chapala sufre, a causa de las lluvias, una inundación en niveles nunca antes vistos, lo que ocasionó graves deterioros en el edificio y la infraestructura. Para estas fechas las carreteras y la tecnología de los automóviles se mejoraron y, para 1926, la Compañía de Fomento de Chapala se declara en quiebra. Esta situación fue provocada además, porque para la Compañía no era costeable seguir ofreciendo el servicio, y no podía competir con las ventajas y beneficios que la carretera ofrecía para el transporte de carga y pasajeros.



Foto de la estación de ferrocarril con la zona de la vía inundada, aproximadamente en 1926[144].

[142] Angulo Sepúlveda, José Maria, La navegación de antaño en el lago de Chapala, Secretaria de Cultura, Guadalajara, Jalisco, 2004, p. 16
[143] Foto CPB /423. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.
[144] Fuente: Archivo Guillermo de Alba

Ya en quiebra, los bienes de la Compañía de Fomento fueron rematados, adjudicando la estación al Sr. Ricardo Aguilar.

Años mas tarde en Guadalajara con fecha del 19 de abril de 1933 ante el notario Idelfonso Lomeli, el Sr. Mario D. Schjetnan, hijo de Paul Christian Schjetnan, declararon que el doctor José Herrera demandó en la vía mercantil ejecutiva a la Compañía de Fomento de Chapala, S.A. por el pago de $15,631.35 pesos, correspondiente al valor de una letra de cambio girada el 1 de septiembre de 1932 en Chapala, misma que debía ser solventada 10 de diciembre del mismo año. Esta letra de cambio fue expedida por el Sr. Agustín Farías quien se encontraba a cargo de dicha Compañía.[145]

Al no ser cubierta dicha suma, se procedió al embargo, entre otros bienes de *"terrenos de la citada Compañía de Fomento de Chapala, S.A., dentro de los cuales se encuentran seis casas en regular estado, y el* Edificio que ocupa las oficinas de La Estación, el que también se encuentra en regular estado".[146] Posteriormente a este hecho, el Dr. José Herrera y el representante de la Compañía, el Sr. Mario D. Schjetnan, llegaron a un arreglo en el que Schjetnan se comprometía a entregar al Dr. Herrera en tres días, dos mil pesos plata en abono del capital que se adeudaba, y el resto en ocho mensualidades consecutivas para cubrir el adeudo completo.

Sobre el cambio de manos de la estación en los años siguientes poco se saben sin embargo, algunos años después, el inmueble es adquirido por el Lic. J. Jesús González Gallo quien la presta durante algún tiempo para utilizarse como Casa Club a la colonia extranjera. Años más tarde, el inmueble es abandonado e invadido por 10 familias, quienes ocuparon el edificio por varios años.

Para entonces, la Sra. Paz Gortázar de González Gallo e hijos, donan el edificio de la estación de ferrocarril al pueblo de Jalisco, para que con la colaboración de instituciones públicas y privadas, fuera restaurada y convertida en Centro Cultural.[147]
Desde 1997 hasta 2006 se realizaron las obras para recuperar el edificio y cumplir con este propósito y en el año de 2006 se inaugura formalmente este Centro cultural, rescatando y conservando el antiguo edificio de estación.

[145] *Testimonio de la escritura de venta otorgada por el Juez 1º de lo Civil y de Hacienda de esta ciudad, en rebeldía de la Cía. De Fomento de Chapala S.A. a favor del Sr. Mario Schjetnan*. Notaría del Lic. Idelfonso Lomelí, Guadalajara, Libro 194.
[146] Idem.
[147] Casillas de Alba, Martín, *La villa de Chapala*, op. cit., p. 55

3.2.5. El ferrocarril Guadalajara-Chamela.

El 26 de octubre de 1889 el presidente Porfirio Díaz aprobó el contrato celebrado entre el general Carlos Pacheco, secretario de Fomento y el señor Gonzalo A. Esteva para la construcción de una línea del ferrocarril que partiendo de Guadalajara terminara por una parte en el puerto de Chamela y por la otra en la ciudad de Aguascalientes. El concesionario podría construirla por su cuenta o por la de una o varias compañías que organizara al efecto, y la explotaría de la misma manera durante 99 años; haría a sus expensas el trazo, que aprobaría la Secretaría de Fomento; y se comprometía a empezar la obra dentro del plazo de un año y al terminarla en 10, bajo pena de caducidad. El ferrocarril tendría depósitos, talleres, estaciones y una línea telegráfica paralela.

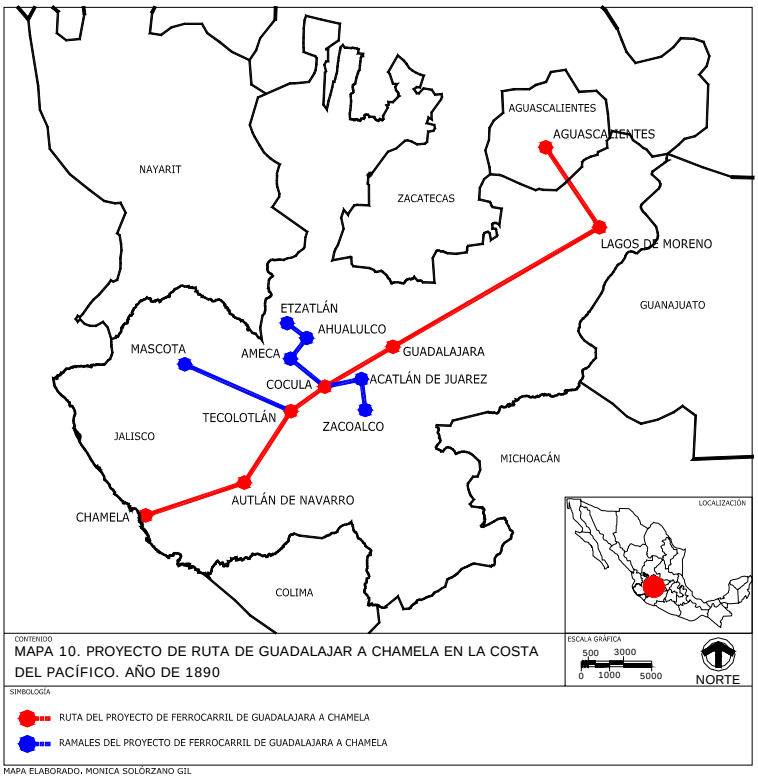
El 17 de febrero de 1890, el gobernador Mariano Bárcena anunció a la Legislatura del Estado haber celebrado el contrato para la construcción de ese ferrocarril en la parte que correspondía al territorio de Jalisco. En apoyo de su decisión, advertía que mientras en otras regiones del país las comunicaciones estaban adquiriendo un gran desarrollo, en el occidente solo existía la línea a Guadalajara, restando comunicar esta con el litoral del Pacífico.

La línea de Guadalajara a Aguascalientes haría posible que los productos de Jalisco llegaran al norte del país, aligerados por el ahorro de flete que traería consigo la disminución de la distancia. El gobernador Mariano Bárcena anunció ese mismo año los términos generales del contrato, donde especificaba que seria ineludible, hacer pasar la vía por Ameca y por Mascota o Autlán, además de Lagos de Moreno en caso de que la línea no partiese directamente de Aguascalientes. La Cámara de Comercio opinó que no había seguridad por parte de los empresarios para la construcción del ferrocarril, que la subvención que ofrecía el Gobierno era excesiva, que el Ferrocarril Central estaba obligado a prolongar su línea al Pacifico en ocho años sin subsidios, que la diferencia de un año no justificaba el gasto, que podría ascender a 4 o 5 millones.

El posible trazo del ferrocarril de Aguascalientes a Chamela fue estudiado por el ingeniero Carlos F. de Landero y recogió la información económica y de apoyo. Propuso a partir de Guadalajara y hacia el noroeste, cruzara el río Santiago cerca del puente de Tololotán, continuara por la vertiente septentrional de la barranca hasta el cauce del río Verde al cañón de Nochistlán, para entrar mas adelante en terrenos del partido de Calvillo. El trayecto de esta ruta comprendería 145 kilómetros en Jalisco, 35 en Zacatecas y 65 en Aguascalientes, o sea 245 Km., mientras que la distancia de Guadalajara a Irapuato era de 259 y de allí a Aguascalientes, de 233, o sean 492, de modo que se ahorrarían 247 km. De la ciudad tapatía, a su vez, partirían los terraplenes y rieles hacia Cocula, tramontando por San Isidro para caer a la cuenca de Sayula y pasar de ésta al valle de Ameca. En la zona de Sayula ya se habían desarrollado el cultivo de la caña de azúcar y comenzaban las plantaciones de maguey de mezcal. Se conocían los grandes depósitos de tezontle. Las lagunas salinas de Tizapán, Zacoalco, San Marcos, Atoyac y Sayula propiciaban, por la evaporación de sus

aguas, ricas eflorescencias abundantes en sal común y sulfato y carbonato sódico, este útil para fabricar jabón y aquel para preparar sulfuro de sodio, indispensable en la metalurgia de la plata por el método de lexiviación. En la sierra de Tapalpa, a cuyas faldas se aproximaría la vía, se habían encontrado criaderos de cobre, hierro, oro, plata y mercurio; cerca de Chiquilistlán, pequeñas cuencas carboníferas; y en las montañas, minerales férricos, alojados en grandes bosques de pinos, robles y encinas. En el valle de Ameca había tierras para maíz y caña, criaderos de ganados vacuno, lanar y de cerda, industrias de curtido de pieles y tejidos de lana, y se ensayaban el cultivo de la fibra fina ramié, especie de seda vegetal introducida por el gobernador Bárcena.

Ahualulco era uno de los principales centros de agave tequilero y se preveía aprovechar la fibra y hacer papel con los residuos. Las fuentes termales alcalinas de Puerta de la Vega sugerían estimular los paseos, formas incipientes del turismo. De Cocula seguía el trazo a Tecolotlán, pasando por pequeños valles fértiles; y de allí a Autlán, o por Ayutla para tomar la parte alta de la cuenca del río Ayuquilla. El valle de Autlán auguraba que llegaría a adquirir una importancia extraordinaria, por las vías de comunicación férrea, pues lo cruzan un río bastante caudaloso y numerosos arroyos. Sin embargo, el paso de la sierra de Perote constituía el mayor obstáculo para el proyectado ferrocarril.

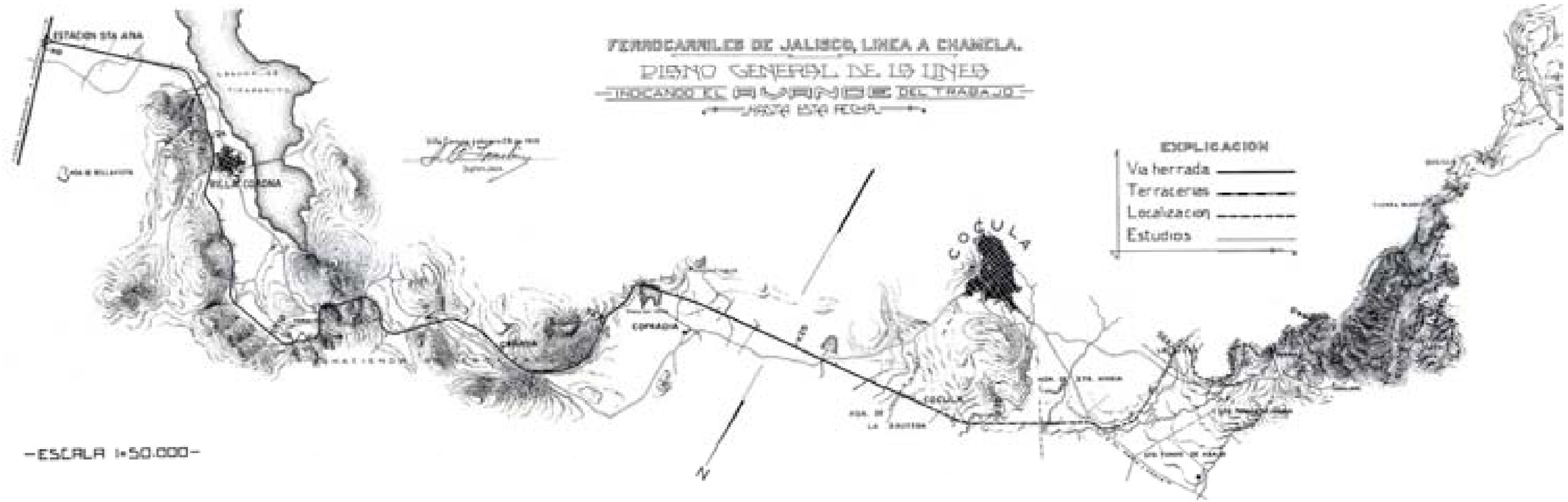


De Purificación a Chamela habría que tender los rieles por las amplias cañadas de la cordillera, cuyas principales cimas son el Panal y el Huehueton, y continuar hasta el mar siguiendo la pendiente de colinas cada vez menos elevadas. Los

ramales previstos serian de Cocula a Ameca, con posibilidad de prolongarlo hasta Ahualulco y Etzatlán; de un punto de la cuenca de Sayula, a Zacoalco; de Tecolotlán o Ayutla, a Mascota, para desarrollar los distritos mineros de Los Reyes, San Sebastián, Cuale, Aranjuéz, Real Alto, El Desmoronado y Navidad; y de Chamela hacia el bramador, en la parte alta del valle de Tomatlán. En Chamela, para una primera etapa, bastaría un buen muelle en Las Rosadas, u otro pequeño en Pérula o en el Púlpito. Las islas permitirían construir escolleras para mejorar las condiciones del abrigo. El 25 de enero de 1917 la Secretaría de Comunicaciones y obras Públicas, a cargo entonces de Manuel Rodríguez Gutiérrez, celebraron un contrato para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de Acatlán de Juárez, de la estación Santa Ana[148] pasara por Autlán y terminara en el puerto de Chamela. El estado comenzaría la obra antes de medio año, construiría 20 kilómetros en 15 meses y después 31.5 de cada 12 hasta concluir la línea. La longitud de la vía se estimó en 673 Km. 289 de Aguascalientes a Guadalajara y 384 de ésta a Chamela, incluyendo el ramal a Ameca. El proyecto se puso en obra, aunque parcialmente y sobre otras bases, en 1917, sufrió tropiezos a causa de la Revolución, se reanimó en 1919 y al fin fue posible que los trenes corrieran de Acatlán de Juárez a Cocula. El servicio tuvo cada vez menos éxito y en 1928 o 1929 se levanto la vía para vender los rieles como fierro viejo.

A principios de marzo de 1917 el propio Venustiano Carranza, acompañado por el General Manuel M. Diéguez, gobernador y comandante general del Estado, inauguró los trabajos de construcción de la vía a Chamela. *No eran aquellos, ciertamente tiempos propicios para acometer una empresa de semejante magnitud, encendido como estaba el país por la lucha de las facciones revolucionarias.*[149] Sin embargo, al fin se consiguió tender la línea hasta Cocula. La operación del ferrocarril debió ser raquítica y poco estable, pues casi nada había que transportar en un tramo tan corto. En los primeros años del siglo XX en los periódicos el tema de la construcción de este ferrocarril parecía no interesar a la opinión pública. Pero si se convirtió en noticia cuando en agosto de 1926 se habló por vez primera de suspender el servicio. Ya para entonces los trenes corrían únicamente entre las estaciones de Santa Ana (Acatlán) y Santa Maria, y de manera aun más irregular. En el curso de un mes solo se movieron siete furgones cargados con piedras de cal de los yacimientos próximos. Los productos de las haciendas inmediatas a la vía, no podían tener acceso a las estaciones a causa de las intensas lluvias que inundaron los caminos carreteros; y cada vez era menor el número de pasajeros que utilizaban este medio de transporte. El gobierno no recibía del ferrocarril casi ningún ingreso y había reducido al mínimo el personal, al punto de que el superintendente era también jefe de estación, conductor, auditor y a menudo mensajero del Express. [150]

[148] Saliendo de la estación Santa Ana en la vía de los Ferrocarriles Nacionales de México en la ruta de Guadalajara a Manzanillo.
[149] *Diversos documentos y datos relativos al Proyectado ferrocarril de Chamela a Aguascalientes*, México, 1890, edición facsimilar, Introducción por José Rogelio Álvarez, Guadalajara, México, 1982. p. 10
[150] Ibidem, p. 11



Plano de la línea del ferrocarril de Acatlán de Juárez a Cocula de fecha del 28 de febrero de 1919. [151]

[151] PL 1.3. 1919 311, Plano de los Ferrocarriles de Jalisco, Plano de la línea a Chamela, *Plano general de la línea indicando el avance del trabajo hasta esta fecha*, Villa Corona, febrero 28 de 1919. Fuente: Mapoteca, Archivo Histórico de Jalisco.

Los miembros del Partido Ferrocarrilero de Occidente trataron de impedir el fracaso y la desaparición de los *Ferrocarriles de Jalisco***,** cuya única línea se encontraba en crisis. Buscaban evitar la paralización de lo que todavía se llamaba *Ferrocarril a Chamela*.[152]

De 1926 a 1932, años correspondientes a la rebelión cristera, varias crisis políticas nacionales y la depresión económica mundial, se sucedieron 10 mandatarios en el Gobierno de Jalisco. En este lapso decayó la agricultura, disminuyeron los ingresos oficiales, se despidió a muchísimos empleados se enajenaron varias propiedades públicas y se levantó la vía que desde la época del general Diéguez había empezado a tenderse con destino al Pacifico. Esto ya se adivinaba cuando el 2 de febrero de 1928, cuando el gobernador informó que los Ferrocarriles de Jalisco, se encontraban prácticamente en quiebra, pues el curso de un año estuvo suspendido el servicio cinco meses.

Así terminó el proyecto del ferrocarril a Chamela, pero el propósito de acortar el camino del occidente al centro del país se mantuvo latente aún hasta años después. Si se hubiera construido la vía del ferrocarril a Chamela, quizás habría variado el recorrido del Sud-Pacífico por la costa noroeste de la República, la incorporación de la costa jalisciense al movimiento económico del centro estaría en marcha desde tiempo atrás y una extensa red recomunicaciones vecinales alimentadoras de la línea ferroviaria cruzaría en todas direcciones aquella región, con eje troncal en la vía de Chamela.[153]

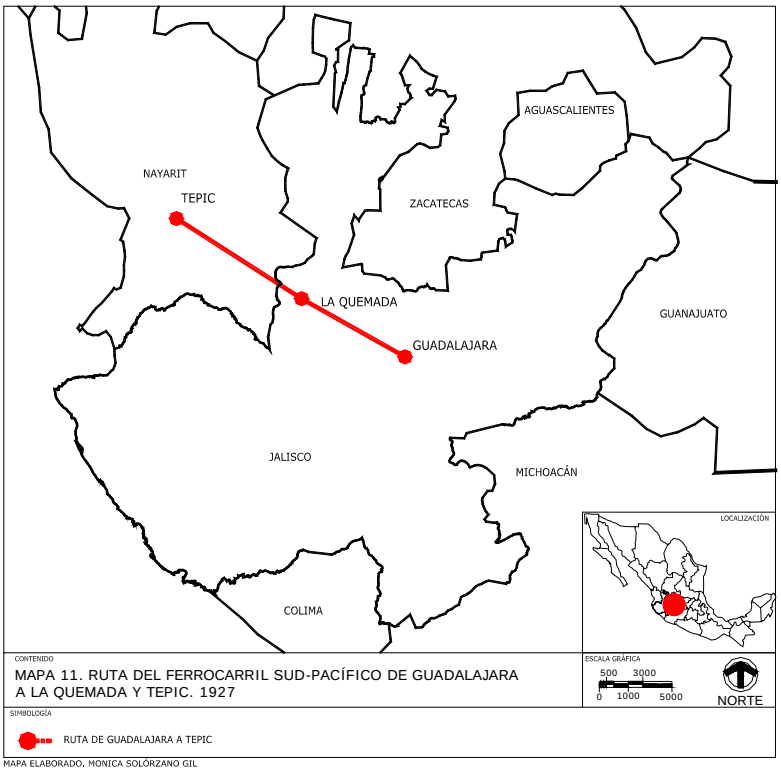
[152] *Diversos documentos y datos relativos al Proyectado ferrocarril de Chamela a Aguascalientes*, México, 1890, op. cit., p 22

[153] *Proyecto de ferrocarril Tetitlán-Puerto Vallarta. Estudio económico.* Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco. Guadalajara, 1958, p.8

3.2.6. El ferrocarril Sud-Pacífico.

Después de la revolución, donde buena parte de la infraestructura ferroviaria del país sufrió los efectos de las luchas armadas en México las cosas comenzaron a mejorar. Sin embargo, para este momento aun faltaban áreas importantes del territorio nacional por cubrir con el ferrocarril.

La zona del Pacífico aun no se encontraba directamente comunicada hacia el norte, por lo que era necesario completar dicha vía, misma que en años anteriores intentó completarse a través de diversos proyectos, como el del año de 1881 que iba hacia Tepic y de ahí a San Blas, mismo fue suspendido años después de comenzada la construcción y que finalmente que nunca llegó a construirse en su totalidad. El Southern Pacific of México era un ferrocarril subsidiario de la Compañía Southern Pacific Railroad de Estados Unidos, que operaba en México, desde Nogales, Sonora a Mazatlán.



En el año de 1927 por parte la Compañía del Ferrocarril Sud-Pacífico (Southern Pacific) se termina la construcción del tramo entre La Quemada, Jalisco y Tepic, Nayarit con lo que se completa la ruta directa entre Guadalajara y los Estados Unidos[154], lo que hizo posible que esta ruta se conectara directamente con los Ferrocarriles Nacionales de México y poder comunicarse, por tanto, a la ciudad de México y de ahí a otros puntos al interior del país.

[154] Signor R., John, Kirchner, A. John. *The southern Pacific in México and west coast route*, Chapter 3*, Southern Pacific South of the border. Railroading down Mexico way*, Golden West Books, San Marino, California, 1987. p. 51



La estación de Guadalajara en 1900 donde se ve el hotel Cosmopolita frente a ésta.[155]

Esta circunstancia trajo a la empresa norteamericana un crecimiento importante en cuanto a su economía, y para el mismo año de 1927, las oficinas generales de dicha empresa localizadas en Tucson, Arizona, son trasladadas a la ciudad de Guadalajara, al Hotel Cosmopolita[156], que se encontraba precisamente frente a la estación de ferrocarril de esta ciudad.

Operacionalmente este ferrocarril se organizaba en dos divisiones, la de Sonora y la de Sinaloa. La división de Sonora tenía base en Empalme desde 1908. En los años de 1928 y 1929, la compañía registró ganancias considerables por lo rentable de dicha ruta. La línea en su trayecto constaba de 1761.3 kilómetros con pendientes fáciles de librar por el ferrocarril, con algunas excepciones en la ruta de Nogales a Guadalajara, no así la sección de Tepic a Guadalajara que era un tramo complicado por atravesar parte de la cadena montañosa correspondiente a la Sierra Madre Occidental.

La vía tenia pendientes moderadas del 1.5%, afectando el trafico en ambas direcciones. El punto mas alto alcanzado por esta ruta era de 1651.1 metros entre La Venta y Jocotán, a 15 kilómetros de Guadalajara por las vías del Ferrocarril

[155] Foto CPB /878. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.
[156] Idem.

Nacional de México.[157] Otro de los problemas además de las pendientes a librar por este ferrocarril era el fuego, ya que durante la temporada seca sobre todo, se requería por reglamento que todas las locomotoras que operaban entre las estaciones de Ruiz y La Quemada, contaran con *deflectores de chispas* como protección.[158]

Gran parte del equipo que operaba el Southern Pacific of México era arrendado por su hermano mayor el Southern Pacific. A lo largo de la ruta existían instalaciones adecuadas para abastecer a las locomotoras, como los talleres de Mazatlán donde se contaba con 165 empleados aproximadamente, así como cobertizos y casas redondas en Lomas (Nogales), Naco, Carbo, Navojoa, San Blas, Culiacán, Ruiz, Tetitlán y Guadalajara.[159] En 1923, el carbón era todavía el principal combustible empleado en esta línea, pero para finales de 1930, todas las locomotoras funcionaban con carbón o aceite.

Entre 1939 y 1942, con la amenaza de la nacionalización del sistema ferroviario y las demandas crecientes del tráfico en tiempo de guerra los Estados Unidos, la economía, una gran cantidad de locomotoras del Southern Pacific of México fueron transferidas al norte de la frontera, incluyendo las locomotoras mas potentes con que se contaba.

Para estimular el tráfico de pasajeros por esta ruta, la compaña del Southern Pacific en los Estados unidos lanzó una campaña para animar a los viajeros para viajar por su subsidiaria en México. Con esto se hicieron panfletos y publicidad exaltando las maravillas del paisaje en este tramo y el confort y conveniencia de viajar en el Southern Pacific of México. Algunas de las promociones incluían paquetes con lujosos hoteles, como el Hotel Playa de Cortes[160], abierto en 1936 en la playa Miramar a casi 5 kilómetros de Guaymas, Sonora.[161] Años más tarde, el Southern Pacific of México fue vendido al gobierno mexicano en 1951, convirtiéndose en el Ferrocarril del Pacífico.

[157] Signor R., John, op. cit., p. 52
[158] Idem.
[159] Ibidem. p. 53
[160] Proyectado por el Arquitecto Ignacio Díaz Morales quien en este momento trabajaba para la Compañía de del Ferrocarril.
[161] Signor R., John, op. cit., p. 59

3.2.7. El ferrocarril Tetitlán-Puerto Vallarta.

El proyecto del ferrocarril Tetitlán-Puerto Vallarta surge en ocasión de la visita que hicieron a las oficinas de la Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco en 1955 los subsecretarios de Comunicaciones y Obras Públicas en ese entonces y el Sr. Ing. Walter C. Buchanan, quien dispuso que la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles proyectara una espuela de Tetitlán, Nayarit a Puerto Vallarta, Jalisco. La Comisión de Planeación de la costa de Jalisco, por su parte encomendó a su sección de Estudios económicos, la formulación de un estudio especial para conocer la viabilidad de este proyecto. Este estudio se elabora y se presenta en 1958.[162]

Una de las consideraciones hechas para justificar la viabilidad de esta ruta, es en primer término el hecho de que para este momento no se hubiera construido aun una carretera federal en dirección a Puerto Vallarta, lo que complicaba el acceso a este puerto. Por otro lado se planteaba la facilidad de aprovechar los 203 kilómetros de vía ya existente de Guadalajara a Tetitlán por el ferrocarril Sud Pacífico, en donde se haría la conexión del ramal hacia Puerto Vallarta, mismo que tendría una longitud de 98 kilómetros únicamente, lo que sumaría en total una distancia desde la línea troncal en Guadalajara hacia el Pacífico de solo 301 kilómetros de distancia.[163] Por otro lado, se resaltaba en el proyecto, que Guadalajara como centro de gran consumo, de producción industrial creciente y de redistribución nacional debería indudablemente de tener una salida eficiente, corta y económica hacia el Pacífico.

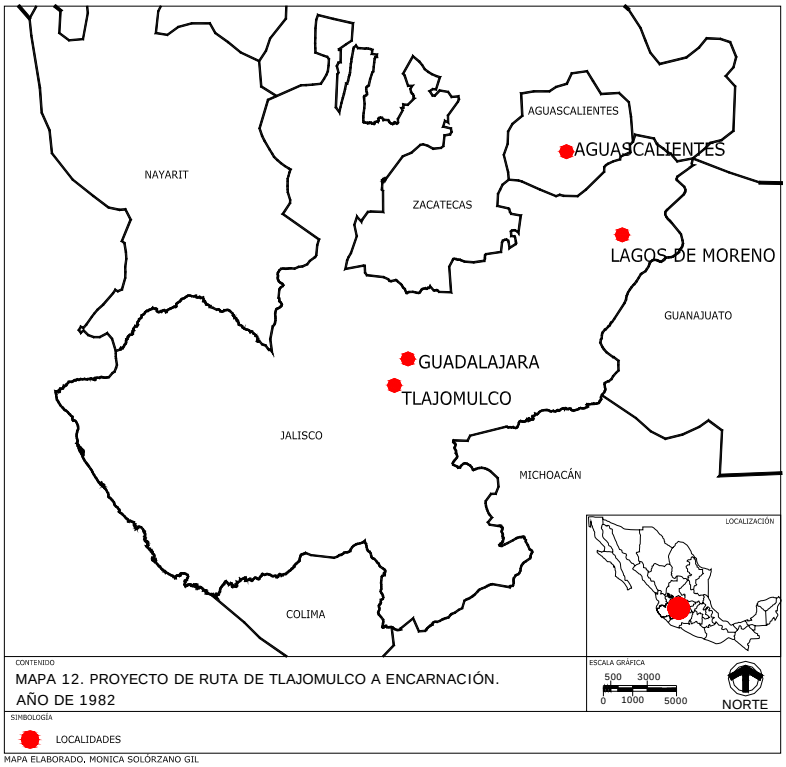
La zona de influencia directa que habría tenido este ferrocarril eran los municipios de Puerto Vallarta, Cabo Corrientes, Tomatlán, Talpa de Allende, Mascota y San Sebastián, todos estos en Jalisco, y un área agrícola de 7000 hectáreas en el Valle de Banderas en Nayarit. Con esto además se resolvería la vialidad y comunicación de todos estos municipios comunicados hacia el Puerto. Aún cuando el estudio económico y de viabilidad efectuado arrojó datos que apoyaban y recomendaban la construcción de este ramal, esta línea no se construye y queda como una intención mas de comunicar esta zona del occidente del estado que en este momento no contaba con un vías de comunicación eficientes y confiables.

3.2.8. El ferrocarril Tlajomulco-Encarnación.

En fecha reciente se adoptó la decisión de construir la línea ferroviaria de Tlajomulco y Encarnación de Díaz para el efecto de principal de transportar productos minerales. En 1980, las plantas peletizadoras de Alzada y Tapeixtles en Colima, estaban en plena actividad, una procesando el mineral de hierro de Pihuao y la otra beneficiando los yacimientos de Peña Colorada. Entre ambas producen 2.6 millones de toneladas de pelets, esferas de hierro de un centímetro

[162] *Proyecto de ferrocarril Tetitlán-Puerto Vallarta. Estudio económico.* op. cit. p. 8
[163] Idem.

de diámetro con ley del 69%, que son enviadas como materia prima a las acerías de Monterrey.



Por la ruta actual (Manzanillo-Colima-Alzada-Tlajomulco-Guadalajara-Irapuato-Celaya-Escobedo-Pozo Blanco-San Luis Potosí-Laguna Seca-Vanegas-Benjamín Méndez-Saltillo y Monterrey) el recorrido es de 1,389 km. mientras que construyendo la vía de Tlajomulco a Encarnación de Díaz, aprovechando la que ya existe de allí a Aguascalientes y de ésta a Salinas, y prolongándola con el mismo rumbo noreste hasta Laguna Seca, la distancia entre los puntos extremos se reduce a 1,206.5 km, ahorrándose 187.2 km.[164]

Al empezar 1982, la Secretaría de Comunicaciones y transportes estaba ya trabajando en los dos tramos faltantes, pero en el curso de febrero tuvieron que suspenderse las obras de Tlajomulco a Encarnación debido a las restricciones presupuestales a las que obligo la devaluación monetaria. Así quedó aplazada otra vez la realización de este proyecto que comunicaría por ferrocarril toda la región de los altos.

[164] Diversos documentos y datos relativos al Proyectado ferrocarril de Chamela a Aguascalientes, op. cit., p. 23

3.3. Cambios y reestructuraciones del sistema ferroviario.

Entre 1935 y 1937 los ferrocarriles sufrieron además los embates de otros desordenes civiles como la Guerra Cristera y los levantamientos que precedieron la estabilización del país.[165] Es en el año de 1937 bajo el gobierno de Lázaro Cárdenas que ocurre la nacionalización definitiva de todas las líneas férreas del país, las cuales de acuerdo al gobierno debían quedar bajo el control estatal. Esto originó la compañía descentralizada Ferrocarriles Nacionales de México. Este hecho junto con la recuperación mundial de la crisis económica que ocurrió a partir de 1934, permitieron que resurgiera el ferrocarril en México.[166]

En 1954, se crea la *Compañía Nacional constructora de Carros de Ferrocarril*, misma que permitió surtir las vías férreas con productos nacionales, rehabilitando los servicios y sustituyendo las antiguas locomotoras de vapor por otras más modernas de diesel. Con todo algunas líneas cortas o secundarias siguieron subsistiendo hasta los años setenta con una gestión propia, aunque como empresas de participación estatal.[167] Por acuerdo presidencial de enero de 1977, las cinco empresas ferroviarias quedaron bajo la responsabilidad de Ferrocarriles Nacionales de México (Ferronales) A partir de 1985, la compañía comenzó la rehabilitación de vías, y el mejoramiento y reconstrucción de su infraestructura.[168]

Años más tarde en 1994, se inicia en México el proceso de reestructuración y privatización del sistema ferroviario a través de la reforma al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promovida por iniciativa del entonces Presidente Ernesto Zedillo. El objetivo de esta reforma era la transformación del sistema ferroviario nacional, con la finalidad de contar con un ferrocarril eficiente, confiable, seguro, competitivo y sobre todo rentable.[169]

A partir de este momento, el sistema ferroviario mexicano se abre a la inversión privada y social mediante el régimen de concesiones y permisos. Con estas medidas comienza a desaparecer el servicio de pasajeros paulatinamente, hasta que finalmente se cancela por completo. Las edificaciones y la infraestructura para dicho fin, como las estaciones de ferrocarril, quedan en desuso y con ello comienza a ocurrir una rápida y acelerada pérdida del patrimonio cultural que las diversas compañías que administraron el ferrocarril construyeron durante todo ese periodo.

[165] *Inauguración del ferrocarril a Manzanillo.* op. cit. p. 8
[166] Idem.
[167] Gutiérrez Alvarez, op. cit., p. 380
[168] *Inauguración del ferrocarril a Manzanillo.* op. cit. p. 10
[169] *De las Estaciones,* op. cit., p. 1

CAPITULO 4.
Estaciones de ferrocarril en Jalisco a principios del siglo XX.

4.1. Estaciones de ferrocarril en Jalisco.

En el año de 1884, la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano concluye la construcción de la línea que partía de la Ciudad de México a Ciudad Juárez, completando la ruta de 1970 kilómetros entre ambos destinos. Paulatinamente después de esta fecha, se fueron construyendo las estaciones de ferrocarril.

Para 1888, cuatro años después de inaugurada la ruta, existían 121 paradas en el itinerario que recorría el tren hasta Ciudad Juárez.[170] Para 1894 el número de estaciones se había incrementado al incorporarse cinco estaciones más a la línea, haciendo un total de 126. De esta cantidad se menciona por otros autores que aun a cargo de la Compañía del Ferrocarril Central en algún momento había ya *128 estaciones, incluyendo el ramal a Guanajuato con 23.3 km. más. Las estaciones principales se habían edificado todas con mampostería y entre las secundarias había algunas de madera*.[171] Esto sucedió entre 1894 a 1899*,* cuando *la incorporación de estaciones a la ruta aumentó de manera considerable, ya que pasaron de 126 a 164.*[172]

Para 1909 después de que el ferrocarril Central Mexicano paso a formar parte de la Compañía de Ferrocarriles Nacionales de México existían ya 180 estaciones en toda la línea.[173] Después de este año siguieron construyéndose algunas estaciones nuevas mientras que otras que habían sido construidas temporalmente fueron sustituidas por nuevas estaciones definitivas.

En Jalisco en 1882 la primera vía llega a Lagos y posteriormente en 1883 a Encarnación. En este tramo en Jalisco de la ruta que iba al norte que se construyeron e instalaron las estaciones de: Pedrito, Loma, Lagos, Los Salas, Castro, Santa María, Encarnación y Tigre.

El 27 de febrero de 1878 se celebró un contrato con el C. Enrique Pazos, Gobernador del Estado de Jalisco, para la construcción de un ferrocarril que ligara las ciudades de Lagos y Guadalajara con la costa del Pacífico. En 12 de abril de 1883 se fundieron en uno solo los diferentes contratos que había adquirido la Compañía del Ferrocarril Central, quedando sujetos a las estipulaciones de la ley de 8 de septiembre de 1880.[174]

---

[170] Vèlez Rocha, Covadonga, De México a Ciudad Juárez: *Una mirada a las estaciones del Ferrocarril Central Mexicano.* En: Boletín Documental. Centro de documentación e investigación ferroviarias, Nueva época, año V, num. 19, abril-junio 2004, p. 11

[171] *De las Estaciones,* op. cit., p. 27

[172] *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1 de enero de 1895 hasta el 31 de diciembre de 1899*. México, Tipografía de la Dirección general de telégrafos Federales, 1900, pp. 113-115, Citado en: Vèlez Rocha, op. cit., p. 11

[173] Ibidem, p. 12

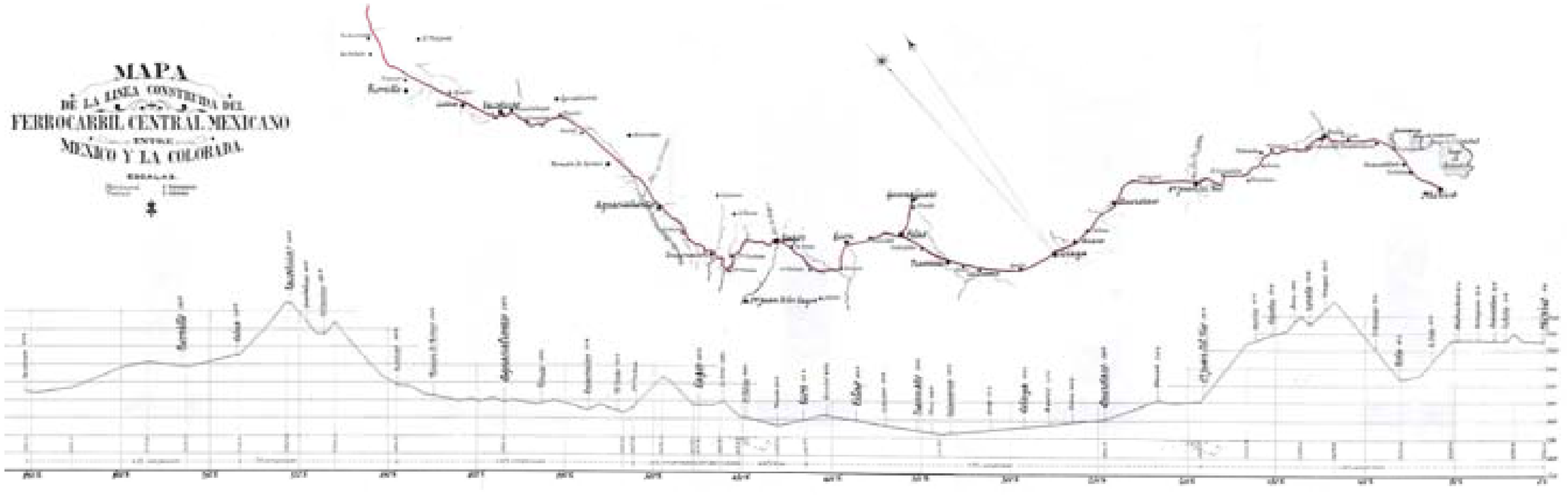
[174] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Poncitlán, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.

Es así que la línea troncal de **Irapuato a Manzanillo** se inicia en 1887 y se termina en 1888, y al igual que en las demás líneas, las estaciones de ferrocarril se comenzaron a construir gradualmente. Las que se construyeron e instalaron en esta línea en Jalisco son las de: La Barca, Feliciano, Limón, Ocotlán, Santa Cruz el Grande, Poncitán, Constancia, San Jacinto, Atequiza, La Capilla, El Castillo, Guadalajara, Tlajomulco, Flores, Mazatepec, Santa Ana, Catarina, Zacoalco, Verdía, Techaluta, Atoyac, Carmelita, Sayula, Manzano, Zapotlán, Huescalapa, Zapotiltic, Tuxpan, Quito, Atenquique, Platanar, Higuera y Tonilita. Además de todas estas estaciones y su infraestructura, se construyeron diversos puentes como los de La Barca y Ocotlán.

A cargo de la misma Compañía la construcción del ramal de Guadalajara a Ameca comenzó en octubre de 1895 y en 1896 la construcción estaba terminada, con una longitud de 87.862 kilómetros. La región que servía era rica en productos agrícolas provenientes de los ranchos de la región y esta vía de transporte contribuyó a su desarrollo. A partir de este año paulatinamente se construyen e instalan las estaciones de: Jocotán, La Venta, Orendain, Tala, Refugio, Cuicillos, Pacana, La Vega, Matute, Romero, Esperanza y Ameca.

Para 1900 en el ramal de **La Vega a San Marcos** ya estaban construidos los 29.3 km de su ruta, en esta línea posteriormente se instalan y construyen las estaciones de: Carmen, Ahualulco, La Gavilana, Estancita, Etzatlán, Bárcena y San Marcos, la mayoría de ellas localizadas en haciendas que producían principalmente agave para fabricar mezcal y tequila.

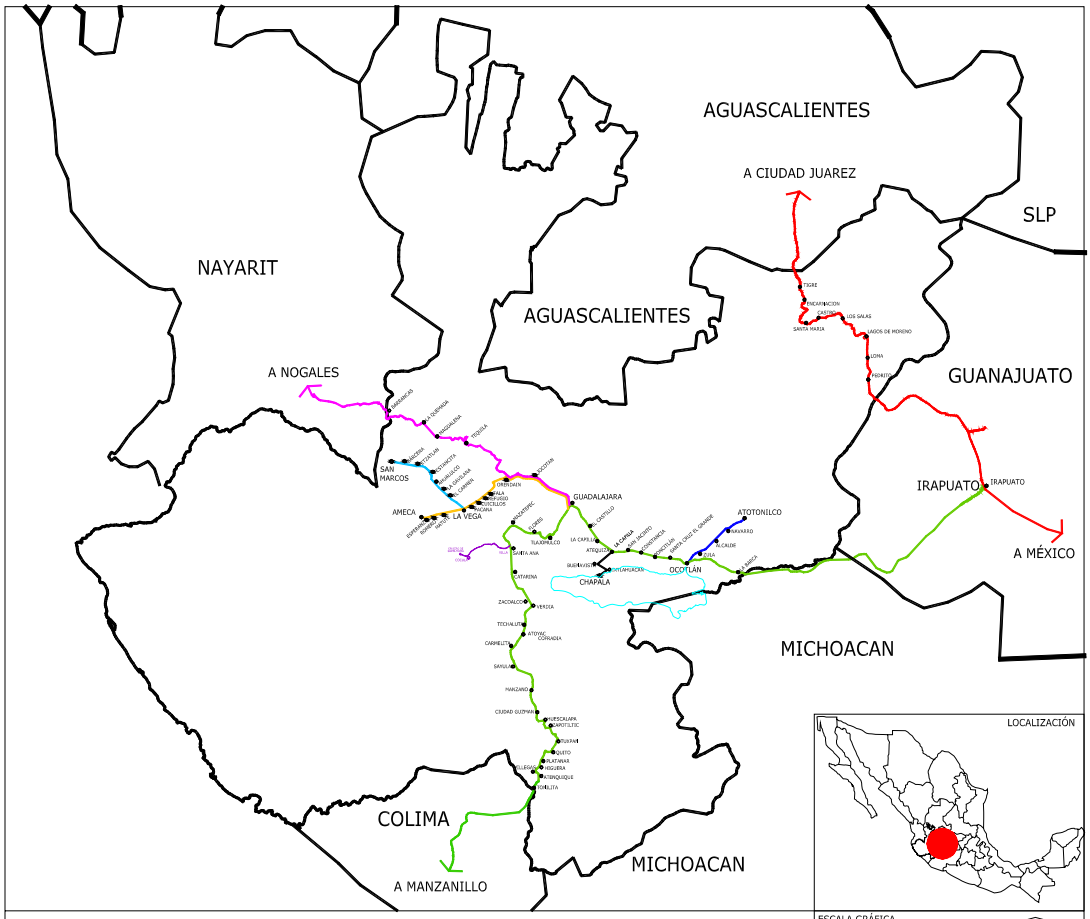
Años más tarde en 1905, comienza la construcción de la ruta de **Ocotlán a Atotonilco** que concluye en 1907 cuando se abre oficialmente la línea el 1 de Julio. En esta línea posteriormente se instalan y construyen las estaciones de: Zula, Alcalde, Navarro y Atotonilco.



Mapa de la línea construida del Ferrocarril Central Mexicano entre México y la Colorada. Sin fecha. Centro de documentación ferroviaria, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Puebla, Pue.

La ruta de Guadalajara a Nogales fue construida por la compañía del *Southern Pacific of México* que en 1951 se convertiría en el **Ferrocarril Sud Pacífico**. Esta línea en su trayecto total recorría 1761.3 kilómetros[175] y en ella existían varias estaciones como la de Tequila, La Quemada, Magdalena, Barrancas, etc.

En la ruta de **Guadalajara a Chapala**, la compañía de fomento de Chapala S.A. construye entre 1917 y 1920 la vía que conectaría Guadalajara con Chapala. Esta vía partía de la línea de los Ferrocarriles Nacionales de México que iba de Irapuato a Manzanillo en la estación de La Capilla, de ahí existían estaciones en la hacienda de Buenavista, Ixtlahuacán, Santa Cruz de la Soledad y finalmente Chapala.



MAPA 13. RUTAS Y ESTACIONES DEL FERROCARRIL EN JALISCO A PRINCIPIO DEL SIGLO XX

MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

[175] Signor R., op. cit., p. 52

Identificadas las estaciones que se edificaron en las líneas de Jalisco, se presenta una prospección de la mayoría de ellas, principalmente de aquellas de las que se obtuvo información suficiente. Gran parte de los planos antiguos y fotografías fueron localizadas en el acervo que resguarda el CEDIF, (centro de documentación e investigación ferroviarias) en el Museo Nacional de los ferrocarriles Mexicanos, en Puebla y algunos de ellos en el Archivo Histórico de Jalisco.

Una vez localizada y clasificada la información fue necesario establecer ciertos criterios de análisis con la finalidad de tener un formato común para observar cada una de las estaciones. Los criterios de análisis que se emplearon son los siguientes:

- Fotografía histórica de la estación. Se anexa en la mayoría de las veces fotografías antiguas de las estaciones y en algunos casos de patios y edificios anexos.

- Localización geográfica, para identificar la ubicación de la estación de acuerdo a la línea y la región y el área de influencia directa de acuerdo mapas antiguos para identificar poblados, ranchos, haciendas, etc., que se encuentren en las inmediaciones de la estación en el periodo de tiempo que se analiza.

- Antecedentes generales, de la región y de la construcción de la estación así datos relacionados con ella. Información obtenida en diversos documentos y acervos que nos permitan conocer algo de la historia de cada estación.

- Características del patio, esta se incluye solo en caso de contar con el plano correspondiente, en el que se indica la fecha del plano de patio con que se cuenta, la fuente de procedencia y una descripción de los elementos componentes como infraestructura, edificaciones, instalaciones, etc.

- Características de la estación, se hace una descripción para conocer la disposición de la estación dentro del conjunto o patio, los niveles de edificación con que contaba, las dependencias de que se componía, los edificios anexos o colindantes a la estación y finalmente la descripción y análisis de los materiales y sistema constructivo empleado.

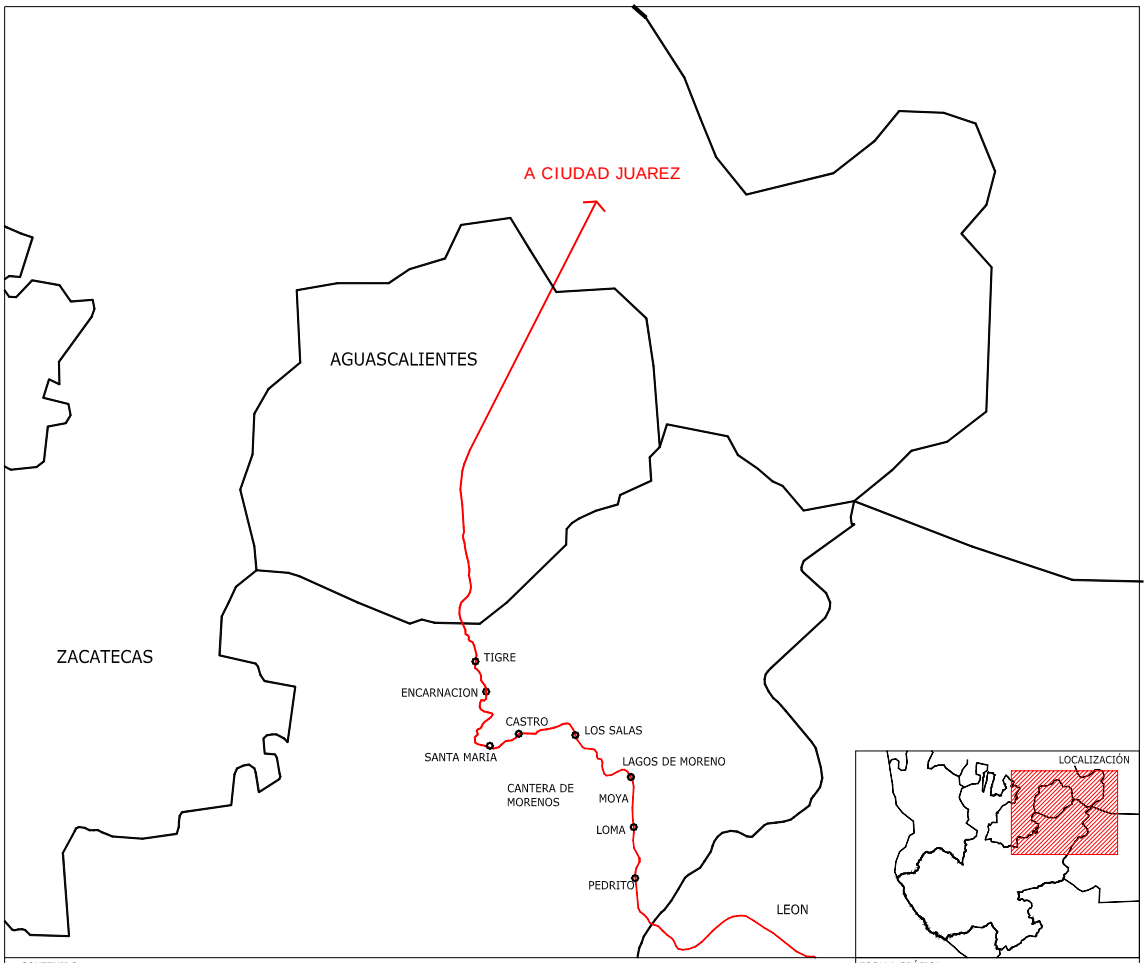
- Estaciones cercanas, esto se incluye tomando en consideración información de mapas y planos antiguos que nos permitan ubicar la estación que se analiza dentro de la ruta y el área de influencia.

- Planimetría, en la que se incluye finalmente los planos del patio y/o plano de la estación, en caso de existir. Éstos se incluyen como soporte gráfico en cada estación a los aspectos descritos anteriormente.

4.1.1. En la ruta de México a Ciudad Juárez.

Esta es la primera vía férrea en atravesar las tierras de Jalisco a fines del siglo XIX. Las estaciones en Jalisco en esta ruta son:

Km. 447.6. Pedrito.
Km. 462.0. Loma.
Km. 474.9. Lagos.
Km. 496.0. Los Salas.
Km. 510.3. Castro.
Km. 520.5. Santa María
Km. 537.2. Encarnación.
Km. 550.0. Tigre.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Km. 447.6. Pedrito.



Estación de Pedrito. Año de 1929.[176]

Originalmente esta estación se encontraba en las inmediaciones de la Hacienda de San Bartolo, sobre la línea troncal del ferrocarril Central Mexicano a El Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez, en el km. 447 de la nomenclatura actual, a una altura de 1815.62 metros sobre el nivel del mar. Cercano a la estación Pedrito.

La estación al igual que todas las de esta línea, fue construida después de 1883 que es el año que se pone en operación esta vía. La estación se edificó con base en la concesión no. 17 que el Gobierno de la Republica, y de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a través de la ley de 8 de septiembre de 1880, otorgó a la antigua compañía del Ferrocarril Central Mexicano.[177]

La fecha de construcción de esta estación se desconoce, sin embargo, ya se marca en el plano de patio de la estación del año de 1908 (anexo), ya que en éste se observa la ubicación y emplazamiento de la estación, misma que coincide con imagen anexa del año de 1929. Esta estación era provisional, lo que se puede deducir gracias al material, ya que era de madera. Posteriormente se proyectó una nueva estación tal y como se observa en el plano de patio del año de 1928 (anexo). La construcción de esta nueva estación finalmente se lleva a cabo varios años después, de acuerdo al plano del *Proyecto de estación y casa del agente* (anexo), con fecha del 10 de octubre de 1940.

De acuerdo al plano del patio la estación Pedrito contaba dentro de sus límites con un modesto edificio de estación con bodega anexa, un pozo, tanque de agua con garza de agua, cuarto de bomba, así como un área de casas de sección. La vía del ferrocarril en el área del patio atravesaba el *Camino Nacional* y una acequia que se muestra colindante a la bodega. Asimismo se mostraba la ubicación de la Hacienda de San Bartolo, enfrente de la estación. En el plano del patio de marzo de 1928 además de lo anterior, se indica una casa propiedad del Sr. Guerra

[176] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum A-2. División de Aguascalientes km. A-249 al A-491. Foto: A-447.6-401-51-407.
[177] *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.

colindante al *Camino Real,* el área del bombero, la ubicación de la estación actual (para esa fecha) y el área para la estación en proyecto.

Comparando los planos de patios del año 1928 con el de 1940, se observan que algunas modificaciones, ya que para 1940, las casas de sección se observan como ampliadas, existe una casa de calderas que antes no se indicaba así como una noria, una nueva casa para el agente, una fosa séptica y un muelle de carga.

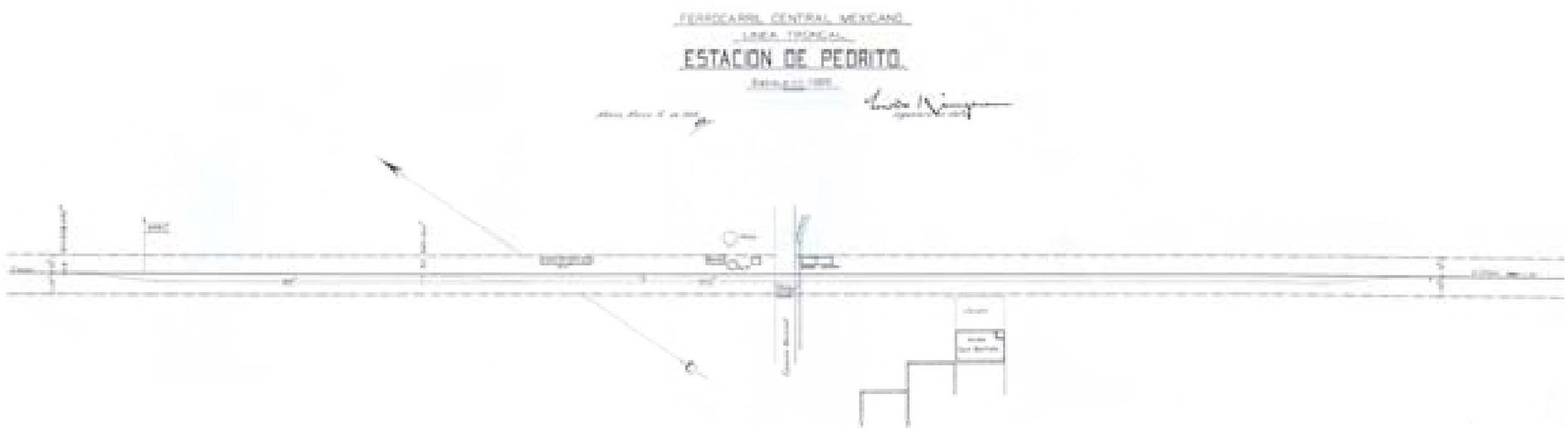
El edificio que se muestra en la imagen de 1929, corresponde al edificio indicado en el plano del patio de 1908, está construido de madera. Es un edificio en 3 cuerpos de carro de madera con barda en la parte posterior y un cuarto (que no se ve) para cocina. Al fondo: el tinaco para agua sobre muros de mampostería y a la izquierda un pequeño andén de madera para carga. Este edificio es posteriormente sustituido por la nueva estación construida después de 1940 con otros materiales y con características físicas y espaciales distintas a la original.

De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[178] después de la estación Pedrito seguía en dirección hacia el norte la estación Loma y después de ésta la estación Lagos.

Km. 462.0. Loma.

La estación Loma se localizaba sobre la línea troncal del ferrocarril Central Mexicano a El Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez, en el km. 462 de la nomenclatura actual. De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[179] hacia el sur de la estación Loma estaba la estación Pedrito y hacia el norte la estación Lagos.

[178] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.
[179] Idem.



Plano del patio de la estación Pedrito con fecha del 16 de marzo de 1908 firmado por el Ingeniero en Jefe Lewis Kingsman.[180]

Km. 474.9. Lagos.

La estación Lagos se localizaba en el km. 474.4 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del ferrocarril Central Mexicano en la ruta de México a Ciudad Juárez en el poblado de Lagos de Moreno. Esta estación contaba además con una conexión de un Tranvía conocido como "*Tranvías de Lagos*" que tenía una longitud de 2 kilómetros y era de vía angosta.



Estación Lagos Lado norte. Año de 1929[182].

De acuerdo al plano del patio de la estación que se anexa más adelante con fecha del 2 de marzo de 1911, correspondiente a un proyecto para realizar cambios en los laderos de la estación de Lagos aprobado el 24 abril del mismo año, se observan las características del patio para ese momento y las modificaciones propuestas en esta fecha a los laderos.

Entre los inmuebles ahí mostrados se tiene la casa de sección, un embarcadero, un tinaco o tanque elevado de agua, un pozo, una bomba, la estación y frente a ella una bodega. Se observa en el plano además otra bodega indicada como propiedad de J. Gómez P., cercana a la cual pasa la línea del Tranvía a Lagos. Asimismo se indica que la vía de ferrocarril en su trayecto en el patio atraviesa un camino y el camino nacional de San Luis Potosí a Lagos.

Finalmente a la salida del patio en dirección a México se observa un puente con una longitud de 41.8 m. En las imágenes de 1929 podemos observar parte de estos elementos, como el tanque elevado de agua, las señalizaciones y semáforos y la estación.

[182] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum A-2. División de Aguascalientes km. A-249 al A-491. A-474.9-401-405. Estación Lagos lado norte.



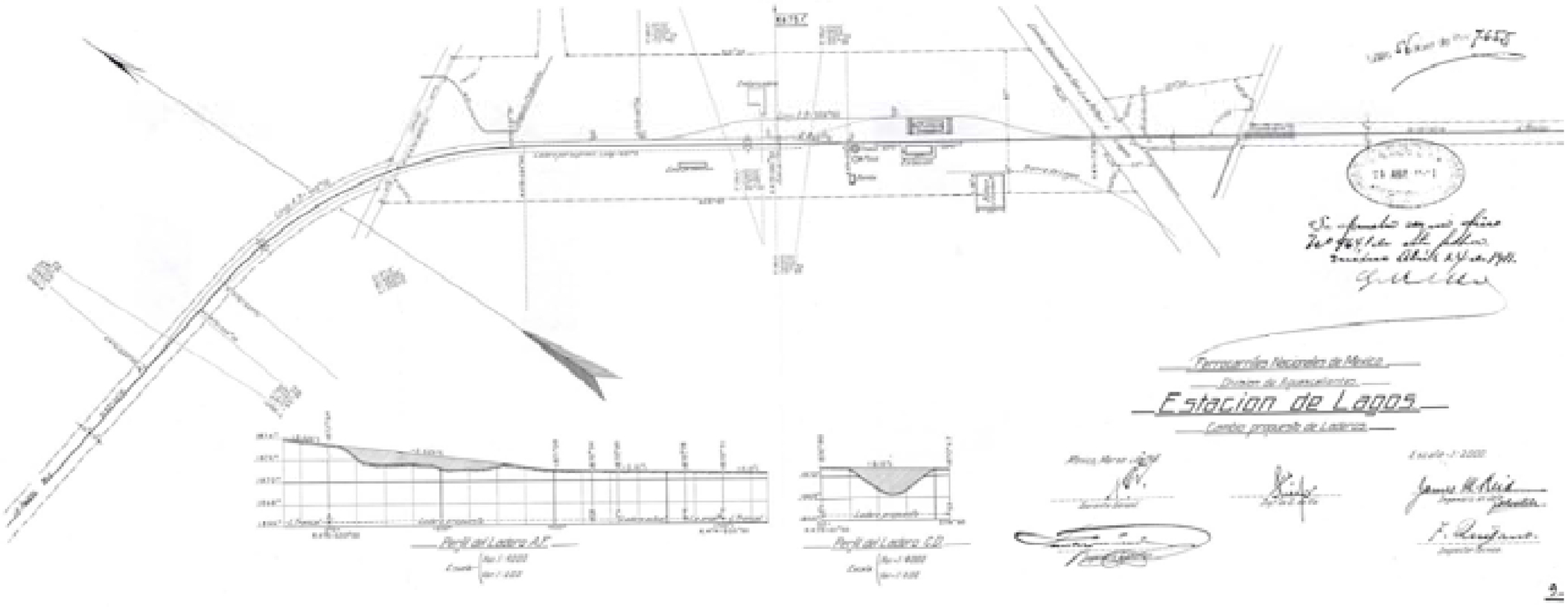
Estación Lagos. Lado sur. Año de 1929.[183]

La disposición de la estación en el conjunto corresponde a una estación alineada a la vía principal, en donde los escapes y laderos se encuentran entre la bodega y la vía principal.[184] Como se aprecia en las imágenes anexas se componía de un edificio de un solo nivel; no contaba con cobertizo de espera al exterior, pero se observa un acceso en la parte central del mismo en donde se infiere que se encontraba la taquilla y a su vez, servía de espacio para área de espera. Asimismo podemos observar que había un área destinada para el telégrafo y para la oficina del jefe de la estación. No se identificó un área de mirador como en el caso de otras estaciones de la línea.

Esta estación a diferencia de otras que contaban con bodega de equipaje anexa, contaba con una bodega construida mediante una estructura de madera con soportes de 6 x 6" a cada 13' aproximadamente, según el plano que se anexa mas adelante, y estaba recubierta de lámina acanalada y contaba con un muelle de carga anexo a ésta. Esta bodega posiblemente almacenaba el equipaje de los viajeros además de la carga que habría de transportarse. El edificio estaba construido con muros de adobe[185] y mampostería de piedra aparente en el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas. La cubierta del edificio se observa a dos aguas, soportada por una estructura de madera y lámina acanalada.

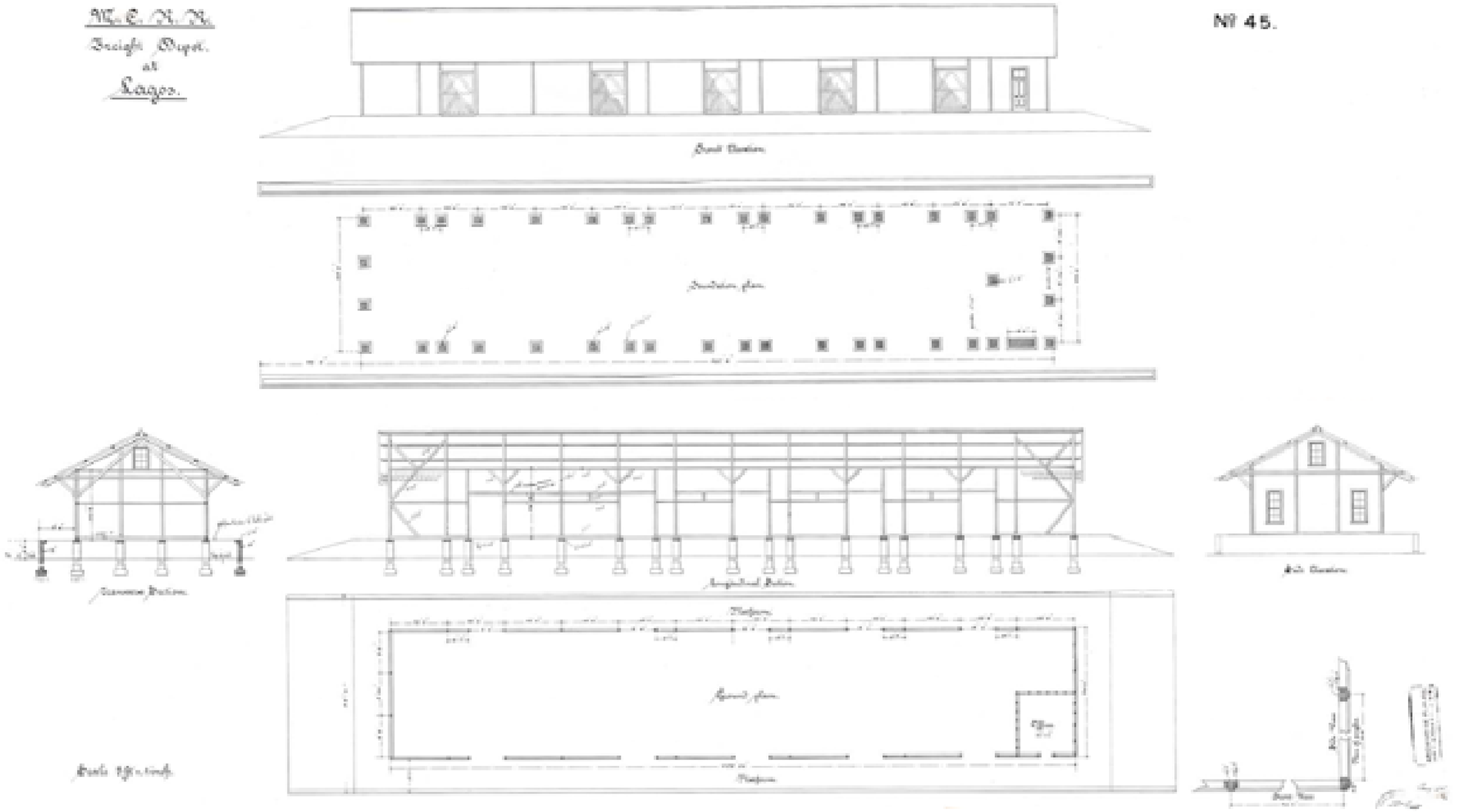
De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[186] hacia el sur de la estación Lagos estaba la estación Loma y hacia el norte la estación Los Salas.

[183] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum A-2. División de Aguascalientes km. A-249 al A-491. A-474.9-401-405. Estación Lagos.
[184] De acuerdo a las imágenes antiguas y al plano del patio de la estación anexos.
[185] Esta afirmación se realiza considerando el sistema constructivo y materiales empleados en otras estaciones que se construyeron en el mismo periodo en la misma línea.
[186] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.



Plano del patio de la estación Lagos con fecha de marzo de 1911.[187]

[187] Mapa A-244 de los Ferrocarriles Nacionales de México, División de Aguascalientes. Estación Lagos. Plano que muestra el cambio propuesto de laderos, 1911. CEDIF-MNFM.



Plano de la bodega frente a la estación Lagos sin fecha.[188]

[188] Mapa 204-A *Freight Depot at Lagos*, sin fecha. CEDIF-MNFM.

Km. 485. Mira. (Altamira)

La estación Mira se localizaba en el km. 485 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del ferrocarril Central Mexicano en la ruta de México a Ciudad Juárez. Esta estación originalmente se llamaba Altamira y posteriormente se le cambió el nombre por el de Mira.[189] En la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894 no aparece, pero se encontraba entre la estación Lagos y la estación Santa Bárbara.

Esta estación era de las del tipo en que no se construyó un edificio destinado para tal fin. En ellas había una casa de sección para peones de vía, o la casa del cabo de vía, o una caseta. En algunos casos existía un tanque para agua, algunos jacales, e incluso embarcaderos para ganado. Ahí se detenía el tren para que los pasajeros pudieran subir o bajar. Para 1926, existían las siguientes estaciones de este tipo: Mira y Tigre en el estado de Jalisco.[190]

Km. 496. Los Salas.

La estación Los Salas se localizaba en el km. 496 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del ferrocarril Central Mexicano en la ruta de México a Ciudad Juárez. De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[191] hacia el sur de la estación Los Salas estaba la estación Lagos y hacia el norte la estación Santa Bárbara.

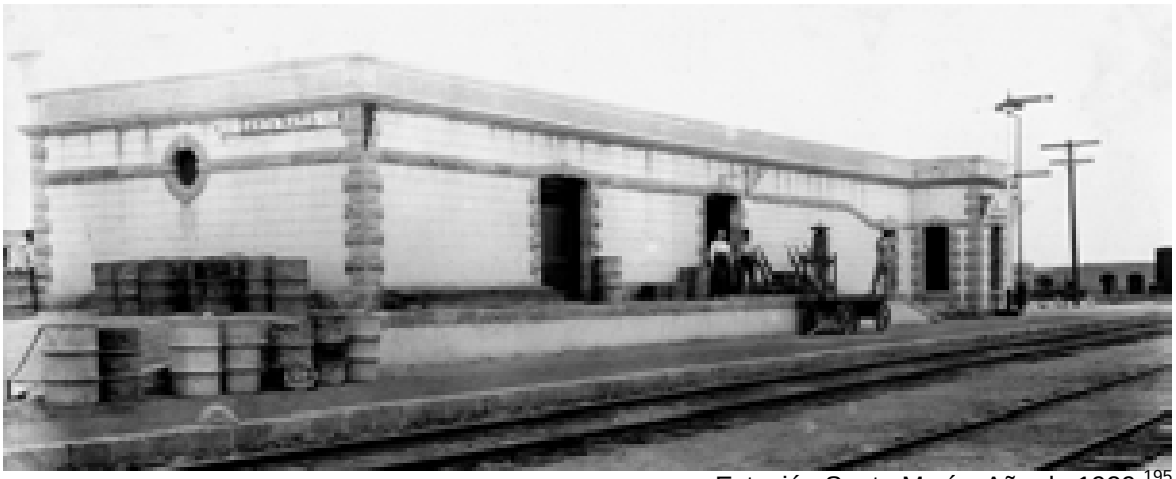
Km. 510.3. Castro. (Santa Bárbara)

La estación Castro se localizaba en el km. 510.3 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del ferrocarril Central Mexicano en la ruta de México a Ciudad Juárez. Originalmente se llamaba Santa Bárbara[192] y se le cambió de nombre aproximadamente en el año de 1903. Esta estación era de las realizadas como construcciones temporales realizadas con cuerpos de carro de madera que formaron parte del material rodante adaptados como oficinas de estación. En algunos casos furgones o cabooses que funcionaron como estación.[193]

De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[194] hacia el sur de la estación Santa Bárbara estaba la estación Los Salas y hacia el norte la estación Santa María.

[189] Vèlez Rocha, op. cit. p. 11
[190] Ibidem, p. 13-14
[191] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.
[192] Vèlez Rocha, op. cit., p. 11
[193] Carregha Lamadrid, op. cit., p. 65.
[194] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.

Km. 520.5. Santa María.



Estación Santa María. Año de 1929.[195]

La estación Santa María se localizaba en el km. 520.5 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del ferrocarril Central Mexicano en la ruta de México a Ciudad Juárez cercana al poblado de San Juan de los Lagos. En 1884, formalmente se inaugura la línea del Ferrocarril Central Mexicano, proveniente de la Ciudad de México a El Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez en donde se encuentra la estación Santa Maria, cercana al poblado de San Juan de los Lagos. Para el año de 1892, esta estación no debió de ser importante en la ruta y probablemente la construcción de la estación definitiva se dio años después.[196]

Físicamente la estación Santa María es igual a la estación Fresnillo, Zacatecas [197] Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera: en un extremo se encontraba el área de bodega, posteriormente un local destinado para el equipaje, otro para oficina con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y escape. Los muros son de mampostería y adobe en algunas partes aplanados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de mampostería acabado chapoteado, resaltando las claves y algunas piezas de las jambas laterales. Contaba con carpintería y herrería en las ventanas. La cubierta del cobertizo es una losa plana.
De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[198] hacia el sur de la estación Santa María estaba la estación Santa Bárbara y hacia el norte la estación Encarnación.

[195] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum A-3. División de Aguascalientes km. A-493 al A-585.
[196] At kilometer 520 is found the unimportant station of Santa María, where the line turns northward. Garma Franco, op. cit., p. 308
[197] Ibidem, p. 270.
[198] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.

Km. 537.2. Encarnación.

La estación Encarnación se localizaba en el km. 537.2 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del ferrocarril Central Mexicano en la ruta de México a Ciudad Juárez en el poblado del mismo nombre a una altura sobre el nivel del mar de 1851 m.



Estación Encarnación. Año de 1926.[199]

El poblado de Encarnación ha basado históricamente su economía principalmente en los productos agrícolas y ganaderos gracias a la producción de las haciendas cercanas como la Hacienda de Mariquita que data de 1563, la de Casas Blancas de 1580 aproximadamente. También las haciendas de El puesto de San Miguel de los Alba, la hacienda de San José de los Sauces, la hacienda del Tecuán, la hacienda de Rangel. Hacienda de San Matías, etc. De la gran mayoría de ellas se pueden encontrar actualmente restos de sus edificios. La estación de ferrocarril de Encarnación fue construida por la compañía del Ferrocarril Central Mexicano en 1883.[200] Se edificó por medio de la concesión no. 17 que el Gobierno de la Republica, y de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a través de la ley de 8 de septiembre de 1880, otorgó a la antigua compañía del Ferrocarril Central Mexicano[201]. Esta estación contaba además con una conexión de un Tranvía denominado "*Tranvías de Encarnación de Díaz*" que tenía una longitud de 2 kilómetros y era de vía angosta, es decir de 1.05 m. Sobre el tranvía podemos incluir el siguiente relato:

> *Yo me llamo Apolinar Castañeda Flores y soy de Encarnación de Díaz. Por aquí a esta ciudad le decimos La Chona. Cuando tenía unos 28 ó 30 años empecé a manejar el tranvía, que era un vagón jalado por mulitas. Primero fui tranvillero, ya después fui el gerente. Entonces mis hermanos eran los que manejaban y yo nomás los dirigía. Yo controlaba todo. Tenía coche, el pasaje y repartía el correo express y la carga. Yo mandaba, hasta la hacía*

[199] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum A-3. División de Aguascalientes km. A-493 al A-692. A.537.2-401-51-52-443 y 4893.
[200] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Encarnación, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.
[201] Idem.

> *de jefe de estación. Ahí me decía el jefe: "Pues tú ya estás en todo, sabes más que yo, ya eres el jefe, haz lo que quieras, tú mandas" (sic).*[202]

Otro dato interesante sobre esta población es que en la estación de ferrocarril se filmó en el año de 1968 la película “Recuerdos del porvenir” basada en la novela de Elena Garro y dirigida por Arturo Ripstein. De acuerdo al plano antiguo de fecha de 23 de junio de 1891 y 15 de octubre de 1902, el patio o conjunto de la estación, contaba con Casas de sección aisladas del edificio de estación, tanque o tinaco de agua con garza de agua para alimentar las locomotoras de vapor, se indica además con un ladero que abarca casi la longitud completa del patio que es de 505 m. de acuerdo a lo que en dicho plano se especifica. Se indica la existencia también de un edificio destinado a casas de sección, una casa para un vigilante. En este plano también se indica un puente, aproximadamente en el kilómetro 539 denominado “Puente Encarnación” o “*Encarnation Bridge”*. Este puente representa el puente estructural más grande en toda la línea del Ferrocarril Central Mexicano. Cuenta con una longitud de 142 metros en un solo tramo, con 38 metros de alto y es un puente estructural de hierro tubular. [203] Frente al puente se indica un pequeño edificio de madera destinado a bomba.

En la fotografía antigua del año de 1926, se observa el edificio para estación, el mismo indicado en el plano de patio, construido de mampostería y lámina con cobertizo de madera y lámina para andén de pasajeros y muelle de mampostería para carga marcado con el número 401. A la derecha: se observa el tinaco para agua sobre mampostería circular marcado con el número 51, se observa también la garza de agua al servicio del tinaco, una casa de adobe y lámina para casa de caldera marcada con el número 443 y la habitación del bombero marcada con el número 4893, con el número 52 se observa también a lo lejos un semáforo.

La estación dentro del patio se encuentra alineada entre a la vía principal y el escape. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados con un cobertizo a dos aguas como el resto de la estación. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En el lado sur se encontraba el área de bodega, posteriormente un local destinado para el equipaje, otro para oficina con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior y un cobertizo exterior en el extremo norte. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y escape.

Los materiales de construcción son adobe, mampostería de piedra y madera, esto considerando los materiales empleados en otras estaciones semejantes a la de Encarnación en la misma línea. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas tenían ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas.

[202] *La Chona en 1920,* artículo consultado en: http://lectura.ilce.edu.mx:3000/biblioteca/sites/litinf/altjal/html/sec_45.htm, fecha de consulta: 29 marzo 2007

[203] *The Encarnation bridge was the largest structure on the Mexican Central Railway. The main span was a deck truss 142 meters long and 38 meters high set on tubular steel bents*. En: Garma Franco, op. cit., p. 263

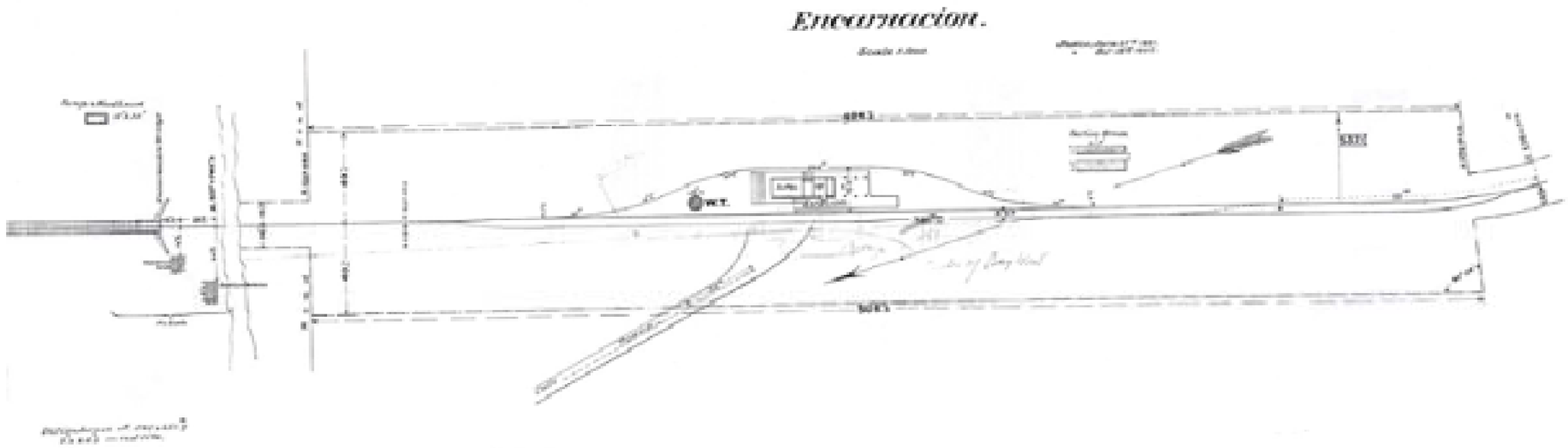
El piso exterior en el cobertizo y andenes son de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina.

De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[204] hacia el sur de la estación Encarnación estaba la estación Santa María y hacia el norte la estación Peñuelas en el estado de Aguascalientes.

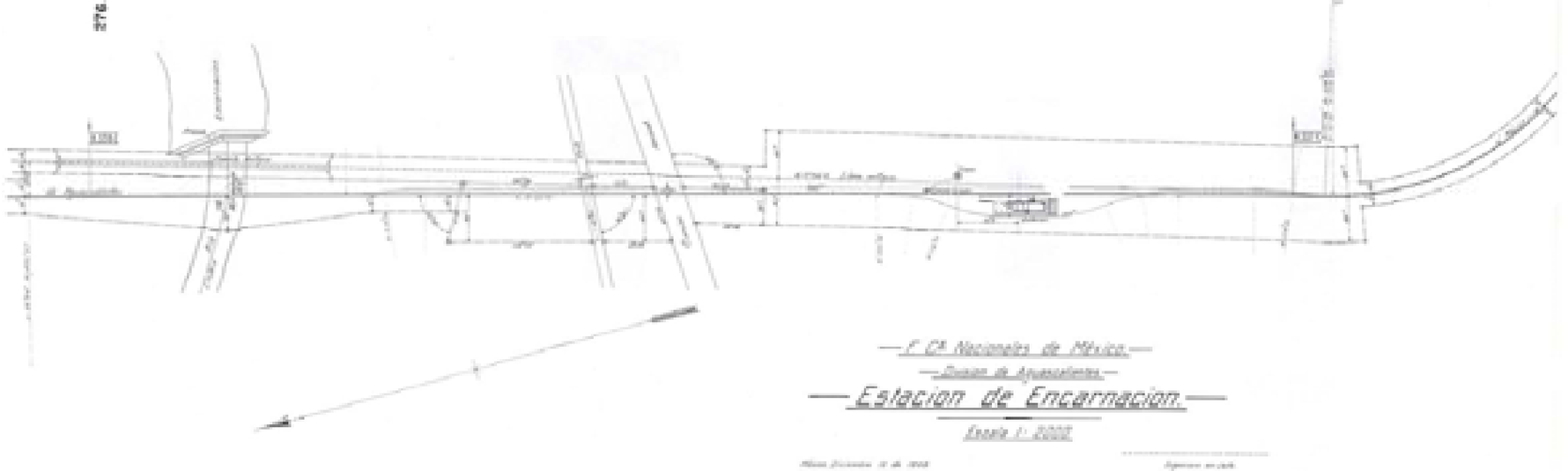
Km. 550.0. Tigre.

La estación Tigre se localizaba en el km. 550 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del ferrocarril Central Mexicano en la ruta de México a Ciudad Juárez en el poblado del mismo nombre. Esta estación era de las del tipo en que no se construyó un edificio destinado para tal fin. En ellas había una casa de sección para peones de vía, o la casa del cabo de vía, o una caseta. En algunos casos existía un tanque para agua, algunos jacales, e incluso embarcaderos para ganado. Ahí se detenía el tren para que los pasajeros pudieran subir o bajar. Para 1926, existían las siguientes estaciones de este tipo: Mira, y Tigre en el estado de Jalisco.[205]

[204] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.
[205] Vèlez Rocha op. cit., p. 13-14

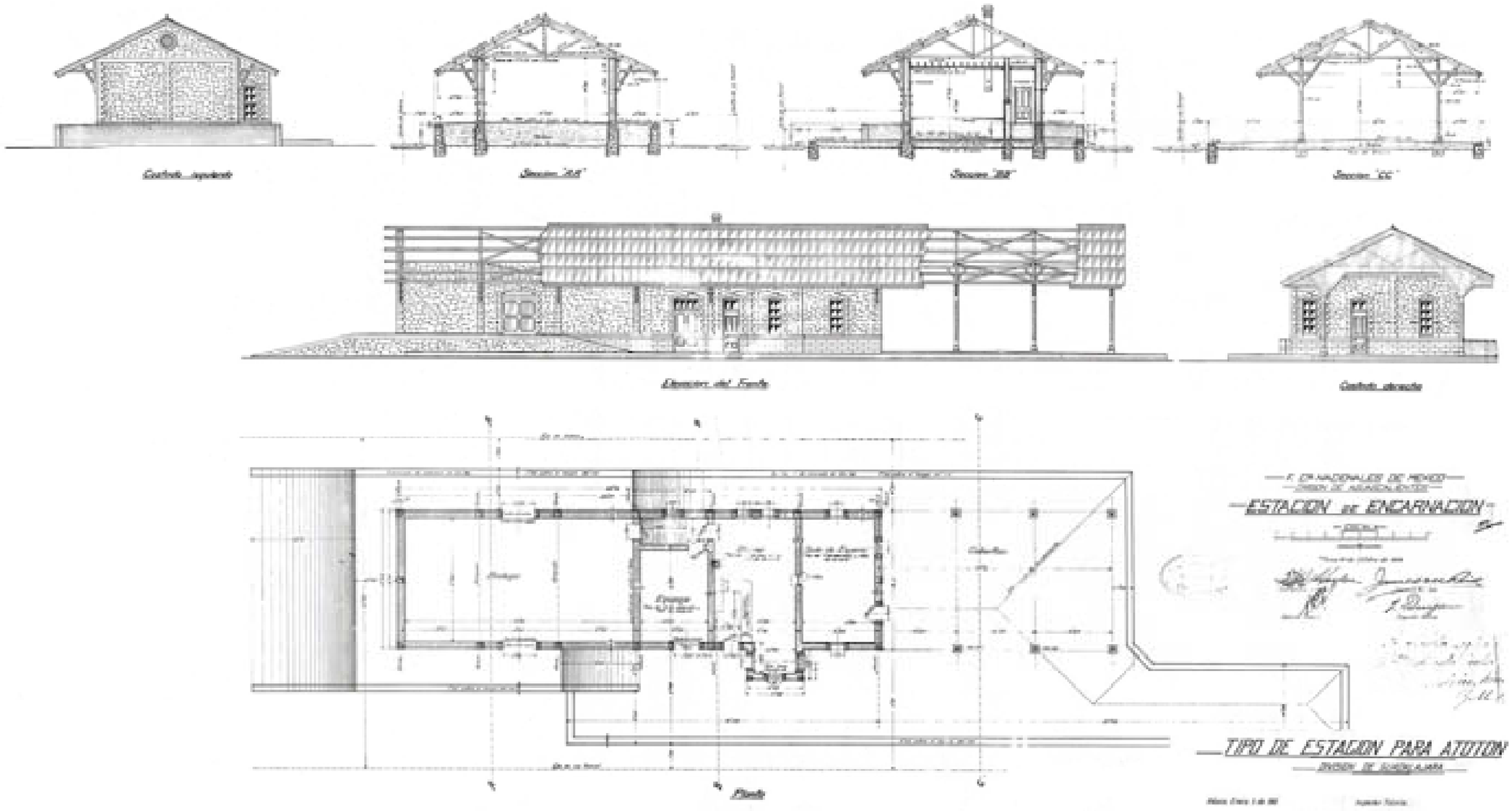


Plano del patio de la estación Encarnación con fechas del 23 de junio de 1891 y octubre 15 de 1902.[206]



Plano del patio de la estación Encarnación con fechas del 23 de junio de 1891 y octubre 15 de 1902.[207]

[206] Mapa A-275. Plano que muestra el patio de la estación Encarnación, 1891 y 1902. CEDIF-MNFM.
[207] Mapa A-276. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, División de Aguascalientes. Plano que muestra el patio de la estación Encarnación. 1909. CEDIF-MNFM.



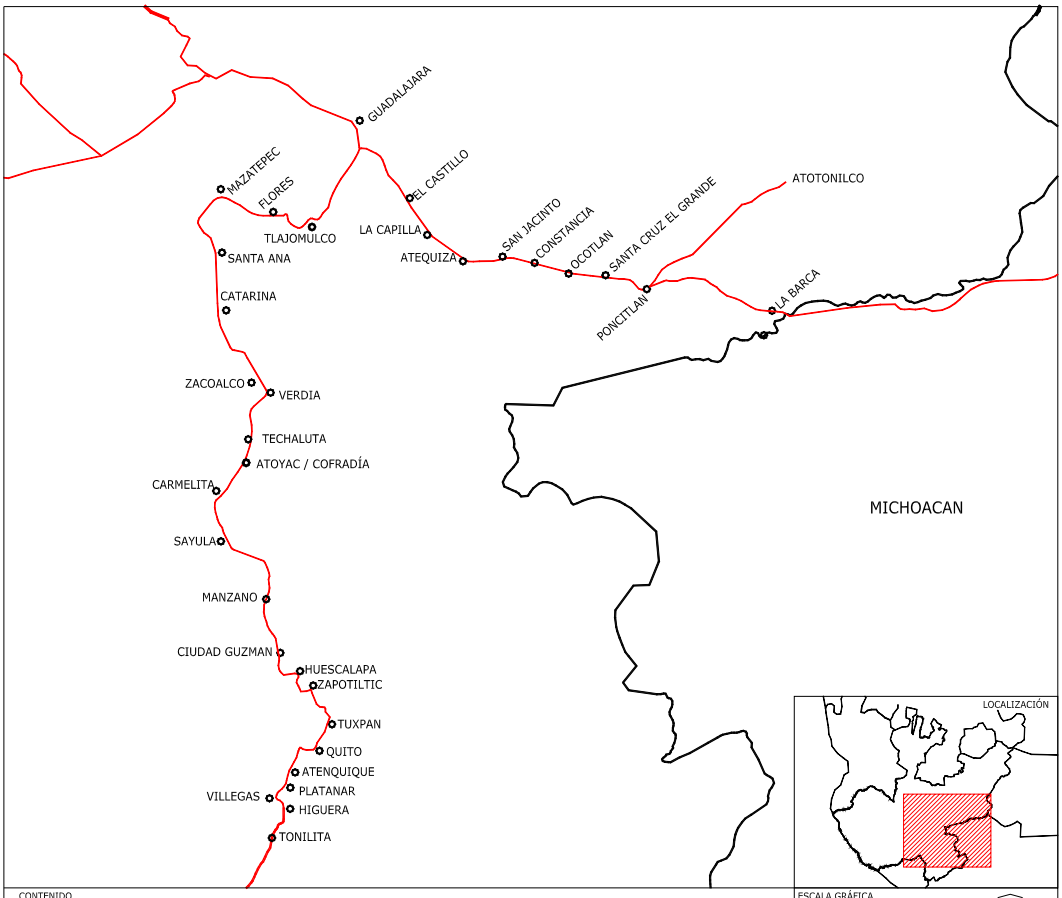
Plano de la estación Encarnación con fecha de 14 de Octubre de 1909.[208]

[208] Plano de Edificios 205. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, División de Aguascalientes, Estación de Encarnación, 14 de octubre de 1909. CEDIF-MNFM.

4.1.2. En la ruta de Irapuato a Manzanillo.

Las estaciones que corresponden a Jalisco en la ruta de Irapuato a Manzanillo de acuerdo al kilometraje actual son:

Km. 153.1. La Barca.
Km. 179.3. Ocotlán.
Km. 191.3. Santa Cruz el Grande.
Km. 196.8. Poncitlán.
Km. 203.3. Constancia
Km. 212.0. San Jacinto
Km. 218.4. Atequiza.
Km. 227.4. La Capilla
Km. 234.3. El Castillo.
Km. 259.5. Guadalajara.
Km. 287.2. Tlajomulco.
Km. 296.7. Flores.
Km. 307.6. Mazatepec.
Km. 327.5. Santa Ana.
Km. 339.7. Catarina.
Km. 349.3. Zacoalco.
Km. 360.4. Verdía.
Km. 370.0 Techaluta.
Km. 376.2. Atoyac.
Km. 386.7. Carmelita.
Km. 394.8. Sayula.
Km. 410.6. Manzano.
Km. 422.9. Zapotlán
Km. 434.2. Huescalapa.
Km. 440.8. Zapotiltic.
Km. 450.7. Tuxpan.
Km. 457.9. Quito.
Km. 460.8 Atenquique.
Km. 466.6. Platanar.
Km. 473.6. Higuera.
Km. 485.8. Tonilita.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Km. 153.1. La Barca.



Estación de La Barca. Año de 1929.[209]

La estación La Barca se localizaba en el km. 153.1 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1532 m. En el año de 1906 en la región vecina a la estación de ferrocarril se encontraba el poblado de La Barca a una distancia aproximada de 10 km., también en los alrededores se encontraba la hacienda Salamé, el poblado denominado Puerta del Molino, el poblado el Mirto, y el poblado de la Paz. A 5 km. aproximadamente sobre las vías del ferrocarril se localizaba la estación Feliciano y cercano a ella la hacienda de San José.[210]

Esta estación fue construida en terrenos que fueron de la hacienda "La Salamea" adquiridos por la antigua Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano mediante escritura fechada el 6 de marzo de 1888. Aun cuando la línea se abre al publico en ese año, no es sino hasta 1926 a cargo de los Ferrocarriles Nacionales de México que se construye esta estación, tal y como se observa en el plano de proyecto aprobado el 7 de mayo de 1926 y en la imagen de 1929. Se dice que en este lugar existen tres túneles que fueron utilizados por tropas del Emperador Maximiliano para escapar de sus enemigos, siendo ayudados por un rico hacendado de origen francés.[211]

Para comunicar la estación con el pueblo de La Barca y transportar a los pasajeros y carga del ferrocarril existían los denominados *Tranvías de La Barca*, que tenían una extensión de 10 Km. aproximadamente con una vía de 1.48 m de ancho. Estos tranvías se consideraban como un ferrocarril de tipo urbano.

[209] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum A-3. División de Aguascalientes km. A-493 al A-692. (Tramo de Irapuato a Atotonilco). I-153.1-404-401-405-484.
[210] Datos tomados del plano geográfico I-2520. *Línea de Ocotlán, Atotonilco y Arandas,* México Septiembre de 1906. CEDIF-MNFM.
[211] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación La Barca, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.

Sobre los edificios e infraestructura del patio de estación no hay información ni planimetría en la que podamos conocer estos elementos, sin embargo, gracias a fotografías antiguas, podemos identificar además del edificio de la estación construido después de 1926, un edificio de adobe, piedra y lámina, que al parecer antiguamente funcionaba como estación y que en años posteriores, una vez construida la estación nueva, sirvió de alojamiento de soldados. Existían algunas otras edificaciones que pudieron ser de casas de trabajadores, mismas que se observan con las mismas características constructivas, de adobe y lámina, y que según la fotografía de 1929 se observan semidestruidas.

Cercano a los límites del patio existía además un puente importante por sus características, localizado en el kilómetro 151 con una longitud de 50 metros de tendido hierro con marcos de hierro.[212]



Edificio en el patio de la estación de La Barca. Año de 1929.[213]

El edificio de la estación de La Barca es el único en esta línea, en el estado de Jalisco, que cuenta con dos niveles de construcción. Al interior en planta baja cuenta con sala de espera, oficina, Hall o estancia para la casa del jefe de la estación con escalera de acceso al segundo piso, un privado, oficina con área para atención al público, un cuarto para el equipaje, bodega para el Express y carga. Al exterior cuenta con un cobertizo que servía para área de espera, andenes, escaleras, muelles y rampas. En planta alta cuenta con las habitaciones de la casa del jefe de estación, compuestas por comedor, cocina, dos recámaras y terraza.[214]

[212] *Notable bridges are at La Piedad and La Barca at kilometers 93 and 151; both are 50-meter iron spans with frames of the U.S. type called "hollow beam".* En: Garma Franco, op. cit., p. 314

[213] CEDIF-MNFM. Fototeca. Comisión De Avalúos E Inventarios. Álbum A-3. División De Aguascalientes Km. A-493 Al A-692. (Tramo De Irapuato a Atotonilco). I-153.1 Antes 401, Ahora 469. Edificio de adobe, piedra y lámina, antigua estación y ahora alojamiento de soldados. Al fondo casa anexa de adobe y lámina, semidestruida.

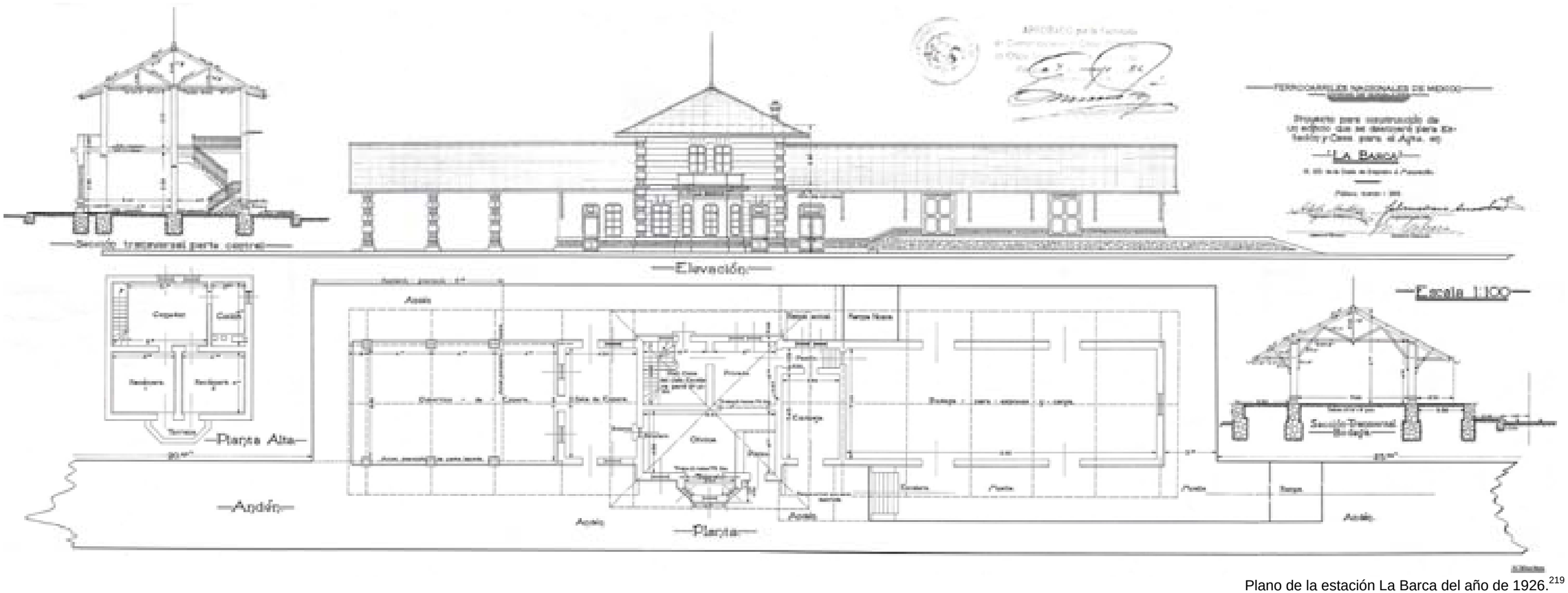
[214] Datos tomados del plano I-154. *Proyecto para construcción edificio que se destinará para estación y casa para el agente en La Barca, Jal,* México Marzo de 1926. CEDIF-MNFM.

En cuanto a los materiales de construcción, la estación de La Barca de acuerdo a lo que se describe en la *Reseña sobre los principales ferrocarriles construidos en México* en 1892,[215] la estación es construida con mampostería de piedra con cemento.[216]

De acuerdo a lo que se observa en el plano del proyecto de la estación la cimentación del edificio es de mampostería de piedra. Los pisos al interior se marcan de cemento. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pilastras de piedra con rodapié de mampostería aparente; algunos de los muros son de adobe con rodapié de mampostería también aparente, las puertas y ventanas se encuentran enmarcadas por jambas y cerramientos y cuentan con carpintería. Las cubiertas del cobertizo y de la bodega son a dos aguas de lámina acanalada sobre la estructura de madera. En la parte alta de la casa del jefe de la estación, la cubierta es a cuatro aguas con el mismo material, según se observa en la fotografía anexa.

De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[217] es la primera estación en el estado de Jalisco sobre la línea del Ferrocarril Central en la ruta de Irapuato a Manzanillo. En dirección a este puerto, la estación que sigue para esta fecha es la estación Limón. De acuerdo a otro plano geográfico de 1906, en el estado de Guanajuato, la estación anterior a La Barca es la estación Negrete, en el Km. 147. en este mismo plano se marca que la siguiente es la estación Feliciano aproximadamente en el Km. 157, después la estación Limón en el km. 170 aproximadamente.[218]

[215] Garma Franco, op. cit., p 307
[216] *The La Barca station is constructed of masonry with stone and cement.* En: Garma Franco, op. cit., p. 314
[217] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.
[218] Datos tomados del plano geográfico I-2520. *Línea de Ocotlán, Atotonilco y Arandas,* México Septiembre de 1906. CEDIF-MNFM.



Plano de la estación La Barca del año de 1926.[219]

[219] Mapa I-1386-F. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, División Guadalajara, Estación La Barca, México, marzo de 1926. CEDIF-MNFM.

Km. 179.3. Ocotlán.



Estación de Ocotlán. Año de 1929.[220]

La estación Ocotlán se localizaba en el km. 153.1 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1529.7 m. En el año de 1907, cercano al pueblo de Ocotlán se encontraba el poblado de El Fuerte, el Rancho La Providencia, el rancho Casa, el rancho Paso Blanco y el Rancho de Najac.[221]

La estación Ocotlán fue edificada en terrenos que fueron del Rancho Paso Blanco adquiridos por la antigua Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano el 2 de abril de 1888. Para el año de 1892, de acuerdo a lo que se describe en la *Reseña sobre los principales ferrocarriles construidos en México* ese año[222] a excepción de las estaciones de Guadalajara y La Barca, el resto de las estaciones era de madera de mejor tipo que las de la línea troncal como por ejemplo la estación de Ocotlán. Este tipo de estaciones fue sustituido paulatinamente por edificaciones de mampostería de mejores características. Por tradición oral se dice que esta estación fue incendiada durante la revolución, cuando las tropas de Victoriano Huerta y las de Álvaro Obregón luchaban en el puente del Río Lerma-Santiago.[223]

La construcción de la estación como la vemos en las imágenes antiguas podemos suponerla a partir de 1907, que es la fecha indicada en los planos de patios y edificaciones con que se cuenta. De acuerdo al plano del patio de la estación de Ocotlán de fecha 8 de agosto de 1907, este contaba con una longitud de 600 metros a partir del kilómetro 179 aproximadamente de esa línea.

[220] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum A-3. División de Aguascalientes km. A-493 al A-692. (Tramo de Irapuato a Atotonilco). I-179.4-404-401-405.
[221] Datos tomados del Mapa geográfico I-2521. línea de Ocotlán a Atotonilco, México, Julio de 1907. CEDIF-MNFM.
[222] Garma Franco, op. cit., p 307
[223] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Ocotlán, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.

Dentro de los límites del patio se observa la existencia de un edificio para casas de sección y cercano a éste se marca un surtidor o expendedor de diesel[224] así como un escape o ladero[225] para surtir este material a las máquinas. Así como este, se observan muchos escapes o espuelas dentro del patio, para dirigirse ya sea al tanque de agua[226] o a la báscula. El tanque de agua se presume era de 80,000 litros.[227] Sobre la vía principal indicada con una línea más gruesa se encuentra la estación donde se indica con línea punteada las zona correspondiente al cobertizo. Se indica además, la estación como el kilómetro cero del ramal de Ocotlán a Atotonilco. En el plano se marca también el ladero o escape de la estación frente a las cuales se indican algunas propiedades como un pequeño edificio de la compañía de combustible[228] otra propiedad de Emiliano Hernández y otra de Pascual Flores.

Además de lo anterior se indican algunas bodegas, también de Emiliano Hernández, las de M. González y un área para corral de ganado.[229] Además de lo anterior se indica el cambio de vía de hacia Atotonilco y hacia Irapuato, una calzada *nueva* y el trayecto del tranvía a Ocotlán. Esta descripción coincide con las imágenes antiguas, en donde podemos observar parte de estos elementos, así como en ambos casos, parte de la garza de agua del tanque ubicado frente a la estación.

De acuerdo al plano de fecha 8 de noviembre de 1927 se observan los mismos elementos en el contexto inmediato de la estación que las descritas del plano de 1907, como las casas de sección, algunos laderos o escapes, el área de ampliación o modificación de la bodega anexa a la estación, un corral para ganado, la vía del tranvía y caminos, etc. El único elemento nuevo dentro del conjunto indicado en el plano es una bodega grande cercana al camino a Atotonilco. A poca distancia del patio de la estación, en el kilómetro 181 aproximadamente, se localizaba el puente de Zula. De acuerdo a descripciones de este puente se dice: es notable el puente de Ocotlán[230] que es de estructura de Madera.

La estación dentro del patio se encuentra alineada entre a la vía principal y los escapes o laderos. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados con un cobertizo a dos aguas como el resto de la estación.

Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En el lado sur se encontraba el área de bodega, posteriormente un local destinado para el equipaje, otro para oficina con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior y un cobertizo exterior en el extremo norte.

[224] Oil crane
[225] Oil Spur
[226] W.T. o water tank
[227] Garma Franco, op. cit., p. 314
[228] W.P. Oil Co.
[229] Stock Pen.
[230] *Also notable is the Ocotlán bridge at kilometer 181,* En: Garma Franco, op. cit., p. 314

Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación, selectivo y escape. Los materiales de construcción son básicamente adobe, mampostería de piedra y madera, esto considerando los materiales empleados en otras estaciones semejantes a la de Ocotlán en la misma línea. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas tenían ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. El piso exterior en el cobertizo y andenes son de cemento acabado natural, los apoyos aislados del cobertizo son de madera desplantados sobre una basa de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.



Estación de Ocotlán. Año de 1929.[231]

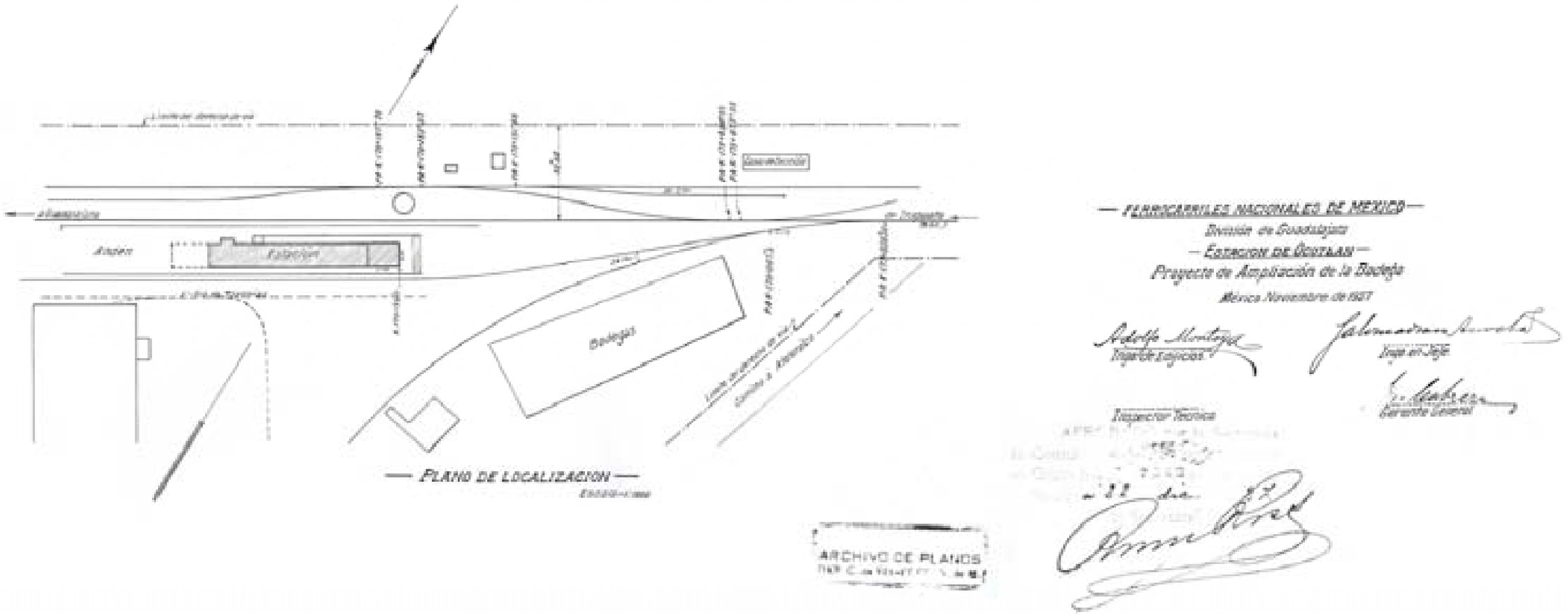
De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[232] en dirección de Irapuato a Guadalajara después de la estación Ocotlán se encontraba la estación Poncitlán. En dirección de Guadalajara a Irapuato, después de Ocotlán estaba la estación Limón.

[231] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum A-3. División de Aguascalientes km. A-493 al A-692. (Tramo de Irapuato a Atotonilco). I-179.4-401-405.
[232] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.



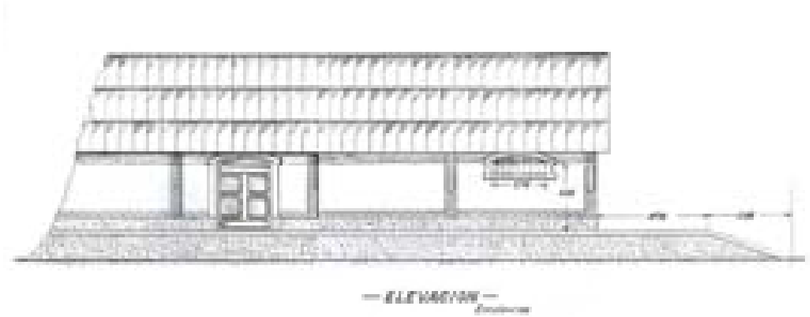
Plano del patio de la estación Ocotlán con fechas de 1906 y 1907.[233]

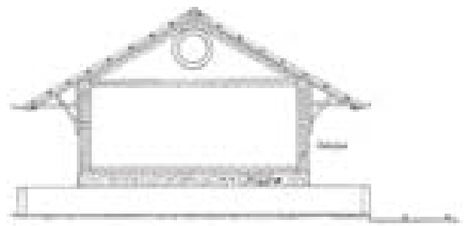
[233] Mapa I-2170. Plano del Ferrocarril Central Mexicano, División Guadalajara, Estación Ocotlán, México, con fechas de marzo 19 de 1906 y agosto 8 de 1907, firmados por el ingeniero en jefe Lewis Kingman. CEDIF-MNFM.



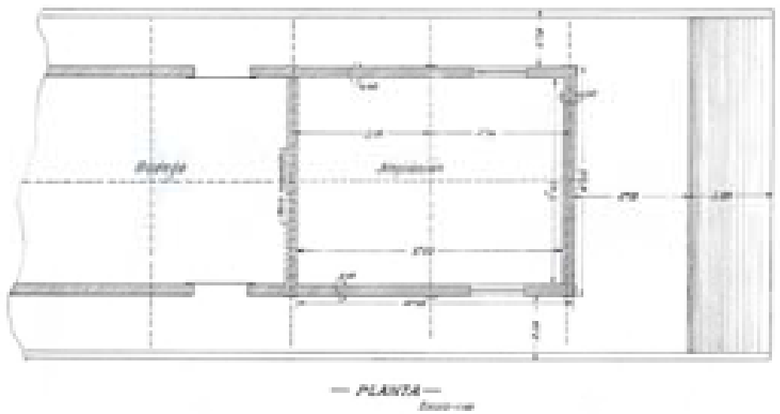
Plano del proyecto de ampliación de la bodega en la estación Ocotlán con fecha de noviembre de 1927.[234]

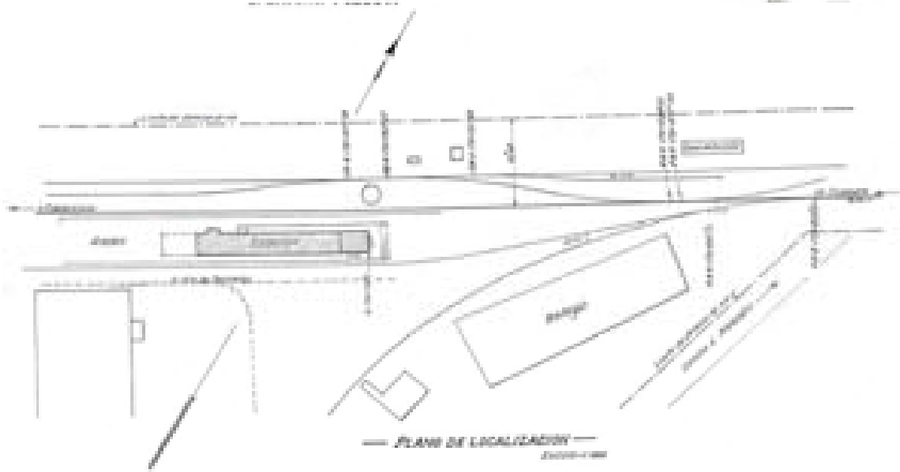
[234] Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, División Guadalajara, Estación de Ocotlán, Proyecto de ampliación de la bodega, México, noviembre de 1927. CEDIF-MNFM.













Plano de la ampliación de la bodega de la estación Ocotlán con fecha de noviembre de 1927.[235]

[235] Plano de Edificios 1386-G. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, División de Guadalajara, Proyecto de la ampliación de la bodega, Estación de Ocotlán, noviembre de 1927. CEDIF-MNFM..

Km. 191.3. Santa Cruz el Grande.

La estación Santa Cruz el Grande se localizaba en el 191.3 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

Km. 196.8. Poncitlán.

La estación Poncitlán se localizaba en el km. 196.8 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1523.8 m.



Estación de Poncitlán. Año de 1929.[236]

Los terrenos donde se construyó la estación Poncitlán fueron adquiridos por la antigua Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano mediante escritura de fecha de 21 de diciembre de 1887. El edificio de estación tiene escrita la fecha de 1925 en el mirador hacia la vía, probablemente sea la fecha de construcción del inmueble.

[236] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-1. División Guadalajara.

No se identificaron elementos en el patio por no existir plano del mismo, sin embargo gracias a la imagen antigua anexa podemos observar que se encontraba dentro de la población, ya que colindante a la estación se encontraban algunos inmuebles.

La estación se encuentra alineada entre a la vía principal y el ladero. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen la bodega, un local destinado para el equipaje, otro para oficina con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior y un cobertizo exterior. Toda la estación tiene una cubierta a dos aguas así como el mirador hacia la vía principal de lámina acanalada. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación. Los materiales de construcción son adobe, mampostería de piedra y madera. El desplante de los muros, los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas son de mampostería de piedra aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. La cubierta del cobertizo se sostiene por una estructura de madera soportada por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. El piso exterior en el cobertizo y andenes es de cemento acabado natural.

De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[237] en dirección de Irapuato a Guadalajara, después de la estación Poncitlán se encontraba la estación Atequiza. En dirección de Guadalajara a Irapuato, después de la estación Poncitlán está la estación Ocotlán.

Km. 203.3. Constancia.

La estación Constancia se localizaba en el km. 203.3 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

Km. 212.0. San Jacinto.

La estación San Jacinto se localizaba en el km. 212 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

[237] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.

Km. 218.4. Atequiza.

La estación Atequiza se localizaba en el km. 218.4 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1511.2 m.



Frente y lado norte de la estación de Atequiza. Año de 1929.[238]

La estación Atequiza fue construida en terrenos que fueron de la hacienda del mismo nombre, adquiridos por la antigua Compañía Limitada del ferrocarril Central Mexicano por escritura fechada 18 de febrero de 1888. Esta hacienda llamada La Florida se fundó por una merced otorgada por Felipe II al español de origen vizcaíno Don Juan Ortiz de Urbina en el año 1556 para la fundación de la Estancia de Santa Ana de Atequiza, primer nombre español de este pueblo. Gente del lugar asegura que en esta población vivió el cura Miguel Hidalgo y Costilla quien oficiaba misa en la iglesia del lugar. [239]

La llegada del ferrocarril fue un suceso de suma importancia; significaba la posibilidad de nuevos mercados de transporte rápido y barato, de poder obtener productos de otros lugares del país o del extranjero, etc. así fue como Atequiza recibió el primer impacto de la industrialización, mismo que genero una serie de transformaciones.[240]

[238] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-2. División de Guadalajara km. I-181 al I-259.1. (Tramo de Atotonilco a Guadalajara). I-218.4-401-404-405.
[239] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Atequiza, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco* op. cit.
[240] Datos consultados en: http://www.eremsoudg.gq.nu/historia_atequiza.htm. fecha de consulta: 27 de julio de 2005



Frente y lado sur de la estación de Atequiza. Año de 1929[241]

La hacienda de La Florida se abrió al comercio con sus productos como alcohol, harina, granos, frutos, cantera gris, etc. ya que era paso obligado de productos de la gran parte de la ribera de Chapala al resto del país y de los turistas que iban a Chapala, desde México o Guadalajara. La tradición oral dice que en existía un ramal que unía la estación de Atequiza con la laguna de Chapala, mismo que en 1928 fue levantado.

Asimismo se habla de la existencia de un tranvía de mulitas en Chapala que tenía como destino el hotel Arzapalo. Se dice también que en la hacienda había una red ferroviaria para transportar todo tipo de mercancías con lo que existía una comunicación directa desde Atequiza hacia el resto del país. A unos metros de la estación de ferrocarril, en la hacienda se encuentra el teatro construido en 1886, dos años antes de la inauguración oficial de la línea. Sin embargo en realidad el ramal a Chapala salía de La Capilla, la siguiente estación en la ruta en dirección a Guadalajara.

La fecha de construcción tanto de la estación como del patio se desconoce, pero debió ser cercano a 1900, ya que el Gral. Porfirio Díaz pasaba algunas temporadas en la región en su trayecto a Chapala, a donde acudía como lugar de descanso. De acuerdo al plano del patio de la estación de Atequiza de fecha mayo de 1938, se observa además de la estación con la vía principal y los laderos o escapes había un embarcadero localizado al sur de la estación, un edificio indicado como casa que probablemente funcionaba como casa para los trabajadores de vía, ya que la casa del jefe de estación se encontraba anexa a la estación. Frente ésta del lado norte se indica además un pequeño edificio destinado a sanitario o W.C. Siguiendo la vía en dirección a Guadalajara se localizaba la bomba y tanque de agua, de 80,000 litros [242] en el límite poniente del patio. La estación se encuentra alineada entre a la vía principal y a los escapes o laderos.

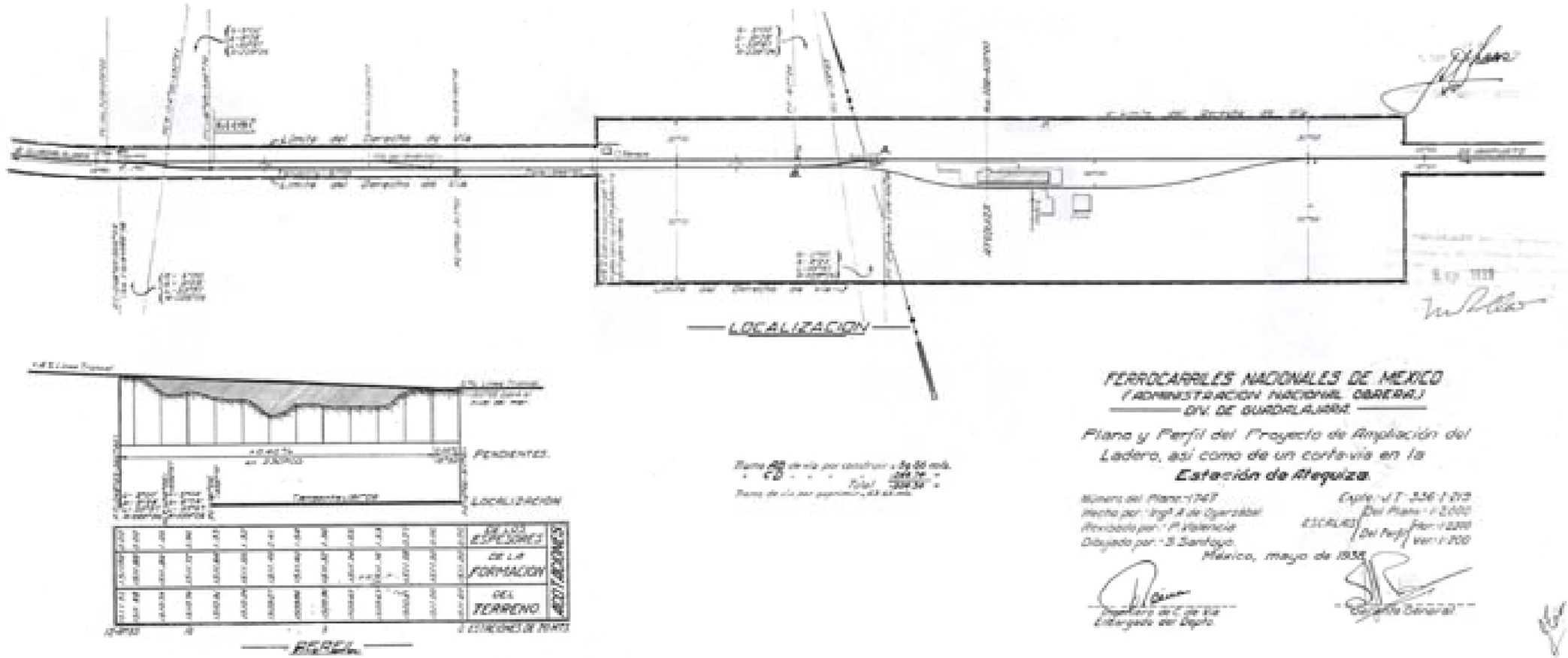
[241] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-2. División de Guadalajara km. I-181 al I-259.1. (Tramo de Atotonilco a Guadalajara). I-218.4-405-401.
[242] Garma Franco, op. cit., p. 314

El edificio es de un solo nivel, de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera: en el extremo oriente se encontraba el área de vivienda del jefe de la estación, posteriormente el área de bodega, posteriormente un local destinado para el equipaje y el Express, otro para oficina con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con la taquilla para la venta de boletos que colinda con un cobertizo exterior en el extremo poniente. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y escape.

Los materiales empleados en la construcción son como adobe, ladrillo, mampostería de piedra, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había ladrillo aparente. Las ventanas contaban con carpintería y herrería. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural, los apoyos aislados del cobertizo de madera desplantados sobre una basa de piedra que soportaban una estructura de madera con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[243] en dirección de Irapuato a Guadalajara, después de la estación Atequiza se encontraba la estación La Capilla. En dirección de Guadalajara a Irapuato, después de la estación Atequiza está la estación Poncitlán.

[243] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.



Plano del patio de la estación Atequiza con fechas de 1938.[244]

[244] Mapa I-2186. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, (Administración Nacional Obrera), División de Guadalajara. Plano y perfil del proyecto de ampliación del ladero así como un cortaría en la estación de Atequiza, mayo de 1938. CEDIF-MNFM.

Km. 227.4. La Capilla.

La estación La Capilla se localizaba en el km. 227.4 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo. En el año de 1920, esta estación era el punto de empalme del ferrocarril que venía de Chapala hacia Guadalajara en donde el pasajero que venía de Chapala podía dirigirse ya sea a Guadalajara y el norte del país o la Ciudad de México.



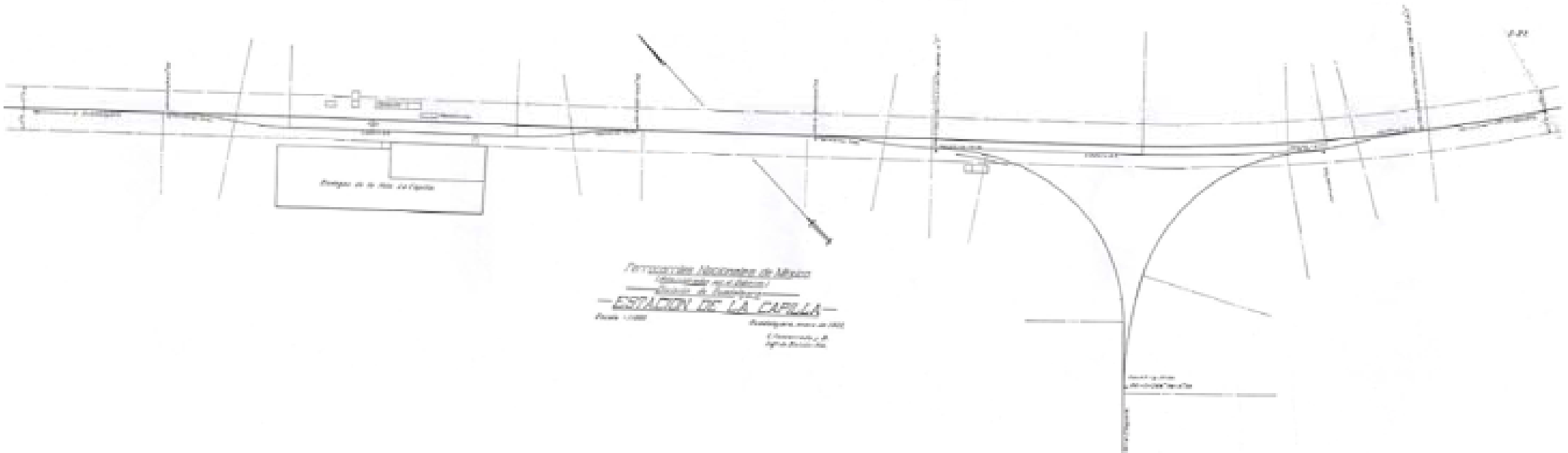
Estación de La Capilla. Año de 1929.[245]

En el plano anexo del año de 1925 se observa en la vía de Irapuato a Guadalajara el cambio de vía o empalme hacia Chapala, un ladero, la estación alineada a la vía principal, una plataforma exenta de ésta y otras edificaciones al poniente de la estación de las cuales no se indica su uso. Frente a la estación hacia el sur se encontraba un área de bodegas pertenecientes a la hacienda de La Capilla. Asimismo existía una bodega para la estación, tal y como se observa en el plano del proyecto de 1919 anexo.

En 1929 la estación era un edificio de madera con una cubierta a dos aguas de lámina que contaba con cobertizo en uno de sus extremos con la taquilla de venta de boletos, la oficina del jefe de la estación y una bodega en el otro extremo. Anexo a la estación se observan unas pequeñas chozas también de madera.

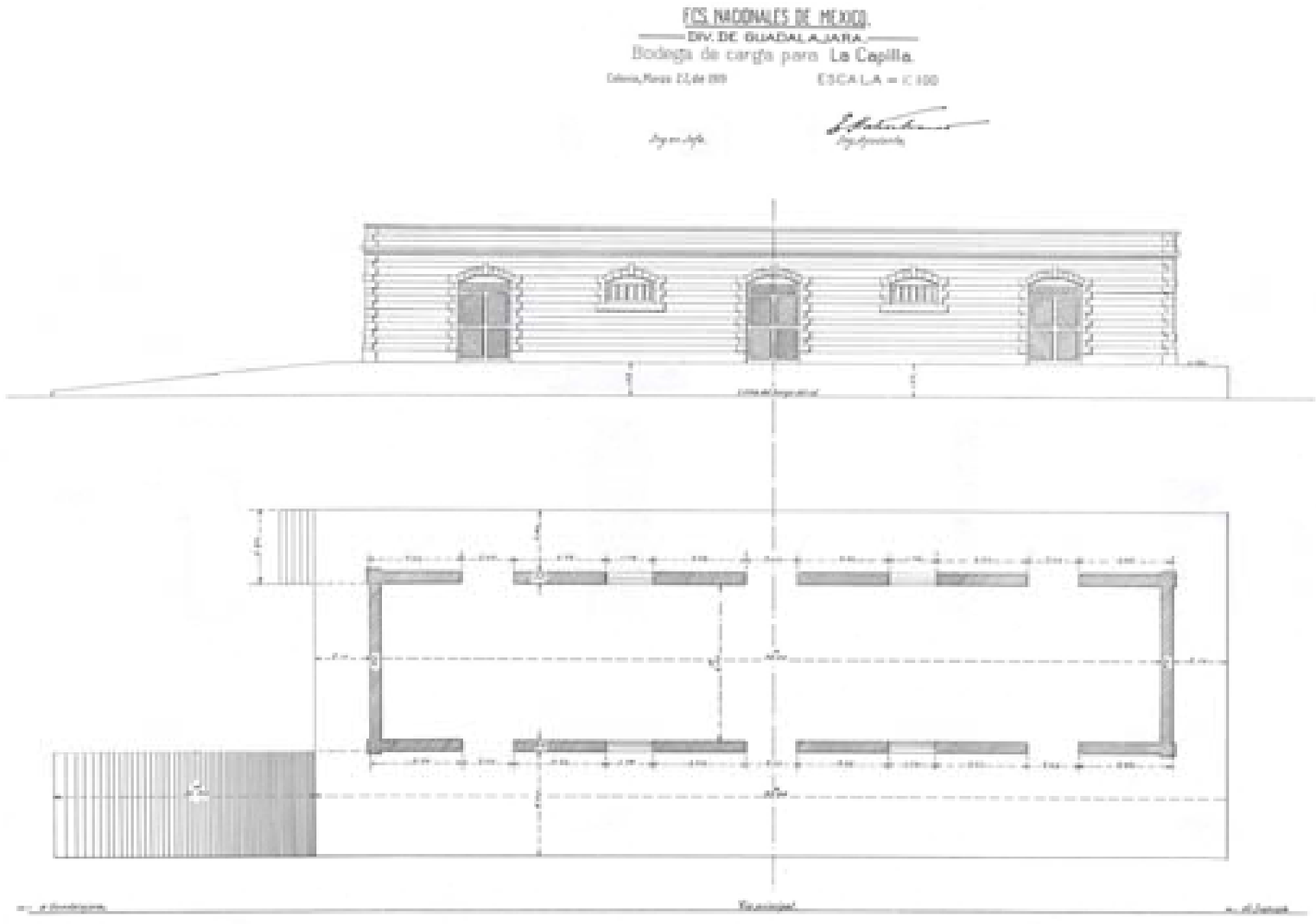
De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[246] en dirección de Irapuato a Guadalajara, después de la estación La Capilla se encontraba la estación El Castillo. En dirección de Guadalajara a Irapuato, después de la estación La Capilla está la estación Atequiza.

[245] CEDIF-MNFM. Fototeca. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-2. División de Guadalajara km. I-181 al I-259.1. (Tramo de Atotonilco a Guadalajara). I.226.8-401-405-404.
[246] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.



Plano del patio de la estación La Capilla con fecha de enero de 1925.[247]

[247] Mapa I-2188. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, (Administrados por el gobierno) División de Guadalajara. Estación La Capilla, enero de 1925. CEDIF-MNFM.



Plano de la bodega de carga para La Capilla con fecha de 27 de marzo de 1919.[248]

[248] Plano de Edificios 1386-K. Plano los Ferrocarriles Nacionales de México, División de Guadalajara, Bodega de carga para La Capilla, marzo 27 de 1919. CEDIF-MNFM.

Km. 234.3. El Castillo.

La estación El Castillo se localizaba en el km. 234.3 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, cercano al poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1519.5 m. Cercano a esta estación en el año de 1899 se encontraba el pueblo de El Salto.[249]

Se construyó en terrenos que fueron de la hacienda del mismo nombre, adquiridos por la antigua Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano mediante escritura de fecha 26 de mayo de 1888. [250] Su construcción es posterior a 1901 cuando se presenta el proyecto de la misma.



Estación El Castillo. Año de 1929.[251]

La estación El Castillo dentro del patio se encuentra alineada entre a la vía principal y el ladero, contaba con casas de sección y tanque de agua. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio y es una de las mas pequeñas de la ruta, ya que solo cuenta con un cobertizo exterior, un área de espera al interior con taquilla para venta de boletos, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal y una bodega. Cuenta con una plataforma o muelle de carga de lado de la vía principal.

Los materiales de construcción conforme al plano antiguo y a las imágenes, son adobe, ladrillo, mampostería de piedra, madera y lámina. El desplante de los muros, los remates en esquina y las jambas y cerramientos de puertas y ventanas se construyeron de ladrillo aparente. Los muros eran de mampostería de piedra también aparente. Las puertas y ventanas contaban con carpintería y herrería en las ventanas.

[249] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[250] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación El Castillo, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. CONACULTA, op. cit.
[251] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-2. División de Guadalajara km. I-181 al I-259.1. (Tramo de Atotonilco a Guadalajara). I.234.3-401-405-404.

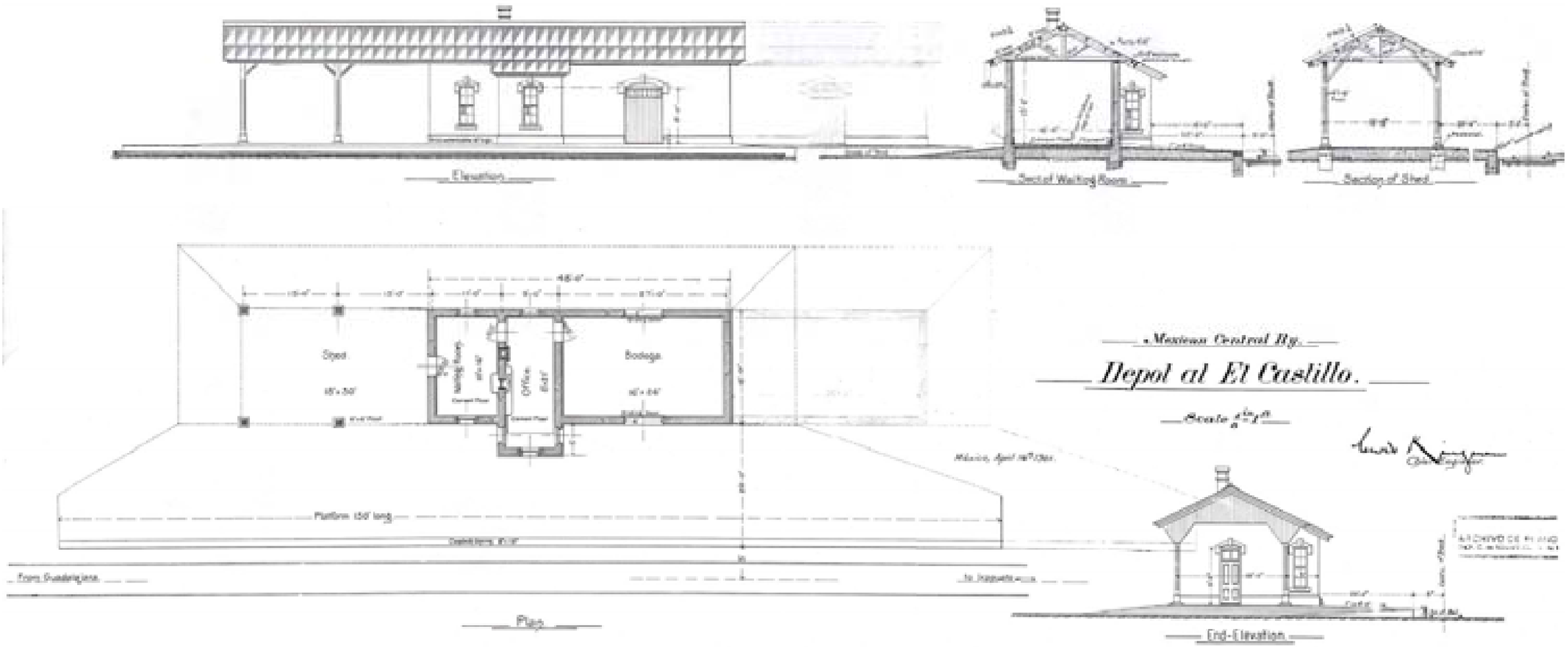
La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. El piso exterior en el cobertizo y andén se indica en plano de cemento. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina.



Frente y lado sur de la estación El Castillo. Año de 1929.[252]

De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[253] en dirección de Irapuato a Guadalajara, después de la estación El Castillo se encontraba la estación Guadalajara. En dirección de Guadalajara a Irapuato, después de la estación El Castillo está la estación La Capilla.

[252] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-2. División de Guadalajara km. I-181 al I-259.1. (Tramo de Atotonilco a Guadalajara). I.234.3-401-405-404.
[253] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.



Plano de la estación El Castillo con fecha de 16 de abril de 1901.[254]

[254] Plano de Edificios 1386-L. Plano del Mexican Central Railway, Depot at El Castillo, Abril 16 de 1901. CEDIF-MNFM.

Km. 259.5. Guadalajara.



Patio de la estación de Guadalajara. Año de 1929.[255]

La estación Guadalajara se localizaba en el 259.5 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre. Se construyó en terrenos que el Ayuntamiento vendió a la Compañía del Ferrocarril Central el 10 de marzo de 1900 *en lo que fuera la antigua Calle del Abasto, ubicada entre las manzanas octava y novena del séptimo cuartel,*[256] en la parte central de Guadalajara.

El servicio ferroviario hacia Guadalajara fue inaugurado en 1888, pero para 1891 aun faltaban por construirse todas las estaciones de carga y pasajeros de toda la línea, incluyendo la estación de Guadalajara.[257] En Guadalajara, la estación comienza a construirse en 1891 y en el año de 1892 las estaciones la mas *notable es la de Guadalajara, la cual, cuando esté terminada, será una de las mas grandes en la línea, en términos de construcciones, el área y la disposición de los mismos. Adicionalmente, la construcción está terminada en bodegas para carga y materiales de construcción, tiendas, etc*.[258] El año de 1900 se terminó la construcción de la estación de carga.

Hubo severas transformaciones en la ciudad con la llegada del Ferrocarril Central,[259] lo que propició que la ciudad se volviera más cosmopolita, ya que el arribo constante de forasteros y la convivencia cotidiana acabaron por alterar las costumbres, el estilo de vida, la arquitectura, el concepto de ciudad y la forma de

[255] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara km. I-259 al I-420.1. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán I-259.1-401-421-4294-407. Edificio de dos pisos de mampostería de piedra y azotea para oficina de boletos y del ingeniero de División. Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina para oficina de boletos del Ferrocarril Central, Sud-Pacífico. Entre ambos edificios, un cobertizo de madera y lámina con alero de fierro y lámina para andén de pasajeros y sala de espera (lado poniente).

[256] Jiménez Pelayo, Águeda, Jaime Olvida y Beatriz Nuñez Miranda, *El crecimiento urbano de Guadalajara.* El Colegio de Jalisco, CONACYT, H. Ayuntamiento de Guadalajara, 1995, p. 206

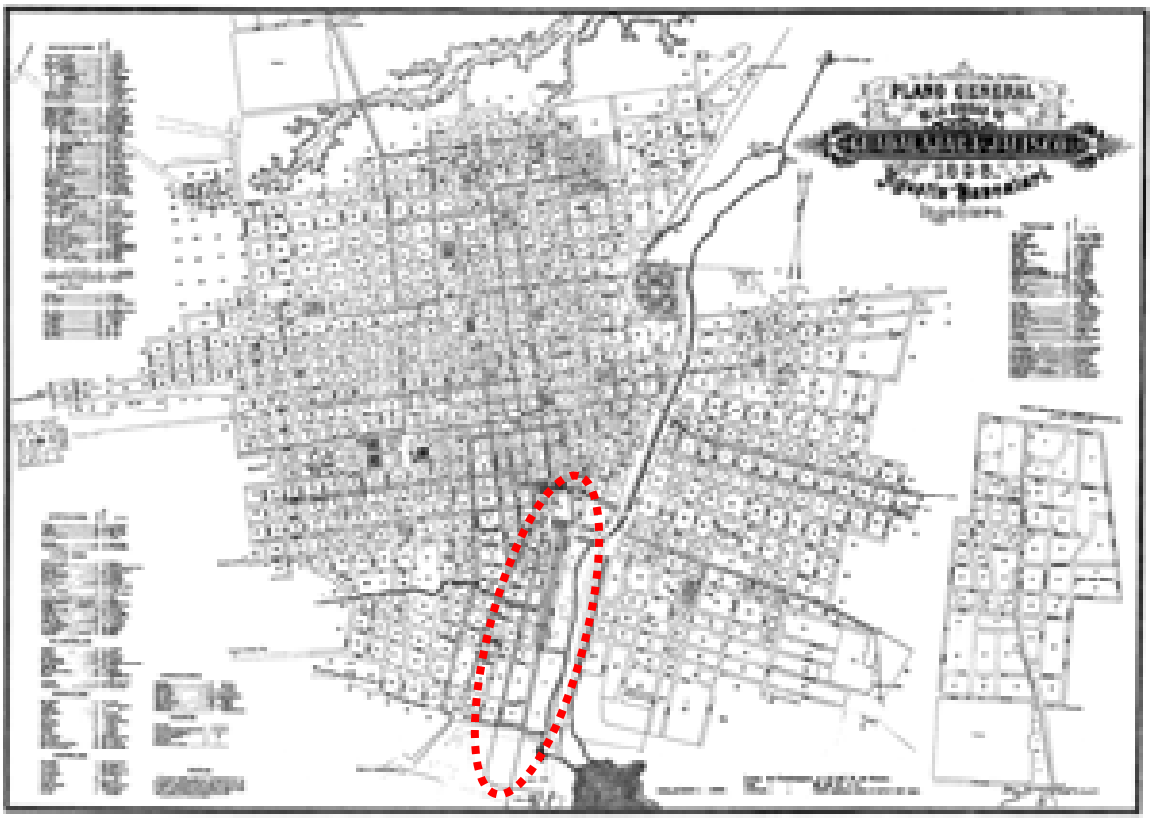
[257] *Fiestas inaugurales del Ferrocarril a Guadalajara,* op. cit. p. 10

[258] *Among the stations the most notable is that of Guadalajara which is under construction and which, when finished, will be one of the largest on the line, both in terms of buildings and of area and good arrangement. In addition, construction is finished on warehouses for freight and construction materials, shops, etc.* En: Garma Franco, op. cit., p 314

[259] López, Moreno, Eduardo, *La cuadricula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana, Guadalajara, México. Estudio de la evolución morfológica de la traza a partir de la ciudad fundacional.* Editorial Universidad de Guadalajara, 1992, p. 149

ver el mundo.[260] *Pero el cambio cualitativo más importante que sufrió la traza fue causado por la introducción del Ferrocarril Central Mexicano, el 15 de mayo de 1888. La decisión de situar la estación en un lugar céntrico trajo como consecuencia una transformación radical en el tejido urbano en la parte sur de la ciudad. Uno de sus efectos inmediatos fue que el callejón llamado Ascencio*[261] *quedó aislado en a tercera y cuarta manzana –cerrado finalmente en 1896-, así como la obstrucción de la calle del Abasto en las manzanas 8 y 9 del séptimo cuartel*.[262]

Para la ciudad, el ferrocarril tuvo también un efecto distorsionador importante en relación con la cuadrícula en las nuevas colonias que surgieron años después a lo largo de su trayecto y fue, en consecuencia, el elemento que produjo una modificación en la inclinación general de la traza en la parte su y suroeste. Su impacto sobre las actividades urbanas y sobre a conformación de las manzanas en las proximidades de la estación central fue también directo. Por otro lado, haber construido la estación en una parte tan céntrica, alteró el trazo de la ciudad porque bloqueó las líneas de las calles de San Francisco y Corona; además, puso en peligro la vida de los vecinos, ya que algunos trenes descargaban materiales flamables y explosivos, los cuales duraban mucho tiempo almacenados.[263]

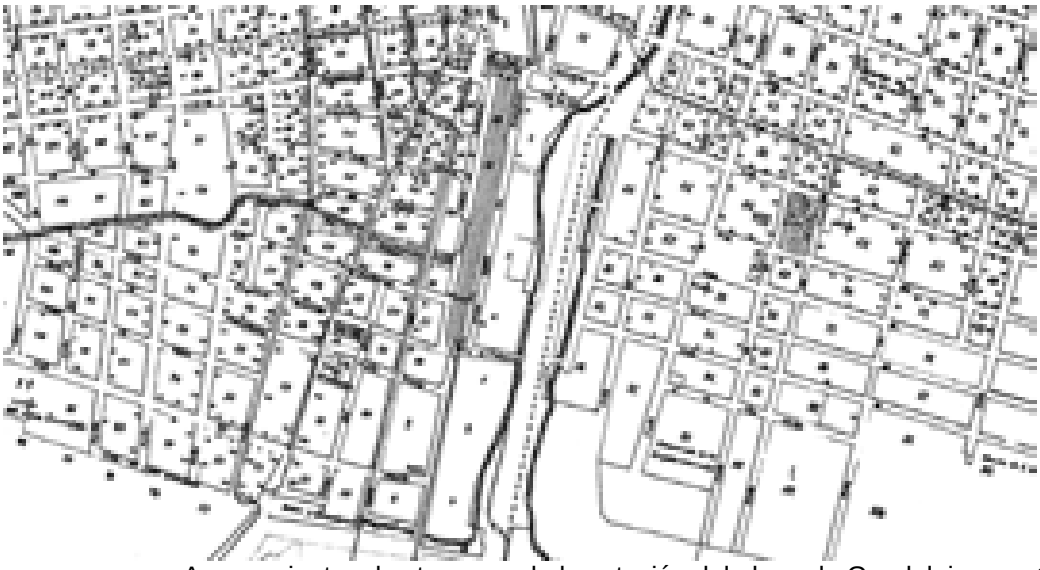


Plano de Guadalajara en 1896. Autor: Ing. Agustín Bancalari.

[260] Jiménez Pelayo, op. cit., p. 179
[261] Cfr. Mapa I-2211. Estación de Guadalajara, junio 27 de 1897.
[262] Jiménez Pelayo, op. cit., p. 186, citado de: Archivo Municipal de Guadalajara, *Obras publicas empedradas y fuentes, exp. 58-1900.*
[263] Ibidem, p. 187.

De igual forma el ferrocarril en Guadalajara *provocó cambios en el uso del suelo, ya que motivó que hubiera hoteles y comercios prósperos a su alrededor. Además en el área aledaña a los patios del tren se habían establecido varias industrias, para facilitar la carga y descarga de materias primas y de los productos elaborados.*[264]

En el plano anterior se muestra la zona de la estación y los patios del ferrocarril en Guadalajara en 1896, ocho años después de la llegada del primer ferrocarril. En ella se puede observar el cambio en la configuración espacial de la mancha urbana, que hasta este momento estaba dispuesta predominantemente por un trazado reticular.



Acercamiento a los terrenos de la estación del plano de Guadalajara en 1896.
Autor: Ing. Agustín Bancalari.



Extremo sur del patio de la estación de Guadalajara. Año de 1929.[265]

[264] Nuñez Miranda, Beatriz, *Guadalajara una visión del siglo XX,* El colegio de Jalisco, Ayuntamiento Constitucional de Guadalajara, 1999, p. 44.
[265] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara km. I-259 al I-420.1. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán). I-259.1-404. Gran cobertizo de madera y lámina para andenes de pasajeros

De acuerdo al plano del patio de la estación Guadalajara del 14 de octubre de 1895, s observa que hacia el sur de la misma y antes de llegar al entronque en forma de "y" que comunicaba hacia Ameca, se encontraba la hacienda El Rosario, propiedad de Epifanio Méndez y cercano a ésta se encontraba una bodega indicada como de Álvarez y Gutiérrez. El entronque o "y" tenía una superficie aproximada de 48900 m2, mismo que en el lado poniente colindaba con un camino nacional y en el extremo norte lo atravesaba el camino que conducía a la hacienda mencionada. Pasando este camino se llegaba a los terrenos del Agua Azul, aproximadamente en el kilómetro 258 de la línea. De acuerdo a este plano en este punto se hacia la conexión con los denominados *Tranvías del Agua Azul.* Pasando el Agua Azul y cruzando la Calzada, la vía férrea llegaba a Guadalajara por la Calle de los Colegiales, y tenía un desvío antes de llegar a la estación en una propiedad indicada de Robles Gil & Co., que era una fábrica de jabones, y frente a ésta se encontraba el Molino Orozco Hernández.

Pasando las propiedades anteriores y siguiendo en dirección norte y se entraba al patio de la estación, mismo que estaba delimitado al oriente por la Calle de los Colegiales y al poniente por la calle de San Francisco que hacía cerrada a la mitad del patio. hacia el sur del patio se observan varios laderos y desviadores que servían para conducir los trenes a distintos lugares del patio, primero hacia una mesa giratoria que permitía dirigir los trenes hacia una zona aparentemente de talleres y reparación, donde se localizaba también el tanque de agua, frente a éste se indican un edificio de la compañía de combustible[266]. Siguiendo la misma ruta había varios cambios de vías en donde se podía dirigir a la bodega de la estación o hacia la estación de pasajeros localizada en la esquina de la Calle de San Francisco.



Vista al norte del patio de la estación de Guadalajara. Año de 1929. [267]

[266] Esto mismo se puede observar en el plano de patio de la Estación Ocotlán. Cfr. Mapa I-2170, p. 156 de este capítulo.
[267] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-2. División de Guadalajara km. I-181 al I-259.1. (Tramo de Atotonilco a Guadalajara). I-259.1-34. Detalle de vía a la entrada al patio No. 1 de pasajeros por la vía de salida que es la troncal de Irapuato a Guadalajara.

Existe otro plano del 25 de junio de 1897 en el que a comparación del plano de 1895, se muestra más a detalle las características y componentes del patio. Se observa por ejemplo, que el extremo sur del patio colindaba con la Calle de las Felipas y se indica la localización de una puerta para el ingreso de los trenes al patio en este punto. Entrando al patio en el extremo sur-oriente se indica un edificio destinado a Casas de sección, construido de ladrillo y adobe y más hacia el norte el edificio de Waters Pierce Oil Co. En el extremo sur-poniente y colindando con el patio se encontraba un molino propiedad de J. Geddes y posteriormente una bodega de los señores Álvarez y Gutiérrez que colindaba además con la Calle de la Covacha.

En este mismo plano se indica el tanque de agua con capacidad de 50,000 galones, es decir aproximadamente 190,000 litros y frente al tanque un cobertizo anexo a un taller de maquinas, un almacén, almacén de aceite y un cuarto de herramientas. Se observa también que antes de llegar a la bodega de carga se encontraba una báscula romana, una plataforma y finalmente la bodega. Frente a la báscula se indica el inicio, dentro del patio de la estación, de la vía del tranvía, mismo que salía hacia la Calle de los Borregos. En esta calle el tranvía hacía un desvío hacia la oficina localizada en el extremo norte de dicha bodega. Asimismo antes de llegar al edificio de estación se indica otra puerta de ingreso a los patios en la esquina de la Calle de San Francisco y la Calle de Jalisco. Siguiendo hacia el edificio de estación se indican en el extremo sur de la misma unos baños, posteriormente el cobertizo en forma de “u”, en donde se localizaba una garita en la parte oriente de la misma y en el extremo poniente haciendo esquina con la Calle de los Borregos y la Calle de San Francisco, la estación de pasajeros.

En otro plano del 20 de marzo de 1908, podemos observar que para esta fecha, en el área que existía entre la “y” hacia Ameca e Irapuato, se habían construido ya varios edificios y esta área servía como casa redonda, que tenía la función de proporcionar servicio de mantenimiento, inspección, aprovisionamiento, alojamiento y reparaciones menores a locomotoras. Estaba compuesta de tres elementos fundamentales: una mesa giratoria, edificios y patios anexos, que alojaban los servicios indispensables para su funcionamiento. En el plano se observa que en la entrada de la vía de Irapuato se encontraba un tanque de agua, posteriormente siguiendo la vía se llegaba a un área para deposito de desechos, luego un tanque dispensador de combustible y finalmente el edificio conocido como casa redonda, por estar dispuesto en forma radial para el almacenaje de las máquinas a partir de la mesa giratoria. A un costado se observa un pozo y frente a esta casa redonda se observan otros edificios como cuarto maquinas, cuarto de caldera, cuarto de carros o vagones, etc. En el extremo de esta área colindando con la vía hacía Ameca se observa un área de almacenaje de material que colinda con el Camino hacia Casa Fuerte. Colindando con este camino y todavía en terrenos de la “y”, se indica un terreno o área arrendada a Francisco Gallardo.

En las colindancias de la “y” se observa hacia el sur el área que ocupaba la Fundición “Veramexicana” y la disposición aproximada de este conjunto. Hacia el oriente se observa un edificio o área destinada a tanque de combustible con un área para recarga cercano al camino antiguo al Rosario. Hacia el norte y a espaldas de la casa redonda se indica un hospital en el que se indica una Morgue, una sala o edificio principal y un edificio administrativo.

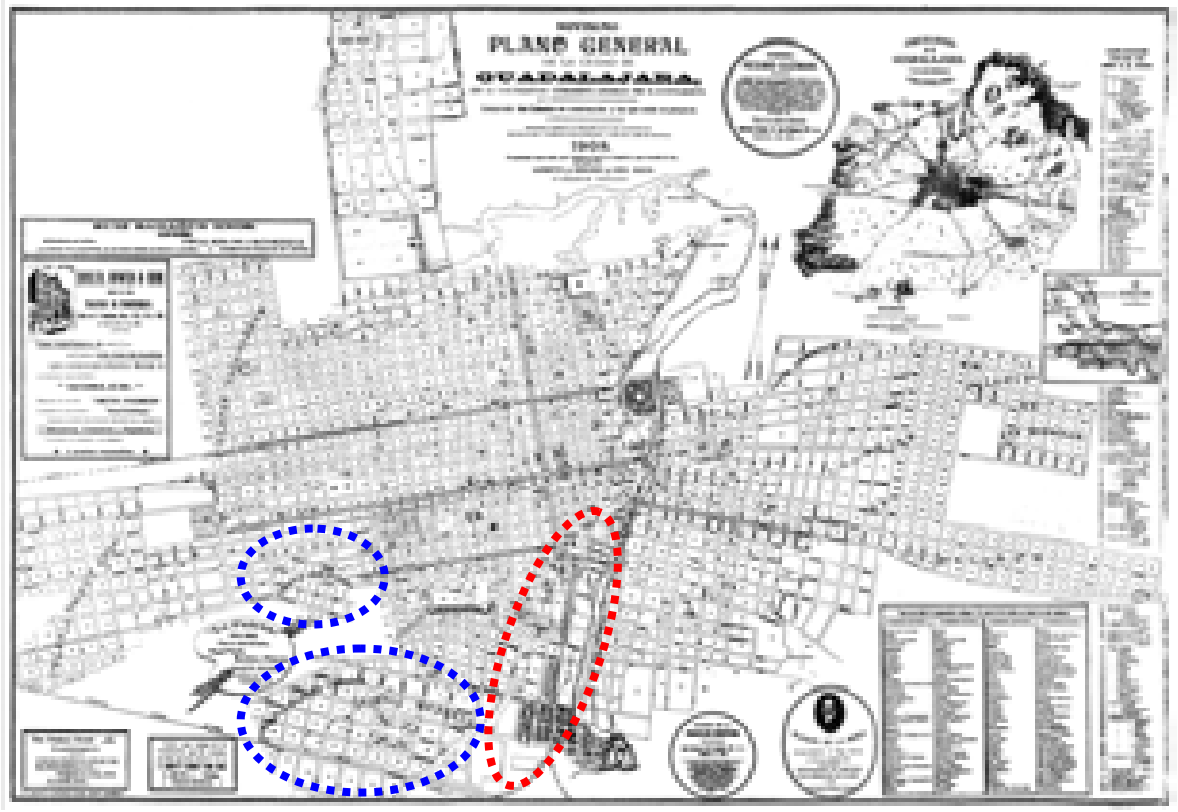


Pabellón del consultorio y habitación de enfermeras.
Junto al patio de talleres. Guadalajara. Año de 1929.[268]

La mancha urbana en Guadalajara continuó asimismo transformándose, tal y como podemos observarlo en el plano de la ciudad para el año de 1908. En este observamos como la ciudad creció y se desarrolló tomando como referencia el trazado reticular que hasta este momento predominaba en la mancha urbana. Sin embargo, algunas colonias se conformaron siguiendo la traza impuesta por la estación de ferrocarril (en línea punteada azul). Tal es el caso de la Colonia Moderna, cuyo trazado se realizó paralelo a las vías férreas. Asimismo, la Colonia Americana, rompió el esquema reticular de la traza urbana para alinearse al trazo de la vía férrea. De esta forma, el ferrocarril representó una influencia importante en el trazo y configuración de la ciudad, modificando la concepción del espacio

[268] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-2. División de Guadalajara km. I-181 al I-259.1. I (Tramo de Atotonilco a Guadalajara). I-257.6-470-471. Frente y lado oriente del edificio de dos pisos, tabique y lámina con corredores de madera y lámina para hospital.

urbano y generando cambios importantes en la continuidad vial que imperaba hasta este momento.



En el plano de patio del año de 1925 se observa la misma área del patio de estación pero mas desarrollada que en años anteriores, ya que entrando al patio desde el sur se ven todos los cambios de vías hacia los distintos edificios que se encontraban en el. Entrando al patio hacia el sur-poniente se indica un local para bodega de vía y herrería, y más adelante una báscula. Asimismo siguiendo hacia el norte se indica la vía de entrada y la vía de salida, y en el lado oriente el edificio de la Waters Pierce Oil Co., un área de la Compañía de Fomento y Bienes Raíces.

En el lado poniente se indica una bodega con rampas y andenes. Siguiendo en dirección norte se encontraban las bodegas Collingnon rentadas a la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México. Estas bodegas colindaban con un jardín y con la Calle 31, misma que corresponde a la antigua calle de las Felipas, indicada en el plano de 1897.

Se observa también en este plano de 1925 que colindando hacia al poniente en los límites de lo que fuera el patio original se localizan una gran cantidad de comercios como son: la Compañía Moderna “La Equidad, una propiedad de Arce y de la Peña en la esquina con la Calle 29, propiedades de los Señores Martínez Frías, Gómez y Ochoa, el Molino “Germania”, propiedades de Dolores V. de de la Mora, de Gustavo Arrona, y una propiedad de la Compañía Occidental de Almacenaje en cerrada de la antigua calle de San Francisco y la esquina con la

Calle 25. Entrando en los límites del patio original se observan las casas de sección en el mismo lugar que en el plano de 1897 y frente a éstas hacia el norte un pozo y un tinaco; y hacia el poniente se indican unas oficinas del Jefe de Patio y una caseta de madera para baños. En este punto las de entrada se dividían a su vez en 10 vías que iban a las distintas dependencias del patio, algunas de ellas al área de bodega y su cobertizo y las otras a la estación de pasajeros. Dentro de los límites de ésta se indica un área de reparadores, sanitarios, el área del correo, el cobertizo y en el extremo norte en esquina con la calle 19 y la calle 14, el área de oficinas de la estación y la ruta del tranvía que salía del área de bodegas. En el extremo sur se indica además fuera del patio la ruta de la vía del tranvía y los distintos desvíos de las vías del ferrocarril que daban servicio a la Compañía hidroeléctrica, la espuela Orozco que iba a la Compañía Maderera del Sur y a la propiedad de Mauricio Steltner. Había otra espuela de la Compañía de Pavimentos y Asfalto, la espuela de Sixto Ochoa y socios y la espuela de Gómez y Ochoa.



Vista de los patios del ferrocarril de Guadalajara el día de la llegada del primer tren de pasajeros del ferrocarril del Pacífico el 17 de abril de 1927.
Se observa el Molino Germania que se indica en los planos.[269]

Años mas tarde esta estación es reubicada y se construye una nueva tal y como se puede observar en el plano del Proyecto Integral de la Terminal de Guadalajara, Estación de Pasajeros y oficinas generales de la División (anexo).

La estación dentro del patio se encuentra en la esquina de la calle 19 y la calle 14, en la esquina de la antigua calle de San Francisco y la plaza del mismo nombre. Es un edifico de dos niveles en el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera: contaba con un área para Oficina del Telégrafo, y hacia la antigua Calle de San Francisco se encontraba el área del percibidor, y la oficina de venta de Boletos que daba a una sala de espera a la que se accedía a través de un andén

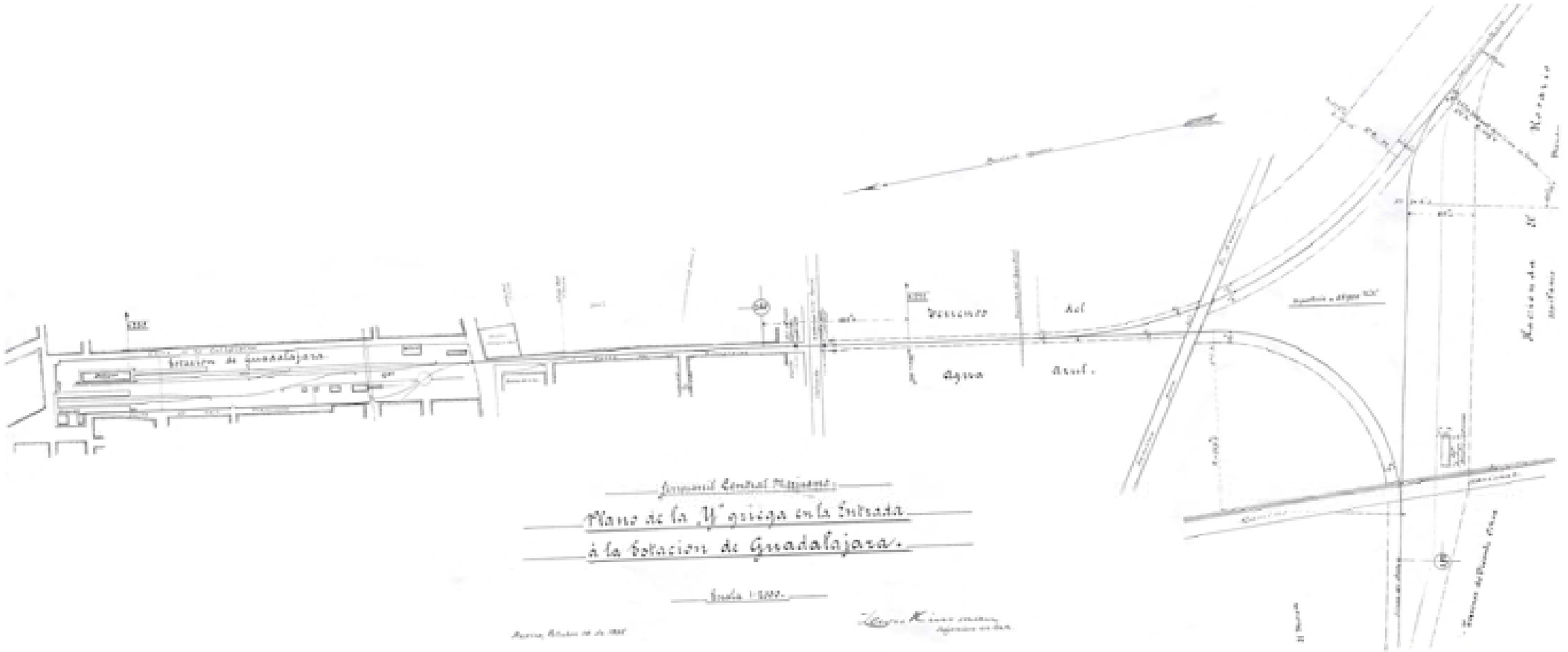
[269] Foto CPB /64. Fondo Carlos Petersen Biester, op. cit.

de ingreso. Posteriormente estaba la biblioteca, el área de equipaje y un cuarto o ágora especial. En el extremo de la calle 19 se encontraba el área de bodega del Express, un área de control de vía y otra dependencia no especificada que daba aun pequeño jardín interior y un área de sanitarios. Se observa el área de andenes para la llegada de tres vías. En planta alta se indica una oficina o despacho para control de vía.

Los materiales de construcción eran ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había mampostería de piedra aparente. Contaba con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo y andenes se sostenía por estructuras de madera soportadas en pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Los andenes y cobertizos se cubrían con cubiertas inclinadas y a dos aguas de lámina acanalada. Los entrepisos de la estación y la bodega eran de vigueta metálica y bovedilla

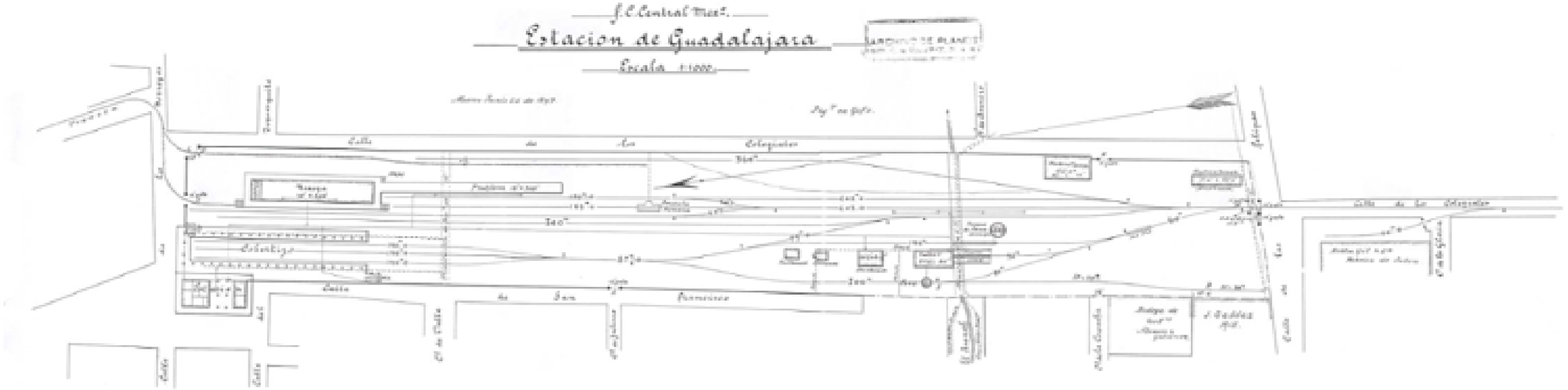
De acuerdo a la Carta del ferrocarril Central de 1837 a 1894[270] Guadalajara era la última estación de la línea construida hasta ese momento. En dirección de Guadalajara a Irapuato, después de la estación Guadalajara está la estación El Castillo. En años posteriores cuando se construye el resto de la línea, la estación siguiente en dirección a Colima-Manzanillo es la estación Tlajomulco.

[270] Carta del ferrocarril Central. CEDIF-MNFM.



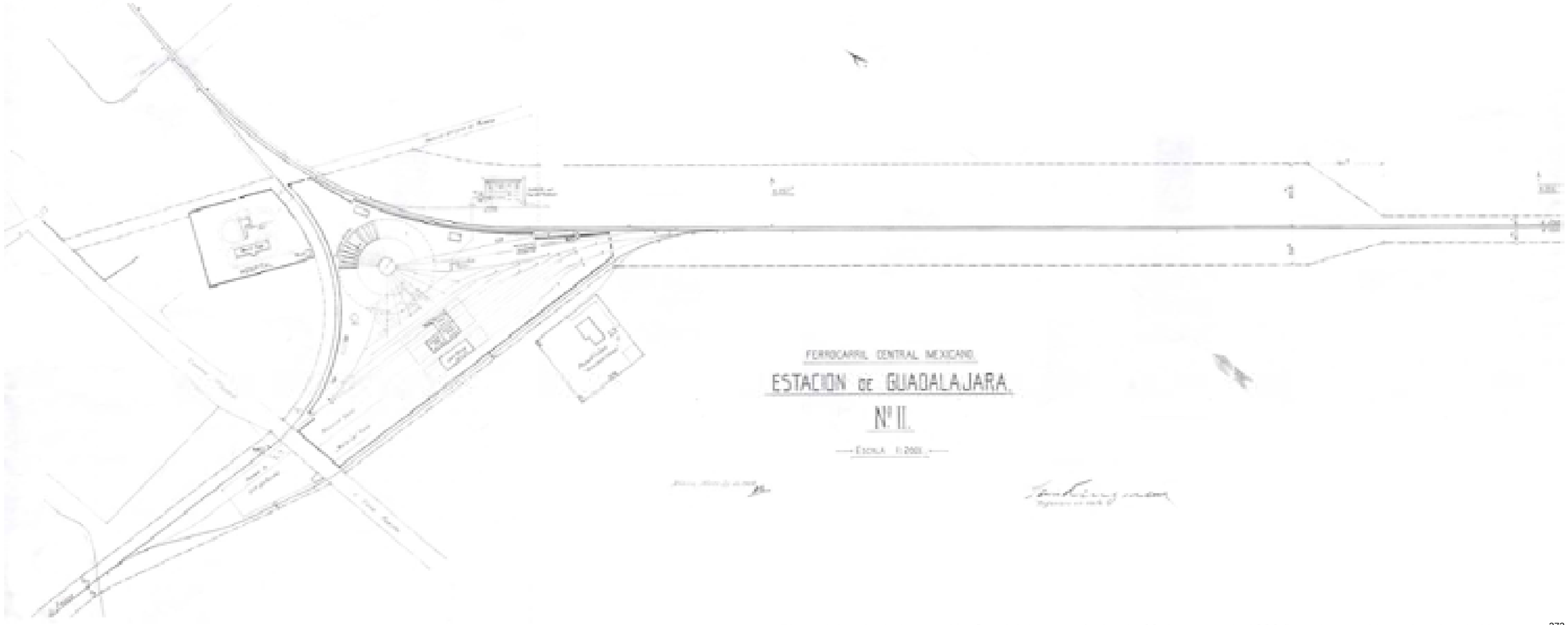
Plano del patio del patio de la estación de Guadalajara con fecha de octubre 14 de 1895 firmado por el Ingeniero Lewis Kingsman.[271]

[271] Mapa I-2209. Plano del Ferrocarril Central Mexicano. Plano de la Y griega en la entrada a la estación de Guadalajara. CEDIF-MNFM.



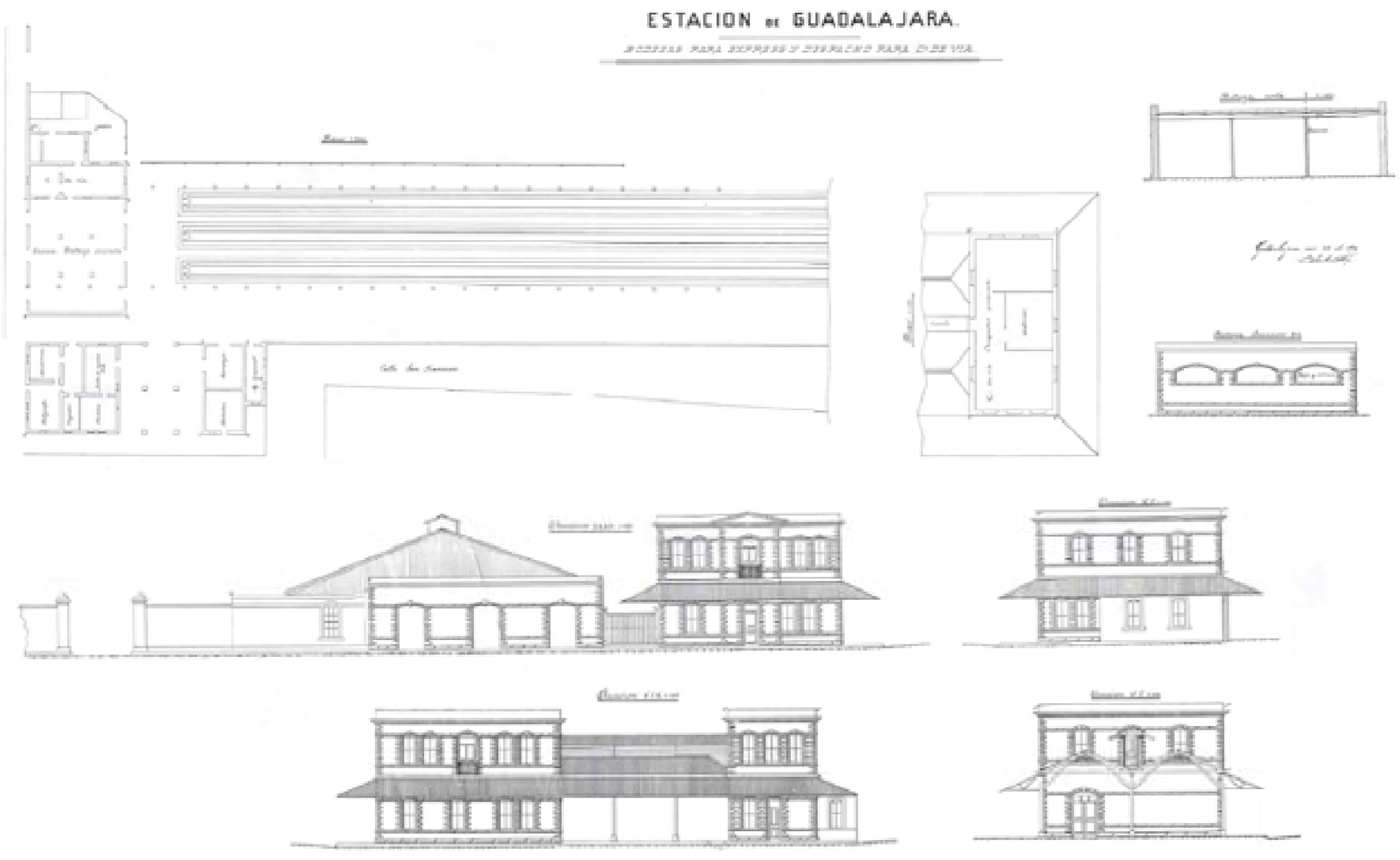
Plano del patio de la estación Guadalajara con fecha de junio de 1897.[272]

[272] Mapa I-2211. Plano del Ferrocarril Central Mexicano. Estación de Guadalajara, junio 27 de 1897. CEDIF-MNFM.



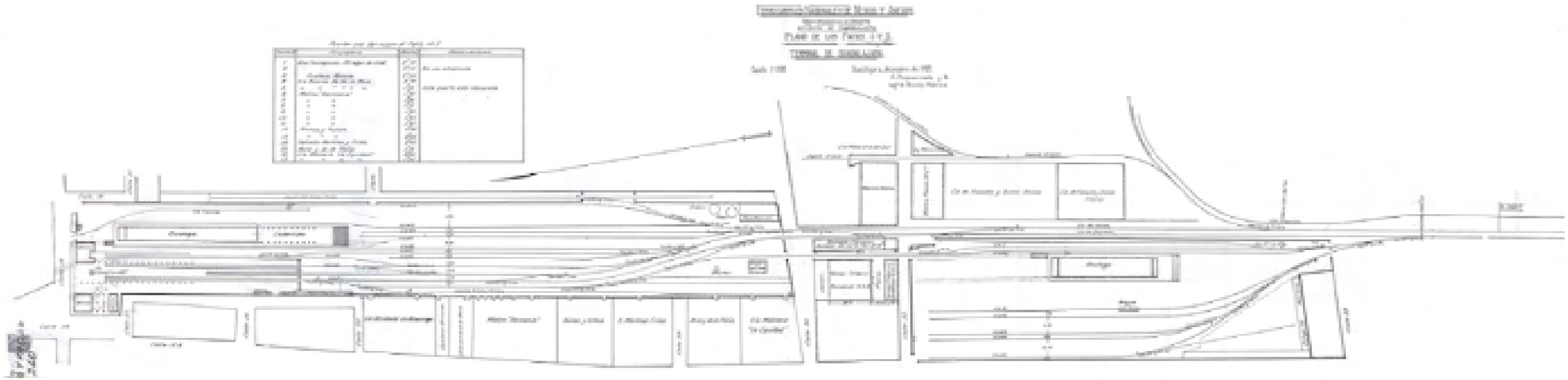
Plano del patio de la estación Guadalajara con fecha de 20 de marzo de 1908 firmado por el ingeniero Lewis Kingsman.[273]

[273] Mapa I-2213. Plano del ferrocarril Central Mexicano, marzo 20 de 1908. CEDIF-MNFM.



Plano de la estación de Guadalajara de fecha de 22 de noviembre de 1911.[274]

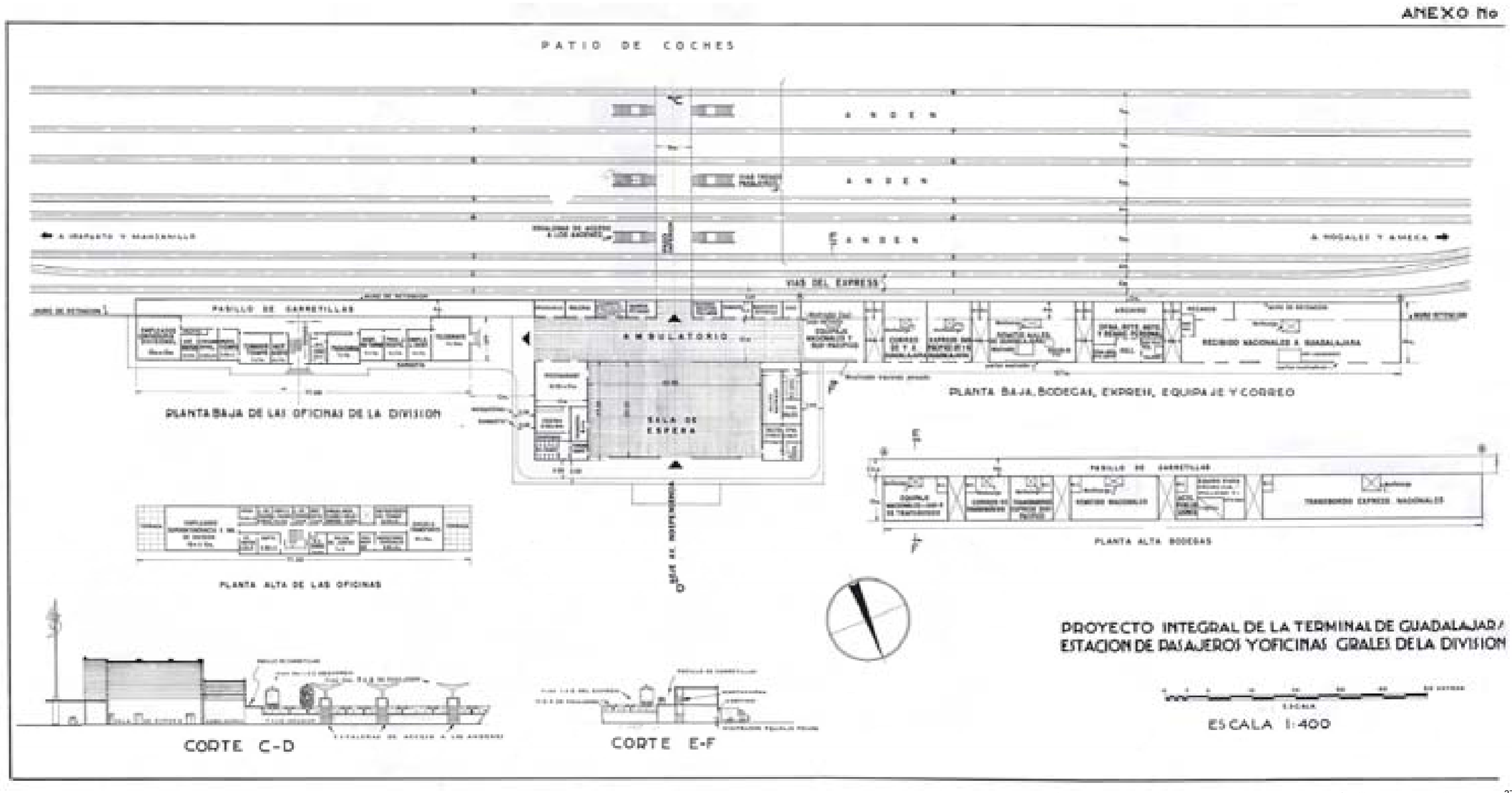
[274] Mapa I-1410. Plano de la estación de Guadalajara, Bodegas para el Express y despacho para C. de vía, 22 de noviembre de 1911. Estación de pasajeros y oficinas generales de la división. Sin fecha. CEDIF-MNFM.



Plano del patio de la estación Guadalajara con fecha de diciembre de 1925.[275]

[275] Mapa I-2220. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México y anexos. (Administrados por el gobierno), División de Guadalajara, Plano de Patios I y II, Terminal de Guadalajara, diciembre de 1925. CEDIF-MNFM.

ANEXO No



Plano del proyecto de la Terminal de la estación Guadalajara. Sin fecha.[276]

[276] Mapa I-1414. Proyecto integral de la Terminal de Guadalajara. Estación de pasajeros y oficinas generales de la división. Sin fecha. CEDIF-MNFM.

Km. 287.2. Tlajomulco.

La estación Tlajomulco se localizaba en el km. 287.2 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1568.4 m. Se edificó sobre la línea de Guadalajara a Tuxpan perteneciente al antiguo ferrocarril Central Mexicano.[277]



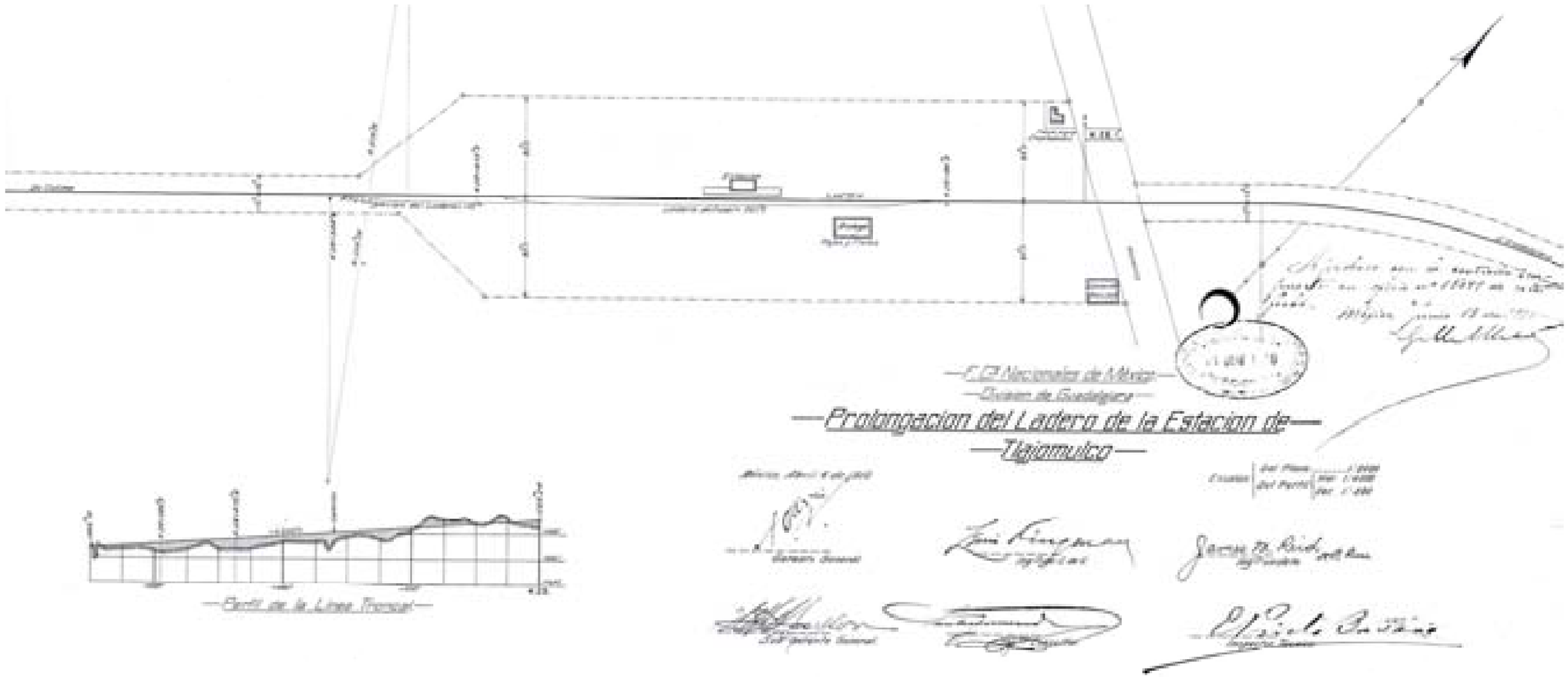
Estación Tlajomulco. Año de 1929[278]

De acuerdo al plano de patio de 1910, el patio colindaba con un camino local a partir del kilómetro 28. Contaba con un edificio destinado para casas de sección, casa para empleados o trabajadores de vía, una bodega (indicada como propiedad de Rojas y Flores), y la estación con su ladero. La estación Tlajomulco es del mismo tamaño y dimensiones que la de El Castillo. Se encuentra alineada a la vía principal. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio.

Cuenta con un cobertizo exterior, un área de espera al interior con taquilla para venta de boletos, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal y una bodega.

Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, madera y lámina. El desplante de los muros, los remates en esquina y las jambas y cerramientos de puertas y ventanas se construyeron de ladrillo aparente. Los muros eran de mampostería de piedra aplanados y pintados. Las puertas y ventanas contaban con carpintería y herrería en las ventanas. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. El piso en el cobertizo es de cemento. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

[277] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Tlajomulco, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.
[278] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán).



Plano del patio de la estación de Tlajomulco con fecha de abril 6 de 1910.[279]

[279] Mapa I-2240. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, División Guadalajara, Prolongación del ladero de la estación de Tlajomulco. Abril 6 de 1910. CEDIF-MNFM.

Km. 296.7. Flores.

La estación Flores se localizaba en el km. 296.7 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado de Santa Cruz de las Flores, a una altura sobre el nivel del mar de 1498.6 m.

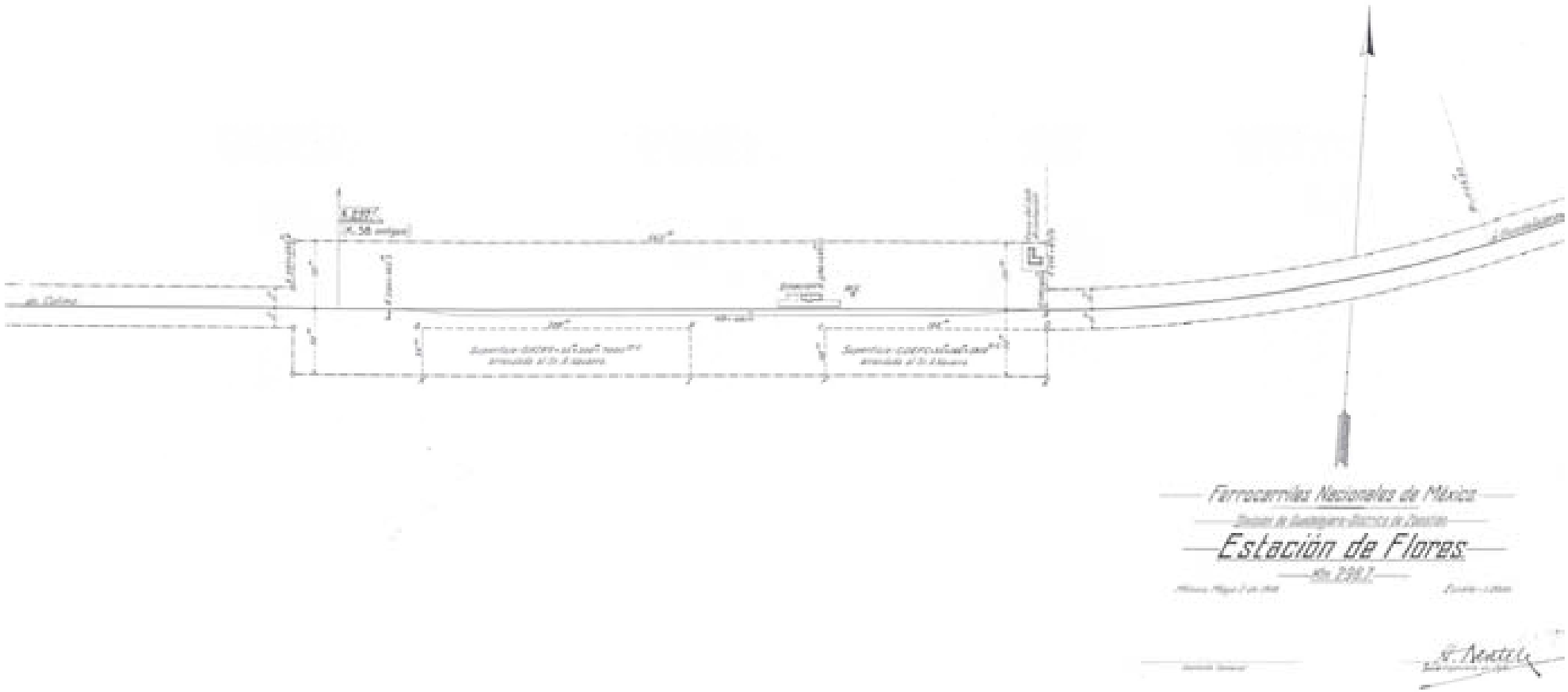


Estación Flores. Año de 1929.[280]

La estación Flores se edificó sobre la línea de Colima a Guadalajara perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. Hasta el 25 de junio de 1910 la estación no se hallaba bajo la inspección de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, puesto que la tenía a su cargo el Señor Ing. Eduardo Prieto.[281] La población de Santa Cruz de las Flores tiene varios siglos de antigüedad. Cuenta con un templo colonial construido entre 1612-1621. Antiguamente el poblado se llamaba Santa Cruz Vieja, donde se establecieron los misioneros jesuitas.[282] Además de la estación existía un edificio para casa del jefe de la estación y un tanque de agua.

La estación Flores es del mismo tamaño y dimensiones que las de El Castillo y Tlajomulco. Se encuentra alineada a la vía principal. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio. Cuenta con un cobertizo exterior, un área de espera al interior con taquilla para venta de boletos, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal y una bodega. Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, madera y lámina. El desplante de los muros, los remates en esquina y las jambas y cerramientos de puertas y ventanas se construyeron de ladrillo aparente. Los muros eran de mampostería de piedra aplanados y pintados. De acuerdo a la imagen anexa de 1929, las puertas y ventanas se encontraban tapiadas. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. El piso en el cobertizo es de cemento. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

[280] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán.
[281] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Flores, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.
[282] Idem.



Plano del patio de la estación de Flores con fecha de mayo 2 de 1914.[283]

[283] Mapa I-2243. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, División Guadalajara, Distrito de Zapotlán, Estación de Flores. Mayo 2 de 1914. CEDIF-MNFM.

Km. 307.6. Mazatepec.

La estación Mazatepec se localizaba en el km. 307.6 de la nomenclatura actual, en la que fuera sobre la línea de Guadalajara a Tuxpan perteneciente al antiguo ferrocarril Central Mexicano[284] en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado de San Antonio Mazatepec, a una altura sobre el nivel del mar de 1480.8 m. En el año de 1899, cercano a la zona donde se encuentra dicha estación se encontraban los pueblos de San Isidro, Cruz Viga y Florida.[285]



Estación Mazatepec. Año de 1929.[286]

Además de la estación existía un edificio para casa del jefe de la estación y un tanque de agua. La estación Mazatepec es del mismo tamaño y dimensiones que las de El Castillo, Tlajomulco y Flores. Se encuentra alineada a la vía principal. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio.

De acuerdo a la imagen anexa de 1929 se observa que cuenta con un cobertizo exterior, un área de espera al interior con taquilla para venta de boletos, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal y una bodega.

Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, madera y lámina. El desplante de los muros, los remates en esquina y las jambas y cerramientos de puertas y ventanas se construyeron de ladrillo aparente. Los muros eran de mampostería de piedra aplanados y pintados. Las puertas y ventanas contaban con carpintería y herrería en las ventanas. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. El piso en el cobertizo es de cemento. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

[284] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Mazatepec, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.,
[285] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[286] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán. Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina.

Km. 327.5. Santa Ana.



Estación Santa Ana. Año de 1929[287]

La estación Santa Ana se localizaba en el km. 327.5 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado de Acatlán, a una altura sobre el nivel del mar de 1356.5 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba cercano a la hacienda de El Plan, el rancho La Resolana y la Hacienda Bellavista.[288]

La estación Santa Ana Acatlán se edificó sobre la línea de Guadalajara a Tuxpan perteneciente al antiguo ferrocarril Central Mexicano. Fue construida mediante la concesión número 17.[289] De acuerdo al plano del patio de la estación Santa Ana Acatlán de fecha 3 de agosto de 1900, este contaba con una longitud de 1000 metros, colindaba con un camino nacional. Dentro de los límites del patio se observa la existencia de un edificio para casas de sección, posteriormente cercano a la estación se indica un pozo, una bomba y un tinaco con surtidor de agua.

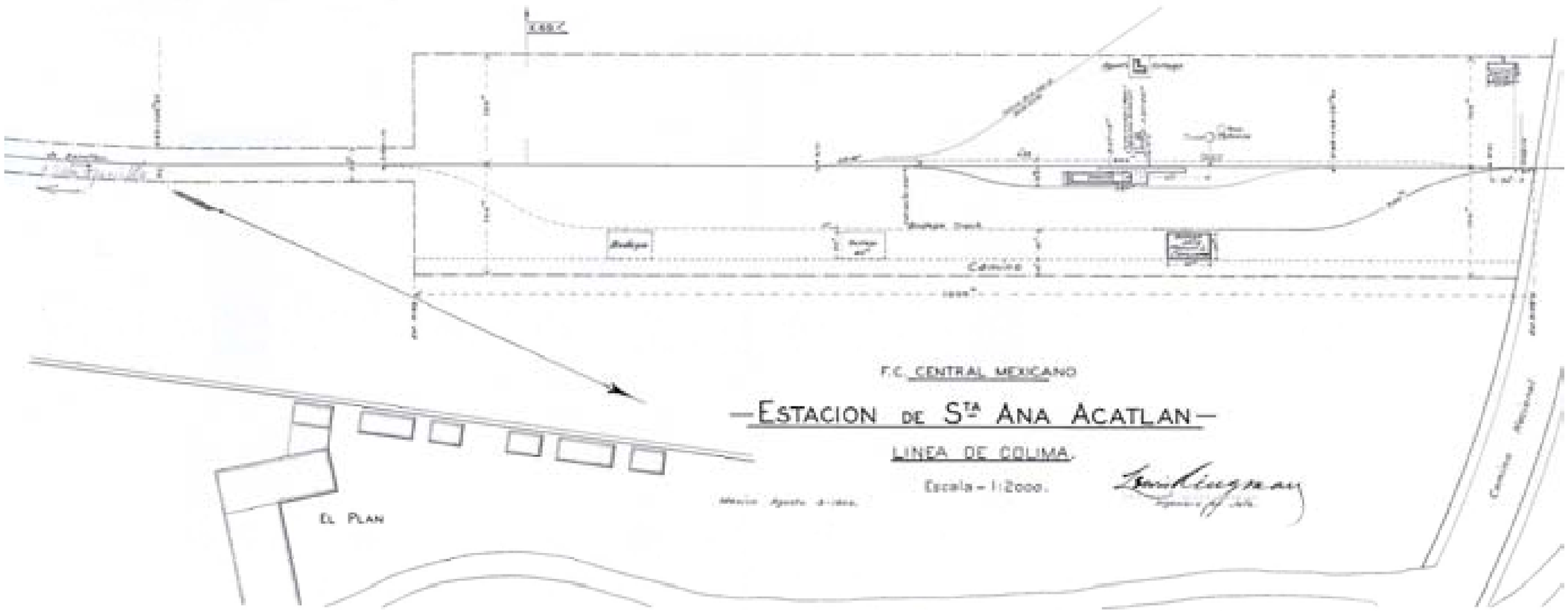
Cercano a éstos se marca un local que se indica era arrendado al señor Miguel J. Vidrio para restaurant localizado frente al cobertizo de la estación. En el extremo poniente del patio se encontraba la casa del agente[290] o jefe de la estación. La estación contaba con un ladero a un costado de la misma y otro mas para dar servicio a tres bodegas localizadas en el extremo oriente del patio. Una de las bodegas se marca para el señor Manuel L. Corcuera.

Paralelo a este ladero existía un camino que probablemente comunicaba con los terrenos y edificaciones colindantes a la estación pertenecientes a la Hacienda El Plan.[291]

[287] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán. Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina.
[288] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[289] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Santa Ana, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.
[290] *Agent's cottage*.
[291] Cfr. En capítulo 3. Plano geográfico I-2212, p. 87.

La estación dentro del patio se encuentra alineada entre la vía principal y el ladero. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados con un cobertizo a dos aguas como el resto de la estación. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En el lado sur se encontraba el área de bodega, un local destinado la bodega del Express, posteriormente bodega de equipaje, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte.

Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.



Plano del patio de la estación de Santa Ana Acatlán con fecha de agosto 3 de 1900.[292]

[292] Mapa I-2255. Plano del ferrocarril Central Mexicano, Estación de Santa Ana Acatlán, Línea de Colima, agosto 3 de 1900. CEDIF-MNFM.

Km. 339.7. Catarina.

La estación Catarina se localizaba en el km. 339.7 de la nomenclatura actual, se edificó sobre la línea de Guadalajara a Tuxpan perteneciente al antiguo ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1354.7 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba próximo al Lago Zacoalco cercano al poblado de La Capilla.[293]. Fue construida mediante la concesión número 17.[294]



Estación Catarina. Año de 1929.[295]

Además de la estación existía un edificio para casa del jefe de la estación y un tanque de agua. La estación Catarina es del mismo tamaño y dimensiones que las de El Castillo, Tlajomulco, Flores y Mazatepec. Se encuentra alineada a la vía principal. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio.

De acuerdo a la imagen anexa de 1929 se observa que cuenta con un cobertizo exterior, un área de espera al interior con taquilla para venta de boletos y telégrafo, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal y una bodega.

Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, madera y lámina. El desplante de los muros, los remates en esquina y las jambas y cerramientos de puertas y ventanas se construyeron de ladrillo aparente. Los muros eran de mampostería de piedra aplanados y pintados. Las puertas y ventanas contaban con carpintería y herrería en las ventanas. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. El piso en el cobertizo es de cemento. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

[293] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87

[294] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Catarina, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.

[295] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán. Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina.

Km. 349.3. Zacoalco.

La estación Zacoalco se localizaba en el km. 349.3 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1354.7 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba en la ribera del Lago Zacoalco cercano a los poblados de La Cruz Verde, el rancho de J.M. Valencia, y Ruinas Camichin.[296]



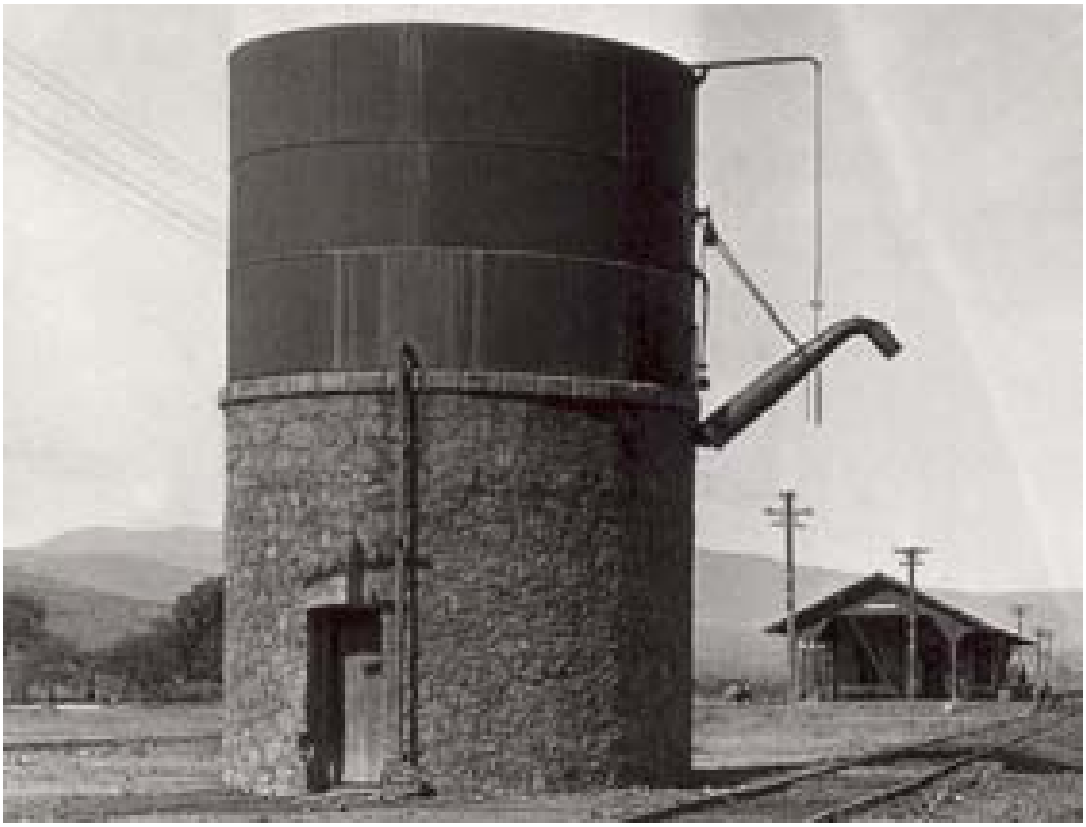
Estación Zacoalco. Año de 1929.[297]

La estación Zacoalco se edificó sobre la línea de Guadalajara a Tuxpan perteneciente al antiguo ferrocarril Central Mexicano. Fue construida mediante la concesión número 17.[298] El patio se encontraba cercano al kilómetro 90 de la ruta de los Ferrocarriles Nacionales de México, según se indica en plano anexo.

De acuerdo al plano del 31 de marzo de 1910 y aprobado el 22 de julio del mismo año, dentro de los límites del patio de la estación de Zacoalco se observa la existencia de un deposito de carbón indicado como propiedad de *Rojas y Flores,* una bodega de Ramón Velasco, un conjunto de casas para los empleados de la estación, un tinaco y casas de sección.

La estación contaba con un ladero a un costado de la misma y otro mas para dar servicio la bodega de Ramón Velasco localizada en el extremo sur del patio. El tanque elevado de agua consistía en una base circular de mampostería de piedra, sobre la que descansaba el tanque.

[296] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[297] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán. Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina.
[298] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Zacoalco, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.

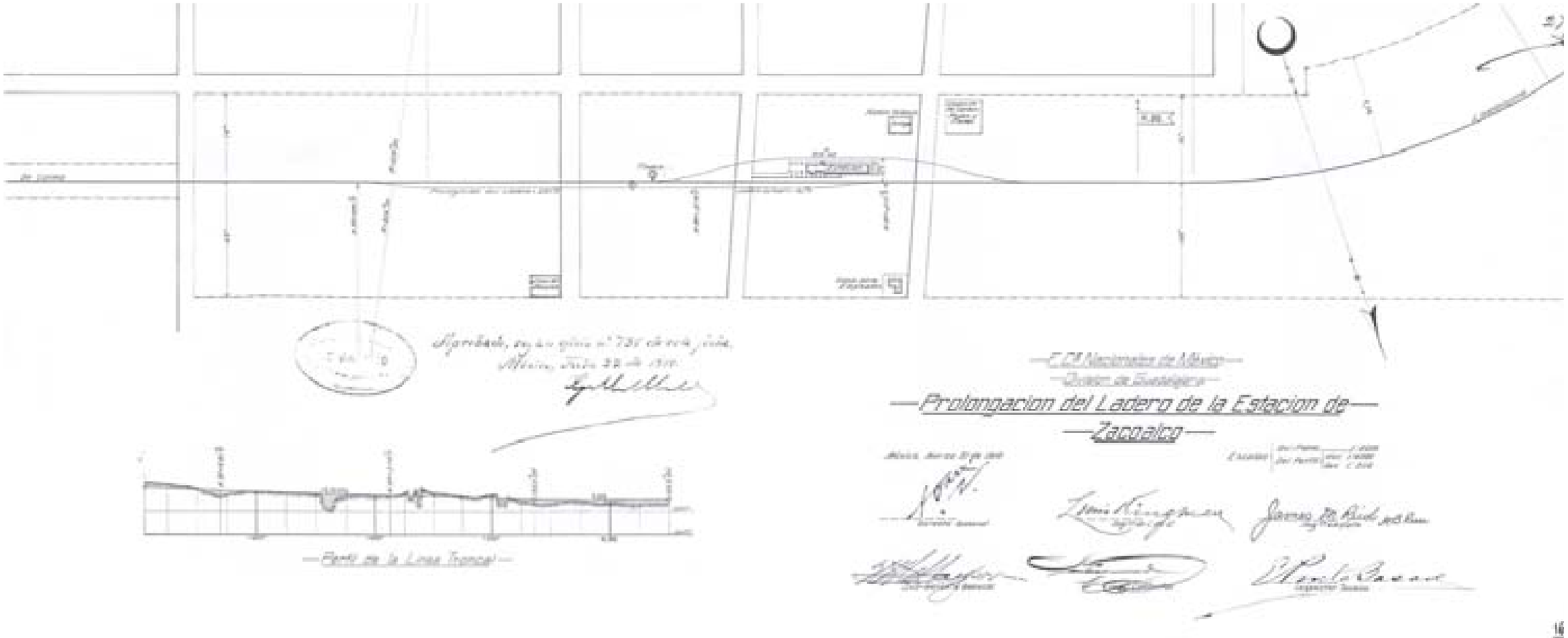


Tinaco de agua para abastecimiento de locomotoras de vapor en el patio de la estación de Zacoalco, Jalisco.[299]

La estación Zacoalco es de las mismas características y dimensiones que la de Santa Ana, dentro del patio se encuentra alineada entre a la vía principal y el ladero. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados con un cobertizo a dos aguas como el resto de la estación. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se localizaba el área de bodega, posteriormente un local destinado la bodega del Express, bodega de equipaje, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte.

Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

[299] *Caminos de hierro*, Sector comunicaciones y transportes SCT, Ferrocarriles Nacionales de México, 1996, p. 90



Plano del patio de la estación de Zacoalco con fecha de marzo 31 de 1910.[300]

[300] Mapa I-2261. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, División Guadalajara, Prolongación del ladero de la estación de Zacoalco. Marzo 31 de 1910. CEDIF-MNFM.

Km. 360.4. Verdía.

La estación Verdía se localizaba en el km. 360.4 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

Km. 370.0. Techaluta.

La estación Techaluta se localizaba en el km. 370 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

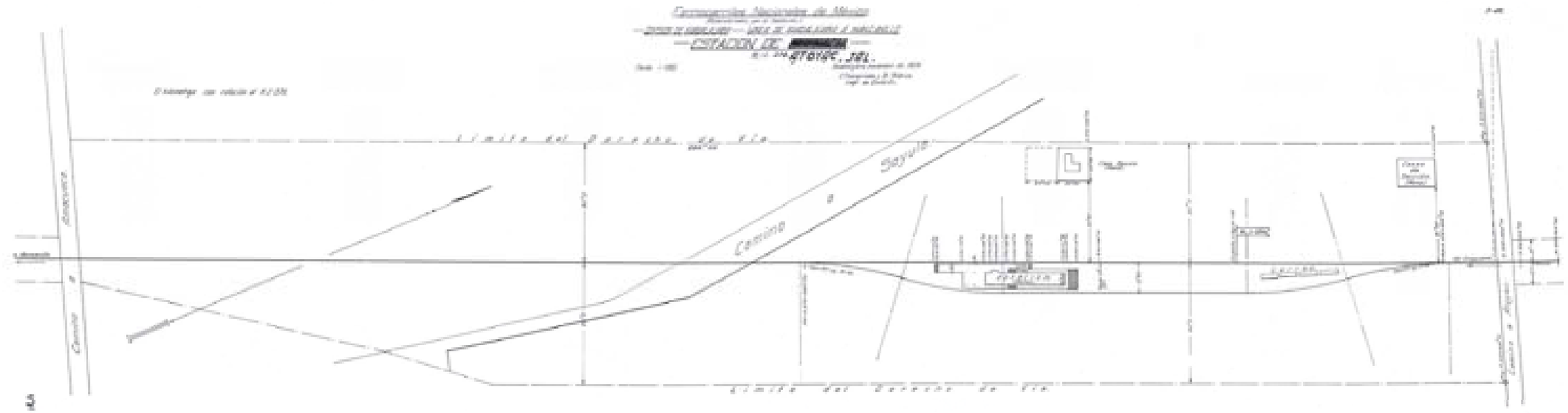
Km. 376.2. Atoyac.

La estación Atoyac se localizaba en el km. 376.2 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado de Cofradía, a una altura sobre el nivel del mar de 1353.8 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba en la ribera del Lago de Sayula cercano a los poblados de Salina de Tepetate, Cruz Gorda y en el otro lado del lago se localizaba el poblado de Atoyac.[301]

La estación Cofradía hoy Atoyac se edificó sobre la línea de Guadalajara a Tuxpan perteneciente al antiguo ferrocarril Central Mexicano. Fue construida mediante la concesión número 17 para la construcción de la misma línea.[302] De acuerdo al plano del patio de de noviembre de 1924, se observa que antes de llegar al patio existía un puente de 30 m. ancho mismo que colindaba con el camino a Atoyac. Dentro de los límites del patio se observa en el extremo norte del mismo la existencia de un edificio para casas de sección construido de mampostería y la casa del agente también de mampostería ubicada al norte de la estación. Frente a uno de los extremos de la estación se indica un pequeño edificio para sanitarios. El otro extremo del patio de la estación colinda con el camino a Sayula y un poco mas adelante, en dirección a Manzanillo con el camino a Amacueca. La estación contaba con un ladero a un costado de la misma en la que según el plano existían cuatro carros.

La estación Atoyac es de las mismas características y dimensiones que la de Santa Ana y Zacoalco. Se encuentra alineada entre a la vía principal y el ladero. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados con un cobertizo a dos aguas como el resto de la estación. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se encontraba el área de bodega, posteriormente un local destinado la bodega del Express, bodega de equipaje, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero.

[301] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[302] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Atoyac, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.



Plano del patio de la estación de Atoyac (Cofradía) con fecha de noviembre de 1924.[303]

[303] Mapa I-2266. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México (administrados por el gobierno), División Guadalajara, Línea de Guadalajara a Manzanillo, Estación de Atoyac (Cofradía). Noviembre de 1924. CEDIF-MNFM.

Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

Km. 386.7. Carmelita.

La estación Carmelita se localizaba en el km. 360.4 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

Km. 394.8. Sayula.

La estación Sayula se localizaba en el km. 394.8 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1354.8 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba cerca del Lago de Sayula y de los poblados de Mezquital, El Recreo, Reparo y Amatitlán.[304]



Estación Sayula. Año de 1929.[305]

La estación Sayula se edificó sobre la línea de Guadalajara a Tuxpan perteneciente al antiguo ferrocarril Central Mexicano. Fue construida mediante la concesión número 17.[306] En el año de 1915, Sayula fue escenario de ofensivas rebeldes que escenificaron cruentos enfrentamientos en el lugar. Este combate fue encarnizado, los villistas se retiraron después de incendiar la presidencia

[304] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[305] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán. Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina.
[306] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Sayula, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. CONACULTA, Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Museo Nacional op. cit.

municipal, saquear casas particulares y las bodegas del ferrocarril, no sin antes padecer bajas significativas.[307]

No se cuenta con el plano antiguo del patio de Sayula, pero la estación es del mismo tipo y dimensiones que las de Santa Ana, Zacoalco y Atoyac, por lo que se cree que este patio tenía las mismas características. De acuerdo a la imagen antigua se observa una pequeña caseta para sanitario en el mismo lugar que en el caso de Zacoalco, de ahí que se puede decir que probablemente existía un tanque elevado de agua sobre una base circular de mampostería de piedra y posiblemente un edificio para casa del jefe de la estación y personal de vía.

La estación Sayula dentro del patio se encuentra alineada a la vía principal y el ladero. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados con un cobertizo a dos aguas como el resto de la estación. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se localizaba el área de bodega, posteriormente un local destinado la bodega del Express, bodega de equipaje, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

Km. 410.6. Manzano.

La estación Manzano se localizaba en el km. 360.4 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

Km. 422.9. Zapotlán.

La estación Zapotlán se localizaba en el km. 422.9 de la nomenclatura actual, y entre los km. 163 y 165 de acuerdo al plano antiguo anexo, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado de Zapotlán, hoy Ciudad Guzmán, a una altura sobre el nivel del mar de 1507.6 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba cerca de la laguna de Zapotlán.[308] Este ramal iba de La Junta a Tuxpan y tenía 192.6 km. de longitud.[309]

[307] Ojeda Gastelum, Samuel Octavio, *Rebeldía y bandolerismo durante la revolución: Vicente Alonso y el villismo en Colima,* Tesis de maestria en historia regional, Universidad de Colima, 2001, P. 324. consultado en: http://digeset.ucol.mx/tesis_posgrado/Pdf/Samuel_Octavio_Ojeda_Gastelum.pdf, fecha de consulta: 10 de junio de 2007.
[308] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87.
[309] Garma Franco, op. cit., p. 301.



Estación Zapotlán (Ciudad Guzmán). Año de 1929.[310]

De acuerdo al plano del patio de la estación de Zapotlán del de 3 abril de 1901, se observa que este patio era muy diferente a los del resto de la ruta ya que contaba con más infraestructura y servicios que los anteriores. En dirección a Guadalajara el patio colindaba con un camino del cual no se indica el destino. Dentro de los límites del patio se observa como estaba atravesado a su vez por otros dos caminos pequeños. El patio estaba conformado por la vía principal de la cual se desprendían varios laderos justo al entrar en las inmediaciones del patio. Los laderos daban servicio a 10 bodegas, alineadas paralelamente a la vía localizadas justo frente al edificio de estación. Siguiendo la vía en dirección a Colima se observan unos edificios destinados a casa de los empleados así como varios laderos y desviadores. Se observa una plataforma o mesa giratoria similares a las empleadas en las casas redondas. Estas mesas giratorias contaban con un sistema manual que hacía posible que un trabajador hiciera girar con su sola fuerza una locomotora asentada sobre un tramo de vía, para permitir revisar el piso de las locomotoras. Anexo a esta mesa giratoria se observa una serie de vías paralelas que se desprenden de la vía principal, que posiblemente servían para recibo de locomotoras o almacenamiento o aseo. Se observa además un tanque de agua y un edificio para carbón. En el otro extremo se observa una serie de vías en reparación.

La estación Zapotlán dentro del patio se encuentra alineada entre a la vía principal y el ladero. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados en el extremo sur con un cobertizo a dos aguas como el resto de la estación. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se encontraba el área de bodega, posteriormente un local destinado la bodega del Express, bodega de equipaje, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero.

[310] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-3. División de Guadalajara. (Tramo de Guadalajara a cerca de Ciudad Guzmán. Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina.

Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

Km. 434.2. Huescalapa.

La estación Huescalapa se localizaba en el km. 434.2 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo. Se encontraba en los terrenos de la hacienda del mismo nombre.



Foto hacienda Huescalapa. Fotografía de Waite, AGN



Plano del patio de la estación de Zapotlán con fecha de abril 3 de 1901.[311]

[311] Mapa I-2278. Plano del Ferrocarril Central Mexicano, Estación de Zapotlán. Abril 3 de 1901. CEDIF-MNFM.

Km. 440.8. Zapotiltic.

La estación Zapotiltic se localizaba en el km. 440.8 de la nomenclatura actual, en el km. 441 de acuerdo al plano antiguo anexo, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano, en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre a una altura sobre el nivel del mar de 1302 m.



Estación de Zapotiltic. Año de 1929.[312]

El 10 de octubre de 1908 la antigua Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano adquirió terrenos que fueron de la hacienda de Huescalapa para establecer la estación de Zapotiltic de la línea de Guadalajara a Colima. Por aquella época dicha Compañía también adquirió con el mismo fin terrenos que fueron propiedad de los señores Gabriel Santiago y Francisco Ceballos. Cuentan que en 1912 en este lugar se descarriló un tren donde se encontraban las fuerzas del general Francisco Villa.[313]

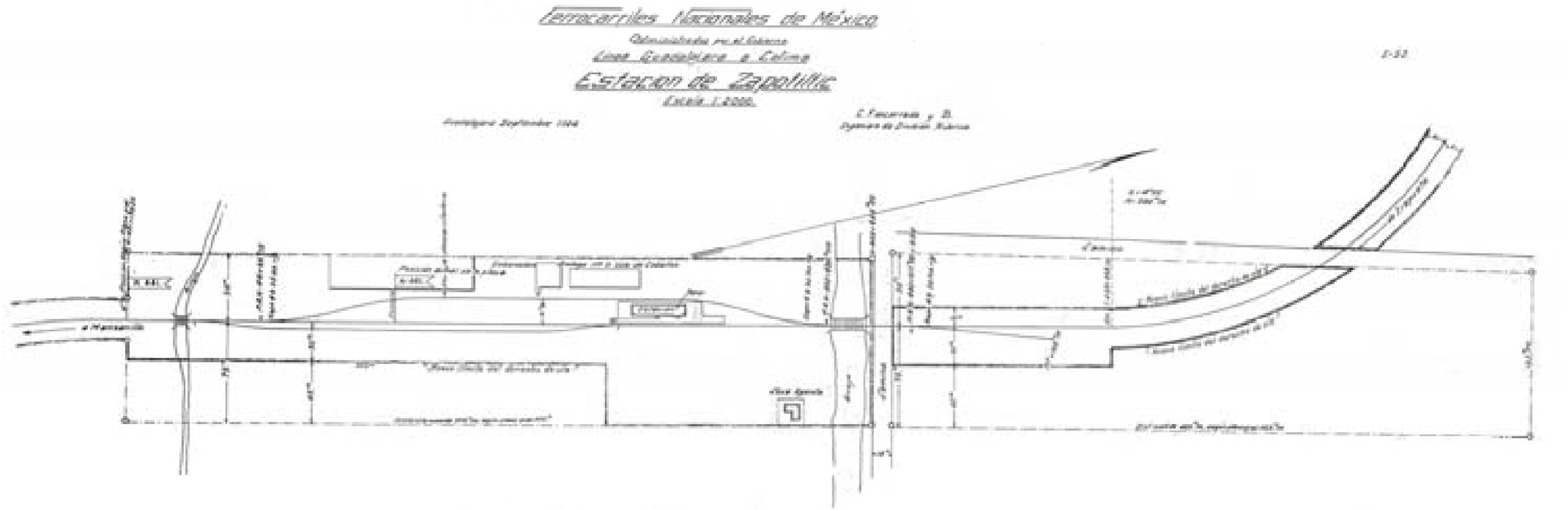
De acuerdo al plano del patio de la estación de Zapotiltic de septiembre de 1924, el patio se encontraba delimitado en el extremo sur por un arroyo sin nombre y en el extremo norte por un camino paralelo a otro arroyo, mismos que se atravesaban mediante pequeños puentes indicados en plano en cada caso. Dentro de los límites del patio se observa la existencia de un edificio para Casa del Agente en la parte oriente, asimismo frente a la estación en el lado poniente del patio se indica una bodega de Ma. D. viuda de Ceballos, un embarcadero y una aguja descarriladora. La estación contaba con un ladero a un costado de la misma y otro mas posiblemente para almacenamiento de carros temporalmente.

La estación Zapotiltic dentro del patio se encuentra alineada entre a la vía principal y el ladero. De acuerdo al plano de estación anexo, es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados en el extremo norte con un cobertizo a dos aguas como el resto de la

[312] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-4. División de Guadalajara km. I-420 al I-502. (Tramo de Ciudad Guzmán a la Huerta). I.440.9-401-404-405. Frente y extremo sur del edificio de adobe de la estación y bodega de carga con cobertizo de madera y lámina para anden de pasajeros.
[313] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Zapotiltic, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.

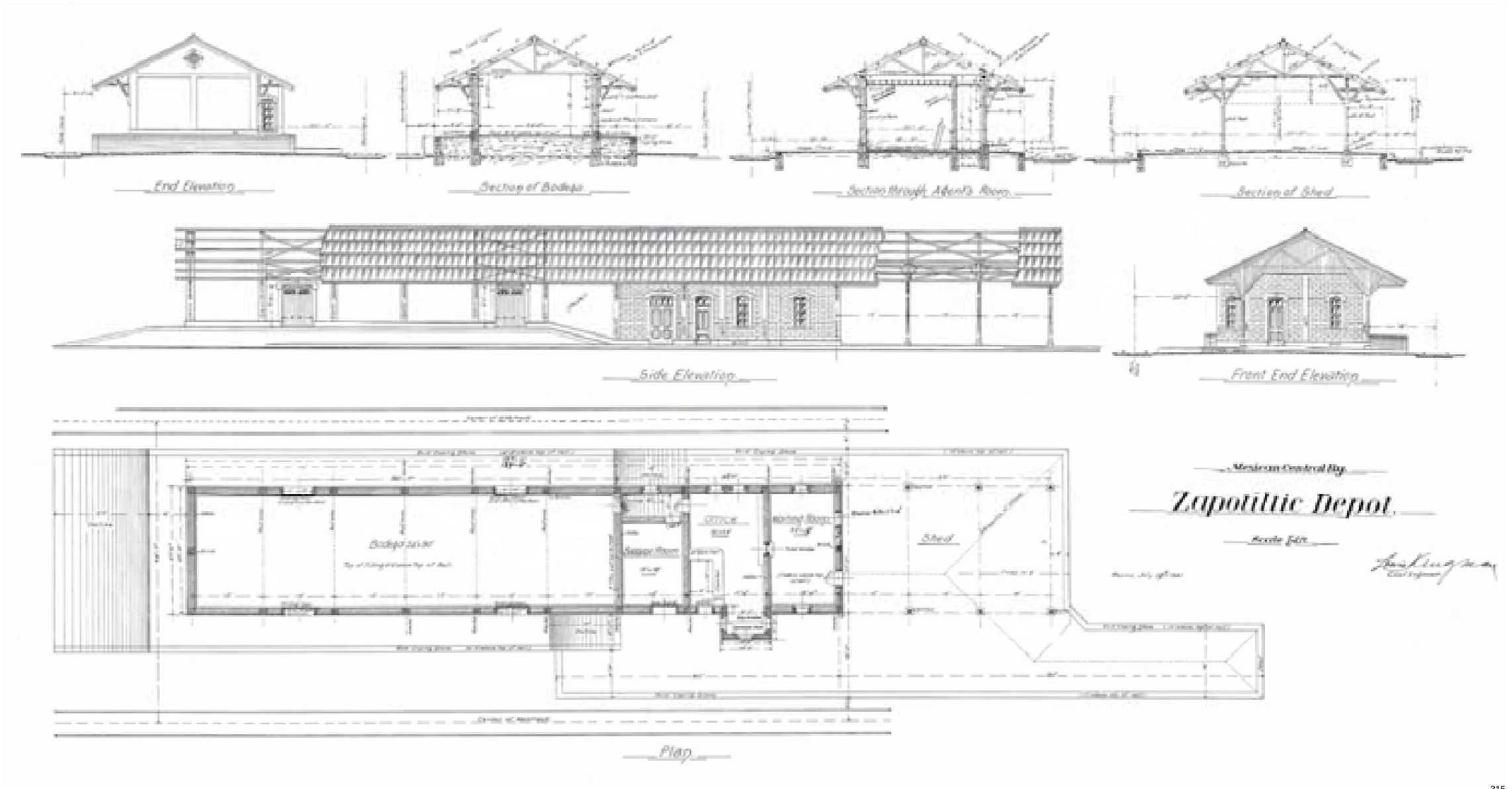
estación. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se encontraba el área de bodega, posteriormente un local destinado la bodega del Express, bodega de equipaje, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero.

Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.



Plano del patio de la estación Zapotiltic con fecha de 1924.[314]

[314] Mapa I-2290. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México (Administrados por el gobierno), Línea Guadalajara a Colima, Estación de Zapotiltic, septiembre de 1924. CEDIF-MNFM.



Plano de la estación Zapotiltic con fecha de 19 de Julio de 1901.[315]

[315] Plano de Edificios 1421. Plano del Mexican Central Railway, Zapotiltic Depot, Julio 19 de 1901. CEDIF-MNFM.

Km. 450.7. Tuxpan.

La estación Tuxpan se localizaba en el km. 450.7 de la nomenclatura actual, en el Km. 192 de acuerdo al plano antiguo anexo, en la ruta de Irapuato a Manzanillo en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano[316]. Se encontraba en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1137 m.



Vista del patio de la estación Tuxpan en dirección hacia Colima[317]

La estación Tuxpan se dice que fue inaugurada en 1909, sin embargo en documentos de 1903[318] ya se menciona la existencia de la estación; probablemente se construyó un edificio temporal y posteriormente fue sustituido por la estación definitiva.

De acuerdo al plano del patio de la estación de Tuxpan de fecha 10 de octubre de 1919, este contaba con una longitud de 740 metros aproximadamente. Colindaba hacia el norte con un pequeño arroyo. Dentro de los límites del patio en el extremo oriente se indica la casa del jefe de la estación, en el extremo poniente se indica un edificio para casa de sección. Cercano a la estación se indica un pozo, una bomba y un tinaco con surtidor de agua tal y como se observa en la imagen anexa.

[316] El plano que se anexa es de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México.
[317] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-4. División de Guadalajara km. I-420 al I-502. (Tramo de Ciudad Guzmán a la Huerta). I-450.8-34. Detalle de vía a la entrada al ladero de Tuxpan. Vista norte. Año de 1929.
[318] *Memoria presentada al congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana Ingeniero Leandro Fernández,* p. 158

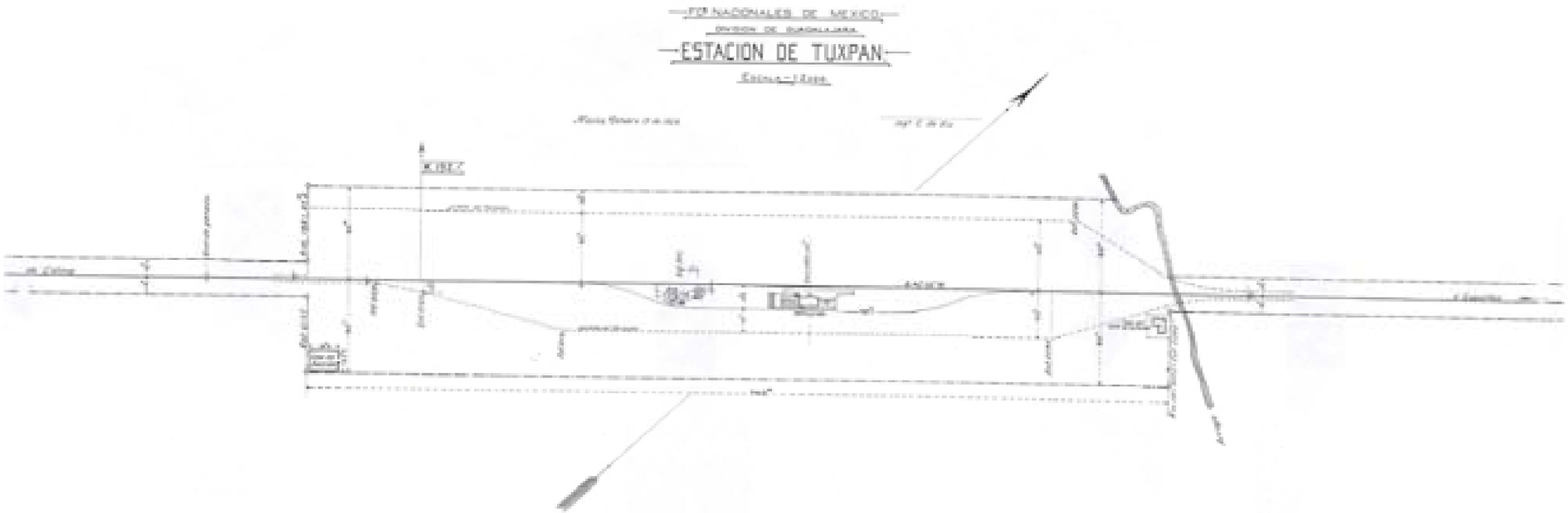


Estación de Tuxpan. Año de 1929.[319]

La estación Tuxpan dentro del patio se encuentra alineada entre a la vía principal y el ladero. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados en el extremo sur con un cobertizo. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se localizaba el área de bodega, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte.

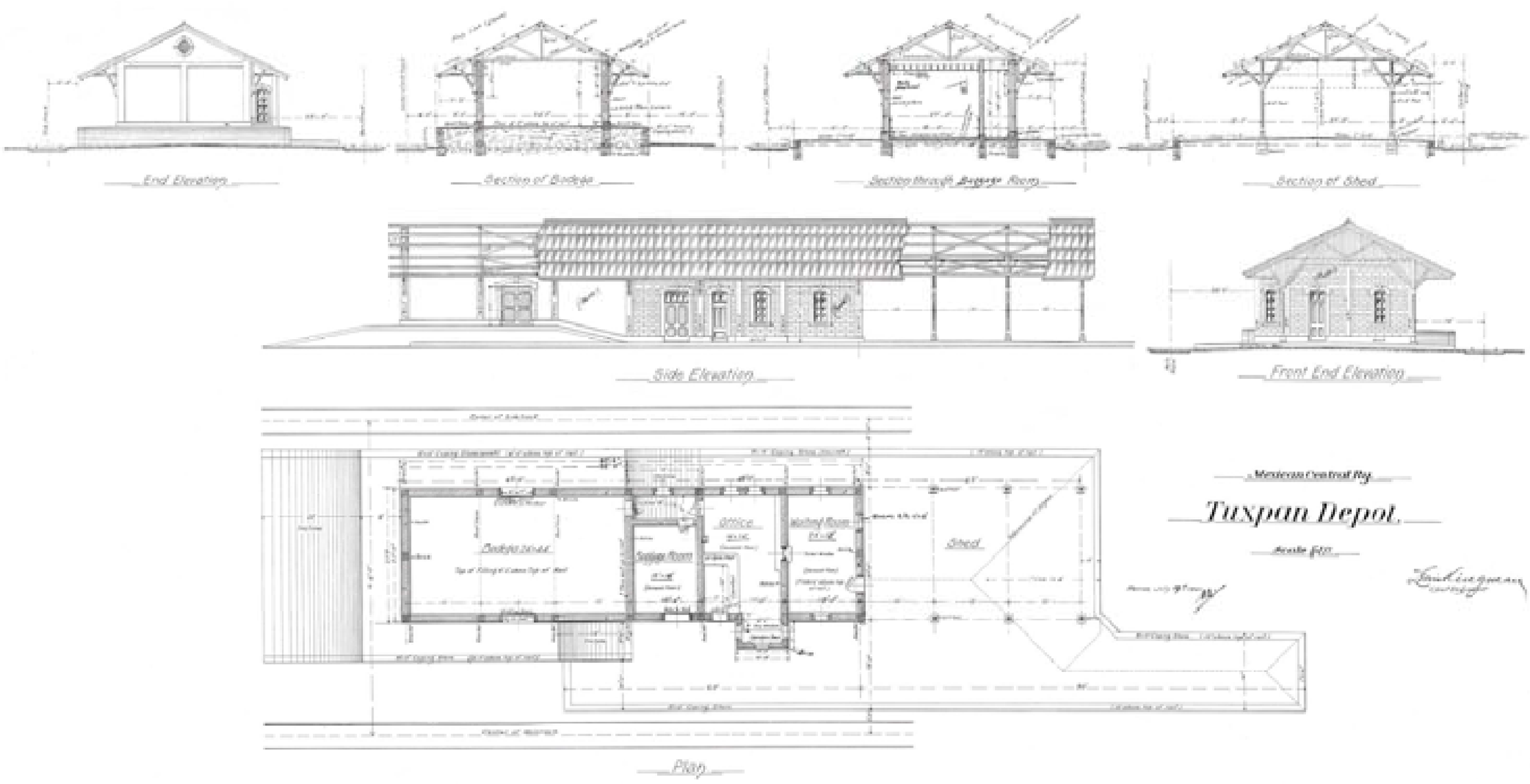
Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Los materiales de construcción son mampostería de piedra aparente con acabado de piedra chapoteada para muros, remates en esquina y jambas y cerramientos de puertas y ventanas, así como madera y lámina, carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada, tal y como se observa en el plano anexo.

[319] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-4. División de Guadalajara km. I-420 al I-502. (Tramo de Ciudad Guzmán a la Huerta). I-450.8-401-405-404. *Posterior y extremo sur del edificio de piedra chapoteada para oficina de la estación y bodega de carga con cobertizo de madera y lámina para anden de pasajeros*



Plano del patio de la estación Tuxpan con fecha de 1909.[320]

[320] Mapa I-2298. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, División Guadalajara, Estación de Tuxpan, octubre 19 de 1909. CEDIF-MNFM.



Plano de la estación Tuxpan con fecha de 19 de Julio de 1901.[321]

[321] Plano de Edificios 1422. Plano del Mexican Central Railway, Tuxpan Depot, Julio 19 de 1901. CEDIF-MNFM.

Km. 457.9. Quito.

La estación Quito se localizaba en el km. 457.9 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

Km. 460.8. Atenquique.

La estación Atenquique se localizaba en el km. 460.8 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

Km. 466.6. Platanar.

La estación Platanar se localizaba en el km. 466.6 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo. El nombre de esta estación proviene de su emplazamiento, ya que se encontraba en terrenos cercanos a la Barranca del Platanar.[322]

Km. 473.6. Higuera.

La estación Higuera se localizaba en el km. 473.6 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo.

Km. 477.2. Villegas.

La estación Villegas se localizaba en el km. 477.2 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo. Se dice que en 1915, una semana después de los enfrentamientos de Sayula, Pedro Zamora y Espiridión Preciado, al mando de casi 500 hombres, atacaron Tonilita y Estación Villegas, puntos limítrofes con el estado de Colima, donde impusieron su jerarquía sobre los militares que resguardaban el lugar.[323]

Km. 485.8. Tonilita.

La estación Tonilita se localizaba en el km. 485.8 de la nomenclatura actual, en la que fuera la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo. Era la ultima estación en el estado de Jalisco antes de entrar al estado de Colima.

De acuerdo al plano de septiembre de 1924, dentro de los límites del patio de la estación de Tonilita se observa la existencia de varios edificios.

[322] Datos tomados del Mapa geográfico I-2208, CEDIF-MNFM.
[323] Ojeda Gastelum, op. cit., p. 326.



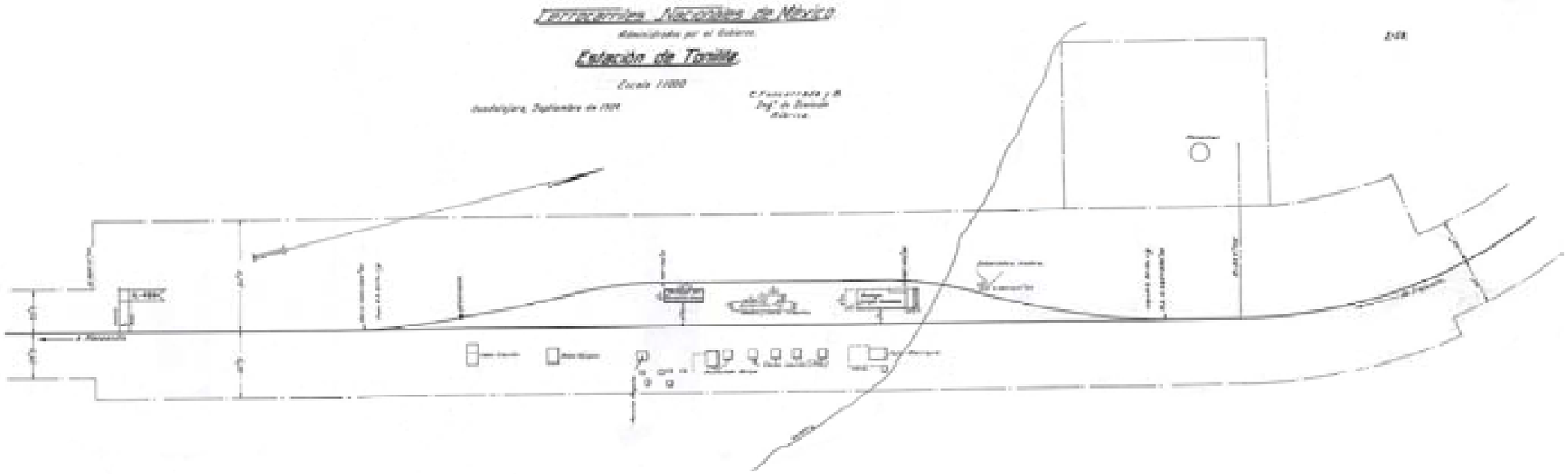
Estación de Tonilita. Año de 1929.[324]

Entrando al patio de la estación en dirección a Manzanillo se indica en el plano en el extremo norte del mismo un embarcadero de madera a un costado del ladero, posteriormente entre la vía principal y el ladero se encontraba una bodega indicada de Enrique Schondube, posteriormente el edificio de estación de madera y lámina con cobertizo en un extremo y finalmente una bodega de Pantaleón Orozco.

En la misma dirección pero aun costado de la vía principal en dirección sur se observa una propiedad de Félix Manrique con una cerca, algunas casas de sección y otras en proyecto, unas propiedades de Audecinda Alriso, otra de Aurelia Magaña, otra de María Vázquez y un edificio para el cabo de sección.

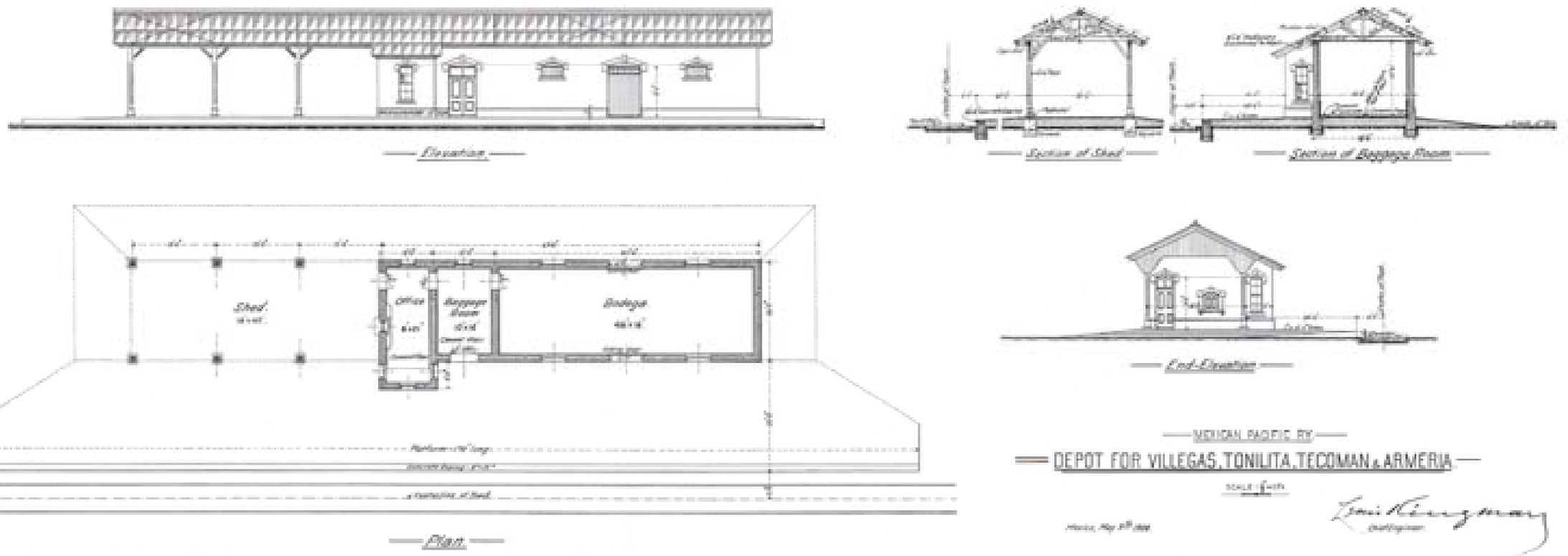
En la imagen antigua que se anexa de 1929 no se alcanza a observar el edificio de estación que se encontraba entre dos bodegas, sin embargo por lo que nos indica el plano de patio se sabe que era un edificio de madera probablemente con una cubierta a dos aguas de lámina como las de las bodegas, que contaba con cobertizo en uno de sus extremos en el que seguramente en este se encontraba la taquilla de venta de boletos, la oficina del jefe de la estación y una pequeña bodega en el otro extremo.

[324] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-4. División de Guadalajara km. I-420 al I-502. (Tramo de Ciudad Guzmán a la Huerta). I-485.8-34- Detalle de vía a la entrada al ladero de la estación.



Plano del patio de la estación Tonilita con fecha de 1924.[325]

[325] Mapa I-2328. Plano de los Ferrocarriles Nacionales de México, (Administrados por el gobierno), Estación de Tonilita, septiembre de 1924. CEDIF-MNFM.



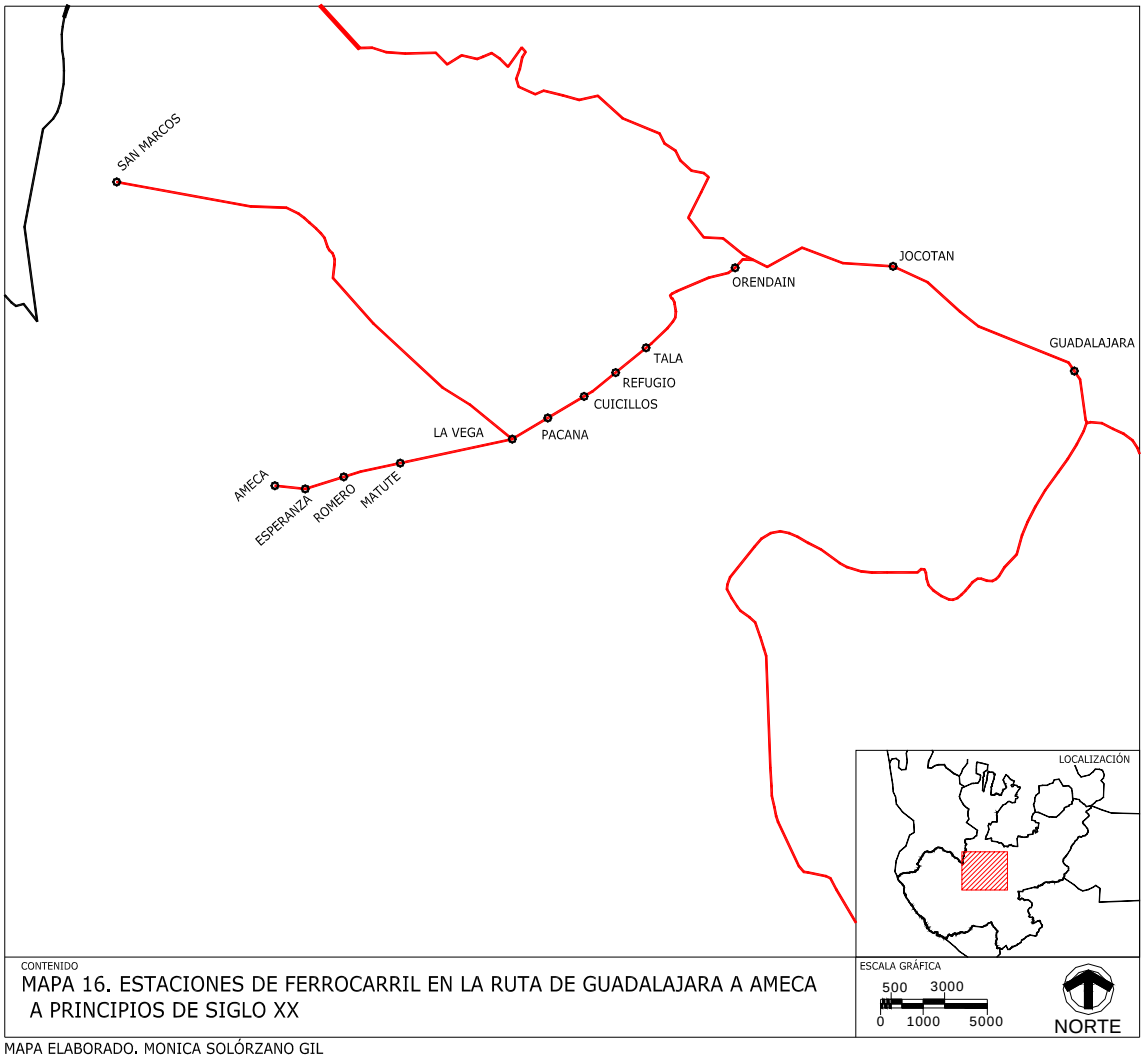
Plano de la estación de ferrocarril de Tonilita con fecha de 1908 firmada por el Ingeniero en Jefe Lewis Kingsman.[326]

[326] Mapa I-2170 del *Mexican Pacific Ry. Depot for Villegas, Tonilita, Tecoman & Armeria.* CEDIF-MNFM.

4.1.3. En la ruta de Guadalajara a Ameca.

Las estaciones que corresponden a Jalisco en la ruta de Guadalajara a Ameca son:

Km. 3. Orendain.
Km. 14.0. Tala.
Km. 15.4. Refugio.
Km. 22.5. Cuicillos.
Km. 27.0. Pacana.
Km. 31.7. La Vega.
Km. 42.4. Matute.
Km. 45.0. Romero.
Km 48.0. Esperanza.
Km. 51.8. Ameca.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Km. 3. Orendain.

La estación Orendain se localizaba en el km. 3 en el que fuera el ramal de Guadalajara a Ameca perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. En el año de 1899, este poblado se encontraba cercano a las haciendas Santa Cruz, Tortugas y Huastla (sic).[327] Las tierras cercanas conformarían la hacienda de Huaxtla.



Estación de Orendain. Año de 1929.[328]

Se dice que el 7 de julio de 1914, durante la Revolución ocurrió un importante enfrentamiento conocido como la *Batalla de Orendain, Jalisco*. Sobre esto se sabe que durante la Revolución Obregón llegó a las inmediaciones de Guadalajara en junio de 1914 comandando al Ejército del Noroeste con una fuerza de 14,000 hombres así como 8 piezas de artillería; en Ahualulco ya se encontraban las divisiones de caballería al mando varios jefes militares. Por su parte en la ciudad de Guadalajara, las tropas federales contaban con aproximadamente 5,000 hombres y 4 piezas de artillería; la mayoría de estas fuerzas estaban acampadas en los llanos de Orendain, así como en el poblado de la Vega y en la misma ciudad de Guadalajara. Obregón había ordenado desplegar su fuerza en los alrededores de Ahualulco; se enteró de que las tropas federales se dirigían a resguardar un puente de ferrocarril que trataba de ser destruido por los revolucionarios en los llanos de Orendain por lo que decidió atacar en este sitio a las tropas federales. Con todos los puntos debidamente cubiertos y cada uno de los generales con su objetivo determinado, se produjo el asalto del grueso de las tropas que se encontraban en Orendain, a las doce de la noche se inicio el avance de los revolucionarios a pesar de la desesperada resistencia federal, Obregón emplazó dos de sus cañones e hizo fuego sobre los trenes, que no tardaron en ser abandonados.

[327] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87

[328] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios Nacionales. Álbum I-7. División de Guadalajara km. I-C-O al km. I-C-34.4 del km. I-D-O al km. I-D-89.7 del I-R-O al km. I-R-46-6 (Ramales de Ocotlán a Atotonilco: de Guadalajara a Ameca y de La Vega a San Marcos). ID-40-8-401-405-484. Frente y extremo sur del edificio de mampostería de piedra y lámina para oficina de la estación, bodega de carga y habitación del agente con cobertizo de madera y lámina para andén de pasajeros.

Cuando amaneció el día 7 de julio de 1914 ya la batalla estaba decidida, el ejército federal que había salido para detener el avance de Obregón fracasó completamente, al grado que sus sobrevivientes tuvieron que huir en un desesperado intento por salvar sus vidas. Al día siguiente Álvaro Obregón entraría triunfante a la ciudad de Guadalajara. Las bajas de los federales fueron de aproximadamente 2,000 hombres contra 300 de las fuerzas revolucionarias, asimismo en esta batalla se habían obtenido 20 trenes y 40 locomotoras, 5,000 fusiles y cerca de medio millón de pesos.[329]

La estación Orendain se encuentra alineada entre la vía principal y el ladero. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados con un cobertizo a dos aguas como el resto de la estación. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En un extremo se localizaba el área de bodega, un local destinado la bodega del Express, posteriormente bodega de equipaje, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. En el desplante de los muros, los remates en esquina, jambas, cerramientos de puertas y ventanas se empleó mampostería de piedra chapoteada aparente. Contaba con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

Km. 14. Tala.

La estación Tala se localizaba en el poblado del mismo nombre en el km. 14 en el que fuera el ramal de Guadalajara a Ameca perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. En el año de 1899, este poblado se encontraba cercano a la hacienda Refugio y los poblados de Refugio, Amatitanejo y El Salto.[330] Esta estación es distinta a las de esta ruta por no contar con cobertizo de madera al exterior.

Km. 15.4. Refugio.

La estación Refugio se localizaba en el km. 15.4 aproximadamente en el que fuera el ramal de Guadalajara a Ameca perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. De acuerdo al plano del año de 1899, esta estación se encontraba cercana a la hacienda Refugio que en el porfiriato pertenecía a Leopoldo Orendain y hermanos.[331]y los poblados de Amatitanejo y El Salto.[332] Esta estación daba

[329] Datos tomados de: http://www.sedena.gob.mx/index.php?id_art=158, fecha de consulta 17 de julio de 2007
[330] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[331] García Remus, Vicente, *Estación El Refugio*. Sección: Veredas de Jalisco, en Periódico El Informador, Sección Pasaporte, 7 de agosto de 2005.
[332] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87

servicio a la hacienda que producía principalmente agave para la producción de mezcal y tequila.

Km. 22.5. Cuicillos.

La estación Cuicillos se localizaba en el km. 22.5 aproximadamente, en el que fuera el ramal de Guadalajara a Ameca perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. En el año de 1899, la estación Cuicillos se indica en la hacienda del mismo nombre y cercano a los poblados Puerta de Santa Rosalía y Puerta Solís.[333] Esta hacienda data del siglo XVI con la merced hecha a Vicente Salivar el 3 de Junio de 1573; abarcaba terrenos desde las faldas del cerro de Tequila hasta las orillas de la ciudad de Guadalajara.[334]

Km. 27. Pacana.

La estación Pacana se localizaba en el km. 27 aproximadamente, en el que fuera el ramal de Guadalajara a Ameca perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano.

Km. 31.7. La Vega.



Estación La Vega. Año de 1929[335]

La estación La Vega se localizaba en el km. 31.7 en el ramal de La Vega a San Marcos perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1249.9 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba cercano a la hacienda de Buenavista, y los poblados de Puerta La Laja y Puerta Gachupin.[336]

El ramal en que se encontraba la estación se terminó de construir en 1900. Dentro de los límites del patio de la estación existía un tanque de agua sobre una base circular de mampostería de piedra aparente con una bomba y garza de agua,

[333] Idem.
[334] *Haciendas y estancias de Jalisco,* Editorial Ágata, Guadalajara, 2003, p.51
[335] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-7. División de Guadalajara. Línea ID (Ramal de Guadalajara a Ameca). Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina.
[336] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87

cuarto de bomba y muy probablemente debió contar con un área de casas de sección y casa para el jefe de la estación. La estación es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus extremos con un cobertizo. Este es diferente al resto de las estaciones de la línea y lo hace único en su tipo en Jalisco ya que es de mayores dimensiones y la estructura de madera que soporta la cubierta es diferente.

La estación es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se localizaba el área de bodega, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero.

Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe aplanado y pintado, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina, en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

Km. 42.4. Matute.

La estación Matute se localizaba en el Km. 42.4 aproximadamente, en el que fuera el ramal de Guadalajara a Ameca perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. En el año de 1899 la estación Matute se encontraba en terrenos de la Hacienda San Antonio y cercano a la hacienda Labor.[337]

Km. 45. Romero.

La estación Romero se localizaba en el Km. 45 aproximadamente, en el que fuera el ramal de Guadalajara a Ameca perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano cercano a la hacienda Labor.

Km. 48. Esperanza.

La estación Esperanza se localizaba en el Km. 48 aproximadamente, en el que fuera el ramal de Guadalajara a Ameca perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano cercano al camino que comunicaba a la hacienda de la Esperanza.

[337] Idem.

Km. 51.8. Ameca.



Estación de Ameca. Año de 1929.[338]

La estación Ameca se localizaba en el Km. 51.8 aproximadamente en el ramal de Guadalajara a Ameca perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano, en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1249 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba cercano al poblado El Cabezón y la hacienda La Labor.[339]

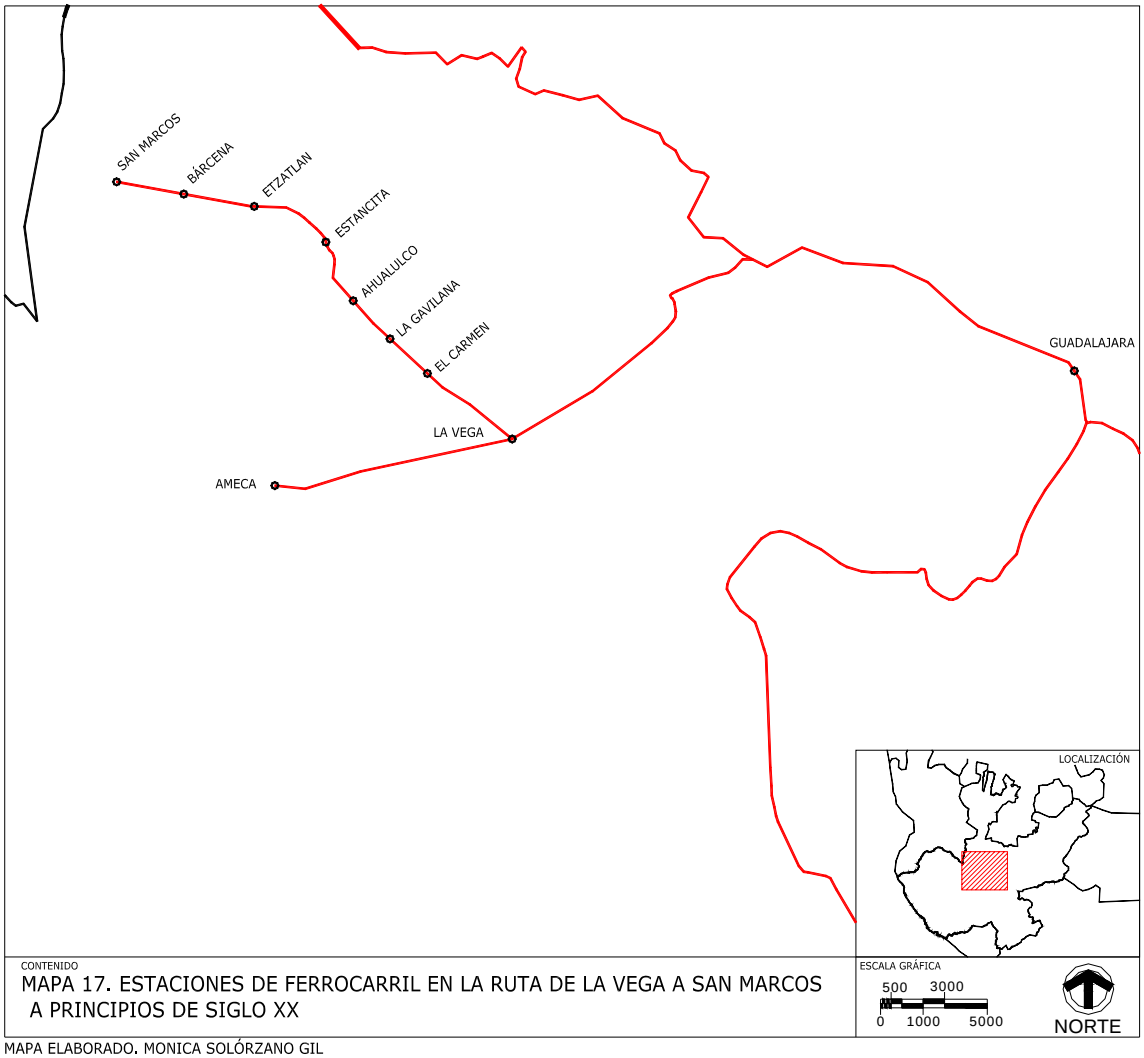
La estación Ameca es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo, es diferente a las del resto de la ruta por no contar con cobertizo. En cuanto a acabados y materiales es semejante a la estación de La Vega. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se encontraba el área de bodega, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Contaba con carpintería y herrería en las ventanas.

[338] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios Nacionales. Álbum I-7. División de Guadalajara km. I-C-O al km. I-C-34.4 del km. I-D-O al km. I-D-89.7 del I-R-O al km. I-R-46-6 (Ramales de Ocotlán a Atotonilco: de Guadalajara a Ameca y de La Vega a San Marcos). ID-89.4-401-405. Frente y extremo norte del edificio de dos cuerpos de piedra y bóveda para oficina de la estación, de piedra y lámina para bodega de carga y Express.
[339] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87

4.1.4. En la ruta de La Vega a San Marcos.

Las estaciones que corresponden a Jalisco en la ruta La Vega a San Marcos son:

Km. 9.5. Carmen.
Km. 19.0. Ahualulco.
Km. 25.0. Estancita
Km. 29.0 La Gavilana.
Km. 33.6. Etzatlán.
Km. 43.0. Barcena.
Km. 52. San Marcos.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Km. 9.5. Carmen.

La estación El Carmen se localizaba en el Km. 9.5 en el que fuera el ramal de La Vega a San Marcos perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano en terrenos de la hacienda del Carmen y cercano a la hacienda San Ignacio.**340**

La Hacienda El Carmen data aproximadamente del siglo XVII, antiguamente llamada Hacienda de Santa María de Miraflores la cual contaba con dos sitios de ganado mayor, tres de menor y 12 caballerías de tierra, labores de trigo y maíz, trapiche en corriente, siembra de cañas dulces, casas, trajes 3,500 reses de rodeo, 1,200 bestias rejegas, 150 mulas, 11 burros, 16 yuntas de bueyes, casas y corrales para el trapiche.[341]

Km. 19. Ahualulco.



Estación Ahualulco. Año de 1929.[342]

La estación Ahualulco se localizaba en el Km. 19 aproximadamente en el que fuera el ramal de La Vega a San Marcos perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano, en el poblado del mismo nombre a una altura sobre el nivel del mar de 1327 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba próximo a la hacienda Santa Cruz.[343] Ahualulco era uno de los principales centros de agave tequilero de la región.

La estación Ahualulco es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus extremos con un cobertizo. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se localizaba la casa del jefe de la estación que se compone de un área de estar, una pequeña cocina y dos habitaciones con baño, posteriormente se encontraba el área de bodega, la oficina del jefe de la estación

[340] Idem.
[341] Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco, datos consultados en: http://visita.jalisco.gob.mx/espanol/productos-turisticos/hacienda-el-carmen.html, fecha de consulta 28 de abril de 2007.
[342] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-7. División de Guadalajara. Línea IR (Ramal de La Vega a San Marcos). Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina.
[343] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87

con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe aplanado y pintado, madera y lámina.

En el desplante de los muros, en los remates en esquina, en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

Km. 25. Estancita.

La estación Ahualulco se localizaba en el km. 25 aproximadamente en el que fuera el ramal de La Vega a San Marcos perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. Esta estación se encontraba en los terrenos de la antigua hacienda de la Estancita[344] la cual históricamente se ha dedicado a la siembra y cultivo del agave para producir inicialmente mezcal y posteriormente tequila.

Sobre esta hacienda se tienen datos de su existencia como hacienda desde el año de 1758 en donde su giro principal era agrícola, sin embargo, cercano a la casa del administrador y al pie del arroyo temporal se ubica a antigua fábrica del tequila. El cultivo intensivo del agave azul en las haciendas tequileras se mantuvo vigente hasta la tercera década del siglo XX.[345]

Km. 29. La Gavilana.

La estación La Gavilana se localizaba en el km. 29 aproximadamente en el que fuera el ramal de La Vega a San Marcos perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. Esta estación se encontraba en los terrenos de la antigua hacienda de La Gavilana[346]

Km. 33.6. Etzatlán.

La estación Etzatlán se localizaba en el km. 34 en el que fuera el ramal de La Vega a San Marcos perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano, cercano al poblado del mismo nombre a una altura sobre el nivel del mar de 1378 m. En el año de 1899, este poblado se encontraba cercano a la Laguna de Magdalena, la hacienda de Guadalupe y los poblados de Oconahua y Puentes.[347]

[344] Idem.
[345] Gómez Arriola, Ignacio, *El paisaje agavero y las antiguas instalaciones de Tequila,* propuesta para su inscripción en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, Cámara Nacional de la Industria Tequilera, CONACULTA, INAH, Gobierno de Jalisco, 2006, p. 108.
[346] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[347] Idem.



Estación de Etzatlán. Año de 1929.[348]

La estación es de planta rectangular de un solo nivel con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio en el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera: en uno de los extremos se encontraba la casa del jefe de la estación que se compone de un área de estar, una pequeña cocina y dos habitaciones con baño, posteriormente el área de bodega, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el otro extremo. Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe aplanado y pintado, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina, en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

Km. 43. Barcena.

La estación Bárcena se localizaba en el km. 43 aproximadamente en el que fuera el ramal de La Vega a San Marcos perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. Esta estación se encontraba cerca del poblado el Canisal[349]

Km. 52. San Marcos.

La estación San Marcos se localizaba en el km. 52 en el que fuera el ramal de La Vega a San Marcos perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano, cercano al poblado del mismo nombre. En el año de 1899, este poblado se encontraba próximo a los poblados de Canisal, Quesero, San Rafael, San Felipe, y Aguablanca.[350]

[348] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios Nacionales. Álbum I-7. División de Guadalajara km. I-C-O al km. I-C-34.4 del km. I-D-O al km. I-D-89.7 del I-R-O al km. I-R-46-6 (Ramales de Ocotlán a Atotonilco: de Guadalajara a Ameca y de La Vega a San Marcos). IR-33.9-401-405-484. Frente y extremo norte del edificio de adobe, tabique y lámina para oficina de la estación, bodega de carga y habitaciones del agente.
[349] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[350] Idem.



Estación de San Marcos en 1929[351]

La estación San Marcos se edificio sobre la línea de La Vega a San Marcos perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano, construida mediante la concesión número 17.[352] Se dice que esta estación sirvió en un momento como campo de concentración de indios Yaquis en la persecución y exilio que sufrieron para ser enviados a Yucatán a trabajar en las haciendas henequeneras; así se describe por Keneth Turner: Los Yaquis que se dirigen a Yucatán, al llegar al puerto de Guaymas, Sonora, abordan un barco de guerra del gobierno hasta el puerto de San Blas. Después de cuatro o cinco días de travesía, desembarcan y son conducidos a pie por una de las sierras más abruptas de México, desde san Blas a Tepic y desde Tepic a San Marcos. Desde San Marcos se lleva a estos infortunados por el Ferrocarril Central Mexicano hasta la ciudad de México, y desde ésta por el Ferrocarril Interoceánico hasta Veracruz. [353] Años más tarde la vía entre Etzatlán y San Marcos se levanta y solo en planos antiguos se conoce la antigua dirección de las vías.[354]

La estación San Marcos es muy similar a las estaciones Santa Ana y Zacoalco y Sayula en la línea de Irapuato a Manzanillo. Dentro de los límites del patio de la estación existía un tanque de agua sobre una base circular de mampostería de piedra aparente con una bomba y garza de agua, cuarto de bomba y muy probablemente debió contar con un área de casas de sección y casa para el jefe de la estación.

La estación es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio rematado en uno de sus costados con un cobertizo a dos aguas como el resto de la estación. Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera. En uno de los extremos se encontraba el área de bodega, posteriormente un local destinado la bodega del Express, bodega de equipaje, la

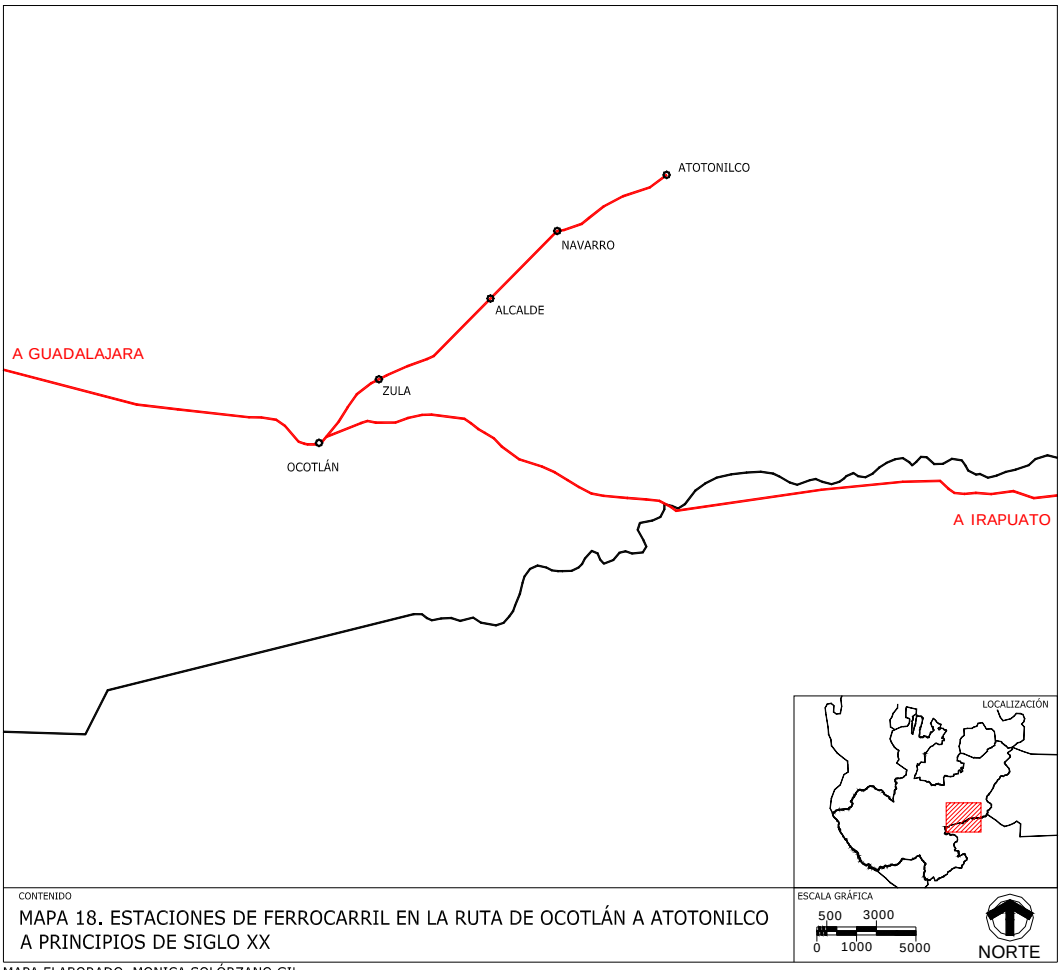
[351] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios. Álbum I-7. División de Guadalajara. Línea IR (Ramal de La Vega a San Marcos). Edificio de mampostería de piedra, madera y lámina. Estación Ahualulco. Año de 1929
[352] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Etzatlán, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.
[353] Keneth Turner, John, *México Bárbaro*, Ediciones Leyenda S.A. 2005, p. 35
[354] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación San Marcos, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.

oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte. Contaba con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. En el desplante de los muros, en los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas había de ladrillo aparente. Contaban con carpintería y herrería en las ventanas. El piso exterior en el cobertizo y andenes era de cemento acabado natural. La cubierta del cobertizo se sostiene por pies derechos de madera apoyados sobre bases de piedra. Todo el edificio se cubría con una cubierta a dos aguas de lámina acanalada.

4.1.5. En la ruta de Ocotlán a Atotonilco.

Las estaciones que corresponden a Jalisco en la ruta de Ocotlán a Atotonilco son:

Km. 7.9. Zula.
Km. 19.2. Alcalde.
Km. 26.2. Navarro.
Km. 34.4. Atotonilco.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Km. 7.9. Zula.

La estación Zula se localizaba en el km. 7.9 en el poblado del mismo nombre en el que fuera el ramal que de Ocotlán a Atotonilco que partía de la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo. En el año de 1906, Zula se encontraba próximo al rancho Los Carrillos, al rancho Cuchitlan, la hacienda Santa Clara, el rancho Los Ramírez y una pequeña presa.[355]

Km. 19.2. Alcalde.

La estación Alcalde se localizaba en el km. 19.2 cercano al poblado del mismo nombre en el que fuera un ramal de Ocotlán a Atotonilco que partía de la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo. En el año de 1906, la estación se encontraba próxima al rancho San Vicente, Rancho Viejo, la hacienda Xoconoxtle una bodega, el rancho San Isidro y el poblado Los Cuates.[356]

Km. 26.2. Navarro.

La estación Navarro se localizaba en el km. 26.2 cercano al poblado de Providencia en el que fuera un ramal de Ocotlán a Atotonilco que partía de la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo. En el año de 1906, esta estación estaba próxima al rancho San Isidro y los poblados Los Cuates, La Puerta y al Río Zula.[357]

Km. 34.4. Atotonilco.

La estación Atotonilco se localizaba en el km. 34.4 en el poblado del mismo nombre en el que fuera un ramal de Ocotlán a Atotonilco que partía de la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en la ruta de Irapuato a Manzanillo, en el poblado del mismo nombre a una altura sobre el nivel del mar de 1529.7 m. En el año de 1906, esta estación estaba próxima a la hacienda El Castillo, hacienda El Nacimiento y hacienda La Labor.[358]

Se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril de Ocotlán a Atotonilco por medio de la concesión número 255 fechada en 31 de enero de 1903, en terrenos que fueron de las haciendas El Nacimiento y La Labor. Este ferrocarril posteriormente fue adquirido por la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano.[359]

[355] Cfr. Plano geográfico I-2520, capítulo 3, p. 91
[356] Idem.
[357] Idem.
[358] Idem.
[359] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación Atotonilco, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.



Frente y lado norte de la estación de Atotonilco. Año de 1929.[360]



Frente y lado sur de la estación de Atotonilco. Año de 1929.[361]



Posterior y lado norte de la estación de Atotonilco. Año de 1929.[362]

[360] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios Nacionales. Álbum I-7. División de Guadalajara km. I-C-O al km. I-C-34.4 del km. I-D-O al km. I-D-89.7 del I-R-O al km. I-R-46-6 (Ramales de Ocotlán a Atotonilco: de Guadalajara a Ameca y de La Vega a San Marcos). IC-34.4-401-405. Frente y lado norte del edificio de mampostería, adobe y azotea para oficina de la estación y bodega de carga.

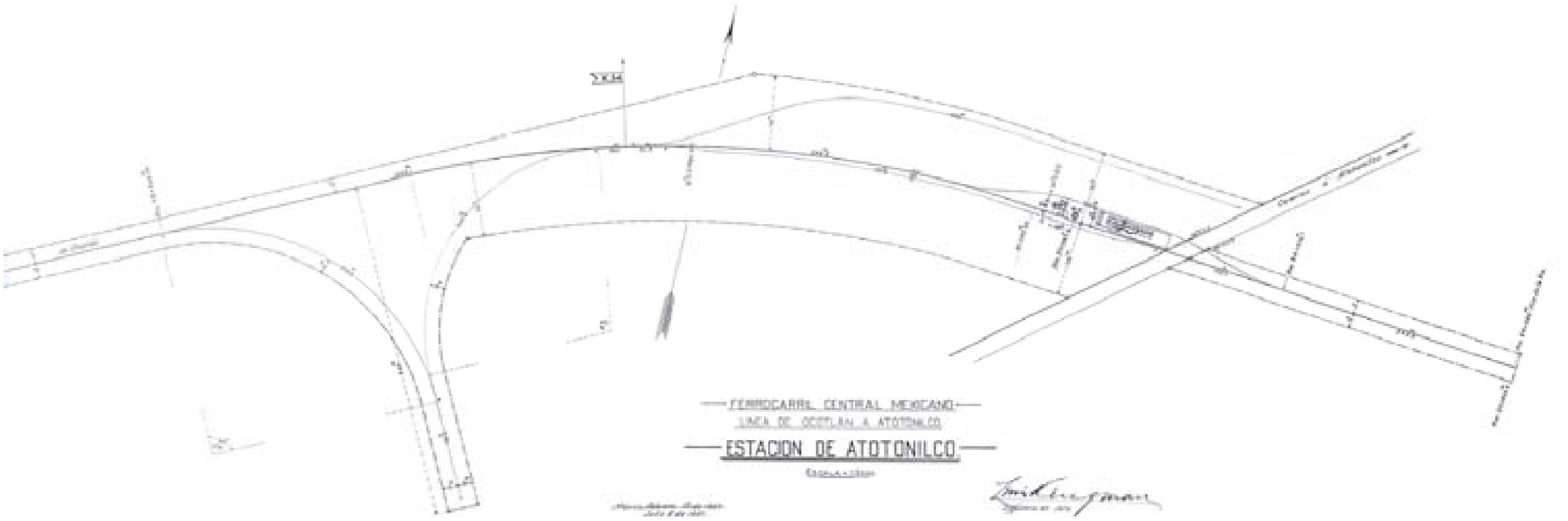
[361] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios Nacionales. Álbum I-7. División de Guadalajara km. I-C-O al km. I-C-34.4 del km. I-D-O al km. I-D-89.7 del I-R-O al km. I-R-46-6 (Ramales de Ocotlán a Atotonilco: de Guadalajara a Ameca y de La Vega a San Marcos). IC-34.4-401-405. Frente y lado sur del edificio de mampostería, adobe y azotea con aleros de madera y lamina para oficina de la estación y bodega de carga.

La estación dentro del patio se encuentra alineada entre la vía principal y el ladero. Es de planta rectangular con las dependencias dispuestas a lo largo del edificio. A diferencia de la mayoría de las estaciones en Jalisco esta no contaba con cobertizo en uno de sus extremos. Las fachadas laterales estaban cubiertas por aleros soportados sobre estructuras de madera y lámina acanalada.

Es de un solo nivel sobre el que se distribuyen los espacios de la siguiente manera: en un extremo se encontraba el área de bodega, un local destinado la bodega del Express, posteriormente bodega de equipaje, la oficina del jefe de la estación con mirador hacia la vía principal, sala de espera al interior con taquilla para venta de boletos y un cobertizo exterior en el extremo norte.

Cuenta además con muelle de carga a ambos lados de la estación y ladero. Los materiales de construcción son ladrillo, mampostería de piedra, adobe, madera y lámina. El desplante de los muros es de mampostería de piedra aparente, los remates en esquina y en jambas y cerramientos de puertas y ventanas aplanados. Contaba con carpintería y herrería en las ventanas.

[362] CEDIF-MNFM. FOTOTECA. Comisión de Avalúos e inventarios Nacionales. Álbum I-7. División de Guadalajara km. I-C-O al km. I-C-34.4 del km. I-D-O al km. I-D-89.7 del I-R-O al km. I-R-46-6 (Ramales de Ocotlán a Atotonilco: de Guadalajara a Ameca y de La Vega a San Marcos). IC-34.4-401-405. Posterior y lado norte del edificio de mampostería y adobe, bóveda para oficina de la estación y bodega de carga



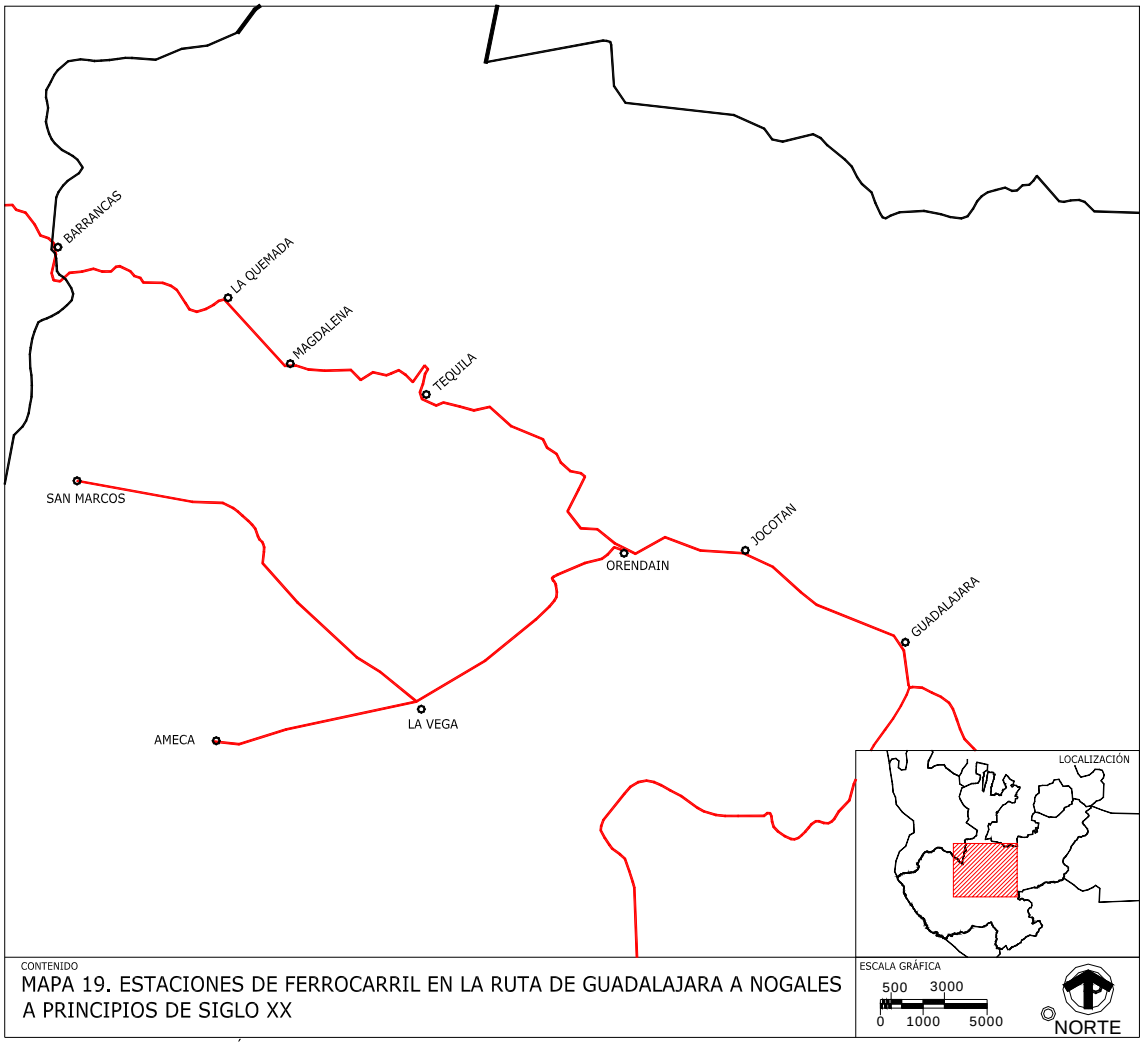
Plano del patio de la estación de Atotonilco con fecha de julio 11 de 1907.[363]

[363] Mapa I-2240. Plano de Ferrocarril Central Mexicano, Línea de Ocotlán a Atotonilco, Estación de Atotonilco. Julio 11 de 1907. CEDIF-MNFM.

4.1.6. En la ruta de Guadalajara a Nogales.

Las estaciones que corresponden a Jalisco en la ruta de Guadalajara a Nogales son:

Km. 1628.0. Barrancas.
Km. 1657.5. La Quemada.
Km. 1666. Magdalena
Km. 1692.9. Tequila.
Km. 1706. Amatitán.
Km. 1721. Arenal
Km. 1729 Empalme Orendain.
Km. 1743. La Venta
Km. 1756. Jocotán



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Km. 1628.0. Barrancas.

La estación Barrancas se localizaba en el km. 1628 en el que fuera la línea troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico (Southern Pacific) que iba de Guadalajara a Nogales y posteriormente a Estados Unidos.

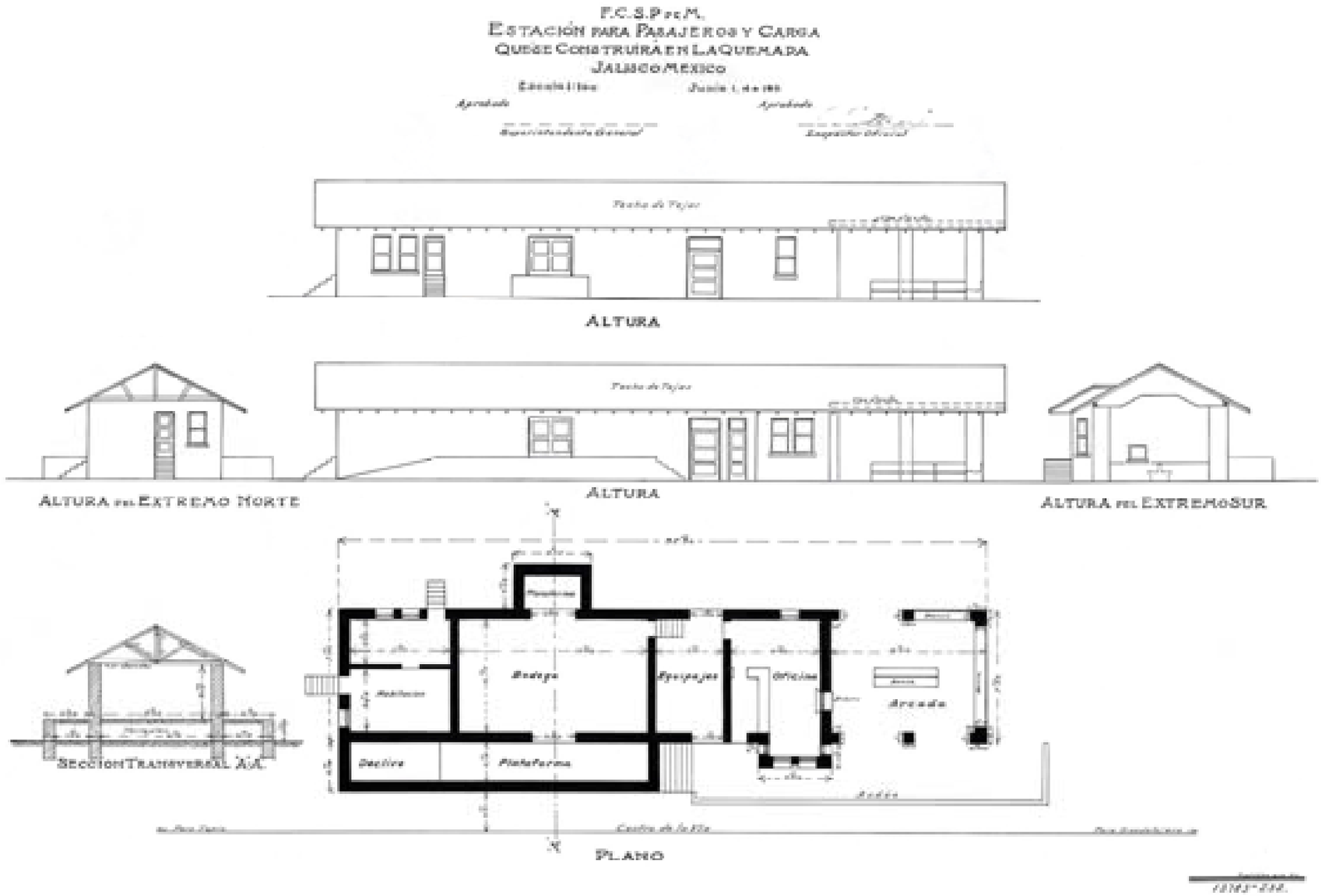
Km. 1657.5. La Quemada.

La estación La Quemada se localizaba en el km. 1657.5 en el que fuera la línea troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico (Southern Pacific) que iba de Guadalajara a Nogales y posteriormente a Estados Unidos; en el poblado del mismo nombre, a una altura sobre el nivel del mar de 1389.5m. En el año de 1906, en los terrenos donde se encontraba la estación se encontraban el rancho Quemada y cercano a éste el rancho Ojo Seco.[364]

Fue edificada en terrenos que fueron de la Hacienda de San Andrés, adquiridos por la Compañía del Ferrocarril Sud-Pacífico de México S.A. otorgados por los señores Manuel E. Orendain y herederos de Tomás S. Orendain, por escritura de compra-venta fechada el 16 de julio de 1928. en 1918 estaba construida la línea desde Nogales, Son. Hasta La Quemada, Jalisco. [365]

[364] Cfr. Plano geográfico I-2520, capítulo 3, p. 91

[365] *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de Ferrocarril*. Estación La Quemada, 1994, en: *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. CONACULTA, Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Departamento de Monumentos históricos y artísticos. Abril de 2005.



Plano de la estación La Quemada del año de 1926.[366]

[366] Mapa 1658-F. Plano de los Ferrocarriles Sud Pacífico de Mexico, Estacion de carga y pasajeros que se constriuirá en La Quemada, Jalisco, Mexico, Junio 1 de 1911. CEDIF-MNFM.

Km. 1666. Magdalena.

La estación Magdalena se localizaba en el km. 1666 en el que fuera la línea troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico (Southern Pacific) que iba de Guadalajara a Nogales y posteriormente a Estados Unidos.

Km. 1692.9. Tequila.

La estación Barrancas se localizaba en el km. 1692.9 en el que fuera la línea troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico (Southern Pacific) que iba de Guadalajara a Nogales y posteriormente a Estados Unidos. Históricamente el pueblo de Tequila ha sido el más importante de la región ya que sus actividades económicas y sociales han estado siempre vinculadas a la fabricación del tequila. Entre las haciendas que se encontraban cercanas a esta estación se menciona la hacienda de Santa Ana, San Martín de Cañas, San Juan de Dios de las Chorreras, La Estancita, Las Ánimas, el rancho de San Nicolás de los Sandovales, etc. Todas ellas además del cultivo de productos agrícolas y cría de ganado tienen en común el cultivo del agave para la fabricación del tequila, principalmente desde las primeras décadas del siglo XX, precisamente en este momento el ferrocarril permitió consolidar e incrementar la producción y comercio de este producto. Además existían algunas fábricas como La Castellana y La Morra dedicadas a la fabricación de tequila.

Km. 1706. Amatitán.

La estación Amatitán se localizaba en el km. 1706 en el que fuera la línea troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico (Southern Pacific) que iba de Guadalajara a Nogales y posteriormente a Estados Unidos. Entre las haciendas que se encontraban cercanas a esta estación se menciona la hacienda de San Antonio del Potrero, Los Tepetates, La Cofradía del Puente, etc.

Km. 1721. Arenal.

La estación Arenal se localizaba en el km. 1721 en el que fuera la línea troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico (Southern Pacific) que iba de Guadalajara a Nogales y posteriormente a Estados Unidos. La consolidación del poblado de El Arenal data de finales del siglo XIX, y la traza del pueblo corre a lo largo de la vía del ferrocarril. En esta región se encontraban importantes haciendas como la hacienda El Careño, La Providencia, La Parreña, La Calavera y Santa Quiteria.

Km. 1729. Empalme Orendain.

La estación Empalme Orendain se localizaba en el km. 1729 en el que fuera la línea troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico (Southern Pacific) que iba de Guadalajara a Nogales y posteriormente a Estados Unidos. En este punto se empalmaba con el ramal que iba a Ameca.

Km. 1743. La Venta.

La estación La Venta se localizaba en el km. 1743 en el que fuera la línea troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico (Southern Pacific) que iba de Guadalajara a Nogales y posteriormente a Estados Unidos.

Km. 1756. Jocotán.

En el año de 1899, este poblado se encontraba cercano al poblado de Los Cedazos y a pocos kilómetros e Guadalajara y Zapopan.[367]

4.1.7. En la ruta de Guadalajara a Chapala.

Para comunicar a Chapala con Guadalajara existía una conexión en la estación La Capilla de la ruta de los Ferrocarriles Nacionales de México. De esta estación partía la vía hacia Chapala, pasando por Buenavista, posteriormente por Ixtlahuacán, Santa Cruz y finalmente hasta llegar a Chapala con un recorrido aproximado de 20 kilómetros.

Km.. Chapala.



Estación de ferrocarril en 1920.[368]

Entre los años de 1917 y 1920, por encargo de Paul Christian Schjetnan, el arquitecto Guillermo de Alba construye la estación de Ferrocarril de Chapala que representa el edificio más importante que diseña después del Hotel Fénix de Guadalajara, la Villa Niza y el Hotel Palmera en Chapala, entre otros.[369] Este arquitecto es considerado como un hombre moderno en todo el sentido de la palabra, como arquitecto era uno de los primeros mexicanos en estudiar en la escuela de Chicago, y no en la *École des Beaux Arts* en París donde era común estudiar en esa época.[370]

[367] Cfr. Plano geográfico I-2212, capítulo 3, p. 87
[368] Fuente: Archivo Guillermo de Alba
[369] Secretaría de Turismo, El arquitecto Guillermo de Alba, editorial Agata y Fotoglobo, Guadalajara, 2002.
[370] Casillas de Alba, Martín, La villa de Chapala. op. cit., p. 83

El edificio de la estación se construye siguiendo las influencias arquitectónicas eclécticas de la época, aprendidas en la escuela de Chicago a inicios del siglo XX. La planta baja rectangular es simétrica, con un vestíbulo central a doble altura que sirve de ingreso desde el lago y que comunica hacia el andén. A cada lado se encontraban las dependencias para la venta de boletos, descanso y el acceso a la segunda planta. El ingreso a las salas de espera y sanitarios se realizaba a través de dos corredores porticados con vista al lago. A la planta alta se accede por una escalera situada cerca del andén que desemboca en un pasillo, que rodea el vestíbulo de planta baja y, a través del cual, se observa la doble altura. Este pasillo vestibula la planta alta y da acceso a la zona administrativa, salas de estar y la terraza que se forma arriba del andén.

Hacia el lago, la fachada principal con vista al oriente, se enmarca en la parte central por el acceso al vestíbulo con un gran arco a doble altura con un remate sobre el que ostenta un óculo que servía para acoger un reloj. La parte baja de esta fachada tiene con un corredor porticado a cada lado, los cuales, en planta alta se convierten en balcones. Cada lado el edificio se remata por dos torreones que recuerdan la ornamentación de las villas italianas, abiertos a los cuatro vientos con arcos de medio punto soportados por columnas y con cubierta a cuatro aguas, que enmarcan y completan la fachada principal. La fachada secundaria es poniente y ve hacia el andén, que está enmarcado por pilares en el mismo estilo que los corredores de la fachada oriente. Sobre el andén la terraza se enmarca con un arco de medio punto se lee: *"Compañía de Fomento de Chapala S.A."* y la fecha de 1920, que corresponde al año en que se inaugura el servicio ferroviario de Chapala. Este arco se remata por tres pináculos donde el central cuenta con un asta bandera. A cada lado se encuentran los vanos de ambas plantas dispuestos simétricamente. Las fachadas laterales son similares y en cada una se contemplan los torreones en azotea y los vanos de los recintos interiores.



Foto de la Estación del Ferrocarril después de 1920[371]

[371] Idem.

CAPITULO 5.
Diagnóstico del estado actual de las estaciones de ferrocarril en Jalisco.

5.1. Estaciones de ferrocarril en Jalisco por líneas actuales.

En este capítulo se presenta un balance general de la situación actual del sistema ferroviario en Jalisco, las rutas aun en funcionamiento y aquellas que están en desuso. Se enfocará la atención particularmente las estaciones ferroviarias existentes en dichas líneas y se hará especial énfasis en identificar aquellas estaciones que corresponden al periodo de construcción y apertura de las rutas y que en la actualidad revistan valor patrimonial. Para establecer criterios comunes de análisis para cada una de las estaciones se definieron previamente algunos conceptos partiendo de la información que se consideró importante conocer sobre cada una y que al mismo tiempo fuera útil al momento de diseñar las propuestas de rescate y nuevo uso que se plantearán en capítulos adelante. Para ello es necesario saber en primer término, aspectos generales de cada estación como la localización, identificando el municipio, la región[372] dentro del estado que le corresponde y alguna seña particular sobre su emplazamiento como el medio físico y contexto natural en caso de existir. Asimismo se identifica el área de influencia en la actualidad, donde se mencionan los poblados o asentamientos cercanos a cada estación y que de alguna manera podrían verse beneficiados con alguna propuesta de mejoramiento y rescate.

De manera particular se revisa la existencia de elementos dentro del conjunto o patio de la estación, ya que por lo general formaban parte de un conjunto arquitectónico mayor. No en todos los casos se identificaron elementos en el patio, sin embargo en otros casos, encontramos una gran variedad de edificios e instalaciones. El siguiente aspecto es una descripción de las características físicas de cada estación, describiendo los materiales y sistemas constructivos empleados así como el partido arquitectónico y finalmente se identifican los usos de cada espacio. Posteriormente se hace un recuento general sobre el estado de conservación de cada estación, para contar con el registro necesario para definir los criterios a emplear en caso de requerir intervenciones mayores para recuperar su integridad física y estructural y con ello contar con la información necesaria para realizar propuestas de rescate y nuevo uso. Asimismo se identifica el uso actual, ya que en los casos en que no se encuentran abandonadas y en desuso algunas personas las emplean de una forma alterna, la gran mayoría de las veces a manera de invasión en la propiedad. Finalmente se mencionan las estaciones existentes que consideramos de valor patrimonial que se encuentren cercanas a ésta, con la intención de identificar y considerar la posibilidad de establecer recorridos o rutas temáticas de acuerdo a la propuesta de rescate y nuevo uso.

[372] El estado de Jalisco se divide en 12 regiones geográficas. Fuente: Información Geográfica, /Planeación Secretaria de Desarrollo Urbano de Jalisco.

5.2. Situación actual del sistema ferroviario en Jalisco.

De toda la red ferroviaria que comenzó a construirse en el país a fines del siglo XIX y parte del siglo XX, solo algunas rutas se completaron y continúan funcionando en la actualidad. Existen algunos tramos en donde el servicio ha sido suspendido completamente y hay otras rutas que llegaron a consolidarse y funcionar hasta este momento, transportando en su momento pasajeros y en los últimos años únicamente carga.

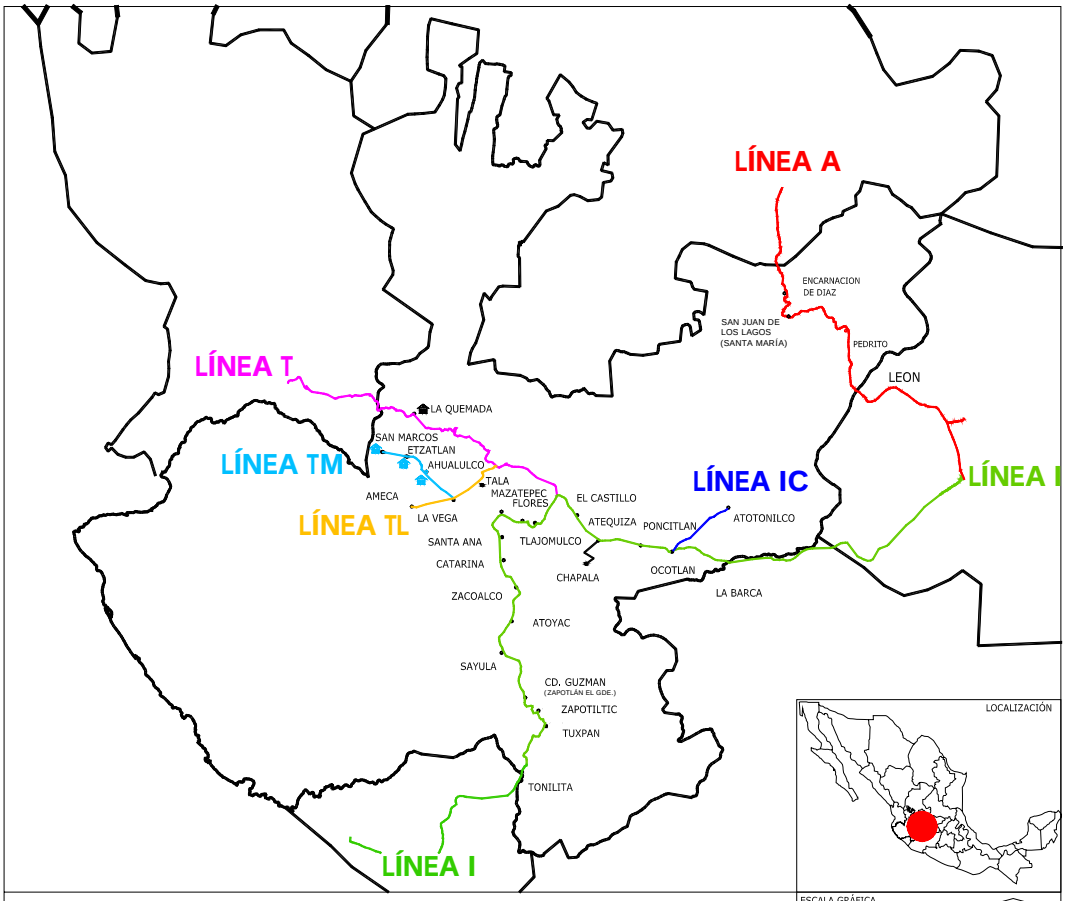
Actualmente Jalisco cuenta con 665 km. de vías de comunicación, entre las que se encuentran tres líneas troncales o principales y tres ramales o vías abastecedoras que conforman las *líneas cortas optativas* y que se desprenden de las anteriores.[373]

De las líneas troncales que transitan por el estado está la línea A, que va de México a Ciudad Juárez; posteriormente la línea T que va de Guadalajara a Nogales y de la que se desprenden dos ramales que corresponden a la línea TL, que va de Orendain a Ameca con 52 km. y la línea TM, que va de La Vega a Etzatlán con 34 km. El tercer troncal o línea principal que pasa por el estado es el que corresponde a la línea I, que va de Irapuato a Manzanillo. De esta línea se desprende un ramal denominado la línea IC, que va de Ocotlán a Atotonilco con 35 km. de longitud. En todos estos troncales y ramales, se construyeron paulatinamente las estaciones de ferrocarril así como la infraestructura que servía a las locomotoras y a los pasajeros.

La gran mayoría de las estaciones se encuentran en desuso, siendo solo algunas de ellas empleadas como puntos de control de tráfico por parte de los concesionarios de las vías.

ORIGEN DE LA LÍNEA	SITUACIÓN ACTUAL			
	TRONCAL	RAMAL	DESTINO	LONGITUD
El Ferrocarril Central y los Ferrocarriles Nacionales de México	Línea A	-	De México a Ciudad Juárez	35 km.
	Línea I	-	Irapuato a Manzanillo	
		Línea IC (en desuso)	Ocotlán a Atotonilco	
Ferrocarril Guadalajara - Chapala	No existe			
Ferrocarril Guadalajara - Chamela	No existe			
Ferrocarril Sud Pacífico	Línea T	-	Guadalajara-Nogales	
		Línea TM (en desuso)	La Vega-Etzatlán	34 km.
		Línea TL (en desuso)	Orendain-Ameca	52 km.
Ferrocarril Tetitlán - Puerto Vallarta	No existe			
Ferrocarril Tlajomulco - Encarnación	No existe			

[373] *Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco*. op. cit.



MAPA 20. ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA FERROVIARIO CON LAS LÍNEAS TRONCALES Y SUS RAMALES.

MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

5.2.1. En la Línea A, de México a Ciudad Juárez.

Km. 447.6. Pedrito.



Localización. Se localiza en el Municipio de Unión de San Antonio en la región geográfica de Jalisco denominada Altos Norte. Este municipio colinda con el municipio de San Francisco del Rincón, en Guanajuato.



Área de influencia. Cercano a la estación se localizan los poblados de San José de las Palmas, El Caliche, Loma de Sotelo, El Cedro, El Vizcaíno, La Tapona, El Zapote, Cañada de Mena, Saucillo de Primavera, Santa Gertrudis, El Maguey.

Elementos existentes en el patio. En este caso no se conserva la estación original de madera que se tiene documentada, sin embargo, si se conservan la gran parte de los elementos originales del patio de la estación, el pozo, tanque de agua con garza de agua, cuarto de bomba, así como un área de casas de sección aun en uso.

Estado general de conservación del inmueble. La estación construida después de 1940 se conserva en buen estado y con el mantenimiento adecuado.

Uso actual. Sin uso.



Estaciones cercanas de valor patrimonial.
La estación Lagos hacia el norte.

Km. 474.9. Lagos.



Localización. Se localiza en el municipio de Lagos de Moreno en la región geográfica de Jalisco denominada Altos Norte.

Área de influencia. Cercano a la estación Lagos se encuentra Lagos de Moreno y los poblados de Cañada de Ricos, La Laguna, Moya, Buenavista, Vista Hermosa, Cantera de Morenos, etc.



Elementos existentes en el patio. En este caso al igual que en la estación Pedrito, no se conserva el edificio original de estación que se tiene documentado, ya que fue sustituido por un edificio aparentemente de la misma época de construcción que el de la estación Pedrito, después de 1940. El resto del patio conserva algunos de los elementos originales, como la Casa del Jefe de la estación, armoneras, las casas de sección para los trabajadores y varias edificaciones pequeñas de madera realizadas de material de vías y vagones. No se conserva el tanque elevado de agua del que se habla en los antecedentes históricos de la estación.[374]



Estado general de conservación del inmueble. No se conserva el inmueble original.

Uso actual. Estación.



Estaciones cercanas de valor patrimonial. Las estaciones cercanas son hacia el norte la estación Santa María y hacia el sur la estación Pedrito

[374] Cfr. Capitulo 4. p. 138

Km. 520.5. Santa María.



La estación Santa María se localiza en el municipio de San Juan de los Lagos en la región geográfica de Jalisco denominada Altos Norte.

Área de influencia. Los poblados de Santa Maria de En medio, Santa Maria de Abajo, San Antonio de los Barrera, Santa Bárbara, La Purísima, etc.

Elementos existentes en el patio. No se identificaron otros elementos en el patio.



Estado general de conservación del inmueble. Comparando el edificio existente con la información histórica se encuentra íntegro se conserva íntegro y en buen estado al exterior en con algunos deterioros menores al interior.

Características físicas. El piso del cobertizo y de los andenes laterales es de cemento acabado natural con cenefa reticulada en color rojo del miso material. No tiene cobertizo exterior. Los muros son de ladrillo y adobe en algunas partes, aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de mampostería acabado almohadillado ligeramente labrados, resaltando las claves y algunas piezas de las jambas laterales. Toda la estación se encuentra aplanada y pintada. Cuenta toda la carpintería en buen estado. La cubierta es de vigueta y bovedilla, apoyada sobre perfiles estructurales en el área de bodega y en el área de taquilla y sala de espera se observa una columna imitando el estilo dórico que soporta una trabe de la cubierta. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.





Uso actual. Punto de control del concesionario.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia el norte Encarnación y hacia el sur Lagos.

Planta y fachadas. Estación Santa María

Km. 537.2. Encarnación.

Localización. Se localiza en el municipio de Encarnación de Díaz en la región geográfica de Jalisco denominada Altos Norte.

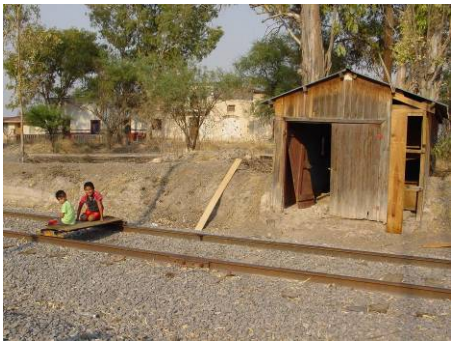


Área de influencia. Se encuentra cercano a los poblados de Media Luna, La Soledad, San Vicente y el Tigre.

Elementos existentes en el patio. Se identificó un edificio correspondiente a la casa del jefe de la estación en buen estado, una pequeña bodega de madera con cubierta de lámina acanalada y el edificio de la casa de los trabajadores de sección.



Estado general de conservación del inmueble. La estación se encuentra en muy buen estado, encontrándose prácticamente integra en sus características y su mobiliario interior. Se conserva por parte de la gente del lugar como mini museo de sitio con parte del mobiliario original. Al exterior se encuentran algunos vagones estacionados en las vías.



Uso actual. Parcialmente museo y el resto del edificio sin uso.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia el norte las estaciones del estado de Aguascalientes y hacia el sur la estación Santa María.



Planta y fachadas. Estación Encarnación

5.2.2. En la Línea I, de Irapuato a Manzanillo.

Km. 153.1. La Barca.



Localización. Se localiza en el municipio de la Barca en la región Ciénega. Es la primera estación de la línea I en el estado de Jalisco desde su origen en Irapuato.

Área de influencia. La Barca, Briseñas, Salamea, El Abrevadero, San Agustín, San José de las Moras, San Francisco de Rivas, la Paz de Ordaz, El Loreto, etc.



Elementos existentes en el patio. Cuenta con la vía principal a un costado de la estación y en el otro con un ladero. No se identificó ningún otro edificio o infraestructura cercana a la estación.



Estado general de conservación del inmueble. El edificio se encuentra íntegro en sus características comparado con las imágenes antiguas. Al interior se conserva parte del mobiliario original como una caja fuerte antigua, sillas, mesas, taquilla, barandales, puertas y ventanas principalmente. Parcialmente el edificio se conserva en uso en la zona de oficina, el área de bodegas se encuentra en desuso.



Uso actual. Punto de control de tráfico del concesionario y funciona como mini museo de sitio al haber conservado parte del amueblado original. En ocasiones acuden personas a visitarla.

Estaciones cercanas de valor patrimonial.
En dirección hacia Manzanillo la estación más cercana es Ocotlán.

Planta y fachadas. Estación La Barca

Km. 179.3. Ocotlán.

Localización. Se localiza en el municipio de Ocotlán en la región Ciénega.



Área de influencia. Se encuentra cercano a las antiguas haciendas hoy poblados de Nuevo Fuerte, Cuitzeo, los poblados de Jamay, el Fuerte, San Miguel, Estancia de Cuitzeo, Santa Cruz el Grande, San Martín de Zula, Labor de Santa Clara, Los Ranchos, El Pedregal, San Andrés, San Miguel de la Paz, etc.



Elementos existentes en el patio. En el patio de la estación no se identificaron elementos como tanque de agua o algún otro tipo de infraestructura. Existe en una de las vías en desuso una fila de aproximadamente 8 vagones convertidos en viviendas.

Estado general de conservación del inmueble. El edificio de la estación se encuentra modificado en la zona del cobertizo en donde se le agregó un cuarto de ladrillo invadiendo la mitad de este espacio. Actualmente edificio se encuentra en una zona de mucho movimiento de carga.



Uso actual. Bodega de Ferrocarriles Mexicanos y cuartel del Ejercito Mexicano.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. En dirección a Irapuato la próxima estación es La Barca y hacia Manzanillo la siguiente es Poncitlán.



Planta y fachadas. Estación Ocotlán

Km. 196.8. Poncitlán.



Localización. Se localiza en el municipio de Poncitlán en la región Ciénega.

Área de influencia. Se localiza en Poncitlán cercano a las antiguas haciendas hoy poblados de La Colonia, San Jacinto; los poblados de Santa Cruz el Grande, San Sebastián, Zapotiltan, Soledad, Tecualitlan, Chila, Zapotlán del Rey, etc.



Elementos existentes en el patio. No se identificaron elementos en el conjunto o patio.
Estado general de conservación del inmueble. Se encuentra íntegra en sus características y se conserva en buen estado con deterioros menores propios de la falta de mantenimiento. Cuenta con la carpintería original en puertas y ventanas.



Características físicas. El del cobertizo y andenes es de cemento acabado natural, los apoyos aislados son de madera sobre basas de piedra, los muros son de mampostería de piedra aparente y ladrillo, aplanados y pintados a partir del desplante. Los muros son de color blanco y las jambas y enmarcamientos color tinto, las claves son de cantería pintada en color blanca. La cubierta es de lámina acanalada sobre estructura de madera. No tiene circulaciones verticales. En el interior la zona de bodega conserva sus estructuras originales. Cuenta con área de bodega, área de equipaje, área que correspondía a oficina, sala de espera y cobertizo exterior



Uso actual. Casa habitación, tienda de abarrotes, y punto de control de tráfico del concesionario.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo la estación Atequiza y hacia Irapuato Ocotlán.

Planta y fachadas. Estación Poncitlán

Km. 218.4. Atequiza.



Localización. Se localiza en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, en la región Centro.

Área de influencia. Se encuentra cercano a Atequiza y a los poblados de Miraflores, San Isidro y Zapotlanejo.

Elementos existentes en el patio. Ninguna además de la estación.



Estado general de conservación del inmueble. Se encuentra íntegro en sus características originales y en relativo buen estado debido a la falta de mantenimiento pero no presenta alteraciones o deterioros aparentes desde el exterior.



Características físicas. El piso de los andenes y cobertizo es de cemento acabado natural. El desplante de los muros es de ladrillo y adobe aplanados y pintados. Los vanos se enmarcan con jambas y cerramientos de ladrillo con clave de cantería aparente. Los apoyos aislados del cobertizo son pies derechos de madera sobre bases de piedra. La carpintería de puertas y ventanas es de madera con herrería. La cubierta es de lámina acanalada sobre armaduras de madera. No tiene circulaciones verticales. Esta estación es del tipo que tiene incluido en el edificio la casa del jefe de estación.



Uso actual. La zona de estación y bodegas en desuso y aun vive en ella el antiguo jefe de la estación. La vía principal y el ladero se encuentran en uso por los concesionarios ferroviarios.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Irapuato está Poncitlán y hacia Manzanillo Tlajomulco.

Planta y fachadas. Estación Atequiza

Km. 234.3. El Castillo.



Localización. Se localiza en el municipio de Juanacatlán, en la región Centro. Se encuentra conurbado en una zona semi-industrial muy cerca del municipio de El Salto.

Área de influencia. Se encuentra en el poblado de El Castillo cercano a Juanacatlán, El Salto y a la zona conurbada de Guadalajara.

Elementos existentes en el patio. No se identificaron elementos en el patio.



Estado general de conservación del De acuerdo al plano original de la estación[375], ésta se modificó en sus dimensiones alargando el área de bodega, y agregando otro espacio en la mitad del cobertizo, esto se realizó respetando las características originales. Se encontraron algunos vanos tapiados y modificados.



Características físicas. El piso del cobertizo es de cemento acabado natural, en los laterales no cuenta con piso. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos de madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería de piedra y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo pintados. Cuenta carpintería y herrería en puertas y ventanas. La cubierta es de lámina acanalada, apoyada estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Punto de control de tráfico.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Tlajomulco y hacia Irapuato Atequiza.

[375] Cfr. Capitulo 4, p. 170

Planta y fachadas. Estación El Castillo

Km. 287.2. Tlajomulco.









Localización. Se localiza en el municipio de Tlajomulco de Zuñiga en la región Centro.

Área de influencia. Tlajomulco de Zuñiga y las antiguas haciendas hoy poblados de Santa Cruz del Valle, La Unión del Cuatro y se encuentra muy cerca de Guadalajara.

Elementos existentes en el patio. Cuenta ladero o escape, con una pequeña caseta cubierta con lámina acanalada, una caseta construida con material de vía y carros del ferrocarril que sirve como bodega. Se conservan parte de la casa original para los empleados.

Estado general de conservación del inmueble. En general se conserva íntegra la estación en sus características y dimensiones. La mayoría de los vanos se encuentran tapiados a excepción de uno de los accesos laterales a la pequeña bodega y la puerta de ingreso en el cobertizo.

Características físicas. El piso del cobertizo es de cemento acabado natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería de piedra y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo pintados color tinto. La cubierta es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.

Uso actual. Punto de control del concesionario ferroviario.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Guadalajara y hacia Irapuato El Castillo.

Planta y fachadas. Estación Tlajomulco

Km. 296.7. Flores.

Localización. Se localiza en el municipio de Tlajomulco de Zuñiga en la región Centro.



Área de influencia. Se encuentra muy cerca de Tlajomulco de Zuñiga a escasos 10 Km. sobre la vía y cercano a ésta los poblados de Santa Cruz de las Flores, La Teja, Cofradía, Cruz Vieja, Santa Cruz de la Loma, etc.

Elementos existentes en el patio. Además del edificio de la estación a una distancia aproximada de 100 m. se pudo observar que existe parte de lo que era la casa del jefe de estación que se utiliza como vivienda.



Estado general de conservación del inmueble. Esta estación se encuentra en ruinas completamente y en el conjunto. No se conserva el cobertizo ni la cubierta ni la carpintería de puertas y ventanas. Ha sido completamente desmantelada y solo se conservan restos de los muros.



Características físicas. Por las características que se pueden observar de esta estación es igual a la de El Castillo y Tlajomulco que se componen de cobertizo exterior que mide aproximadamente 115 m2, taquilla y al interior con el área de equipaje, oficina del jefe de estación y una pequeña bodega.

Uso actual. Sin uso. En ruinas



Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Mazatepec y hacia Irapuato está Tlajomulco

Km. 307.6. Mazatepec.

Localización. Se localiza en el municipio de Tala en la región Valles.



Área de influencia. Se encuentra cercano a lo que fuera la antigua hacienda hoy poblado de San Isidro Mazatepec, Santa Cruz de la Loma, Cruz vieja, La Villita, Cuspala, Ahuisculco, El Paraje, etc. Se encuentra cerca de un balneario de aguas termales y el paisaje natural es muy atractivo.



Elementos existentes en el patio. Cuenta con un tanque de agua y la antigua casa del jefe de estación que se encuentra en relativo buen estado a escasos 100 m. de la estación.

Estado general de conservación del inmueble. Esta estación se encuentra en general en buen estado aunque en desuso. Todos los vanos se encuentran tapiados, y según un vecino del lugar fueron tapiados hace menos unos años por parte del concesionario ferroviario.



Características físicas. El piso del cobertizo es de cemento acabado natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería de piedra y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo pintados color tinto. La cubierta es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Abandonada. Tapiado

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Santa Ana y hacia Irapuato la estación Flores.

Planta y fachadas. Estación Mazatepec

Km. 327.5. Santa Ana.

Localización. Se localiza en el municipio de Acatlán de Juárez en la región Centro.



Área de influencia. Está muy cercano a Acaltán de Juárez, y los poblados de El Plan, Bella Vista, Huejotitán y cercano a Villa Corona.

Elementos existentes en el patio. Existe un edificio destinado a caldera y una caseta al pie de la vía, la casa del jefe de la estación a 100 m. en ruinas y abandonada. Hay además unas casas de los trabajadores de la estación a 200 m. de la vía. Cuenta con varios laderos y la vía principal que se emplea para movimiento de carga.



Estado general de conservación del inmueble. El edificio presenta un avanzado deterioro, gran parte de sus puertas y ventanas han sido desmanteladas. Se observa graffiti y vandalismo al interior y el deterioro físico que ha debido al abandono y falta de mantenimiento.



Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Abandonada

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Zacoalco y hacia Irapuato está Mazatepec.

Planta y fachadas. Estación Santa Ana

Km. 339.7. Catarina.

Localización. Se localiza en el municipio de Zacoalco de Torres en la región Sur.



Área de influencia. Se encuentra cercano al poblado de Catarina y a las antiguas haciendas hoy poblados de Estipac y Huejotitán.

Elementos existentes en el patio. Además de la estación cuenta con la casa del jefe de estación a escasos 100 m. en ruinas.



Estado general de conservación del inmueble. Se encuentra muy deteriorada por el saqueo y vandalismo de puertas y ventanas. Presenta importantes grietas y fisuras así como pérdida de algunos elementos estructurales como jambas de puertas, cerramientos, etc.

Características físicas. El piso del cobertizo es de cemento acabado natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería de piedra y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo pintados color tinto. La cubierta es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.
Uso actual. Abandonada.



Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Zacoalco y hacia Irapuato está Santa Ana



Planta y fachadas. Estación Catarina

Km. 349.3. Zacoalco.

Localización. Se localiza en el municipio de Zacoalco de Torres en la región Sur.



Área de influencia. El poblado de Zacoalco de Torres, la hacienda de San Martín, Atemajac de Brizuela y Techaluta, etc. Frente a la estación se encuentra un parque recreativo de la población.

Elementos existentes en el patio. Cuenta con la principal y el ladero. No se observan en el entorno inmediato o patio ninguna construcción o infraestructura, únicamente se observa una ruina una pequeña caseta.



Estado general de conservación del inmueble. El edificio se encuentra regular estado, se pueden observar deterioros como humedades y desprendimiento de aplanados causado por el abandono y la falta de mantenimiento.



Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Abandonada. En desuso

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Atoyac y hacia Irapuato está Catarina.

Planta y fachadas. Estación Zacoalco

Km. 376.2. Atoyac.

Localización. Se localiza en el municipio de Amacueca en la región Sur.



Área de influencia. La población de Amacueca y Ferrería de Tula, Techaluta, Poncitlán, San José de Gracia y Juanacatlán.

Elementos existentes en el patio. Se conserva una antigua del jefe de la estación que conserva en gran parte las características originales.



Estado general de conservación del inmueble. Se conserva íntegra en sus características y dimensiones sin embargo, la mayoría de los vanos se encuentran tapiados a excepción del ingreso por el cobertizo.

Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Sin uso. Abandonada.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Sayula y hacia Irapuato está Zacoalco.



Planta y fachadas. Estación Atoyac

Km. 394.8. Sayula.



Localización. Se localiza en el municipio de Sayula en la región Sur.

Área de influencia. Está en el poblado de Sayula cercano a Usmajac, Los Zapotes y Santa Cruz.

Elementos existentes en el patio. No se observa en el conjunto ningún otro elemento complementario de la estación como tinaco o casas de sección etc.



Estado general de conservación del inmueble. Se conserva íntegra en sus características y dimensiones sin embargo, la mayoría de los vanos se encuentran tapiados a excepción del ingreso por el cobertizo.

Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Sin uso. Abandonada.



Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Zapotlán y hacia Irapuato está Atoyac.

Planta y fachadas. Estación Sayula

Km. 422.9. Zapotlán.



Localización. Se localiza en el municipio de Zapotlán el Grande en la región Sur.

Área de influencia. Se encuentra en Ciudad Guzmán, y cercano a Atequizayan, El Ramadero, y la laguna de Zapotlán.



Elementos existentes en el patio. Se conserva en el conjunto el edificio de casa de jefe de estación. El patio completo ha sido modificado y la estación se encuentra en el estacionamiento de un centro comercial. La via principal ya no existe y solo se conserva parte del ladero.

Estado general de conservación del inmueble. En años recientes el edificio ha sido intervenido y restaurado por lo que el estado de conservación en este momento es óptimo. En años atras el edificio fue modificado adecuando el área de bodega.



Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Se encuentra en comodato al Gobierno del estado de Jalisco para utilizarse para actividades culturales.[376]

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Zapotiltic y hacia Irapuato Sayula.

[376] *Elementos para la Reutilización de la infraestructura Ferroviaria en el Estado de Jalisco*. *Op. Cit*.

Planta y fachadas. Estación Zapotlán

Km. 440.8. Zapotiltic.



Localización. Se localiza en el municipio de Zapotiltic en la región Sur.

Área de influencia. Se encuentra en Zapotiltic cercano a los terrenos de las antiguas haciendas hoy poblados de: El Cortijo, el Rincón y está muy cerca de Ciudad Guzmán y de Tuxpan.



Elementos existentes en el patio. Aun se conserva el antiguo puente que permitía pasar el arroyo que se encuentra cerca de la estación al norte de la misma.[377] Se conservan algunas señales de vía antiguas. Existen algunas edificaciones en ruinas que pudieron ser bodegas. No se identificaron tanques de agua ni algún otro elemento antiguo.



Estado general de conservación del inmueble. Se conserva íntegra en sus características sin embargo, la mayoría de los vanos se encuentran tapiados a excepción del ingreso por el cobertizo.

Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Sin uso. Abandonada.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Tuxpan y hacia Irapuato está Zapotlán.

[377] Cfr. Capitulo 4, p. 208

Planta y fachadas. Estación Zapotiltic

Km. 450.7. Tuxpan.



Localización. Se localiza en el municipio de Tuxpan en la región Sur.

Área de influencia. Se encuentra muy cerca de Zapotiltic y Atenquique y de los poblados de Tecalitlán, El Aserradero, Hierbabuena y San José.



Elementos existentes en el patio. En el extremo sur se conservan los restos de la casa de sección. Existen los restos del pozo y bomba y solamente el desplante del tanque de agua y una caseta que servía de armonera.

Estado general de conservación del inmueble. Se conserva íntegra en sus características y dimensiones sin embargo, la mayoría de los vanos se encuentran tapiados a excepción del ingreso por el cobertizo.



Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería de piedra aparente. Todos los vanos se encuentran enmarcados por el mismo material pero con acabado almohadillado sin aplanar. No tiene puertas ni ventanas a excepción de una del cobertizo que es de madera y una de acceso a la zona de bodega. La cubierta es de lámina acanalada, apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Sin uso. Abandonada.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo está Tuxpan y hacia Irapuato está Zapotiltic.

Planta y fachadas. Estación Tuxpan

Km. 485.8. Tonilita.

Localización. Se localiza en el municipio de Tonila en la región Sur.



Área de influencia. Se encuentra cerca de los limites entre los estados de Jalisco y Colima. Las antiguas haciendas hoy poblados de San Marcos y Esperanza. Los poblados de Tonila, Pihuamo, San José del Tule, La Higuera, Tecalitlán, y cerca de Atenquique.



Elementos existentes en el patio. Esta estación se encuentra prácticamente abandonada y en ruinas. Se observa una base circular de mampostería sobre la que pudo haber estado el tanque de agua. Se observan edificios que pudieron ser las casas de sección y la casa del agente de la estación y una bodega todos ellos en ruinas.



Estado general de conservación del inmueble. El edificio de estación existe pero muy modificado y deteriorado. No cuenta con la cubierta, la carpintería, los pisos, instalaciones. Solo se conservan los muros y los huecos de los vanos. Está invadido por vegetación.

Uso actual. Se encuentra en ruinas. Abandonado.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia Manzanillo las estaciones del estado de Colima y hacia Irapuato Tuxpan.



5.2.3. En la Línea IC, Ocotlán a Atotonilco.

Km. 34.4. Atotonilco.



Localización. Se localiza en el municipio de Atotonilco el Alto en la región Ciénega.

Área de influencia. Se encuentra en Atotonilco el Alto y cercano a los poblados de Fco. J. Mina, Santa Cruz del Valle, La Angostura, Sabanillas, El Maguey Margaritas y Milpillas.

Elementos existentes en el patio. Se encontraron casas construidas con material de vía.



Estado general de conservación del inmueble. se encuentra modificada ya que años después de su construcción se le añadió el cobertizo imitando a las del la línea A. Se realizaron algunas modificaciones agregando muros y vanos en la parte del mirador.



Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados Los muros son de mampostería de piedra y ladrillo aplanados y pintados, simulando el trazo de sillares sobre un desplante de mampostería de piedra aplanado y pintado. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Se utiliza como vivienda.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Ocotlán que es el punto de partida de este ramal.

Planta y fachadas. Estación Atotonilco

5.2.4. En la Línea T, de Guadalajara a Nogales.

Km. 1657.5. La Quemada.

Localización. Se localiza en el municipio de Magdalena en la región Valles.



Área de influencia. Se encuentra en el poblado de La Quemada y cerca de Magdalena, Las antiguas haciendas hoy poblados de Venta de Mochitiltic, Santo Tomás, Crucero de Santo Tomás, Santa María y Hostotipaquillo.

Elementos existentes en el patio. Cuenta con un tanque de agua, un cuarto para caldera, un pozo, la vía principal y ladero. Se observan semáforos y señalamientos antiguos pero se encuentran en mal estado. Existen unas edificaciones en ruinas alrededor y existe una bodega también en mal estado.



Estado general de conservación del inmueble. Se modificó el edificio original para agregar habitaciones y se construyó una caseta colindante al cobertizo.



Características físicas. El piso del cobertizo y del único andén que ve a la vía es de cemento natural. Los muros son de mampostería de piedra aparente, los apoyos aislados del cobertizo son pilares de mampostería de piedra que soportan la cubierta del cobertizo. Los vanos de todo el edificio tienen carpintería y herrería en puertas y ventanas. La cubierta esta conformada por armaduras de madera y lámina acanalada.

Uso actual. Habitacional



Estaciones cercanas de valor patrimonial. .
No hay cercanas en la misma línea.

Planta y fachadas. Estación La Quemada

5.2.5. En la Línea TL, de Orendain a Ameca.

Km. 14. Tala.



Localización. Se localiza en el municipio de Tala en la región Valles.

Área de influencia. Se encuentra en Tala, muy cercana al Ingenio azucarero, y a las antiguas haciendas hoy poblados como San Juan de los Arcos, Cuisillos, Estanzuela, El Refugio, etc.



Elementos existentes en el patio. La estación se encuentra rehabilitada y conserva en su alrededor parte de la vía, señalamientos y algunas carretas ambientando el lugar. Ya no circula el ferrocarril por esta ruta.

Estado general de conservación del inmueble. Se encuentra en buen estado, pero está muy modificada, se cambiaron algunos de los elementos tipológicos característicos de todas las estaciones y se abrieron vanos de formas y dimensiones distintas. Se sustituyó la cubierta original por una cubierta de teja de barro. Recientemente ha sufrido intervenciones para albergar un nuevo uso.



Características físicas. Los pisos son de cemento acabado natural, no tiene apoyos aislados, los muros son de mampostería de piedra aplanada y pintada con enmarcamientos en las jambas y cerramientos de mampostería aparente de tipo “almohadillado”. Las puertas y ventanas tienen cancelería reciente. La cubierta es de teja sobre estructura de madera.



Uso actual. Club deportivo.

Estaciones cercanas de valor patrimonial.
Hacia Ameca la próxima estación es La Vega.

Planta y fachadas. Estación Tala

Km. 31.7. La Vega.



Localización. Se localiza en el municipio de Teuchitlán en la región Valles.

Área de influencia. Se encuentra en las orillas de La Vega, y cercano a Las antiguas haciendas hoy poblados de Buena Vista, Cuisillo y El Carmen.



Elementos existentes en el patio. Es uno de los patios mas completos que conserva gran parte de sus elementos originales. Existen las ruinas de una pequeña caseta, un tanque de agua sobre base de mampostería. Junto al tanque se encuentra un cuarto caldera, y el pozo.

Estado general de conservación del inmueble. El inmueble se encuentra modificado principalmente al interior al haber sido adecuado al nuevo uso. Se agregaron muros y se modificaron los niveles de piso de lo que corresponde a las bodegas y con deterioros menores. No conserva el cobertizo original.



Características físicas. El piso en los andenes es de cemento natural. Los muros son de mampostería de piedra aparente. Todos los vanos se encuentran enmarcados con el mismo material pero con acabado almohadillado sin aplanar. La marquesina lateral esta soportada por pies derechos de madera, esta estación. Las puertas y ventanas son de madera con herrería. La cubierta es de lámina acanalada, soportada sobre estructura de madera. No tiene circulaciones verticales. Esta estación es del tipo que tiene incluido en el edificio la casa del jefe de estación.



Uso actual. Fábrica de tequila y de miel de agave.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Hacia el empalme Tala y la ultima de ramal Ameca.

Planta y fachadas. Estación La Vega

Km. 51.8. Ameca.

Localización. Se localiza en el municipio de Ameca en la región Valles.



Área de influencia. Se encuentra en Ameca cercano a las antiguas haciendas hoy poblados de Jayamitla, La Villita, San Nicolás, El Cuis, Portezuelo, La Esperanza, El Cabezón, Labor de Solís, San Antonio Matute, Labor de Medina, los poblados de Mal Pasito, Buenos Aires, La cantera, Las pilas y Huerta de San Javier.
Elementos existentes en el patio. No se observan otros elementos en el patio.



Estado general de conservación del inmueble. El edificio se encuentra en regular estado y ha sido modificado ya que el área del cobertizo es posterior a 1929. Se observa deteriorado por la falta de mantenimiento.

Características físicas. Existe una inscripción de una fecha en uno de los muros testeros del edificio en donde se lee lo siguiente: “Terminado Agosto 29, 1939”. El edificio es de características y materiales similares a la Estación de La Vega que se encuentra a escasos 20 km. sobre la línea.



Uso actual. Vivienda

Estaciones cercanas de valor patrimonial.
Es la estación Terminal de este ramal, en dirección al empalme con la troncal se encuentra La Vega.



Planta y fachadas. Estación Ameca

5.2.6. En la Línea TM, de La Vega a Etzatlán.

Km. 19. Ahualulco.



Localización. Se localiza en el municipio de Ahualulco de Mercado en la región Valles.

Área de influencia. Se encuentra en Ahualulco cercano a los poblados de La Estancita, La Estancia La Ciénega, Emilio Portes Gil y Santa Cruz de Bárcenas.



Elementos existentes en el patio. Existe en el patio una bodega de la misma estación, un tanque de agua y señales antiguas. Lo que originalmente era el patio de la estación se encuentra construido con viviendas.

Estado general de conservación del inmueble. El edificio se encuentra en regulares condiciones, presenta graffiti y vandalismo. Conserva prácticamente toda la carpintería original aunque en mal estado.



Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales. Esta estación es del tipo que tiene incluido en el edificio la casa del jefe de estación.



Uso actual. Parcialmente en uso. La parte de casa del jefe de estación está habitada por el mismo.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Es la primera del ramal y la próxima es Etzatlán.

Planta y fachadas. Estación Ahualulco

Km. 33.6. Etzatlán.

Localización. Se localiza en el municipio de Etzatlán en la región Valles.



Área de influencia. Se encuentra en Etzatlán cercano a los poblados de Antonio Escobedo, Santa Rosalía, San Pedro y Tampizque.

Elementos existentes en el patio. Existe un tanque de agua y señalizaciones antiguas. Lo que originalmente era el patio de la estación se encuentra en parte construido con bodegas y un campo deportivo.



Estado general de conservación del inmueble. Se encuentra íntegro en sus características y elementos, pero deteriorado por falta de mantenimiento. Conserva toda su carpintería original y el cobertizo en regulares condiciones.

Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales. Esta estación es del tipo que tiene incluido en el edificio la casa del jefe de estación.



Uso actual. Viviendas, carpintería.



Estaciones cercanas de valor patrimonial. La próxima y ultima estación en el ramal es San Marcos

Planta y fachadas. Estación Etzatlán

Km. 52. San Marcos.

Localización. Se localiza en el municipio de San Marcos en la región Valles.



Área de influencia. Se encuentra en San Marcos, cercano a los poblados de San Felipe, San Rafael, San Sebastián, los poblados de Oconahua, Milpillas, La Puerta del Coche y Malinalco.

Elementos existentes en el patio. La vía no existe pero se conserva un tanque de agua sobre base de mampostería circular, una pequeña caseta con cubierta de lámina de cinc y la estación.



Estado general de conservación del inmueble. La estación se encuentra muy deteriorada, algunos de los vanos tapiados y otros en la bodega fueron retirados. Hay deterioro por vandalismo y graffiti. El cobertizo se encuentra muy deteriorado.



Características físicas. El piso del cobertizo y los andenes es de cemento natural. Los apoyos aislados del cobertizo exterior son pies derechos madera desplantados sobre basas de piedra. Los muros son de mampostería y ladrillo aplanados y pintados. Los vanos se encuentran enmarcados por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La cubierta del entrepiso es de lámina acanalada apoyada sobre estructura de madera. No tiene entrepisos ni circulaciones verticales.



Uso actual. Abandonado.

Estaciones cercanas de valor patrimonial. Es la última en el ramal y la próxima hacia La Vega es Etzatlán.

Planta y fachadas. Estación San Marcos

5.2.7. En otras líneas ahora inexistentes.

En la ruta de La Capilla a Chapala. Chapala



Localización. Se localiza en el municipio de Chapala en la región Ciénega.

Área de influencia. Se encuentra en la ribera del lago de Chapala, cercano a Ajijic, Santa Cruz de la Soledad, San Antonio Tlayacapan e Ixtlahuacan de los Membrillos.

Elementos existentes en el patio. No se existe ningún elemento.



Características físicas de la estación. Es una estación atípica en Jalisco. La planta baja es rectangular con un vestíbulo central a doble altura. A cada lado se encuentran las dependencias para la venta de boletos, descanso y el acceso a la segunda planta. El ingreso a las salas de espera y sanitarios se realizaba a través de dos corredores porticados con vista al lago. A la planta alta se accede por una escalera situada cerca del andén que desemboca en un pasillo, que rodea el vestíbulo de planta baja y, a través del cual, se observa la doble altura. Este pasillo da acceso a la zona administrativa, salas de estar y la terraza que se forma arriba del andén.



Estado general de conservación. Recientemente intervenida.

Uso actual. Centro cultural J. Jesús González Gallo.



Estaciones cercanas de valor patrimonial.
No hay.

En la ruta de Cocula. Cocula

Localización. Se localiza en el municipio de Cocula en la región Valles.



Área de influencia. La Cofradía, Crucero de Santa María, Villa Corona

Elementos existentes en el patio. Se conserva únicamente el antiguo edificio de estación que actualmente forma parte de una fábrica de



Características físicas de la estación. Es un edificio sencillo construido de ladrillo con jambas y cerramientos de cantería labrada con talla sencilla.

Estado general de conservación. En buen estado al estar en uso.

Uso actual. Habitacional.

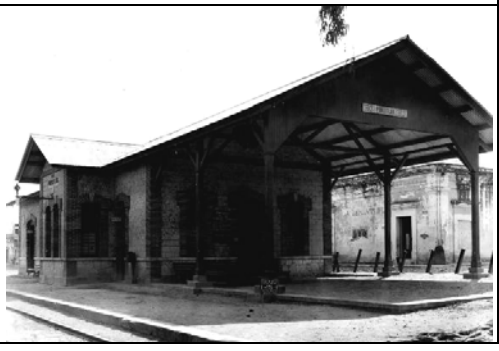


Estaciones cercanas de valor patrimonial.
No se localizó ninguna estación cercana, la mas próxima es la de Santa Ana en la línea a Manzanillo.



Anexo grafico. Síntesis del diagnóstico.

LÍNEA A MÉXICO – CIUDAD JUÁREZ		
	antes	**ahora**
Santa María		
Encarnación		

LÍNEA I. IRAPUATO A MANZANILLO		
	antes	**ahora**
La Barca		
Ocotlán		
Poncitlán		

Atequiza		
El Castillo		
Tlajomulco		
Flores		
Mazatepec		
Santa Ana		
Catarina		

Zacoalco		
Atoyac		
Sayula		
Zapotlán		
Zapotiltic		
Tuxpan		
Tonilita		

LÍNEA IC. OCOTLÁN-ATOTONILCO		
	antes	ahora
Atotonilco		

LÍNEA T. GUADALAJARA - NOGALES		
	antes	ahora
La Quemada		

LÍNEA TL. ORENDAIN-AMECA		
	antes	ahora
Tala		
La Vega		
Ameca		

LÍNEA TM. LA VEGA-ETZATLÁN		
	antes	**ahora**
Ahualulco		
Etzatlán		
San Marcos		

CAPITULO 6.
Análisis tipológico de las estaciones de ferrocarril en Jalisco.

6.1. Análisis tipológico de las estaciones ferroviarias en Jalisco

La construcción de las estaciones y los estilos arquitectónicos de cada una de ellas varía en función del origen de las compañías que las construyeron, considerando determinantes tales como el sitio y las características ambientales[378] donde se localizaban. Las estaciones estaban compuestas –en algunos casos– por sólidos y amplios edificios de talleres, casa redonda, oficinas y patios. En otros casos se trató de modestas construcciones de madera o piedra, techadas con lámina de zinc, y simplemente identificadas con un letrero.[379]

En Jalisco podemos identificar la mayoría de las estaciones con una clara influencia norteamericana, tal y como se puede observar en planimetría antigua de dichas edificaciones que se incluyen en los capítulos anteriores. En dichos planos, es recurrente encontrar el nombre del Ingeniero estadounidense Lewis Kingman, que es quien firma los proyectos de patios y de estaciones ferroviarias como la de Tuxpan, El Castillo, Zapotiltic en 1901 y el de Tonilita de fecha de 1908. Lewis Kingman trabajaba como ingeniero en jefe para la Compañía del Ferrocarril Central, de ahí que podemos decir que los modelos y tipologías empleadas en la construcción de las estaciones ferroviarias en México y particularmente en Jalisco presentan una clara influencia retomada de las experiencias en algunas estaciones construidas en Estados Unidos.

Es interesante observar algunas de las estaciones construidas en Estados Unidos, las cuales presentan algunas semejanzas con aquellas construidas en nuestro país.



Estación Santa Clara, California.


Estación Atequiza

[378] *Ídem. p.17*
[379] Huerta Sanmiguel, Roberto, *Estaciones ferroviarias de la ruta Guadalajara-Manzanillo.* Colección Alforja histórica colimense, Numero 3, Gobierno del Estado de Colima, Secretaría de Cultura, 2001. p. 16



Estación en Orfordville, Wisconsin.


Estación Poncitlán.



Estación Wisconsin Dells, Wisconsin.


Estación Tuxpan

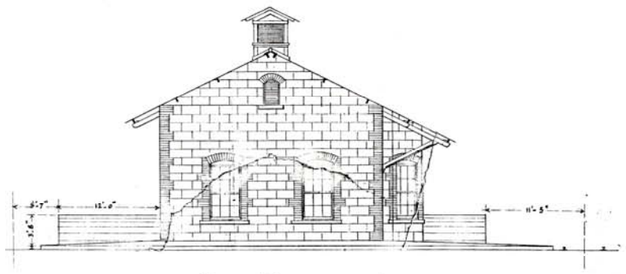

Estación Milwaukee Road, Genoa, Illinois.


Estación La Capilla

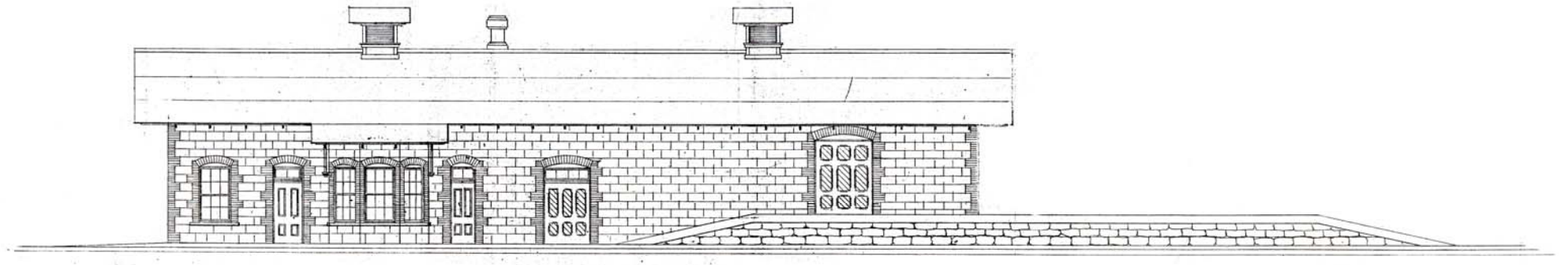
Asimismo en otros planos aparece la referencia de otros ingenieros como James M. Reid, quien firma el plano de la estación tipo para Encarnación-Atotonilco de 1909 y otro ingeniero, años mas tarde que firmará los planos de La Barca y la ampliación realizada a la estación de Ocotlán en 1927.

De este modo, podemos suponer la mayoría de los proyectos de las estaciones que se emplearon tomando como base proyectos preestablecidos, que fueron elaborados por la Compañía del Ferrocarril Central[380], tal y como se observa en el plano No 7 de fecha de 1886.

[380] Cfr. Anexo gráfico.



END ELEVATION



SIDE ELEVATION

MEXICAN CENTRAL RAILWAY.

PLAN OF STATION BUILDING.

DESIGN Nº 7.

Scale ⅛" = 1 ft.

Mexico, february 20th 1886 Approved:

GROUND PLAN

Proyecto tipo para estaciones de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano .[378]

[378] Fuente: Mapoteca, CEDIF-MNFM.

Considerando lo anterior, es notable la repetición del partido arquitectónico en todas las estaciones construidas por la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, no solo en Jalisco, sino en el resto de los estados por donde circulaba dicho ferrocarril. En las estaciones de madera y así como en algunas de mampostería, se contaba en la gran mayoría de las veces con el característico cobertizo exterior a dos aguas con cubiertas con lámina de zinc, construido a base de armaduras y soportado sobre pies derechos de madera.

Para identificar todas estas características tipológicas y las variantes en la construcción de las estaciones de ferrocarril en Jalisco, se realiza el análisis funcional, formal y constructivo de las mismas, presentando la información gráfica a manera de tablas comparativas que se apoyan la descripción de cada una.

6.1.1. Análisis funcional.

El análisis funcional de las estaciones ferroviarias se realiza comparando la distribución espacial de las plantas arquitectónicas para identificar los recintos que sirven de denominadores comunes en cada una de ellas, así mismo partiendo de esta comparación pudimos identificar las semejanzas y diferencias en cada una de ellas y las distintas adecuaciones que sufrieron las diversas estaciones en Jalisco.

A lo largo del capítulo 4 se realizó la descripción y análisis detallado de cada una de las estaciones ferroviarias, donde entre otras cosas se definieron las distintas dependencias y áreas con que contaban. Estas dependencias identificadas en la mayoría de los casos son: oficina con mirador a la vía principal así como venta de boletos, salas de espera al interior y exterior en la zona de cobertizo, área de bodega de carga y bodega de equipaje y Express, rampas, andenes, pasillos y en algunos casos también contaban con casa para el Jefe de la estación ocupando parte del mismo edificio. En base a estos criterios y la disposición de dichos recintos en las estaciones, se realiza el análisis funcional.

Se identificaron básicamente seis tipos distintos de disposición de plantas, de las cuales, en la mayoría de ellas encontramos algunas variantes que parten del mismo esquema de distribución espacial pero con algunos cambios y modificaciones. Los tipos de disposición de plantas que se identificaron son los siguientes:

1. Estaciones de una planta con cobertizo en un extremo y bodega al otro.
2. Estaciones de una planta con cobertizo en un extremo y casa del jefe de estación al otro.
3. Estaciones de una planta sin cobertizo.
4. Estaciones de dos plantas con cobertizo y bodega en los extremos y casa del jefe de estación en planta alta.
5. Estaciones de dos plantas con cobertizo exento de la estación.
6. Estaciones de dos plantas sin cobertizo.

6.1.1.1. Estaciones de una planta con cobertizo en un extremo y bodega al otro.

El primer tipo de estaciones identificadas corresponde a aquellas de una planta con cobertizo en un extremo del inmueble y área de bodegas en el otro. Este esquema es el mas común y repetitivo de todos los ejemplos analizados, sin embargo en la mayoría de los casos, el patrón de distribución espacial sufre algunas modificaciones, como en tamaño de los recintos, disposición de la planta con respecto a la vía principal o las dimensiones de la estación completa. Hay estaciones de gran tamaño que emplean el mismo tipo de distribución espacial que otras de escala reducida.

De este tipo de estaciones se identificaron 4 variantes importantes que parten del mismo esquema funcional y de distribución espacial en planta.

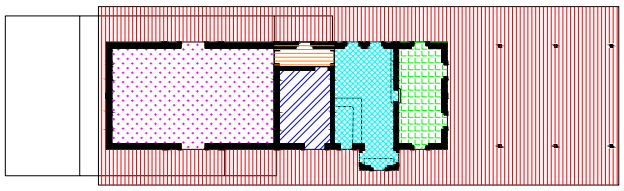
- Variante 1. Estaciones de Encarnación y Tuxpan. Ambas son de igual tamaño y características espaciales. Cuentan con cobertizo en un extremo, zona de oficinas con mirador a la vía principal así como zona de venta de boletos hacia el cobertizo, bodega de equipaje y pasillo que comunica a una pequeña bodega de carga de 120 m2 aproximadamente que comunica a los andenes laterales. Las dos comparten la disposición del edificio con respecto a la vía principal.

- Variante 2. Estaciones de Ocotlán, Atoyac, Zapotiltic y San Marcos. Son de igual tamaño y características espaciales. Cuentan con cobertizo en un extremo, zona de oficinas con mirador a la vía principal así como zona de venta de boletos hacia cobertizo, bodega de equipaje y pasillo que comunica a una bodega carga de 400 m2 aproximadamente que comunica a los andenes laterales. Comparten también la disposición del edificio en relación a la vía principal.

- Variante 3. Estaciones de Santa Ana, Zacoalco, Sayula y Tala. Presentan el mismo esquema y disposición espacial que las anteriores con un cambio en las dimensiones de la zona de bodega de carga que cuenta con 300 m2 aproximadamente que comunica a los andenes laterales. Se encuentran dispuestas del mismo modo con respecto a la vía principal.

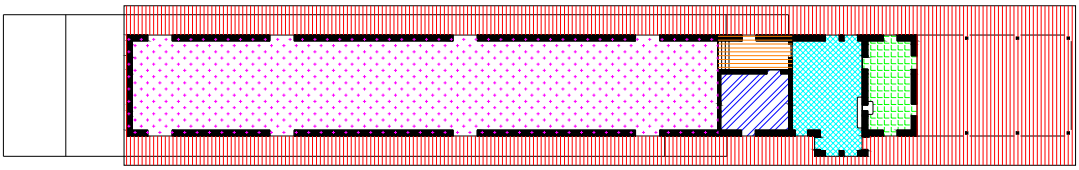
- Variante 4. Estaciones de El Castillo, Tlajomulco, Flores, Mazatepec y Catarina. Éstas son de una escala menor, con el mismo criterio de distribución espacial en planta, pero con áreas muy reducidas. Todas se ubican de la misma forma con respecto a la vía principal.

VARIANTE 1. ENCARNACIÓN Y TUXPAN



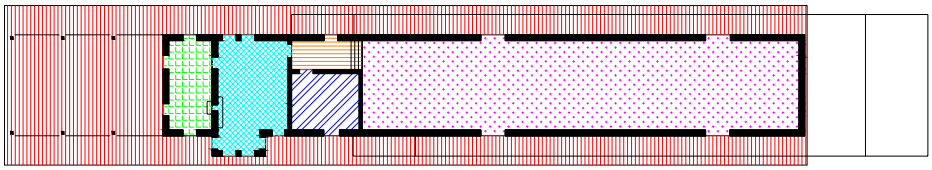
0 2 4 7 10 m.

VARIANTE 2. OCOTLÁN, ATOYAC, ZAPOTILTIC Y SAN MARCOS



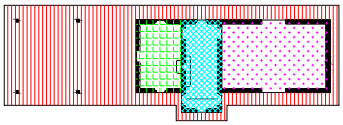
0 2 4 7 10 m.

VARIANTE 3. SANTA ANA, ZACOALCO, SAYULA Y TALA



0 2 4 7 10 m.

VARIANTE 4. EL CASTILLO, TLAJOMULCO, FLORES, MAZATEPEC Y CATARINA



0 2 4 7 10 m.

SIMBOLOGÍA

OFICINA Y BOLETOS | SALA DE ESPERA | BODEGA | BODEGA DE EQUIPAJE

RAMPAS Y ANDENES | COBERTIZO | PASILLO | CASA DEL JEFE DE ESTACIÓN

CONTENIDO

TABLA 2. ESTACIONES DE UNA PLANTA, CON COBERTIZO EN UN EXTREMO Y BODEGA AL OTRO

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

6.1.1.2. Estación de una planta con cobertizo en un extremo y casa del jefe de estación al otro.

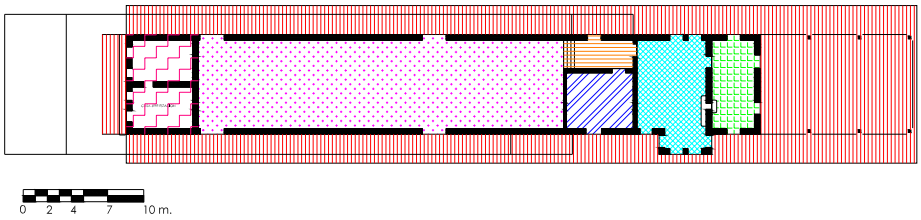
Otro tipo de estaciones son aquellas de una sola planta, con el cobertizo en un extremo al igual que las anteriores, pero sustituyendo el remate de la bodega por un área donde se localiza la casa del Jefe de la Estación. Estas dependencias se presentan como un elemento que permite categorizar este grupo de estaciones y de las cuales se identificaron 3 variantes importantes.

- Variante 1. Estaciones de Atequiza, Zapotlán, La Vega y Empalme Orendain. Cuentan con cobertizo en un extremo, zona de oficinas y boletos con mirador a la vía principal así como zona de venta de boletos hacia cobertizo, bodega de equipaje y pasillo que comunica a la bodega de carga que comunica a los andenes laterales. En el extremo de la estación se localiza la Casa del jefe de estación, compuesta por dos habitaciones. Estas estaciones la disposición del edificio con respecto a la vía principal.

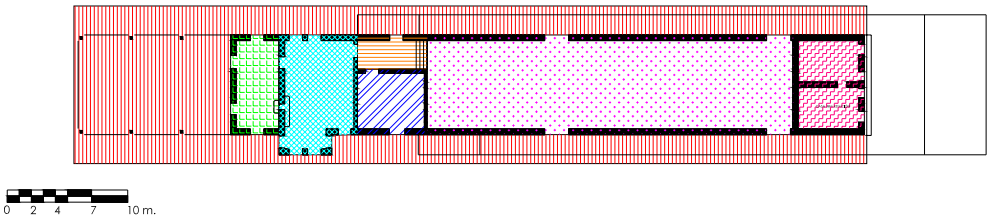
- Variante 2. Estaciones de Ahualulco y Etzatlán. Ambas estaciones cuentan con cobertizo en un extremo, zona de oficinas y boletos con mirador a la vía principal así como zona de venta de boletos hacia cobertizo, bodega de equipaje y pasillo que comunica a la bodega de carga que comunica a los andenes laterales. En el extremo de la estación se localiza la Casa del jefe de estación, compuesta por dos habitaciones. Sin embargo, en relación a las estaciones de la variante 1, en éstas, la disposición del edificio con respecto a la vía principal se presenta de forma invertida.

- Variante 3. Estación de La Quemada. Este edificio es distinto a los de las variantes 1 y 2 porque la fecha de construcción del inmueble es muy posterior a las anteriores, sin embargo, el esquema de disposición espacial es muy semejante ya que cuenta con el cobertizo en un extremo que comunica a la zona oficina con mirador a la vía principal así como zona de venta de boletos, posteriormente una bodega de equipaje, una zona de bodega de carga que comunica a los andenes laterales y en el extremo contrario la casa del jefe de la estación.

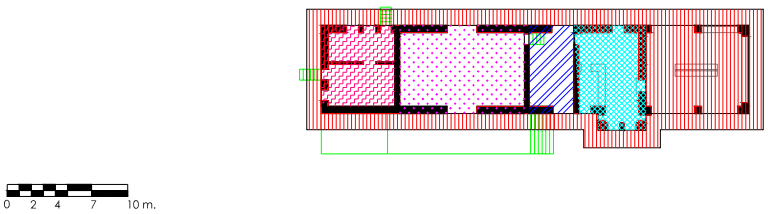
VARIANTE 1. ATEQUIZA, ZAPOTLAN, LA VEGA Y EMPALME ORENDAIN



VARIANTE 2. AHUALULCO Y ETZATLÁN



VARIANTE 3. LA QUEMADA



SIMBOLOGÍA

OFICINA Y BOLETOS | SALA DE ESPERA | BODEGA | BODEGA DE EQUIPAJE

RAMPAS Y ANDENES | COBERTIZO | PASILLO | CASA DEL JEFE DE ESTACIÓN

CONTENIDO

TABLA 3. ESTACIONES DE UNA PLANTA CON COBERTIZO EN UN EXTREMO Y CASA DEL JEFE DE LA ESTACIÓN AL OTRO

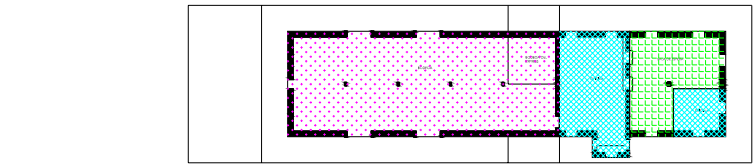
TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

6.1.1.3. Estaciones de una planta sin cobertizo.

El tercer tipo de estaciones identificado para el análisis funcional son aquellas de una sola planta pero sin cobertizo. Este elemento se presenta como uno de los más recurrentes en los ejemplos analizados y es interesante encontrar algunos casos donde no se presenta este elemento. Únicamente se identificaron tres tipos de estaciones que partieron de este criterio.

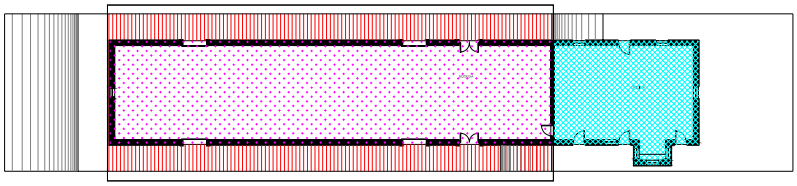
- Estación de Santa María. Esta estación corresponde a una de las primeras que se construyeron en el estado. Las características espaciales varían un poco en relación al resto de las demás al no contar con el cobertizo, y tener una zona de espera al interior que da al área de oficinas y venta de boletos y posteriormente a una bodega de carga que comunica a los andenes laterales.

VARIANTE 1. SANTA MARÍA



0 2 4 7 10 m.

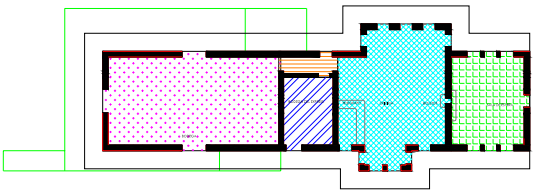
VARIANTE 2. AMECA



0 2 4 7 10 m.

NOTA: EL COBERTIZO DE AMECA FUE CONSTRUIDO AÑOS DESPUES DE TERMINADA LA ESTACIÓN

VARIANTE 3. ATOTONILCO



0 2 4 7 10 m.

NOTA: EL COBERTIZO DE ATOTONILCO FUE CONSTRUIDO AÑOS DESPUES DE TERMINADA LA ESTACIÓN

SIMBOLOGÍA

OFICINA Y BOLETOS | SALA DE ESPERA | BODEGA | BODEGA DE EQUIPAJE

RAMPAS Y ANDENES | COBERTIZO | PASILLO | CASA DEL JEFE DE ESTACIÓN

CONTENIDO

TABLA 4. ESTACIONES DE UNA PLANTA SIN COBERTIZO

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

- Estación de Ameca. La estación de Ameca comparte la distribución espacial de las anteriores, al contar con zona de oficinas con mirador a la vía principal así como zona de venta de boletos, y en el otro extremo bodega de equipaje y pasillo que comunica a la bodega de carga que comunica a los andenes laterales. Es importante notar que esta estación actualmente cuenta con un cobertizo con las mismas características que la mayoría, pero se considera dentro de esta categoría porque la estación fue construida y concluida sin dicho cobertizo. Por lo tanto representa un agregado posterior que no fue considerado desde su construcción.

- Estación de Atotonilco. Esta estación cuenta en uno de sus extremos con la sala de espera que comunica a la zona de oficinas con mirador a la vía principal así como zona de venta de boletos y ésta a su vez con el pasillo que comunica a la bodega de equipaje y a la bodega de carga por la que se accede a través de los andenes laterales y por el otro extremo de la estación. Esto último representa una variante ya que originalmente esta estación tampoco contaba con el característico cobertizo, que corresponde a un agregado posterior.

6.1.1.4. Estaciones de dos plantas con cobertizo y bodega en los extremos y casa del jefe de estación en planta alta.

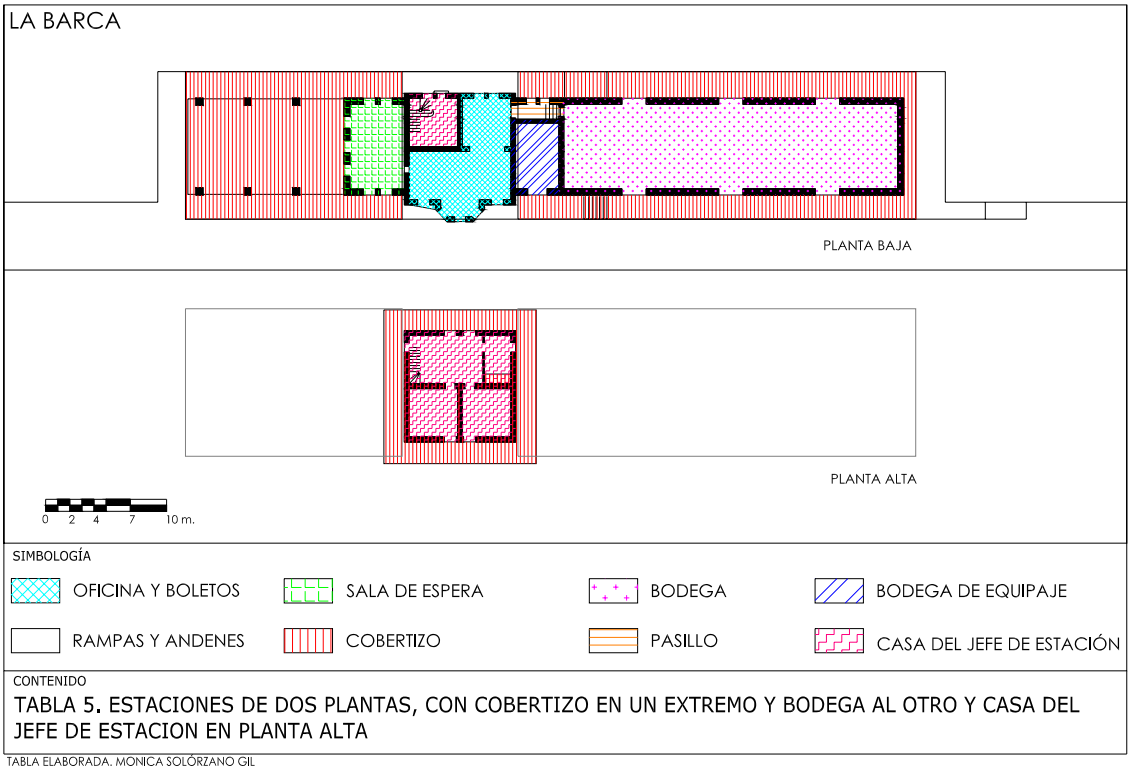


TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

En este tipo de estaciones únicamente se cuenta en Jalisco con un ejemplo que es la estación de La Barca. Esta estación al igual que la mayoría, cuenta con un cobertizo exterior en un extremo vinculado a la zona de espera. Posteriormente se localiza la zona oficina con mirador a la vía principal así como zona de venta de boletos así como el pasillo que comunica a la bodega de equipaje y la bodega de carga en el otro extremo de la estación. En la parte central, anexo a la zona de oficina y boletos se localiza el acceso a través de una escalera que comunica a la casa del jefe de estación en planta alta compuesta por comedor, cocina, dos recámaras y terraza.[379]

[379] Datos tomados del plano: "Proyecto para construcción edificio que se destinará para estación y casa para el agente en La Barca, Jal" México Marzo de 1926. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Centro de investigación y documentación ferroviaria. Planoteca. Plano I-154

6.1.1.5. Estaciones de dos plantas con cobertizo intermedio.

Uno de los casos excepcionales en Jalisco es el de Guadalajara, cuya estación, formalmente y funcionalmente es completamente distinta a las del resto del estado. En este caso es un inmueble de dos pisos comunicado con otro de un solo nivel a través de un pequeño cobertizo de vinculación entre ambos. Otra diferencia es el hecho de contar con la llegada de los trenes por tres vías a los andenes desde los cuales se hacía la salida y llegada de pasajeros. Los trenes partían y llegaban a un gran cobertizo de madera dispuesto de forma paralela a la estación.

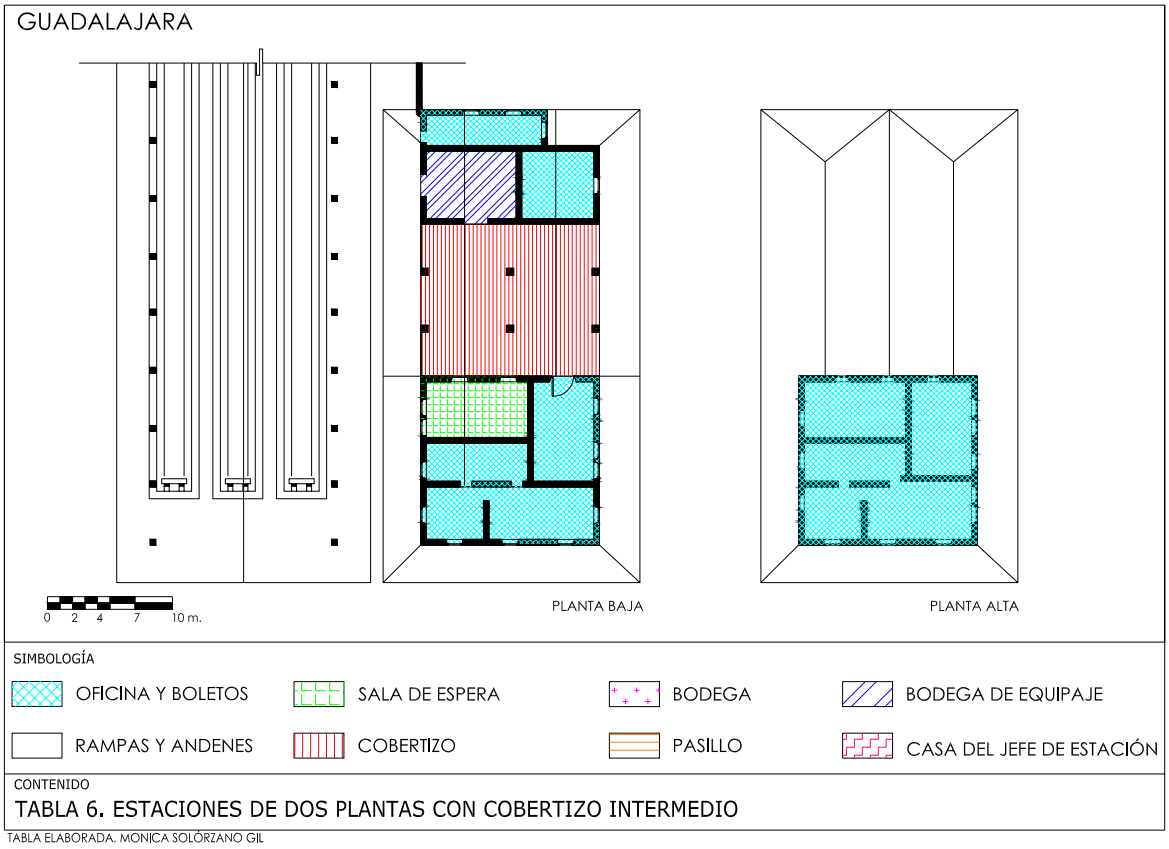
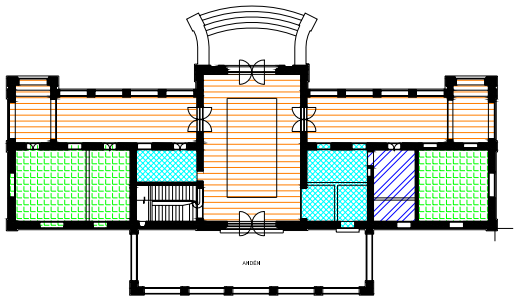


TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

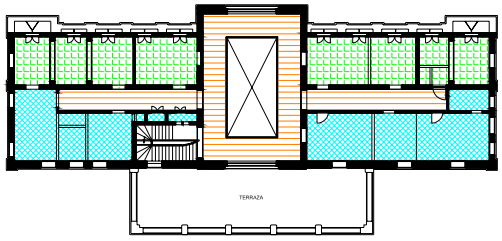
6.1.1.6. Estaciones de tres plantas sin cobertizo.

El único ejemplo en Jalisco y el mas atípico de todos es el de la estación de Chapala, ya que al ser construida en un periodo posterior al resto de las estaciones y por una compañía particular, no comparte ninguna de las características tipológicas del resto del estado. Este edificio es de tres plantas, sin cobertizo con diversas áreas destinadas para la espera del tren, oficinas, y áreas de circulación interior. El primer nivel albergaba algunas salas de espera y oficinas y el segundo nivel contaba con un par de torreones en cada extremo que servían de mirador hacia la laguna.

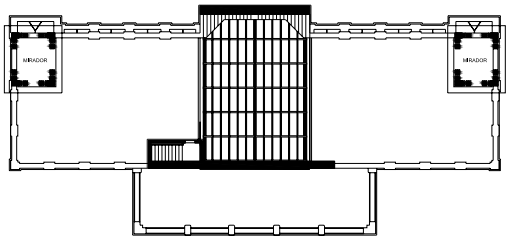
CHAPALA



PLANTA BAJA



PRIMER NIVEL



SEGUNDO NIVEL

0 2 4 7 10 m.

SIMBOLOGÍA

OFICINA Y BOLETOS	SALA DE ESPERA	BODEGA	BODEGA DE EQUIPAJE
RAMPAS Y ANDENES	COBERTIZO	PASILLO	CASA DEL JEFE DE ESTACIÓN

CONTENIDO

TABLA 7. ESTACIONES DE TRES PLANTAS SIN COBERTIZO

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

6.1.2. Análisis formal.

En este apartado se realiza el análisis formal de las diversas fachadas de las estaciones en el estado, considerando para esto aquellas que fueron construidas en el periodo que va desde finales del siglo XIX y mediados del siglo XX. Para realizar el análisis formal se identificaron otorgaron algunas categorías a las distintas fachadas de las estaciones, considerando las que se encuentran en los extremos, que por lo general son diferentes, en donde se ubica por un lado la zona de bodega de carga y por el otro lado la zona de cobertizo, taquillas u oficina de la estación.

El tercer paramento que se analiza es el que corresponde en cada caso a la vía principal, misma que en la mayoría de los casos cuenta con un mirador desde la oficina del jefe de la estación. Partiendo de estos criterios se clasificaron las fachadas para su análisis formal en tres categorías de análisis.

1. Fachada lateral cobertizo
2. Fachada lateral bodega.
3. Fachada principal Mirador.

Para el análisis comparativo de cada una de las fachadas se consideraron varios criterios que nos permitieron observar las semejanzas y diferencias en cada uno de los casos y establecer aspectos comunes entre ellas. Los criterios analizados son los siguientes:

a. Características generales del paramento.
b. Dimensiones.
c. Numero de ejes de vanos.
d. Localización de acceso.
e. Niveles de edificación.
f. Comparaciones volumétricas.
g. Diferencias de tamaño y escala.
h. Materiales y acabados.
i. Variantes.

6.1.2.1. Fachada lateral cobertizo.

La fachada lateral cobertizo es aquella que se sitúa en uno de los extremos de la estación que comunica a la zona de venta de boletos y sala de espera al interior. En algunos casos no existe dicho cobertizo pero se toma en consideración como parte de las variantes identificadas en este paramento en el conjunto de las estaciones. Se identificaron 12 tipos distintos y se clasificaron alfabéticamente cada uno.

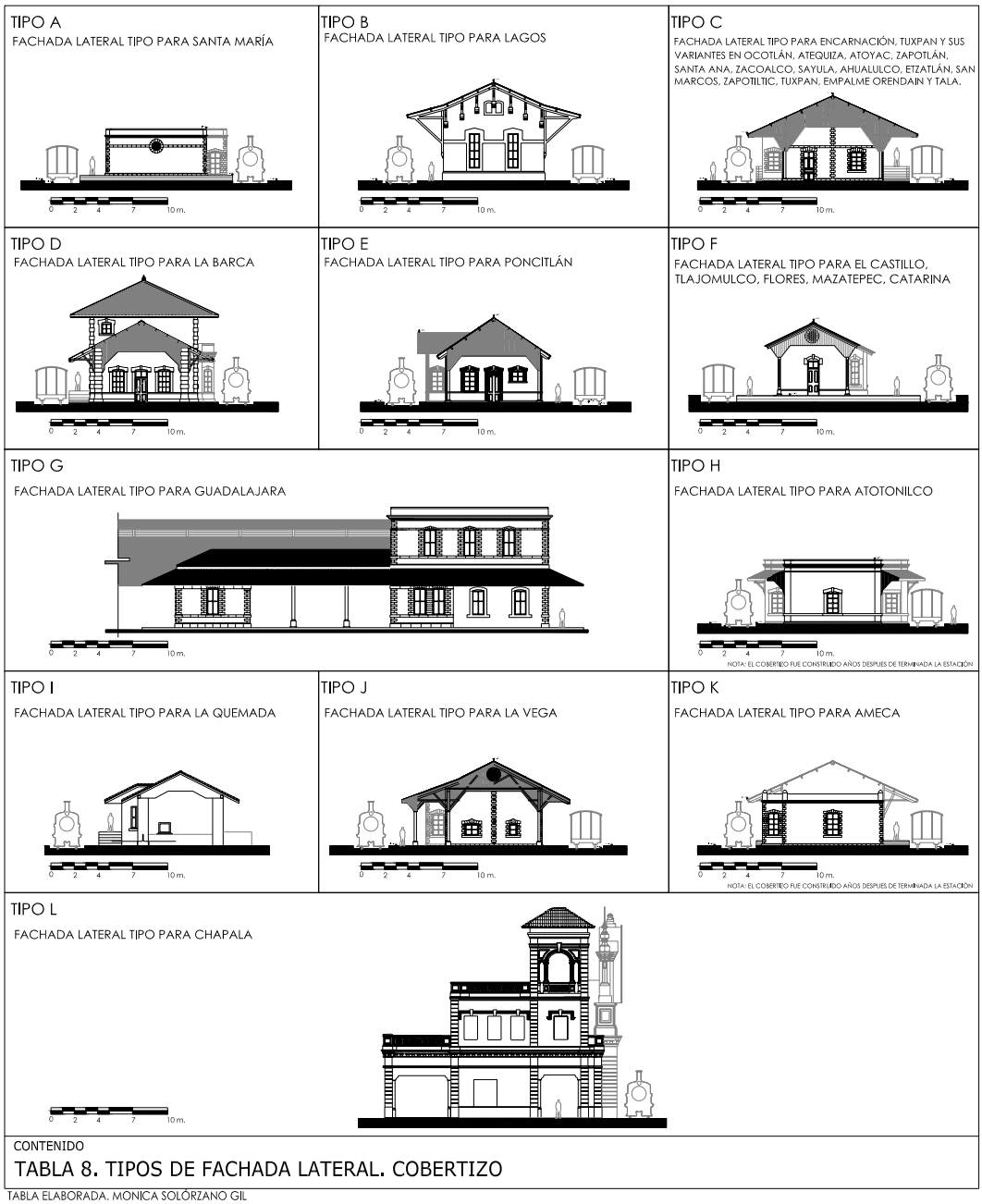


TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

- El **tipo A** corresponde a la estación Santa María, la cual no cuenta con cobertizo en la fachada lateral ni sobre los andenes laterales. Está compuesta por un vano circular en la parte central de dicha fachada y la cubierta es de losa plana. La altura aproximada en este paramento es de 4 m.

- La estación **tipo B** es la estación Lagos, la cual junto con la de Santa María, corresponde a las primeras estaciones construidas en el estado. Fue demolida años atrás y pero se incluye en este análisis por contar con información sobre sus características físicas. Su tipología formal es muy distinta a la mayoría ya que es un edificio de mayores dimensiones, con cubierta inclinada soportada sobre ménsulas de madera y con otra cubierta con un ángulo de inclinación distinto en los costados que ven hacia la vía principal y el ladero. El paramento era de cantería aparente con dos ejes de vanos en los extremos y uno central. Los vanos laterales son de proporción vertical enmarcados por jambas y cerramientos del mismo material y el eje central está compuesto por dos vanos en la parte superior del muro que semejan estar divididos por un parteluz.

- La estación **tipo C** es el ejemplo mas común de las encontradas en el estado. Se identificó una fachada modelo que cuenta con cobertizo exterior a dos aguas sobre estructura de madera para espera de pasajeros que comunica a la taquilla y sala de espera. En este paramento por lo general se localizan tres ejes de vanos, uno compuesto por el acceso, una ventana circular en el remate central de la fachada y un tercer vano que da a la sala de espera y venta de boletos al interior. De este tipo de fachada se pudieron establecer al menos 6 variantes importantes distribuidas en 15 estaciones, en donde existen diferencias en la disposición en planta con respecto a la vía principal, los materiales empleados en su construcción, las dimensiones, etc. Estas estaciones son Encarnación, Tuxpan, Ocotlán, Atequiza, Atoyac, Zapotlán, Santa Ana, Zacoalco, Sayula, Ahualulco, Etzatlán, San Marcos, Zapotiltic, Tuxpan, Empalme Orendain, etc. Todas ellas, con sus variantes, parten del mismo esquema formal y espacial por lo que se identificaron dentro de este tipo.

- La estación **tipo D** corresponde a la estación La Barca, la cual, es una estación de dos niveles que cuenta con el mismo esquema de cobertizo del tipo C, pero con variantes importantes en cuanto a los soportes verticales de dicho cobertizo que en este caso son de mampostería y ladrillo con un acabado almohadillado. Así mismo el esquema de vanos varía en relación al tipo C y al contar con dos niveles, cambia la fisonomía de dicha fachada.

- La estación **tipo E** es la estación Poncitlán, la cual comparte en gran medida rasgos de la estación tipo C, pero con algunas variantes, como las proporciones de la fachada del cobertizo donde el numero de ejes de vanos aumenta al contar con tres ejes importantes, uno compuesto por la entrada principal al centro y dos laterales con vanos que ven al interior. Igualmente está rematado por un vano circular en la parte superior. Existe otra variante al contar, a

diferencia de aquellas del tipo C, con una cubierta a inclinada en el área de mirador, lo que cambia la vista general de esta fachada.

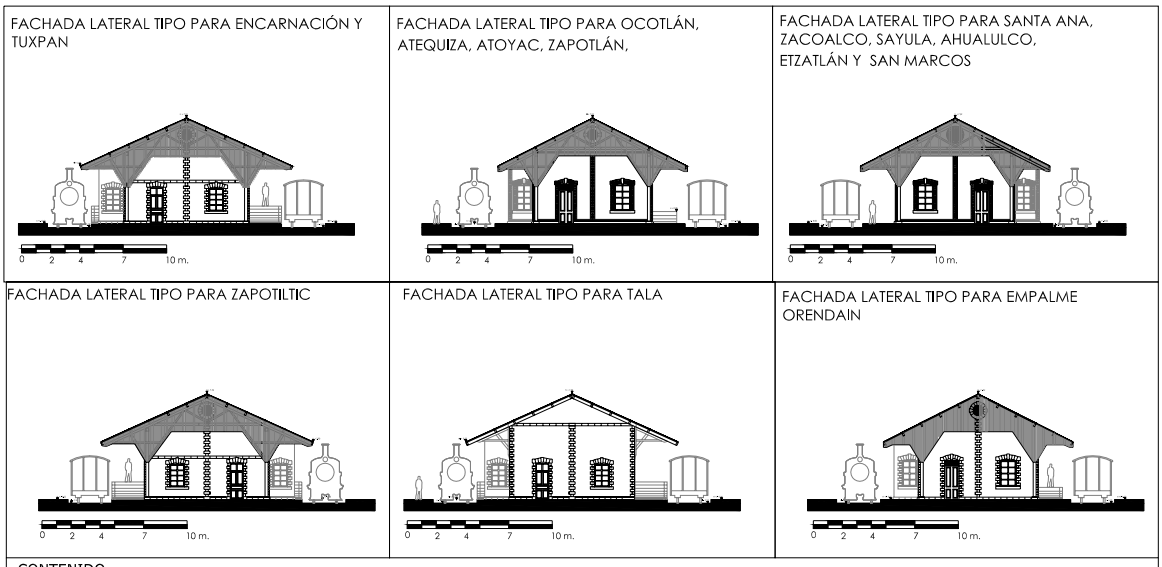


TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

- La estación **tipo F** comparte algunas características formales y constructivas con el tipo C, pero cambia en dimensiones de alturas y fachadas, al ser este tipo de menor tamaño y jerarquía que las anteriores. En esta estación se cuenta con el mismo esquema de cobertizo exterior con cubierta a dos aguas sobre estructura de madera, y únicamente con un eje de vanos que corresponde al ingreso a la estación a la zona de venta de boletos. Está rematado por el mismo vano circular en la parte alta de dicho ingreso. Este tipo de fachada se identificó para El Castillo, Flores, Tlajomulco, Mazatepec, y Catarina.

- La estación **tipo G** es la de Guadalajara, la cual, al haber sido la estación Terminal o la mas importante de la entidad, contaba con características muy distintas al resto de las estaciones. La fachada identificada dentro de este grupo era un edificio de dos plantas con un cobertizo intermedio y un andén paralelo a la estación sobre las vías exento de la misma. Es el único ejemplo en el estado en donde existía esta disposición formal. El paramento lateral del edificio principal estaba compuesto por tres ejes de vanos distribuidos en la planta alta, y cuatro ejes en la planta baja que estaba cubierta por la prolongación del cobertizo intermedio de lado a lado. Esta fachada veía hacia los andenes interiores donde llegaban y partían los trenes en. La cubierta del edificio era de losa plana y el cobertizo intermedio se componía por dos series de cubiertas inclinadas sobre estructura de madera. La altura aproximada del edificio principal era de 10.50 m.

- La estación **tipo H** es la de Atotonilco, que se diferencia del resto por la proporción de la fachada ya que cuenta con un mirador hacia la vía principal y

otro hacia el ladero. El resto de las estaciones normalmente cuenta con uno solo hacia la vía principal. Originalmente contaba con losa plana y sin cobertizo en el extremo lateral con un solo eje de vano central hacia la sala de espera interior. El ingreso a este espacio se hacía por los andenes laterales que contaban con una pequeña cubierta inclinada en ambos lados. Años más tarde, esta estación fue modificada y se le agregó el cobertizo con la cubierta inclinada y la estructura de madera igual a las del tipo C. La altura aproximada de este paramento es de 5.50 m.

- La fachada **tipo I** es la de la estación La Quemada. Esta parte del mismo esquema formal y funcional que las del tipo C, pero empleando distintos materiales, dimensiones y características generales. Fue construida por una línea y compañía diferente varios años después que la mayoría de las aquí analizadas, lo que explica estas diferencias formales. Cuenta con un cobertizo semejante al de las estaciones del tipo C con la diferencia de los apoyos de mampostería de la cubierta. Asimismo este espacio servia de espera y cuenta con bancas de material. La fachada interior del cobertizo tiene una pequeña ventanilla para venta de boletos y la cubierta es a dos aguas. La altura aproximada es de 6.45 m.

- La fachada **tipo J** corresponde a la estación La Vega, la cual es parecida a las del tipo C, ya que cuenta con un cobertizo semejante en características y dimensiones, pero con una variante importante que es la continuación o prolongación del cobertizo lateral hacia uno de los costados de la estación, precisamente el que ve a la vía principal y que se extiende hasta una de las rampas para los andenes laterales soportado por una estructura de pies derechos y armaduras de madera. Cuenta con tres ejes de vanos, dos ventanas laterales que ven a la sala de espera interior y un vano circular al centro en el remate del muro.

- En la fachada **tipo K** de la estación Ameca, la cubierta en la zona de espera y taquilla y oficinas es plana, y en la bodega del otro extremo es a dos aguas. La fachada lateral cuenta con un solo eje de vano al centro y el mirador hacia la vía. El paramento es de mampostería de piedra aparente y está coronada en los en los extremos superiores por remates puntiagudos.

- La fachada **tipo L** es la de la estación Chapala y es la mas atípica de todas las estaciones ya que su construcción se llevó a cabo por una compañía particular quien encargó el proyecto al Arq. Guillermo de Alba. El edificio de la estación se construye siguiendo las influencias arquitectónicas eclécticas de la época, aprendidas en la escuela de Chicago a inicios del siglo XX. Al ser una estación completamente distinta al resto de las enumeradas, no hay ningún rasgo o semejanza de tipo formal, sin embargo es importante incluirla en este análisis por el comparativo en cuanto a forma, tamaño, dimensiones y características generales.

6.1.2.2. Fachada lateral bodega.

La fachada lateral bodega corresponde casi en todos los casos, a excepción de Guadalajara y Chapala, precisamente a la zona donde se encuentra la bodega de carga de las estaciones. Se identificaron 12 tipos distintos y se clasificaron alfabéticamente cada uno.

- La fachada **tipo A** corresponde a la estación Santa María. La cubierta es de losa plana y el paramento cuenta con algunas molduras superiores y remates en las esquinas de piedra aparente. Cuenta con dos ejes de vanos a cada lado de la fachada que ve hacia la bodega interior. No tiene cubiertas laterales hacia la vía principal y ladero. La altura aproximada del paramento es de 4.50 m.

- La fachada **tipo B** corresponde a la estación Lagos las características físicas de esta fachada son iguales a las del extremo opuesto. Muy probablemente esta estación no contaba con bodega, al estar situada ésta en un edificio improvisado al frente de la misma.[380] La altura aproximada del paramento es de 8.50 m.

- La fachada **tipo C** corresponde a la zona de bodega de la mayor parte de las estaciones analizadas. La cubierta es la misma del cobertizo del extremo opuesto y ésta se prolonga hacia los andenes laterales en la misma inclinación. El paramento por lo general es de ladrillo, aplanado y con remates aparentes o de otro color en las esquinas laterales así como un eje central con el mismo tipo de acabado. Cuenta únicamente con un vano circular en la parte central arriba. Es el tipo de fachada empleada en Encarnación y Tuxpan y con variantes a partir de ella en Ocotlán, Atoyac, Zacoalco, Sayula, San Marcos, Zapotiltic, Santa Ana y Ameca. La altura aproximada en todos los casos es de 7.30 m.

- La fachada **tipo D** es la de la estación La Barca. Parte del mismo esquema formal que la tipo C, con variaciones en el tratamiento del paramento. El desplante del muro es un rodapié de mampostería aparente enmarcado por molduras sencillas y posteriormente el muro aplanado y pintado con el mismo criterio de la tipo C. Una variante importante es la fachada general ya que al contar la estación con un segundo nivel fisonomía del conjunto es distinto. La altura aproximada es de 6 m.

- La fachada **tipo E** es la estación Poncitlán. En este caso corresponde a la zona de bodega en donde el paramento es muy semejante al tipo C, con la diferencia de contar con un eje central donde se localizan dos vanos, una ventana de proporciones cuadradas y un vano circular en la parte superior. El desplante del muro se conforma con un rodapié de mampostería aparente y el resto del muro aplanado y pintado enmarcando las jambas y cerramientos así como los remates laterales del muro. La altura aproximada es de 7.30 m.

[380] Información obtenida por el análisis visual de las imágenes antiguas de dicha estación.

- La fachada **tipo F** corresponde a Atequiza. Esta fachada es la que corresponde a la casa del jefe de estación. Como se mencionó anteriormente, algunas estaciones contaban anexo a la misma con dicha dependencia anexa a la zona de bodega en el extremo opuesto al cobertizo. El paramento es de ladrillo aplanado y está formado por cuatro ejes de vanos, dos ingresos centrales y dos ventanas laterales enmarcadas por jambas y cerramientos de ladrillo aparente. En la parte central arriba se localiza el vano circular igual al de la mayoría de las estaciones. Cuenta con una cubierta inclinada de lado a lado que protege los vanos soportada por ménsulas de madera. La altura aproximada es de 6.50 m. De esta fachada se identificaron dos variantes, una para Ahualulco y Etzatlán, en donde existe una ligera diferencia en la disposición de la planta con respecto a la vía principal, así como de los vanos. La segunda variante son las estaciones de Empalme Orendain y La Vega, en donde el esquema formal es básicamente el mismo pero con diferencias en el sistema constructivo y los materiales empleados para enmarcar remates, jambas y cerramientos al ser de mampostería aparente.

- La fachada **tipo G** es la de la estación Zapotlán. Es muy semejante en características y acabados que las del tipo F, pero en este caso únicamente se cuenta con dos accesos centrales y el vano circular en la parte superior central, sin las ventanas en cada uno de los extremos del paramento.

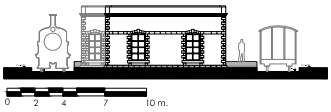
- La fachada **tipo H** corresponde a las estaciones de menor tamaño y jerarquía. Comparte características formales con las estaciones mayores como el vano circular en la parte superior central del paramento. No cuenta con ningún acceso a la zona de bodega desde esta fachada. La cubierta es inclinada siendo la misma que la zona de cobertizo con la prolongación de la misma hacia las fachadas laterales que ven a la vía principal y el ladero. La altura aproximada es de 6.45 m. Idénticas en dimensiones y características formales se identificaron las estaciones de El Castillo, Flores, Tlajomulco, Mazatepec, y Catarina.

- La fachada **tipo I** corresponde a la estación de Chapala, la cual, es idéntica formalmente a la fachada del otro extremo.

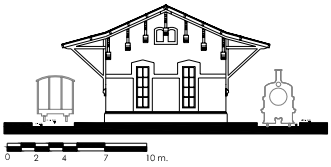
- La fachada **tipo J** corresponde a la estación La Quemada. En este paramento se encuentra un acceso al interior y una ventana lateral. La cubierta es inclinada siendo la misma que la zona de cobertizo con la prolongación de la misma hacia las fachadas laterales que ven a la vía principal y el ladero. La altura aproximada es de 6.45 m.

- La fachada **tipo K** corresponde a Atotonilco. El paramento de la fachada lateral cuenta con un acceso a la zona de bodega para introducir mercancía a través de el por el andén. Cuenta con una cubierta inclinada de lado a lado soportada por ménsulas de madera. La parte superior del paramento está rematada por molduras y cornisas. La altura aproximada es de 5.50 m.

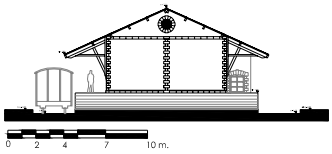
TIPO A
FACHADA LATERAL TIPO PARA SANTA MARÍA



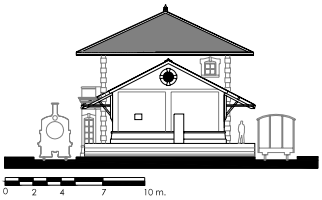
TIPO B
FACHADA LATERAL TIPO PARA LAGOS



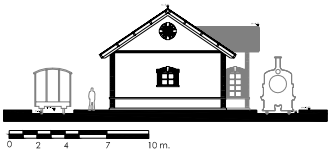
TIPO C
FACHADA LATERAL TIPO PARA ENCARNACIÓN, TUXPAN Y SUS VARIANTES EN OCOTLÁN, ATOYAC, ZACOALCO, SAYULA, SAN MARCOS, ZAPOTILTIC, SANTA ANA, TALA Y AMECA.



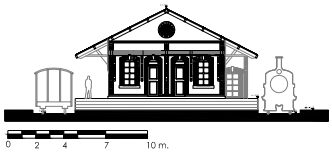
TIPO D
FACHADA LATERAL TIPO PARA LA BARCA



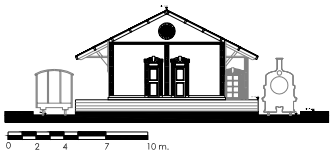
TIPO E
FACHADA LATERAL TIPO PARA PONCITLÁN



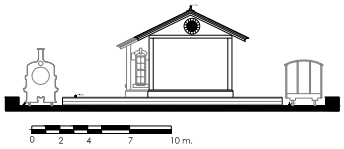
TIPO F
FACHADA LATERAL TIPO PARA ATEQUIZA Y SUS VARIANTES EN AHUALULCO, ETZATLÁN Y EMPALME ORENDAIN Y LA VEGA.



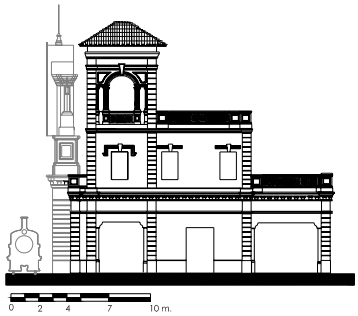
TIPO G
FACHADA LATERAL TIPO PARA ZAPOTLÁN



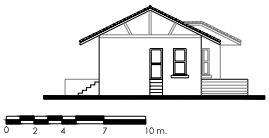
TIPO H
FACHADA LATERAL TIPO PARA EL CASTILLO, TLAJOMULCO, FLORES, MAZATEPEC, CATARINA



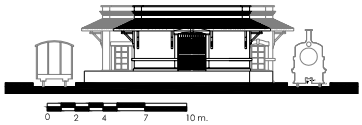
TIPO I
FACHADA LATERAL TIPO PARA CHAPALA



TIPO J
FACHADA LATERAL TIPO PARA LA QUEMADA



TIPO K
FACHADA LATERAL TIPO PARA ATOTONILCO



TIPO L
FACHADA LATERAL TIPO PARA GUADALAJARA



CONTENIDO

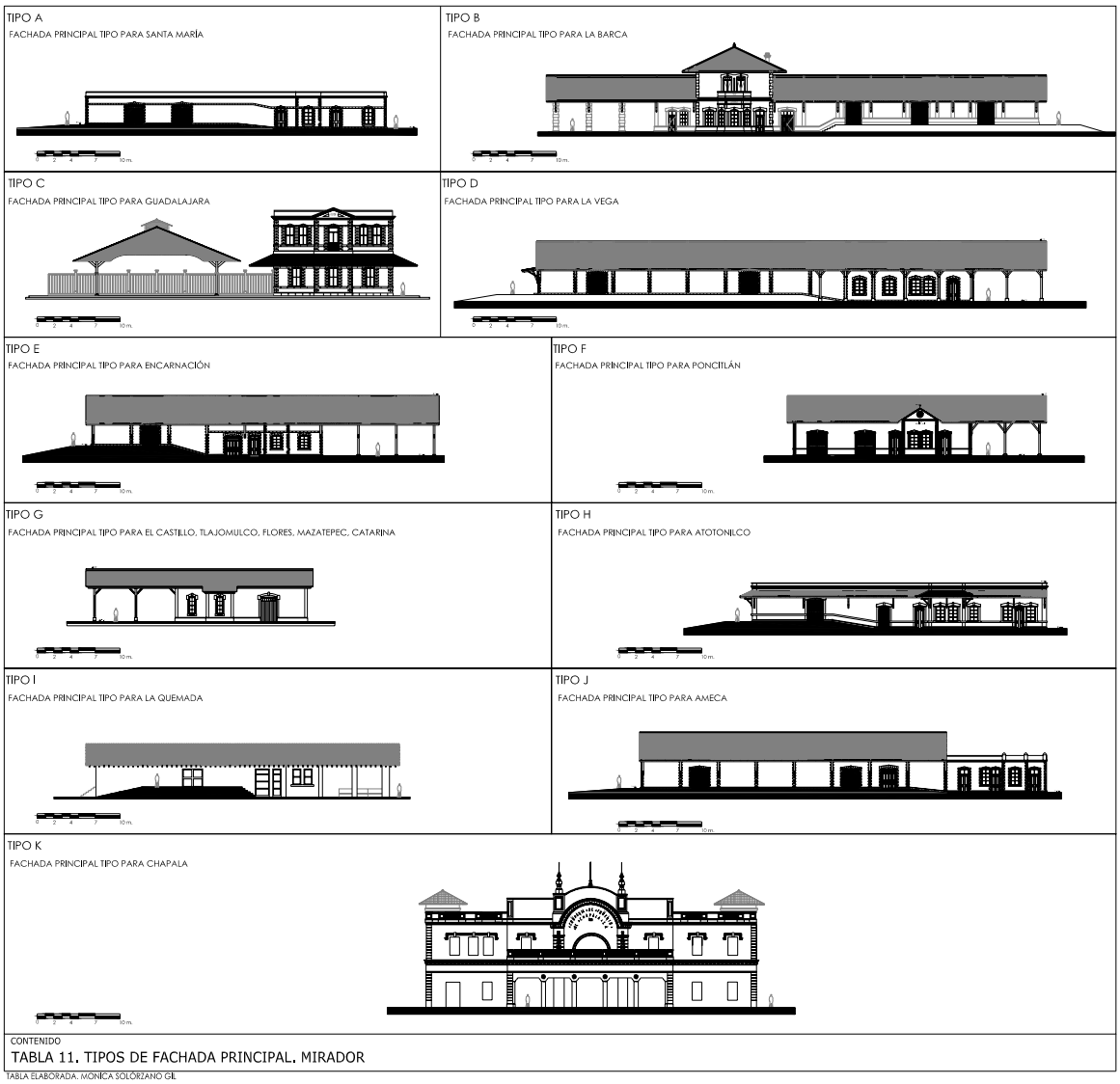
TABLA 10. TIPOS DE FACHADA LATERAL. BODEGA

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

- La fachada **tipo L** es la de la estación de Guadalajara, corresponde a la fachada lateral que daba a la antigua calle de San Francisco. Este paramento estaba compuesto por cinco ejes de vanos distribuidos en la planta alta uno central con un balcón y dos a cada lado del mismo. En la planta baja contaba con cuatro ejes de vanos, dos centrales y uno en cada extremo. La cubierta y el cobertizo intermedio corresponden en ambos lados.

6.1.2.3. Fachada principal mirador.

La fachada principal mirador corresponde en todos los casos a la fachada que da a la vía principal, considerando que prácticamente en la mayoría de las estaciones las estaciones cuentan con un ladero que sirve para carga y descarga y que da a la fachada posterior. Considerando las diferencias y variantes identificadas se clasificaron 11 tipos distintos, de los cuales, uno de ellos presenta variantes en varias estaciones. Para su análisis se clasificaron alfabéticamente cada uno.



- La fachada **tipo A** corresponde a la estación Santa María la cual tiene una longitud aproximada de 36 m. por 4.50 m. de altura en un extremo y 4 m. en el otro. La cubierta es de losa plana y cuenta con dos ejes de vanos para la zona de bodega sobre el muelle de carga, y cuatro ejes de vanos, en el otro extremo, uno para el mirador hacia la vía y los otros en los costados. Son vanos de proporción vertical con jambas y cerramientos de mampostería de piedra

aparente. El edificio completo se remata por molduras y cornisas. No tiene cobertizo lateral.

- La fachada **tipo B** corresponde a la estación La Barca la cual tiene una longitud aproximada de 60 m. La zona del cobertizo tiene una altura de 7 m. aproximadamente, la parte central una altura de 11 m. aproximadamente y el extremo de la bodega de carga de 6 m. Las cubiertas tanto del cobertizo, la bodega y la casa del jefe de estación en planta alta son inclinadas soportadas sobre estructuras de madera. La parte central cuenta en planta baja con 8 ejes de vanos, todos ellos de proporción vertical con jambas y cerramientos que originalmente eran de ladrillo aparente. La zona de mirador hacia la vía esta compuesta por 3 vanos de las mismas características. Posteriormente existe una puerta mas ancha que comunica a la bodega de equipaje. La zona de bodegas sobre el muelle de carga cuenta con 3 ejes de vanos mas amplios para el movimiento de carga. La planta alta cuenta con 2 ejes de vanos que ven hacia un balcón sobre el mirador de las mismas características que los de planta baja. Esta fachada es una de las mas atípicas de todas las existentes ya cuenta con dos niveles de edificación y las características físicas de la misma también varían en relación con el resto, partiendo del mismo partido.

- La fachada **tipo C** es la de la estación de Guadalajara, que corresponde a un edificio de dos plantas con un cobertizo sobre las vías paralelo a la estación exento de la misma para el arribo y partida de los trenes. El paramento principal del edificio principal estaba compuesto por tres ejes de vanos distribuidos en la planta alta, uno central y dos a cada lado, así como tres ejes de vanos en la planta baja, la que se cubría con una cubierta inclinada de lado a lado. Era de mampostería de piedra aparente, enmarcando jambas y cerramientos con el mismo material. El edificio completo se remataba por molduras y cornisas y la parte central por un pequeño frontón con una inscripción de la fecha de construcción (1891). Esta fachada veía hacia una plaza. Tenía una longitud aproximada de 14 m. y una altura de 10.50 m. La altura aproximada del cobertizo para los trenes de 9.30 m.

- La fachada **tipo D** es corresponde a la estación La Vega. Esta estación tiene la característica de tener una prolongación del cobertizo lateral hacia la fachada principal, apoyando la cubierta sobre 8 pies derechos de madera en la zona de oficina, taquilla y área de espera. En un extremo se ubica la casa del jefe de estación y en el otro el cobertizo. La longitud aproximada de la estación es de 62 m. con 7.30 m. en la zona de cobertizo y 6.50 en la zona de casa del jefe de estación aproximadamente. La cubierta es inclinada a dos aguas soportada por estructuras de madera. Cuenta con dos ejes de vanos para la zona de bodega sobre el muelle de carga, y cinco ejes de vanos en el otro extremo, dos para la oficina, dos para el mirador hacia la vía y un acceso a la taquilla. Son vanos de proporción vertical con jambas y cerramientos de mampostería de piedra aparente.

- La fachada **tipo E** es la de la estación Encarnación, que representa el tipo mas característico de las existentes. En un extremo se ubica la bodega de carga y en el otro el cobertizo. La longitud aproximada de la estación es de 42 m. con 7.30 m. en la zona de cobertizo y 6.00 en la zona de bodega aproximadamente. La cubierta es inclinada a dos aguas soportada por estructuras de madera. Cuenta con un eje de vanos para la zona de bodega sobre el muelle de carga, y cuatro ejes de vanos en el otro extremo, uno para acceder a la bodega de equipaje y otro para la oficina, una ventana para el mirador hacia la vía y otro más en la zona de la taquilla. Son vanos de proporción vertical con jambas y cerramientos de mampostería de piedra aplanados y pintados. De este tipo de fachada se pudieron establecer al menos 10 variantes distribuidas en 17 estaciones, en donde existen diferencias en la disposición en planta con respecto a la vía principal, los materiales empleados en su construcción, las dimensiones de la zona de bodega, los acabados generales, y el número de ejes de vanos para la zona de bodegas, etc. Otra variante es que algunas de ellas en un extremo contaban con la casa del jefe de estación, por lo tanto se hacía la prolongación de la misma, sin afectar las características formales de la misma. Así mismo algunas contaban con un eje de vanos en el mirador y otras con dos vanos, pero todas estas estaciones parten del mismo partido arquitectónico y con la misma disposición formal de las fachadas. La longitud varía entre ellas desde los 29 m. hasta 77 m. aproximadamente. La zona del cobertizo cuenta con 3 apoyos verticales en todos los casos, a excepción de Tala. Los edificios identificados con estas variantes son Encarnación, Tuxpan, Ocotlán, Empalme Orendain, Tala, Ocotlán, Atoyac, Zapotlán, Santa Ana, Zacoalco, Sayula, San Marcos, Ahualulco, Etzatlán y Zapotiltic.

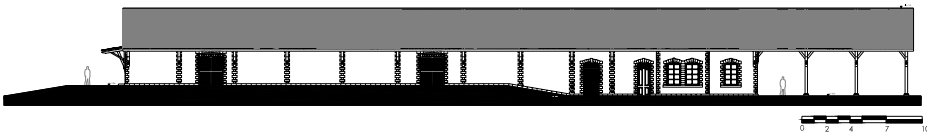
- La fachada **tipo F** corresponde a la estación Poncitlán, la cual es muy semejante en características a las del tipo anterior, sin embargo cuenta con variantes. La longitud aproximada es de 32 m. con una altura de 7.30 m. La cubierta es inclinada a dos aguas con la característica de la cubierta en la zona del cobertizo que es otra distinta a la principal, de menor altura y también a dos aguas. Cuenta con dos ejes de vanos para la zona de bodega y dos accesos que enmarcan el mirador. Éste se compone por dos ejes de vanos y un vano circular como remate central superior. Son vanos de proporción vertical con jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La zona del cobertizo también es similar a las del tipo anterior, solamente con 2 apoyos verticales.

- La fachada **tipo G** es muy semejante en el aspecto formal a las del tipo E, sin embargo éstas son de menores dimensiones. La longitud aproximada es de 27 m. y una altura general en el cobertizo y bodega de 6.40 m. La cubierta es inclinada a dos aguas para la estación completa incluyendo el mirador. Cuenta con tres ejes de vanos, uno para la zona de taquilla, otro para el mirador a la vía principal y otro más amplio para acceder a la bodega de carga. Son vanos de proporción vertical con jambas y cerramientos de ladrillo aparente. La zona del cobertizo cuenta con 2 apoyos verticales. Idénticas en características y proporcione se identificaron dentro de este tipo las estaciones de El Castillo, Tlajomulco, Flores, Mazatepec, y Catarina.

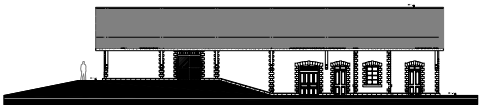
FACHADA PRINCIPAL TIPO PARA ENCARNACIÓN, TUXPAN



FACHADA PRINCIPAL TIPO PARA EMPALME ORENDAIN



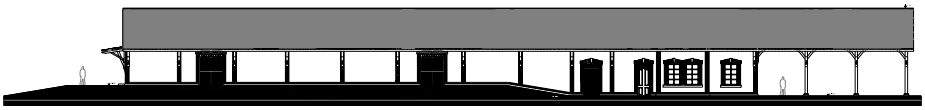
FACHADA PRINCIPAL TIPO PARA TALA



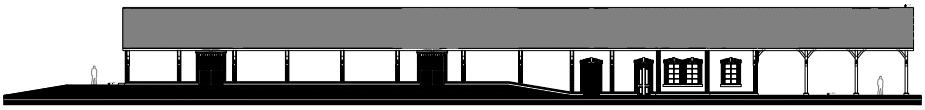
FACHADA PRINCIPAL TIPO PARA OCOTLÁN



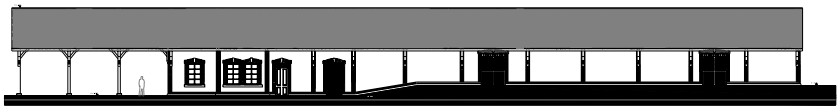
FACHADA PRINCIPAL TIPO PARA ATOYAC



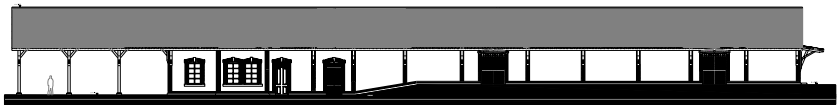
FACHADA PRINCIPAL TIPO PARA ZAPOTLÁN



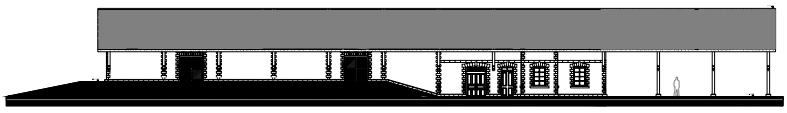
FACHADA PRINCIPAL TIPO PARA SANTA ANA, ZACOALCO, SAYULA Y SAN MARCOS



FACHADA PRINCIPAL TIPO PARA AHUALULCO Y ETZATLÁN



FACHADA PRINCIPAL TIPO PARA ZAPOTILTIC



CONTENIDO

TABLA 12. VARIANTES DE LA FACHADA MIRADOR TIPO E

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

- La fachada **tipo H** corresponde a la fachada para Atotonilco. Esta estación presenta una disposición formal diferente al resto. Es un edificio de 35 m. de longitud aproximadamente y una altura de 5.50 m. en la zona de oficina y taquilla y de 4.60 m. en la zona de bodega de carga. La cubierta de la estación original es de losa plana con cubiertas inclinadas sobre estructuras de madera que van de lado a lado desde la bodega de carga, el mirador y la oficina en el otro extremo. Años mas tarde al igual que la estación de Ameca fue añadido el cobertizo en la zona de oficina con las mismas características de las estaciones del tipo E. Cuenta con un eje de vanos para la zona de bodega sobre el muelle de carga, un acceso a la bodega de equipaje y siete ejes de vanos en el otro extremo, uno para acceder a la oficina del jefe de estación, dos ventanas en el mirador a la vía principal, otra ventana de la oficina y finalmente un acceso a la sala de espera con una ventana a cada lado en el otro extremo de la estación. Todos los vanos son vanos de proporción vertical con jambas y cerramientos de ladrillo aplanados y pintados.

- La fachada **tipo I** es la de la estación La Quemada, es diferente al resto por sus características físicas. La longitud aproximada es de 38 m. y una altura en el cobertizo y bodega de 6.45 m. y en la bodega de carga de 5.25 m. aproximadamente. La cubierta es inclinada a dos aguas para la estación completa incluyendo el mirador la cual originalmente estaba proyectada de teja sobre estructura de madera. Actualmente es de lámina acanalada. Cuenta con un vano de proporción cuadrada en el muelle de carga para la bodega y dos accesos al interior de proporción vertical. El mirador cuenta con dos vanos verticales hacia la vía principal. Los paramentos son de mampostería de piedra aparente de corte irregular.

- La fachada **tipo J** corresponde a la estación Ameca la cual es muy semejante en cuanto a características a las estaciones tipo E, con algunas variantes. La zona de bodega de carga y bodega de equipaje es similar al contar con dos ejes de vanos para la bodega de carga así como uno mas para la bodega de equipaje de las mismas características que las del tipo E, con el mismo tipo de cubierta inclinada soportada sobre estructura de madera; la variante se observa en la zona del la oficina del jefe de la estación, taquilla y sala de espera donde la cubierta es de losa plana con molduras y remates en la parte superior de los muros. Esta zona cuenta con 5 ejes de vanos, dos accesos a la sala de espera con una ventana central, una ventana en el mirador hacia la vía principal y otro acceso en la zona de telégrafo y oficina del jefe de la estación. Todos los vanos son vanos de proporción vertical con jambas y cerramientos de mampostería de piedra aparente con acabado rústico. La estación completa es del mismo material sin aplanar. La longitud aproximada es de 49 m. y una altura en la zona de bodega de 6.80 m. y en la zona de oficina y taquilla de 4.40 m. aproximadamente. Al igual que el caso de Atotonilco, años después de concluida la estación se añade un cobertizo en la zona de la taquilla de las mismas características que los de las estaciones tipo E.

6.1.3. Análisis constructivo.

El análisis constructivo se realiza analizando los diversos materiales empleados en la construcción de las estaciones. En este caso se identificó una característica constante en la mayoría de las estaciones que es el empleo de un mismo tipo de sistema constructivo en las cubiertas inclinadas en un alto porcentaje de ellas. Como se mencionó, existen algunas excepciones como el caso de la estación Santa María, Lagos, Guadalajara, etc., Hubo otras a las que años mas tarde se le añadió dicha cubierta siguiendo el mismo esquema constructivo como a Atotonilco y Ameca.

El análisis constructivo realizado en este apartado se centra fundamentalmente en la revisión del tipo de estructura de madera empleada en los cobertizos y al interior de las estaciones, al ser uno de los aspectos distintivos y característicos en el mayor porcentaje de ellas.

Para llevar a cabo lo anterior, se realizaron 3 cortes transversales a las estaciones, tomando una de ellas como el ejemplo tipo. Los cortes fueron realizados en la zona de bodega de carga, otro en la zona de bodega de equipaje y otro en la zona del cobertizo exterior. En cada uno de las secciones se analiza el sistema constructivo de la estructura portante de la cubierta así como los materiales generalmente empleados en su construcción.

6.1.3.1. Sistema constructivo.

Uno de los rasgos característicos identificados en las estaciones ferroviarias en Jalisco es precisamente el que tiene que ver con el sistema constructivo empleado en ellas, del cual el mas representativo es el tipo de armadura empleado para soportar las cubiertas de las denominadas *armadura king con varilla,* conocida también como *armadura king de pendolón.*-[381]

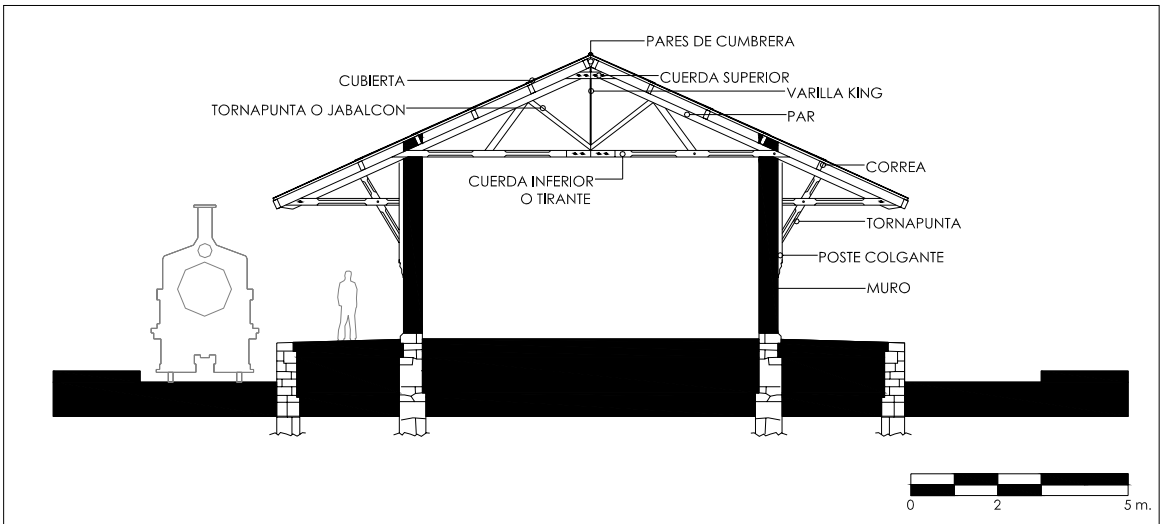
Este tipo de armadura se puede construir completamente de madera, exceptuando la pletina de acero que sirve de unión a la pieza vertical a tracción o *pendolón.* El pendolón también se conoce como varilla king. En el caso de las estaciones que cuentan con este sistema constructivo el pendolón central es una varilla de 0.02 cm. que atraviesa las cuerdas y está sujeta en cada extremo con una tuerca que se apoya sobre una arandela.

En la zona de cobertizo la estructura es completamente de madera, la cual se soporta por pies derechos como apoyos verticales que se desplantan generalmente una basa, en algunos casos de cantería y en otros casos de concreto. Las prolongaciones laterales de la cubierta se apoyan sobre tornapuntas que van directamente hacia los pares. Sobre estos pares se encuentran varias filas de correas sobre las que descansa finalmente la cubierta de lámina. La armadura central o armadura king se compone de una cuerda o tirante inferior,

[381] Kidder-Parker, *Manual del arquitecto y del constructor,* UTEHA, México, 1957, p. 1286

tornapuntas o jabalcones que van hacia los pares, una cuerda superior y la varilla o pendolón central.

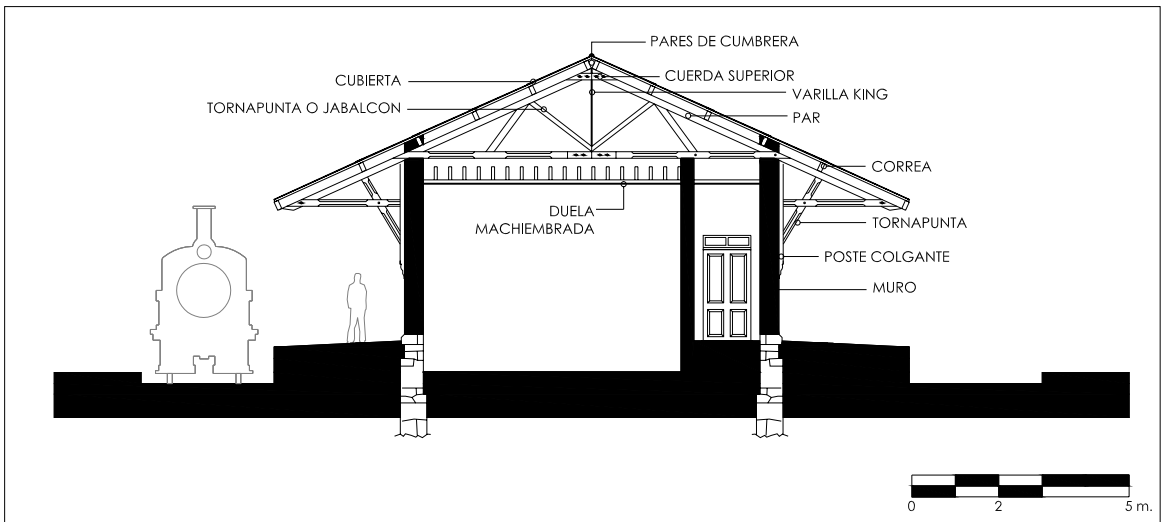
Este sistema constructivo es repetitivo en al menos 24 estaciones en todo el estado, de un universo analizado de aproximadamente 30 estaciones, con algunas variantes en cuanto al tamaño y dimensiones de cada estación, sin embargo, el criterio constructivo es una constante importante dentro del análisis efectuado.



CONTENIDO

TABLA 13. SISTEMA CONSTRUCTIVO TIPO DE LAS ESTACIONES. SECCION BODEGA DE CARGA

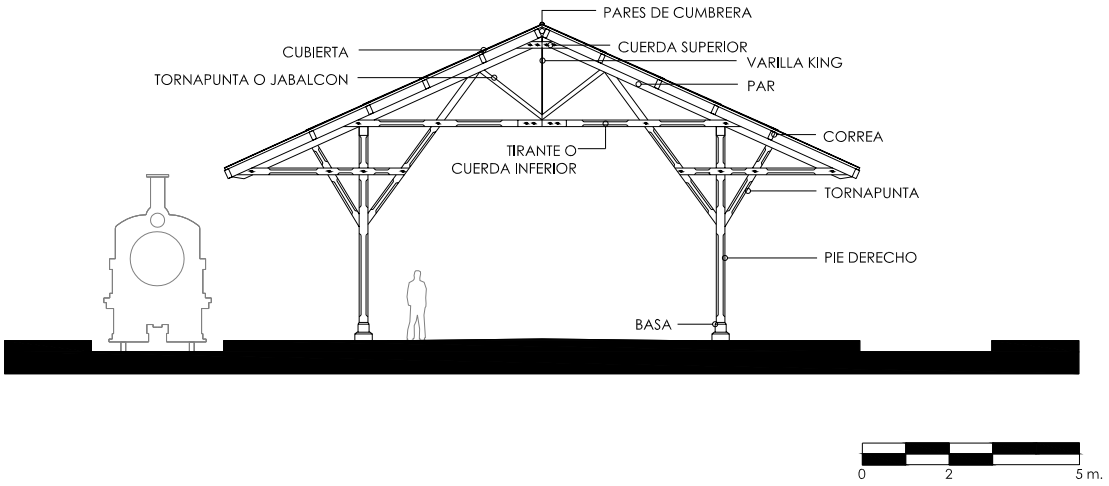
TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL



CONTENIDO

TABLA 14. SISTEMA CONSTRUCTIVO TIPO DE LAS ESTACIONES. SECCION BODEGA DE EQUIPAJE

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

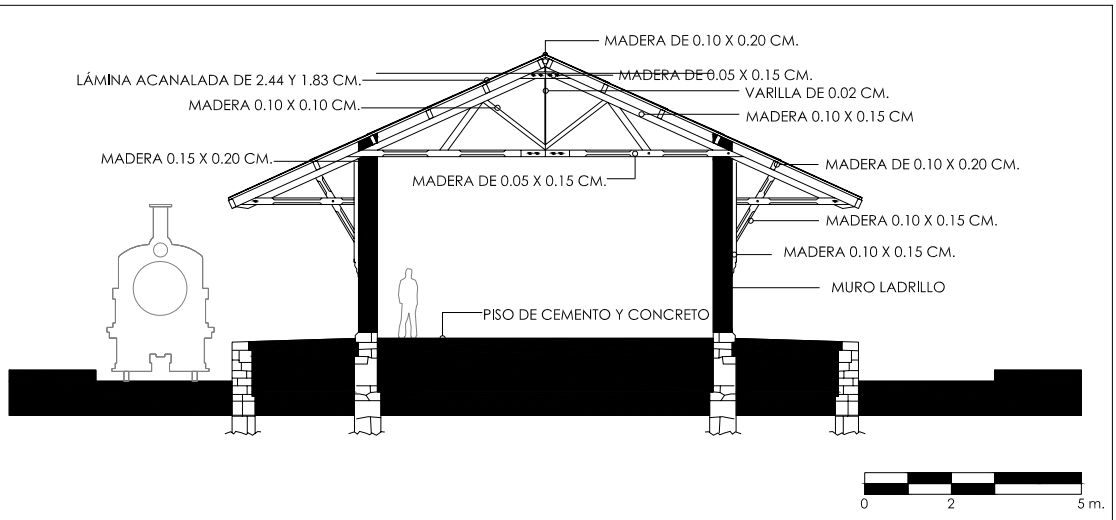


CONTENIDO

TABLA 15. SISTEMA CONSTRUCTIVO TIPO DE LAS ESTACIONES. SECCION COBERTIZO

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

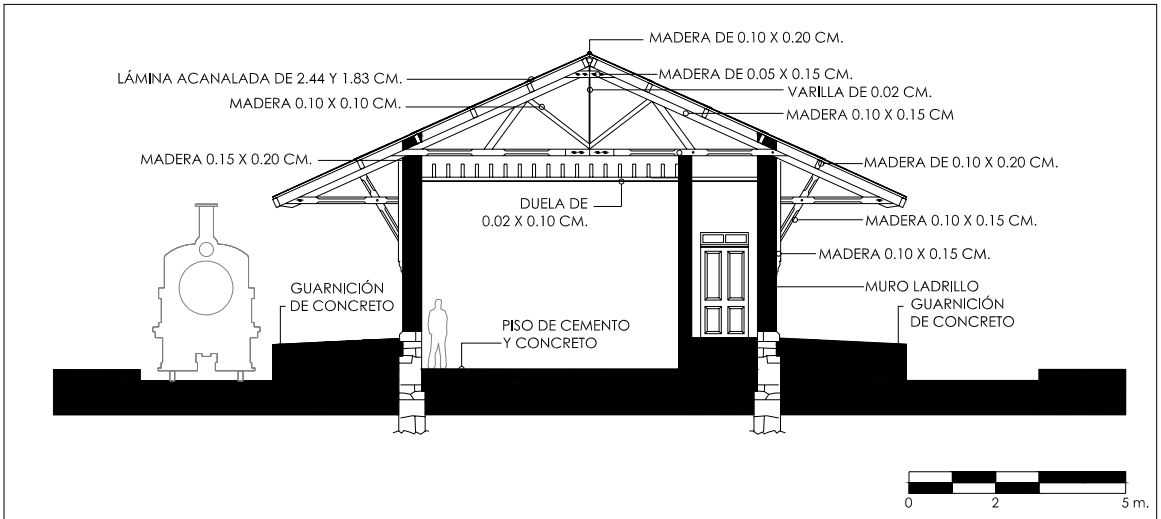
En las estaciones de mampostería, los muros podían ser de adobe, ladrillo y generalmente de piedra, con acabado en algunos casos aparente, almohadillado, o con aplanado y pintura. Las puertas y ventanas se encuentran enmarcadas por jambas y cerramientos, en algunos casos aplanados y pintados siguiendo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



CONTENIDO

TABLA 16. MATERIALES TIPO DE LAS ESTACIONES. SECCION BODEGA DE CARGA

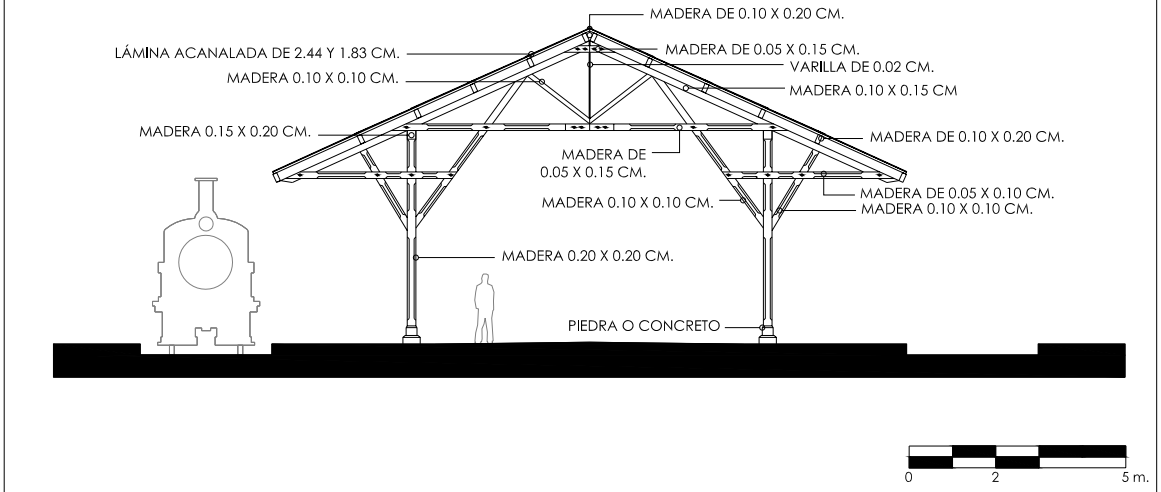
TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL



CONTENIDO

TABLA 17. MATERIALES TIPO DE LAS ESTACIONES. SECCION BODEGA DE EQUIPAJE

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL



CONTENIDO

TABLA 18. MATERIALES TIPO DE LAS ESTACIONES. SECCION COBERTIZO

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL



CONTENIDO

TABLA 19. LOCALIZACIÓN DE LADEROS Y ESTACIONES EN LAS DIVERSAS RUTAS CON RESPECTO A LA VÍA PRINCIPAL

TABLA ELABORADA. MÓNICA SOLÓRZANO GIL

CAPITULO 7.
Propuesta de rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril.

7.1. Alcances y área de aplicación de la propuesta.

La propuesta que se plantea en este capítulo se realiza considerando que las estaciones ferroviarias en Jalisco como en todo el país, no son elementos aislados en el entorno urbano o rural, sino que forman parte de un sistema completo, asociado a diferentes elementos como infraestructura, vías de comunicación, instalaciones especiales, etc.

Si bien el objetivo de este estudio es particularmente el rescate de las estaciones de ferrocarril en Jalisco, es importante notar que, dentro de las propuestas planteadas, se considera parte de este contexto, con la finalidad de que las propuestas sirvan para revalorar las estaciones ferroviarias en primer término, pero siempre asociadas a su paisaje real.

El área de aplicación abarca las estaciones del sistema ferroviario en Jalisco, con atención particular en aquellas consideradas de valor patrimonial. Asimismo se plantean las propuestas considerando dos variables, las vías e instalaciones que se encuentran en uso para el transporte de carga y que son explotadas por diversas empresas concesionarias, y aquellas vías e instalaciones que se encuentran en desuso.

Considerando lo anterior, la propuesta de rescate y conservación de las estaciones ferroviarias en el estado se plantea a través de la realización de 5 propuestas estratégicas en diversos tramos del sistema ferroviario, que de manera puntual, proponen una serie de acciones conjuntas que permitirán el aprovechamiento y puesta en valor de forma integral del patrimonio ferroviario contenido en cada uno de los tramos. Cada una de estas propuestas se conforma por tramos de rutas que abarcan varios kilómetros, en los cuales existen diversas estaciones e infraestructura asociada a ellas.

Estas propuestas estratégicos se diseñaron de tal forma que se incluye en las propuestas la asociación de varias estaciones entre si para lograr la conservación no solo de las estaciones de forma aislada, sino que en cada propuesta estratégica se abarcara un conjunto determinado de ellas.

7.2. Propuestas estratégicos para el rescate de las estaciones de ferrocarril.

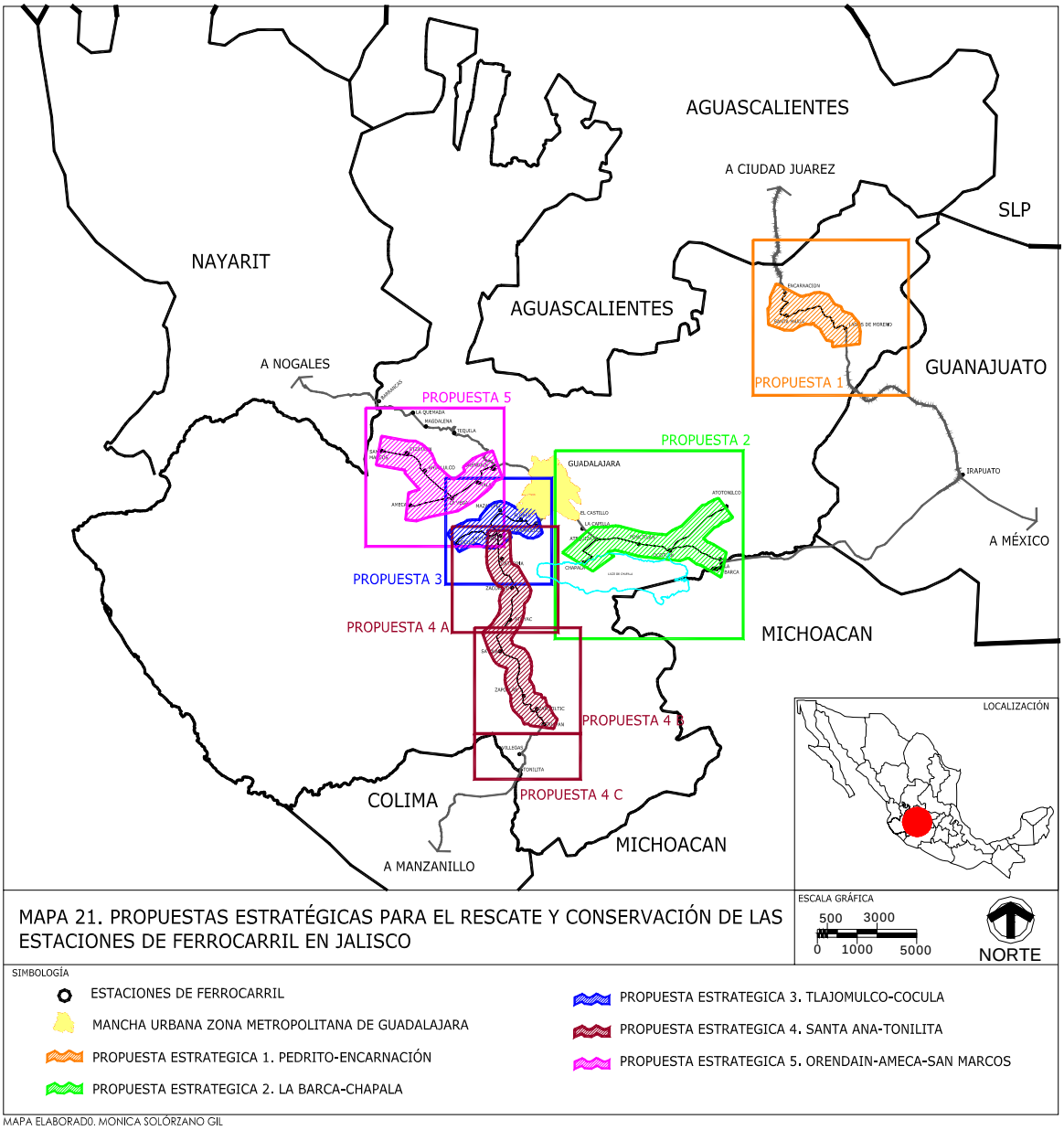
Las características físicas de la totalidad de los tramos en desuso en Jalisco, hacen factible la incorporación de proyectos de Vías Verdes en los que se logre conservar de manera integral el patrimonio cultural, el contexto natural y el vestigio histórico del ferrocarril. Los proyectos de vías verdes pueden contribuir enormemente a la conservación del patrimonio en todas sus formas, mediante la preservación de las vías de transporte como patrimonio vivo, de uso cotidiano, conservando las tradiciones orales y folclóricas, generando corredores ecológicos y redes vinculadas entre si, las características de los paisajes, y a hacer accesible a todo tipo de publico estas formas de patrimonio, sin mencionar los beneficios sociales que no se deben desestimar.

De acuerdo a la información obtenida a través de todo el proceso de análisis y diagnóstico del patrimonio ferroviario en Jalisco y su situación actual, se realizó la delimitación espacial de cada una de las propuestas. La nomenclatura otorgada a cada una de las propuestas estratégicas se define en función de los límites de cada tramo, es decir, las estaciones que se encuentran en los extremos de cada ruta. Estas propuestas son:

- Propuesta estratégica 1. Lagos-Encarnación.
- Propuesta estratégica 2. La Barca-Atequiza / Ocotlán-Atotonilco / Atequiza-Chapala.
- Propuesta estratégica 3. Tlajomulco-Santa Ana-Cocula.
- Propuesta estratégica 4. Santa Ana-Tonilita.
- Propuesta estratégica 5. Orendain-Ameca-San Marcos.

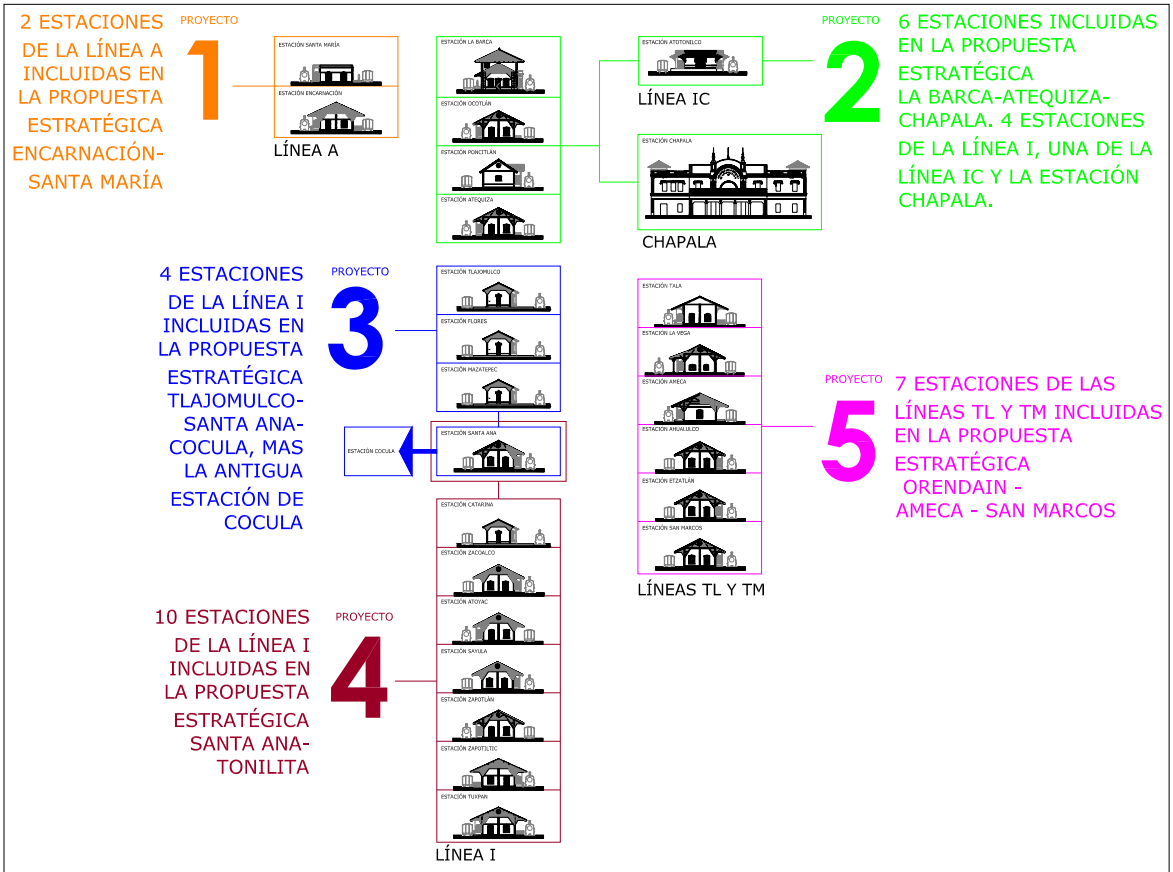
En algunos tramos incluidos en las propuestas estratégicas la posibilidad de crear vías verdes es muy grande ya que las líneas ferroviarias correspondientes a estos tramos fueron revertidos al gobierno federal para aprovechamiento. De ahí que estas líneas con su infraestructura pueden ser solicitadas a través de la Secretaría de Comunicaciones y transporte para utilizarlos en obras de interés social.[382]

[382] Modificación al título de concesión otorgado el 22 de junio de 1997 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en favor de la empresa Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V., hoy Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., Publicada en el Diario Oficial de la federación, 19 de septiembre de 2006.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Estas propuestas consideran diversas posibilidades, acordes a la situación en que se encuentra cada línea. En algunos tramos por donde aun circula el ferrocarril se plantea la ejecución paralela de recorridos por tren vinculados a algunos proyectos de vías verdes en las rutas en las que ya no se presta el servicio ferroviario. En otras propuestas se plantea la posibilidad de reutilizar las estaciones como equipamiento que permita satisfacer necesidades locales, pero al mismo tiempo poniendo en valor el patrimonio industrial ferroviario de cada localidad.



CONTENIDO

TABLA 20. ESTACIONES INCLUIDAS EN LAS PROPUESTAS ESTRATÉGICAS DE RESCATE Y CONSERVACIÓN

TABLA ELABORADA. MONICA SOLÓRZANO GIL

El común denominador en todos los casos, es lograr el objetivo de conservación, rehabilitación y nuevo uso de la mayor cantidad posible de estaciones de ferrocarril e infraestructura en todos los tramos. De este modo, los proyectos de vías verdes y la conservación patrimonio están estrechamente ligados[383] y a través de ellos podremos lograr una conservación integral del patrimonio ferroviario de la entidad.

Entre los conceptos considerados e identificados que posibilitaron las propuestas de las vías verdes en Jalisco está en primer término, la cantidad de patrimonio ferroviario existente, así como el valor paisajístico, natural y cultural de las rutas. Se tomó en cuenta la cercanía de zonas urbanas que puedan beneficiarse de estas nuevas propuestas de uso, entre otros factores.

Por otro lado, algunas de las propuestas toman en consideración experiencias previas de uso y valoración del sistema ferroviario en Jalisco y el patrimonio existente en dichas rutas. Un ejemplo importante en este sentido es el caso de la reutilización de un tramo del sistema ferroviario con fines turísticos con el

[383] Greenways and heritage are very closely linked: greenways often follow heritage infrastructures, such as inland waterways and disused railway lines, or cultural routes such as pilgrimage routes. En: Greenways for Europe, Technical guidance note 3, Greenways and heritage, European greenways association, p. 13

denominado “Tequila Express”. Este proyecto se creó en forma conjunta con Ferrocarril Mexicano y consiste en un recorrido turístico en tren de aproximadamente 56 kilómetros, partiendo de Guadalajara hacia la zona del cultivo del agave y producción de Tequila y que en su trayecto involucra a los municipios de El Arenal, Tequila y Amatitán. Este recorrido se realiza a través de un tren habilitado con 4 vagones con capacidad para 68 personas cada uno. Para ello se realizó la adecuación de los mismos con aire acondicionado, sanitarios, música estereofónica, seguridad privada, servicios médicos, atención personalizada bilingüe. Considerando el éxito en la gestión y ejecución del proyecto del Tequila Express así como la aceptación general que ha tenido desde su apertura, se plantean algunas propuestas semejantes que implican, de la misma forma, la gestión con los diversos niveles de gobierno y la iniciativa privada para la realización de las propuestas estratégicas pero en otras zonas del estado. De esta forma, parte de las propuestas que se plantean están dirigidas al aprovechamiento combinado del sistema ferroviario; para el transporte de carga y mercancías y al mismo tiempo con fines turísticos. Este uso combinado se plantea a través de recorridos y visitas a diversos lugares con la finalidad de atraer visitantes a diversas áreas del estado, lo que se traduce en la difusión de las riquezas locales, tradiciones, atractivos turísticos y culturales, y por lo tanto en la generación de empleos y una mayor derrama económica en cada una de las regiones involucradas en las propuestas.

Para el desarrollo de propuestas de vías verdes en los diversos tramos, se consideró la importancia de contar con suficientes atractivos naturales y culturales y al mismo tiempo estar en posibilidad de ofrecer actividades diversas para los usuarios.

Tomando en cuenta las características de la zona, las propuestas planteadas en las diversas propuestas estratégicas se encaminan a desarrollar acciones de puesta en valor del contexto natural y cultural, que al mismo tiempo, se traduce en una nueva dinámica social, y la generación de grandes beneficios en las regiones donde se encuentran.

Es necesario mencionar que el Gobierno del Estado de Jalisco a través de la Secretaría de Cultura, presentó en junio de 2008 un plan maestro para el aprovechamiento de algunos tramos en desuso para su recuperación como vías verdes.[384] La propuesta que realiza el Gobierno del Estado, surge inicialmente por gestiones y planteamientos en torno al rescate ferroviario realizados por la autora a la Secretaría de Cultura, en la administración 2001-2007, periodo en el que se realizaron diversos estudios y diagnósticos del sistema ferroviario en Jalisco. Es así que sabiendo de las labores que desarrolla el Gobierno del Estado en esta materia, parte de las propuestas que aquí se plantean se realizan buscando integrar la propuesta institucional, que se presenta de forma muy general, con las propuestas estratégicas que se proponen en este capítulo.

[384] Presentado en el *III Seminario Iberoamericano de Vías Verdes*, Guadalajara, Jalisco, Junio 2008.

En síntesis, las propuestas aquí planteadas se realizan considerando además de la conservación y puesta en valor del patrimonio ferroviario, la canalización de turismo y visitantes a otras regiones del estado con riqueza igual o semejante a la que ofrece la zona del paisaje agavero, que es precisamente por la que transita el Tequila Express y asimismo se promueve la valorización del patrimonio natural y cultural en distintas regiones con una marcada historia asociada a los usos ferroviarios.

Por tanto, el rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril es la prioridad de cada propuesta estratégica pero a su vez considerando el entorno natural, y los atractivos turísticos y culturales que presenta cada región. Cada propuesta estratégica se desarrolla tomando en consideración los siguientes aspectos:

- **Nombre y descripción general de la propuesta estratégica** de que se trata, definiendo el objetivo general, la ruta por la que se desarrolla la propuesta e información general.
- **Características de la propuesta**, describiendo la localización, la longitud del tramo o tramos que abarca mencionado los municipios que se verán involucrados en la propuesta y finalmente la forma de acceder a dicho punto por carretera viniendo desde la zona Metropolitana de Guadalajara. Todo lo anterior se apoya con material gráfico como mapas, imágenes y planos.
- **Potencialidad del área de aplicación,** describiendo factores que pueden fortalecer las propuestas, como elementos atractivos importantes en cada región como el patrimonio cultural, los atractivos naturales o paisajísticos en el medio natural, así como los servicios generales que se ofrecen. Toda esta información resulta importante para los planteamientos que se realizan, como elementos adicionales que permiten reforzar la factibilidad de las propuestas.
- **Descripción de la propuesta estratégica** en donde se realiza la descripción mas detallada de los alcances de la propuesta, definiendo de manera puntual las características, las estaciones involucradas, la ruta que se considera y las propuestas y estrategias generales de rescate y conservación del área de aplicación de cada propuesta. Toda la información de apoya gráficamente con imágenes aéreas de las rutas, de los patios de las estaciones, planimetría e imágenes.

Por último, el alcance de las propuestas se presenta a nivel de estrategias de intervención con lineamientos y planteamientos generales, por tanto cada propuesta estratégica a su vez, requerirá, en una etapa aparte, la ejecución de proyectos ejecutivos y la solucion de problemas específicos de cada una a detalle.

7.2.1. Propuesta estratégica 1. Lagos-Encarnación.

Descripción general. La propuesta estratégica 1. Lagos-Encarnación contempla fundamentalmente el trazado ferroviario de la línea A que va de México a Ciudad Juárez, entre dichas estaciones. El objetivo fundamental de esta propuesta es el de crear una ruta turística que ponga en valor las estaciones involucradas en la primera ruta ferroviaria en Jalisco y su contexto. La propuesta general plantea un recorrido por ferrocarril a través de vagones habilitados específicamente con fines turísticos entre la estación Encarnación, pasando por la estación Santa María y concluyendo en Lagos de Moreno y viceversa.

Este tramo, se encuentra inserto entre el triángulo que se forma entre la ciudad de Aguascalientes, San Juan de los Lagos y León, lo que permite contar con tres focos importantes de atracción de usuarios para el aprovechamiento de esta ruta. Asimismo esta región de los Altos de Jalisco presenta una afluencia turística principalmente de tipo religioso de gente que acude año con año a visitar el santuario que se localiza en San Juan de los Lagos, mismo que constituye el destino de peregrinaje más importante en Jalisco. En las localidades cercanas como en Lagos se encuentran otros sitios que también atraen visitantes como la Parroquia de Lagos de Moreno, y diversos atractivos presentes en Encarnación.

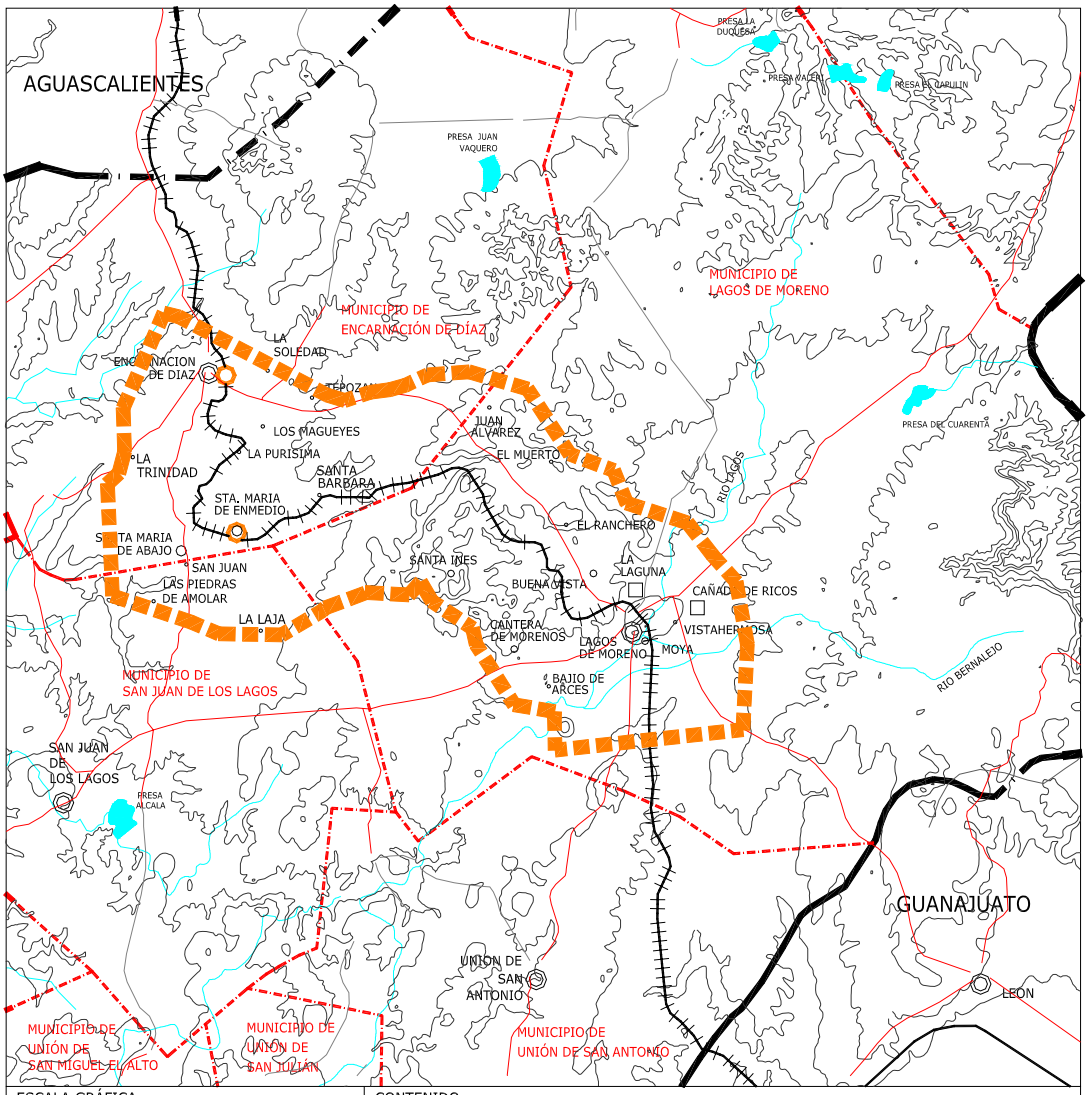
En síntesis, considerando la cercanía de las ciudades con la ruta ferroviaria entre Santa María, Encarnación y Lagos y el atractivo que genera esta región se puede aprovechar la inercia de la región para generar una propuesta de utilización y reutilización del tramo ferroviario y las estaciones mencionadas, vinculándola a la dinámica regional actual. Asimismo la cercanía con Aguascalientes y con Guanajuato permitiría realizar un proyecto interestatal de rescate y conservación del patrimonio ferroviario.

7.2.1.1. Características de la propuesta.

Localización. Se localiza en la zona oriente del estado en la región Altos Norte, cercano a la colindancia con los estados de Aguascalientes y Guanajuato.

Longitud del tramo o tramos. El tramo que abarca esta propuesta consta de aproximadamente 63 km. desde la estación Lagos hasta la estación Encarnación. Específicamente 16.7 km. desde Encarnación hasta Santa María y de ésta hasta Lagos 45.6 km.

Municipios involucrados. San Juan de los Lagos, Encarnación de Díaz y Lagos de Moreno.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Acceso por carretera. Desde Guadalajara por la autopista federal 80-D que pasa por Zapotlanejo, Tepatitlán de Morelos hasta San Juan de los Lagos, de ahí tomar la desviación por la carretera 80 y de ahí hasta Santa María Transportina y posteriormente a Encarnación de Díaz. Para llegar a Lagos de Moreno simplemente continuar por la autopista federal 80-D.

7.2.1.2. Potencialidad del área de aplicación.

Entre los atractivos turísticos de los municipios involucrados en la propuesta estratégica 1 se cuenta con importante patrimonio cultural y natural así como una serie de servicios que ya se ofrecen en las localidades cercanas al área de aplicación.

Patrimonio Cultural.

En Encarnación de Díaz, existen varias ex haciendas de las cuales actualmente puede visitarse la Hacienda de Mariquita, la hacienda de Casas Blancas, El puesto de San Miguel de los Alba, la hacienda de San José de los Sauces, la hacienda de Rangel, la hacienda de San Matías, etc. En el municipio se encuentra la Iglesia Parroquial de la Encarnación que se inició el 3 de octubre del año de 1791, el Panteón del Señor de la Misericordia, el Santuario de Jesús, María y José y la Iglesia de Nuestra Señora de Guadalupe entre otros atractivos.[385]

En San Juan de los Lagos, muy cercano a la estación Santa María se localiza La Catedral Basílica "Santuario de la Virgen de San Juan de los Lagos" que data del siglo XVIII, La Capilla del Primer Milagro del siglo XVII, El Templo del Calvario del siglo XVII, la Parroquia de San Juan Bautista construida hacia 1648; el Templo de la Sagrada Familia construido en 1841 y la Parroquia de la Sangre de Cristo construida a principios del siglo XIX, etc.[386] Muchos de estos santuarios y templos son visitados año con año por miles de peregrinos de todo el país que acuden a ellos principalmente para visitar a la Virgen de San Juan.

El centro histórico de Lagos de Moreno cuenta con una Declaratoria de Zona de Monumentos Históricos, por las características del mismo. Cuenta con importantes ejemplos de arquitectura religiosa como la Parroquia de Nuestra Señora de la Asunción y el Templo del Rosario, asimismo cuenta con otros edificios civiles importantes como la Rinconada de Capuchinas donde se encuentra el Ex-Convento de Capuchinas, la Escuela de Artes y oficios Miguel Leandro Guerra; la Rinconada de la Merced, y el Barrio de San Felipe, el Barrio de La Luz, el Puente Grande, etc. [387]

Medio Natural

En Encarnación el municipio cuenta con 2,400 hectáreas donde predominan especies de huizache, mezquite y álamo, principalmente. La mayor parte del suelo tiene un uso para pastizales, siguiendo en importancia el uso agrícola. La tenencia de la tierra corresponde en su mayoría a la propiedad ejidal.[388]

En San Juan de los Lagos, La flora se compone predominantemente de cactáceas: nopal, cactáceas, maguey, plantas y matorrales espinosos, de fauna

[385] *Municipio de Encarnación de Díaz*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[386] *Municipio de San Juan de los Lagos*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[387] *Municipio de Lagos de Moreno*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[388] *Municipio de Encarnación de Díaz*, Op. cit.

predominan animales como: coyote, puma, gato montés, lobo, venado (en zonas de abundante vegetación), liebre, ardilla, rata, tlacuache, armadillo, topo, tejón y conejo. [389]

En Lagos de Moreno no existen áreas forestales sólo pequeños manchones de especies maderables y no maderables que no se explotan para fines comerciales existiendo en el municipio vegetación variada como selva baja caducifolia, bosques, pastizales, etc. La riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 1,500 hectáreas de bosque donde predominan especies de tepame, cuajiote, palo dulce, tepehuaje y tepemezquite, principalmente. La mayor parte del suelo tiene uso pecuario; y su uso lo tiene la propiedad privada y ejidal.[390]

Servicios

En Encarnación de Díaz se cuenta con una plaza cívica, parques, jardines, centros recreativos y centros deportivos que tienen en su conjunto instalaciones adecuadas para desarrollar diversos deportes como fútbol, básquetbol, voleibol, atletismo y juegos infantiles.

El municipio de Encarnación de Díaz ofrece los servicios de agua potable y alcantarillado, alumbrado público, mercados, rastros, cementerios, vialidad, aseo público, seguridad pública, parques, jardines y centros deportivos. La transportación terrestre se realiza por la carretera panamericana número 45 México-Ciudad Juárez que entronca con la carretera Tampico-Barra de Navidad, y la carretera Encarnación de Díaz-San Sebastián del Alamo-San Juan de los Lagos; y la autopista León-Aguascalientes. Cuenta además con una red de caminos revestidos, de terracería y rurales que intercomunican a las localidades.

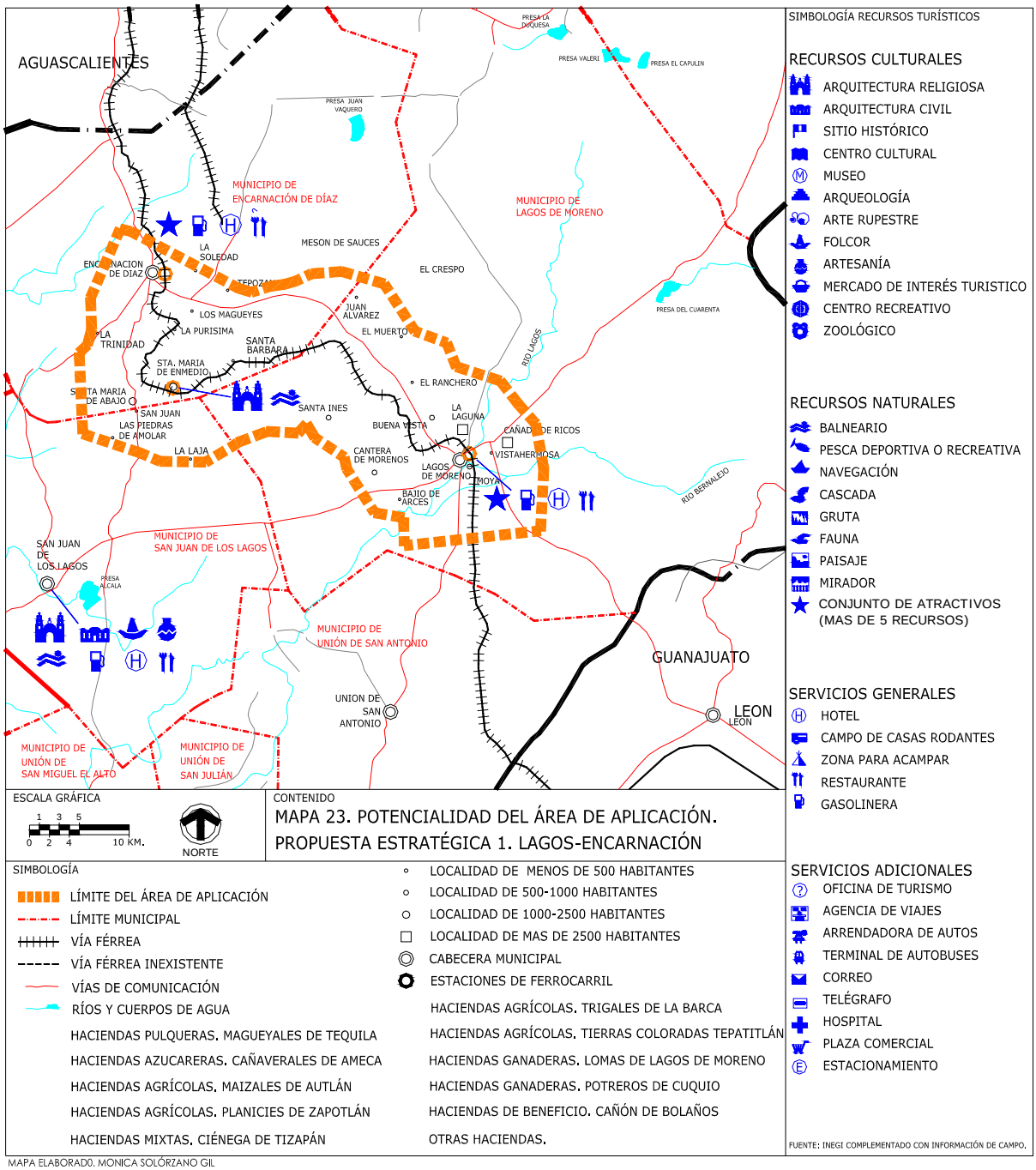
Las vías férreas permiten comunicar al municipio con el centro y norte del país a través de la línea México-Ciudad Juárez, que lo atraviesa en la parte central.[391]

En San Juan de los Lagos el municipio cuenta con centros deportivos que tienen en conjunto instalaciones adecuadas para la práctica de diversos deportes: canchas de fútbol, voleibol, básquetbol y juegos infantiles. También se puede practicar la pesca deportiva en la presa Alcalá. Respecto a cultura y recreación, cuenta con una infraestructura dotada de plaza cívica, parques, jardines, auditorio municipal, teatros, casa de la cultura, biblioteca, lienzo charro, plaza de toros, centros sociales y centros recreativos. Cuenta con atractivos naturales como el balneario “Montana” y los paisajes de la zona arbolada “La Sauceda.[392]

En Lagos de Moreno se tienen instalaciones para la práctica de varias disciplinas deportivas: fútbol, béisbol, voleibol, basquetbol, ciclismo, box, fútbol rápido, frontón, charrería, karate, etc.

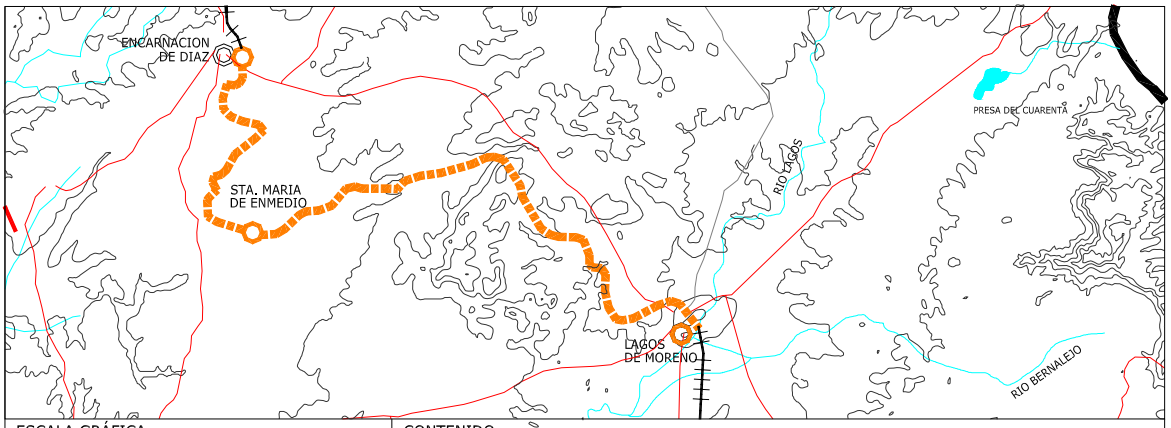
[389] *Municipio de San Juan de los Lagos*, Op. cit.
[390] *Municipio de Lagos de Moreno*, Op. cit.
[391] *Municipio de Encarnación de Díaz*, Op. cit.
[392] *Municipio de San Juan de los Lagos*, Op. cit.

Asimismo Lagos cuenta con jardines, plazas y rinconadas; el reconocido Teatro Rosas Moreno, club campestre, bibliotecas, balnearios con agua termal, haciendas cercanas y las presas del Cuarenta y La Sauceda, la Sierra de Comanja y la Mesa Redonda así como diversos atractivos naturales. [393]



[393] *Municipio de Lago de Moreno*, Op. cit.

7.2.1.3. Descripción de la propuesta estratégica 1. Encarnación-Lagos de Moreno.



MAPA ELABORAD0. MONICA SOLÓRZANO GIL

Parte de esta ruta ferroviaria se localiza en lo que se conoce como los “Altos de Jalisco”, región caracterizada entre otras cosas por la visita de más de cinco millones de peregrinos al año al santuario de la Virgen de San Juan de Los Lagos, asimismo es conocida por aspectos como la charrería y la fabricación de tequila y sus recintos religiosos.

En esta propuesta se pretende rescatar las estaciones ferroviarias realizando recorridos programados por tren entre las estaciones de Encarnación y Lagos y viceversa, con la finalidad poner en valor nuevamente las estaciones ferroviarias más antiguas del estado. En el caso de Lagos de Moreno, aun cuando la estación ferroviaria en este sitio no se conserva, existen muchos elementos originales y antiguos en su patio de estación que en conjunto permiten generar un espacio atractivo una vez rehabilitado. A su vez, Lagos por el patrimonio histórico con que cuenta es uno de los atractivos importantes en esta región e importante destino turístico actualmente, que vale la pena aprovechar para la puesta en valor del patrimonio ferroviario.

A esta propuesta se le denomina ***Tren de los Altos,*** haciendo referencia precisamente a la región donde se encuentra y la identificación que tendría con el resto de las propuestas aquí planteadas.

7.2.1.3.1. Propuesta “Tren de los Altos”.

La propuesta “*Tren de los Altos”,* parte de la idea de realizar recorridos por tren entre las tres estaciones involucradas. A su vez, desde cada estación pueden realizarse vinculaciones con las rutas de peregrinaje hacia los santuarios

religiosos que se localizan en la región. Para la ejecución de esta propuesta se requiere:

Gestionar con las autoridades federales y las empresas concesionarias la posibilidad de utilización de dicho tramo que se encuentra concesionado, para realizar trayectos programados para la vinculación de las estaciones. Es necesario para esto, gestionar con la empresa concesionaria de este tramo de la línea A la posibilidad de uso de los inmuebles o la cesión en comodato para poder integrarlos dentro la propuesta de uso alterno.

Los recorridos que se plantean podrían realizarse únicamente en fin de semana, con la finalidad de no entorpecer el funcionamiento cotidiano de dichas vías férreas, pero al mismo tiempo proporcionando una opción de uso y aprovechamiento combinado de las estaciones, que las empresas concesionarias no requieren o utilizan para cumplir sus funciones.

Una vez realizado lo anterior, y con la finalidad de poder ofrecer los recorridos de que se proponen, es necesario la habilitación de vagones especiales para transportar pasajeros. En este aspecto es importante que los vagones empleados cuenten con una señalización especial y con el nombre y emblemas del *"Tren de los Altos".* Este recorrido puede hacerse mas interesante si a lo largo de la ruta se ofrece algún tipo de atractivo extra como la degustación de platillos regionales, relatos históricos resaltando las riquezas y características de cada uno de los municipios y regiones que se recorren apreciando la riqueza natural y cultural, datos históricos sobre las estaciones que abarca el recorrido, sobre la ruta al norte, etc.

Se plantea a su vez, que se realicen paradas breves en cada una de las estaciones para el descenso de pasajeros en donde en cada estación puedan ofrecerse servicios turísticos como venta de artesanías o artículos elaborados por la gente de la localidad.

Posteriormente es importante trabajar de manera puntual en la rehabilitación de las estaciones, comenzando con la estación **Lagos** que representa uno de los puntos de partida y destino del recorrido planteado y aprovechando que la estación ferroviaria se localiza a pocos metros de la ciudad y es de fácil acceso.

Para la adecuación del patio y la estación se requiere en primer termino el rescate y puesta en valor de los edificios antiguos que aun existen, como la antigua casa del jefe de la estación, dos pequeños edificios para armoneras, las casas de sección o zona habitacional para los trabajadores y varias edificaciones pequeñas de madera realizadas de material de vía y vagones. Todos estos elementos permitirán contextualizar y dignificar el patio que actualmente se encuentra muy deteriorado.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación Lagos. Fuente: Google Earth Plus 2008.

Dentro de las acciones a realizar en el patio además de las mencionadas, es importante considerar la habilitación de un área especial para estacionamiento vehicular, para dar la posibilidad a los usuarios de estacionar sus vehículos y poder abordar los vagones para el recorrido ferroviario.


Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación Lagos.

Asimismo, es necesaria la adecuación del edificio actual de estación, aunque no es el original, pero aprovechando el inmueble existente para poder ofrecer el uso turístico, pero al mismo tiempo sin perder el uso actual como punto de control de tráfico de la ruta de las empresas concesionarias.



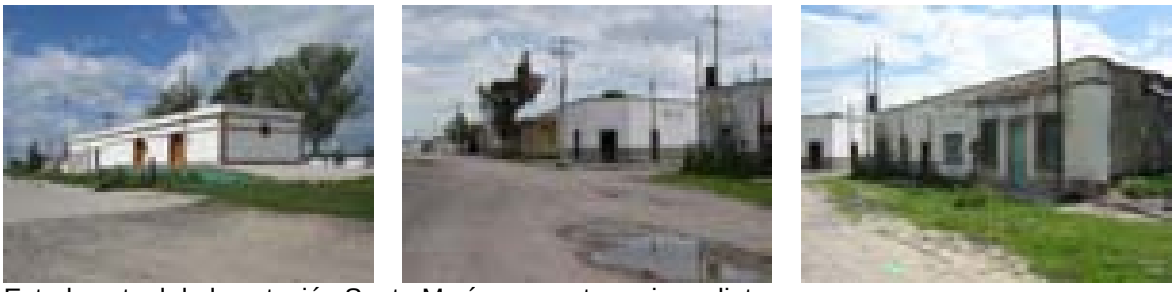
Estado actual de la estación Lagos.

Posteriormente se requiere la restauración integral de la estación **Santa María** para su adecuación al nuevo uso. Esta estación se conserva prácticamente íntegra en sus características, en relativo buen estado al interior y exterior y es una de las estaciones más antiguas que la ruta, muy semejante a otras localizadas en el estado de San Luis Potosí. Esta estación puede albergar diversos usos, ya sea como museo de sitio, centro cultural, lugar de manufactura y venta de artesanías y productos de la región así como de información turística. Es importante que el nuevo uso de esta estación permita generar un beneficio social a la comunidad, ofreciendo fuentes de empleo para garantizar la apropiación y arraigo de esta propuesta y que se logre con éxito.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación Santa María.
Fuente: Google Earth Plus 2008.

Es de notar que el contexto inmediato a la estación conserva una imagen urbana homogénea que a su vez permitiría conformar un conjunto con atractivo visual por las características de sus edificaciones. Esto permitiría consolidar un sitio de interés local y una nueva dinámica a esta zona que sea atractiva a la población local así como a los visitantes.



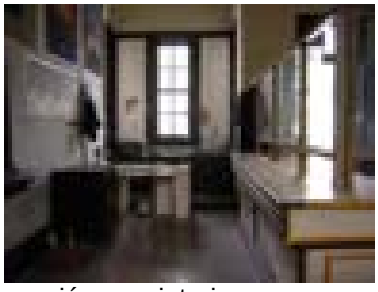
Estado actual de la estación Santa María y su entorno inmediato



Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación Santa María.
Fuente: Google Earth Plus 2008.

1. Finalmente se requiere la restauración integral y rehabilitación de la estación **Encarnación**. Esta estación se conserva en muy buenas condiciones ya que la comunidad ha contribuido a la creación en la misma de un pequeño museo de sitio, empleando parte del mobiliario original y realizando acciones de conservación y mantenimiento de la estación.

La propuesta incluye aprovechar este uso actual para vincularlo con el recorrido así como la conservación de los demás elementos existentes en el patio como la antigua casa del jefe de la estación y el edificio de la casa de los trabajadores de sección.


Estado actual de la estación Encarnación y su interior.

7.2.2. Propuesta estratégica 2. La Barca-Atequiza/Ocotlán-Atotonilco/ Atequiza-Chapala.

Descripción general. La propuesta estratégica 2. La Barca-Atequiza/Ocotlán-Atotonilco/ Atequiza-Chapala, contempla parte de la ruta ferroviaria de la línea I que va de La Barca hasta la estación Atequiza. Esta propuesta contempla dos vinculaciones, la primera desde la estación Ocotlán en la ruta hacia Atotonilco, y la segunda, en la ruta de Atequiza hacia La Capilla y de ahí hacia la estación de Chapala.

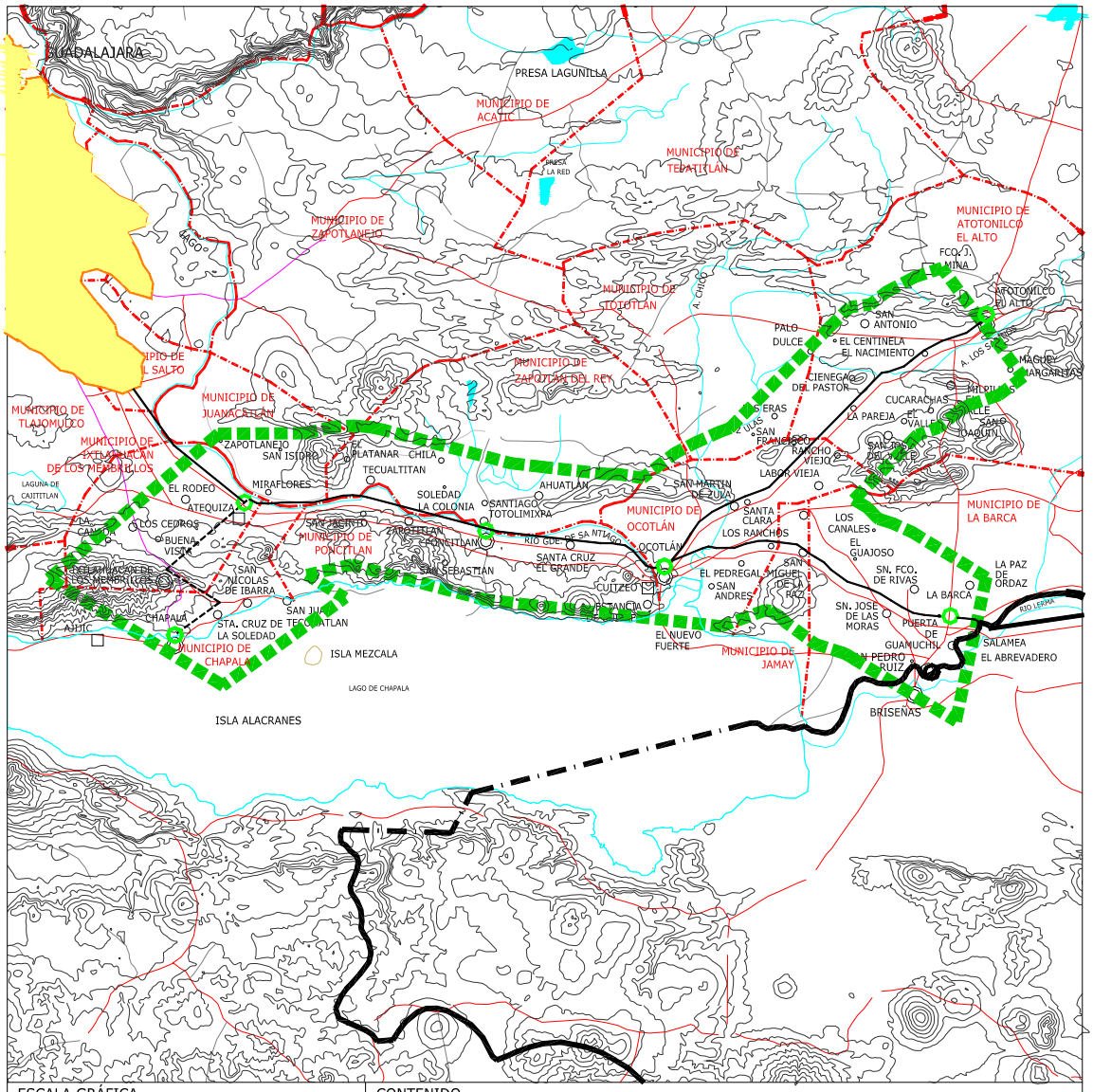
El objetivo fundamental de esta propuesta es la de crear, en primer término, un recorrido por vía férrea entre las estaciones de La Barca y Atequiza, poniendo en valor a su paso cada una de las estaciones localizadas en este tramo, que son además de las antes mencionadas, las estaciones de Ocotlán y la de Poncitlán, tomando este recorrido como la propuesta central.

La segunda parte de la propuesta estratégica contempla la puesta en valor de la ruta del ferrocarril a Atotonilco que partía de Ocotlán. Este ramal actualmente se encuentra en desuso y su rehabilitación y adecuación como vía verde ofrece diversos atractivos turísticos y culturales entre las comunidades involucradas.

Finalmente la tercera parte de esta propuesta contempla la realización de un recorrido entre la estación de Atequiza, pasando por La Capilla y de ahí recuperando el trazado ferroviario antiguo desde este punto hacia la estación de Chapala, hoy convertida en Centro Cultural.

7.2.2.1. Características de la propuesta.

- **Localización**. Se localiza en la zona centro del estado en la región Ciénega, cercano al Lago de Chapala.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

Longitud del tramo o tramos. Desde La Barca hasta Atequiza 65.3 km., de Ocotlán a Atotonilco 20 km., y de Atequiza a Chapala aproximadamente 30 km.

Municipios involucrados. Atotonilco el Alto, La Barca, Jamay, Ocotlán, Zapotlán del Rey, Poncitlán, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos y Chapala.

Acceso por carretera. Desde Guadalajara se puede acceder a la estación La Barca por la Autopista federal 15-D hasta dicha localidad, para Atequiza se toma la carretera federal 44 rumbo a Chapala y se hace la desviación hacia la carretera federal no. 23 con destino a La Barca. Esta misma carretera pasa por las localidades de Poncitlán, y Ocotlán.
Para acceder a Atotonilco desde Guadalajara se toma la misma autopista 15-D con destino a La Barca y en este punto se entronca con la carretera estatal no. 10 con destino a Atotonilco el Alto. También se puede acceder desde la zona metropolitana por la ruta a Zapotlanejo y Tototlán hasta Atotonilco el Alto.

7.2.2.2. Potencialidad del área de aplicación.

Patrimonio Cultural.
En **Atotonilco el Alto** entre el patrimonio arquitectónico con que cuenta el municipio destaca la Parroquia de San Miguel Arcángel, localizada en Atotonilco que data del siglo XVIII. También de carácter religioso son: el Seminario en "El Chichimeco" y los conventos de Las Carmelitas Descalzas, cuya autoría se atribuye al italiano Adamo Boari, mismo que proyectó el Palacio de Bellas Artes en la Ciudad de México y de las Adoratrices y el Santuario de la Purísima que data de 1831. Entre la arquitectura civil destaca el Palacio Municipal cuyo exterior de cantera tallada data de 1841, así como los edificios que ocupan la escuela primaria "General Ramírez", el "Hotel Ramírez", el inmueble conocido como "Casona de los Velázquez" y el molino de hielo. Otros edificios de gran importancia en el municipio son: Parroquia de San Felipe de Jesús y las capillas del Calvario, Sagrado Corazón de Jesús, María Auxiliadora y Los Dolores.[394]

En **La Barca** destacan algunas edificaciones como son la Parroquia de Santa Mónica de La Barca que data del siglo XVIII, la Capilla de San Nicolás de Tolentino que fue levantada entre los años de 1660-1667, el Templo de San Pedro Apóstol, el Centro Cultural "La Moreña" del siglo XIX el cual al interior es museo de arte donde se encuentran 28 murales que el pintor jalisciense Gerardo Suárez plasmó en 1835. Asimismo cuenta con el Palacio Municipal, que antiguamente fueron las Casas Consistoriales de la Alcaldía Mayor de La Barca que data de fines del siglo XVII.[395]

En **Jamay** se conservan los restos del Templo mas antiguo de la localidad que data de 1766, mismo del que se conservan algunas ruinas. Destaca en el centro de la población el monumento erigido en memoria del Papa Pío IX de forma cilíndrica y está elaborado con cal y cantera, con adornos labrados en mezcla y barro cocido con una altura aproximada de veinte metros. También cuenta con un

[394] *Municipio de Atotonilco el Alto*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[395] *Municipio de La Barca*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.

reloj de piedra que data del siglo XVIII; la Parroquia del Rosario y algunos cascos de haciendas distribuidos en el municipio.[396]

En **Ocotlán** se encuentra el Templo del Señor de la Misericordia que data del siglo XIX, la Capilla de La Purísima, también conocida como Capilla de Nuestra Señora de Ocotlán, edificada por los franciscanos en el siglo XVI y reconstruida por los agustinos en el siglo XVII; la Parroquia de Santo Santiago y la antigua Capilla del Hospital de Indios, así como el Museo Local, en el que se exhiben piezas arqueológicas de la región fotografías de petroglifos y pinturas rupestres.[397]

En **Zapotlán del Rey** se localiza la Parroquia de Nuestra Señora del Socorro; así como diversos cascos de haciendas distribuidos en el municipio.[398]

En **Poncitlán** se encuentra el Convento de San Pedro y San Pablo, fundado en 1553 y la iglesia parroquial donde se venera la imagen de Nuestra Señora del Rosario de Poncitlán, entre otros.[399]

En **Juanacatlán** se localiza el Templo Parroquial con varios siglos de antigüedad, el Santuario de Guadalupe, el edificio que ocupa la Presidencia Municipal que se concluyó en 1901 y los arcos de la plaza principal. Se cuenta también con la exhacienda de Zapotlanejo.[400]

En **Ixtlahuacan de los Membrillos** se conserva el Templo Parroquial de Santiago Apóstol en Ixtlahuacán; la Capilla del Sagrado Corazón de Jesús en Atequiza; el Templo de la Inmaculada Concepción; el Templo de la Sagrada Familia en la localidad de Las Aguilillas; el templo dedicado al Santo Señor de Esquipulas en la población de Buenavista; en Santa Rosa, la capilla dedicada a Santa Rosa de Lima; la capilla de Nuestra Señora de Guadalupe en Cedros; y en La Cañada la capilla donde se venera la Virgen de Guadalupe. Asimismo se visitar algunos viejos cascos de haciendas y el Teatro de Atequiza construido en 1886 junto a la ex hacienda La Florida.[401]

En **Chapala** se encuentran las Parroquias de San Francisco de Asís en Chapala y la de San Andrés en Ajijic así como algunas construcciones de tipo civil como la ex presidencia Municipal, la Antigua Estación de Ferrocarril, hoy convertida en Centro Cultural, el Hotel Nido, El Hotel Arzapalo y el edificio anexo; las fincas ubicadas en el Paseo Ramón Corona y diversas casas de campo, entre otros.[402]

[396] *Municipio de Jamay*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[397] *Municipio de Ocotlán*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[398] *Municipio de Zapotlán del Rey*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[399] *Municipio de Poncitlán*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[400] *Municipio de Juanacatlán*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[401] *Municipio de Ixtlahuacan de los Membrillos*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[402] *Municipio de Chapala*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.

Medio Natural.

En **Atotonilco el Alto** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 1,800 hectáreas de bosque donde predominan especies de encino y madroño, principalmente así como huizache, nopal, palo dulce, pastos de buena calidad, guamúchil, tepame, palo bobo, mezquite y tepehuaje.[403]

En **La Barca** la riqueza natural se compone de encinos, madroños, y en la parte más alta, que alcanza más de 2,000 metros, pinos. Las laderas se cubren con selva baja espinosa, huizache, nopal, palo dulce, granjeno y otras especies. Las zonas y claros sin vegetación alta se cubren de pastos naturales. El municipio cuenta con el río Lerma; los arroyos temporales de El Rincón, Paso Blanco, Canales, Tarengo, Colorado y Santa Rita; y el arroyo permanente del Moreño. Cuenta también con las presas: La Arcina, Don Ramón, El Limón, Cuisillo, Palo Dulce, La Calzada, Nogales y Grande de Calicanto; y existe el sistema de canales de riego del valle de La Barca. Sus recursos hidrológicos pertenecen a la cuenca Lerma-Chapala-Santiago y a la subcuenca Atotonilco-Turbio.[404]

En **Jamay** la vegetación se compone básicamente de encino y mezquite. Las zonas boscosas son pequeñas, existiendo sólo en las faldas de cerros y algunas lomas del norte del municipio. Su vegetación se compone básicamente de encino y mezquite. Las zonas boscosas son pequeñas, existiendo sólo en las faldas de cerros y algunas lomas del norte del municipio.[405]

En **Ocotlán** las especies que componen la flora son: pino, encino, eucalipto, mezquite, pitahayo, nopal, huizache, guamúchil, sauz y sabino. En la cabecera municipal la vegetación original ha desaparecido casi en su totalidad en los terrenos planos. Otros sitios de interés paisajístico lo constituyen la ribera del lago, donde se dan usos turísticos y las riberas del río Zula cuando cruza la ciudad.[406]

En **Zapotlán del Rey** La flora está compuesta por pastos naturales, pino, encino, palo dulce, palo colorado y tepehuaje, sin llegar a constituir zonas boscosas. El río Santiago, que proviene del oeste, lo limita al sur. Existen los arroyos de Agua Caliente, Cañada, Cañada de Chila, El Sauz, Tepehuaje, Rincón de la Cañada, Agua Fría, Los Sabinos y Humarán. Cuenta con los manantiales de Agua Caliente, Zapotlán, Cañada y Rincón de Chila; además de las presas de la Colinia, La Cañada y Chila.[407]

En **Poncitlán** la flora del municipio está compuesta por pastos y selva baja espinosa como son huizache, nopal, palo dulce y granjeno. Los recursos hidrológicos del municipio son proporcionados por los ríos y arroyos que conforman la subcuenca Lago de Chapala- Río Santiago pertenecientes a la región hidrológica Lerma- Chapala- Santiago. Los arroyos más importantes son

[403] *Municipio de Atotonilco el Alto,* op. cit.
[404] *Municipio de La Barca,* op. cit.
[405] *Municipio de Jamay,* op. cit.
[406] *Municipio de Ocotlán,* op. cit.
[407] *Municipio de Zapotlán del Rey,* op. cit.

San Mateo, La Manga, El Salto, El Tigre de Ibarra, Colorado, El Diablo, El Aguilote y sus manantiales Agua Caliente y la presa de La Tinaja.[408]

En **Juanacatlán** en la región boscosa se encuentran especies como el roble, encino, gigante, tabachín y fresno. Cuenta también con especies de menor importancia como: el guamúchil, campanilla, capitana, tepamé, mezquite, nopal, huizache, y todo tipo de árboles frutales. Cuenta con el río Santiago, que rodea gran parte del municipio, y arroyos de caudal en época de lluvias como son: Colorado, Buenavista Los Corteses, La Cruz, la Tinaja, El Gallo, El Puerto, Hondo, Miseria, Chiquito, Lomelines y Limoncillo. Los recursos hidrológicos del municipio pertenecen a la cuenca Lerma-Chapala-Santiago, subcuenca Verde-Atotonilco.[409]

En **Ixtlahuacan de los Membrillos** la flora está representada por una gran variedad de especies como pino, encino, oyamel, eucalipto, laurel de la India, galeana, entre otras. Los recursos del municipio los integran: el río Santiago y los arroyos de caudal durante la época de lluvias Los Sabinos, Los Lobos, Agua Escondida, Los Pinos, La Cañada y Grande. Cuenta con las presas de almacenamiento: El Llano, El Carnero, Las Campanillas, La Capilla, El Carrizo y El Aniego. Existen atractivos naturales como los bosques localizados en el sur de la Sierra de Ixtla y Travesaño y sitios de paisajes destacados en las inmediaciones del Río Santiago.[410]

En **Chapala** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 4,395 hectáreas de bosque donde predominan especies de pino, encino, roble, cedro, sauce, grangeno, tepame y madroño, principalmente. La vegetación está compuesta por selva baja, pastizales y matorrales; destacando pino, encino, roble, cedro, tabachín, sauce, grangeno, nopal, palo dulce, huisache, campanilla, casirpe, madroño, saucillo, tepame, chaparral y árboles frutales como mango y aguacate. Los recursos hidrológicos son proporcionados por los ríos y arroyos que conforman la subcuenca hidrológica Lerma-Chapala-Santiago sus arroyos temporales los conforman El Chorro, San Marcos, San Antonio, Aguilote y Hondo que desembocan en el Lago de Chapala.[411]

Servicios

En **Atotonilco el Alto** se cuenta con centros deportivos que tienen canchas de fútbol, basquetbol, voleibol y juegos infantiles. Para la recreación y cultura se cuenta con centros culturales como: el Auditorio Municipal “Flavio Romero de Velasco”, la biblioteca pública, casas de la cultura, la plazoleta de los hombres ilustres en San Felipe y el teatro al aire libre ubicado en la explanada de los manantiales de “Tarethán”. También hay centros recreativos como el balneario Los Chorritos y el parque Los Sabinos que está ubicado a la orilla de un arroyo.[412]

[408] *Municipio de Poncitlán,* op. cit.
[409] *Municipio de Juanacatlán,* op. cit.
[410] *Municipio de Ixtlahuacan de los Membrillos,* op. cit.
[411] *Municipio de Chapala,* op. cit.
[412] *Municipio de Atotonilco el Alto,* op. cit.

En **La Barca** el municipio tiene centros deportivos que cuentan con canchas de fútbol, basquetbol, voleibol, pistas para atletismo y juegos infantiles. En lo que respecta a cultura y recreación hay una plaza cívica, parques, jardines, cine, museo, centro cultural, biblioteca, palenque, plaza de toros, centros recreativos y también existen atractivos como el Balneario "Rincón Chiquito".[413]

En **Jamay** el municipio cuenta con una unidad deportiva, un campo de juego a un lado del lienzo charro y una importante unidad deportiva localizada al extremo norte de la ciudad con 7.2 hectáreas aproximadamente de superficie. Cuenta además con un parque y dos plazas y en lo que respecta a cultura cuenta con un salón de actos y una biblioteca. [414]

En **Ocotlán** se cuenta con centros deportivos que en su conjunto tienen canchas de fútbol, basquetbol, voleibol, lienzo charro y juegos infantiles. También cuenta con atractivos religiosos y con balnearios, así como hoteles y restaurantes.[415]

En **Zapotlán del Rey** el municipio cuenta con centros deportivos que tienen en conjunto instalaciones para diversos deportes como el fútbol, voleibol, basquetbol y atletismo. Para la cultura y recreación, se cuenta con una infraestructura dotada de plaza cívica, parques, jardines, centro cultural, biblioteca, cine y centro social.[416]

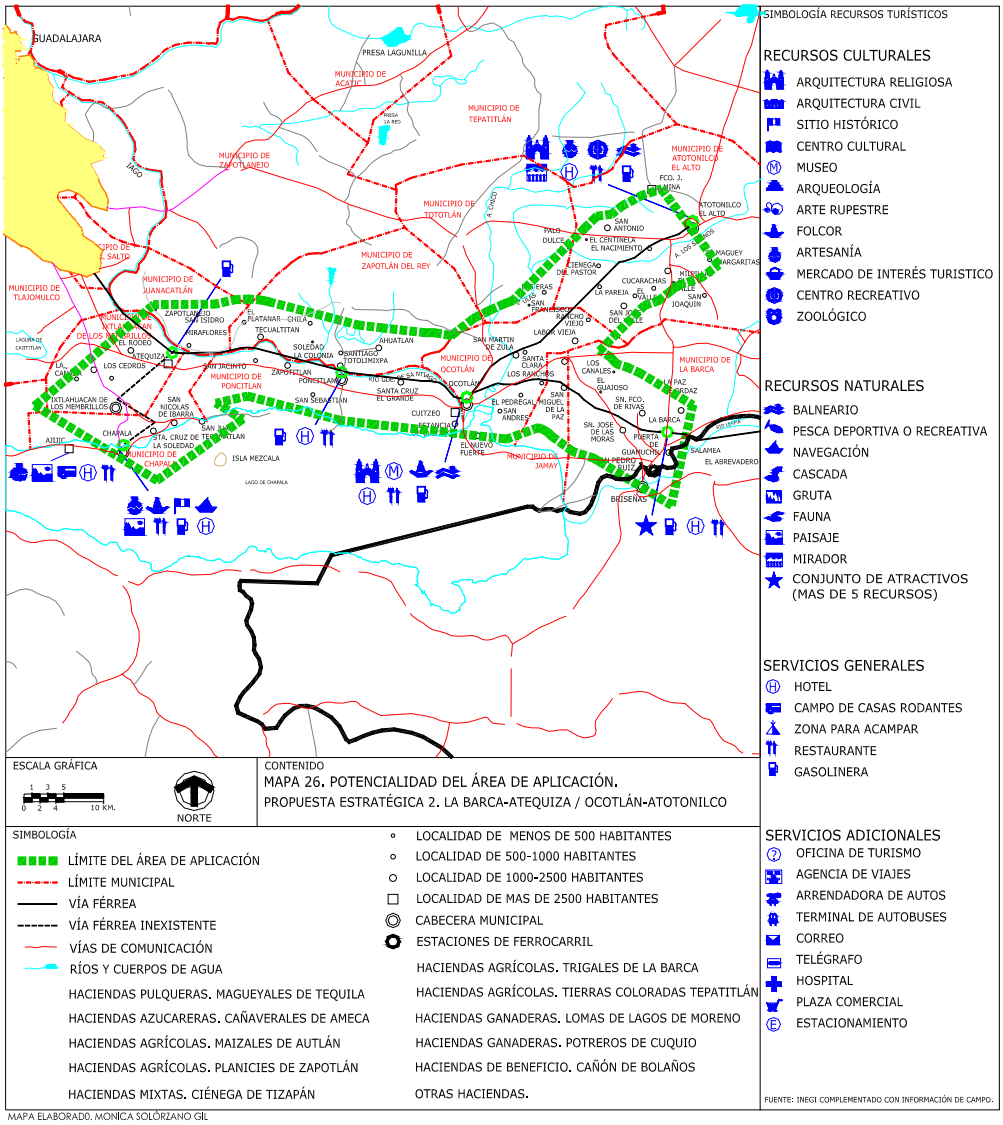
En **Poncitlán** el municipio cuenta con las instalaciones y los medios adecuados llevar a cabo actividades de recreación y deporte en instalaciones de fácil acceso conformado por dos unidades deportivas y el auditorio municipal, la plaza principal "Miguel Hidalgo". Asimismo en la parte sur de la población, se encuentra el parque público "Benito Juárez", que cuenta con juegos infantiles, árboles y jardineras con diferentes plantas de ornato que en su mayoría son rosas de varios colores, además de una fuente. Al oriente de la población también se ubica una plaza conocida como de "Santa María". Cuenta también con atractivos naturales como la isla sobre el cauce del río Santiago y la rivera del Lago de Chapala.[417]

En **Juanacatlán** en lo que respecta a deporte, el municipio cuenta para su práctica con centros deportivos que tienen en conjunto canchas de fútbol, basquetbol, voleibol, pistas para atletismo y juegos infantiles. Para el fomento de la cultura y la recreación cuenta con plaza cívica, parques, jardines, cine, biblioteca, centro social y recreativo. Cuenta con atractivos naturales como es la cascada "El Salto de Juanacatlán".[418]

[413] *Municipio de La Barca,* op. cit.
[414] *Municipio de Jamay,* op. cit.
[415] *Municipio de Ocotlán,* op. cit.
[416] *Municipio de Zapotlán del Rey,* op. cit.
[417] *Municipio de Poncitlán,* op. cit.
[418] *Municipio de Juanacatlán,* op. cit.

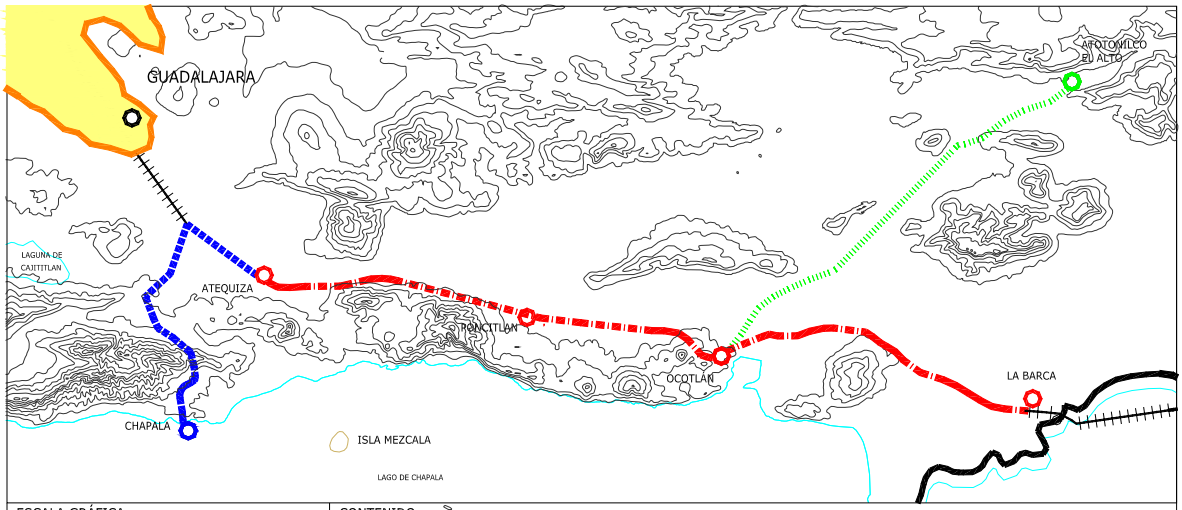
En **Ixtlahuacán de los Membrillos** se cuenta para su práctica con centros deportivos que en su conjunto tienen canchas de fútbol, basquetbol, voleibol, lienzo charro y juegos infantiles.[419]

En **Chapala** en lo que respecta a cultura, recreación y deporte, el municipio cuenta con plaza cívica, cine, teatros, biblioteca, casa de la cultura, mercado de artesanías, parques y jardines, clubes campestres, balnearios, lienzo charro, plaza de toros, centros recreativos y centros deportivos como el de La Cristianía que tienen en conjunto instalaciones adecuadas para llevar a cabo diversos deportes. Asimismo cuenta con atractivos naturales como el Lago de Chapala, el balneario de Atotonilquillo, la Isla de los Alacranes y la Isla de Mezcala, que permiten practicar la navegación, la pesca deportiva y paseos a caballo.[420]



[419] *Municipio de Ixtlahuacan de los Membrillos,* op. cit.
[420] *Municipio de Chapala,* op. cit.

7.2.2.3. Descripción de la propuesta estratégica 2. La Barca-Atequiza/Ocotlán-Atotonilco/ Atequiza-Chapala.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

La propuesta estratégica 3 se desarrolla en la línea I de Irapuato a Manzanillo en el tramo conformado entre las estaciones de La Barca y Atequiza. Esta propuesta implica a su vez el desarrollo y ejecución de dos propuestas puntuales que finalmente van vinculados para conformar una sola ruta. Estas propuestas son:

- **Propuesta Tren de la Ciénega**. En este tramo se plantea la realización de recorridos programados en tren, con el objetivo de poner en valor en conjunto las estaciones de La Barca, Ocotlán, Poncitlán y Atequiza.

- **Propuesta Vía Verde del Agave Alteño**. Incluye el recorrido de la estación Ocotlán hacia Atotonilco habilitando la ruta actualmente en desuso como vía verde.

- **Propuesta Ruta a Chapala**. Implica la realización de recorridos de forma combinada, tanto por medios motorizados como no motorizados entre las estaciones de Atequiza y La Capilla y de ahí vincularse a la que fuera la ruta antigua del ferrocarril a Chapala para terminar en la estación de ferrocarril de este lugar.

7.2.2.4. Propuesta “Tren de la Ciénega”.

La propuesta “*Tren de la Ciénega”*, tomando el nombre precisamente porque se localiza en la zona conocida como Ciénega de Chapala y la ruta pasa por varios de los municipios comprendidos en esta región de Jalisco. Esta propuesta tiene el objetivo de realizar recorridos por tren entre las estaciones de La Barca y Atequiza con la finalidad de recuperar y reutilizar las estaciones ferroviarias con fines turísticos. Para la ejecución de esta propuesta se requiere:

Gestionar con las autoridades federales y las empresas concesionarias la posibilidad de utilización de dicho tramo que se encuentra concesionado para realizar trayectos con fines turísticos para la vinculación de las estaciones con la propuesta de Vía Verde desde Ocotlán hasta Atotonilco, y con el de la ruta de Atequiza a Chapala. Asimismo es necesario gestionar con la empresa concesionaria de este tramo de la línea I la posibilidad de uso de los inmuebles o la cesión en comodato para poder integrarlos dentro la propuesta de rescate. Los recorridos programados por vía férrea se plantean para realizarse únicamente en fin de semana, con la finalidad de no entorpecer el funcionamiento cotidiano de dichas vías férreas, pero al mismo tiempo proporcionando una opción de uso y aprovechamiento alterno de la infraestructura que las empresas concesionarias no requieren o utilizan dentro de su funcionamiento cotidiano.

Una vez realizado lo anterior, es necesario la habilitación de vagones especiales para la realización del recorrido, con capacidad para transportar pasajeros, y a su vez, con la opción de transportar bicicletas, triciclos, patinetas, sillas de ruedas, etc., para ser utilizados en la vía verde hacia Atotonilco. Se plantea que se realice el recorrido contando con un guía de turistas que conforme avance el recorrido vaya resaltando las riquezas y características de cada uno de los municipios y regiones que se recorren. Es un recorrido de aproximadamente 65 kilómetros entre La Barca y Atequiza.

Durante el recorrido se podrán apreciar la riqueza natural y cultural, destacando la importancia de las 4 estaciones de valor patrimonial que abarca el recorrido. Para ello se pueden programar paradas breves en cada una de ellas para el ascenso y descenso de pasajeros y al mismo tiempo ofrecer servicios como venta de artesanías, renta de bicicletas, información del municipio, etc. Será importante que dichos vagones cuenten con la señalización especial y con el nombre y emblemas del “Tren de la Ciénega”.

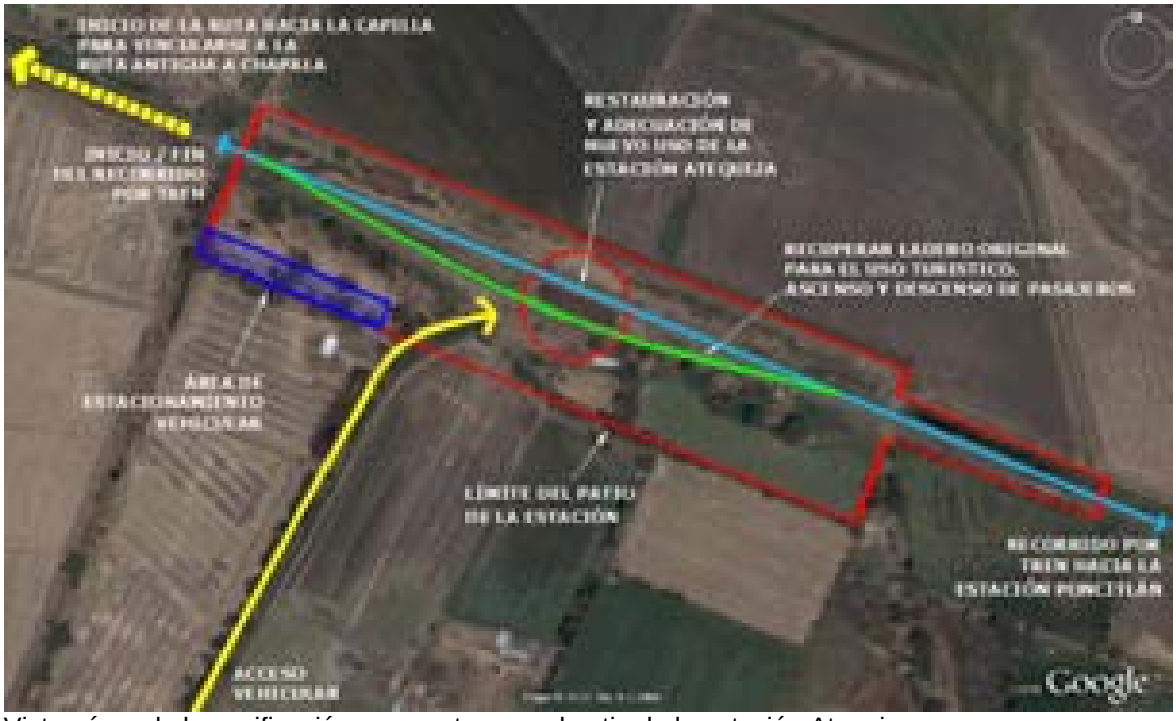
Posteriormente es importante trabajar de manera puntual en la habilitación de las estaciones, comenzando con la estación **Atequiza** que representa el punto de partida y/o destino del recorrido turístico, considerando la cercanía con la zona metropolitana de Guadalajara y que una afluencia importante de turismo vendría de este punto.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación Atequiza. Fuente: Google Earth Plus 2008.

Para la adecuación del patio y la estación se requiere la habilitación de un área especial para estacionamiento vehicular, para dar la posibilidad a los usuarios de estacionar sus vehículos poder abordar los vagones especiales. Paralelo a lo anterior se requiere la realización de un proyecto integral de restauración y adecuación de la estación acorde a las características del edificio y al nuevo uso que se le dará. En este caso al considerar dentro de la propuesta que desde este punto se hará la vinculación a la ruta o recorrido sugerido hacia Chapala y la estación de ferrocarril, se considera importante incluir dentro del patio área de estacionamiento vehicular. Será necesario a su vez habilitar el ladero de la estación que actualmente está en desuso para el ascenso y descenso de pasajeros del recorrido por tren.

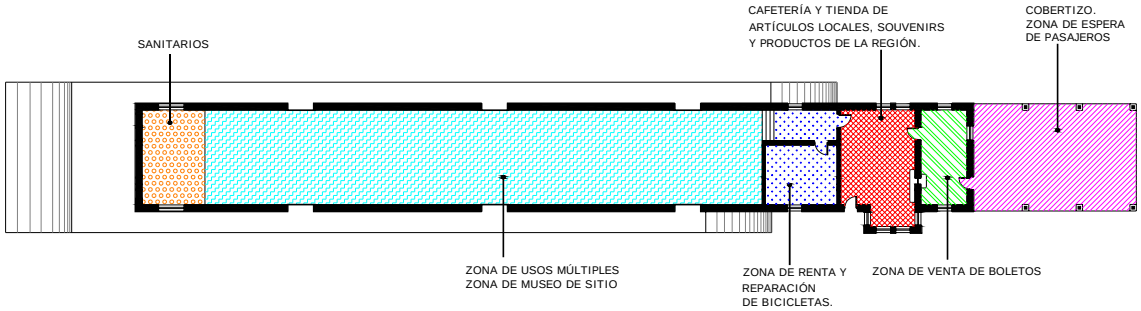

Estado actual de la estación Atequiza.



Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación Atequiza.

Considerando esta estación como inicio / fin del recorrido por tren y la vinculación hacia la ruta a Chapala la propuesta de nuevo uso de la estación considera un área para espera de pasajeros en la zona del cobertizo donde puede haber estacionamientos de bicicletas, una zona destinada a venta de boletos, información de Atequiza, del recorrido turístico, de la ruta a Chapala y la vía verde a Ocotlán, etcétera., todo esto en la original zona de taquilla.

En la que fuera la oficina del jefe de la estación se plantea la adecuación de una pequeña cafetería con tienda de artículos locales, venta de souvenirs y productos de la región. La zona de bodega de carga se plantea sirva como zona de usos múltiples, como zona de museo de sitio, para ofrecer exposiciones sobre la región o el ferrocarril, sobre la hacienda la florida y el teatro, la ruta a Chapala, etc.
Finalmente en el área que corresponde a la casa del jefe de la estación al otro extremo del edificio se plantea la adecuación de sanitarios.



Propuesta general de nuevo uso de la estación Atequiza.

1. Posteriormente se requiere habilitación de la estación **Poncitlán** para ello es necesario realizar el proyecto integral de restauración y adecuación de la estación acorde a las características del edificio y al nuevo uso que se le dará. Será necesario a su vez habilitar el ladero que actualmente está en desuso para el ascenso y descenso de pasajeros del recorrido por tren.

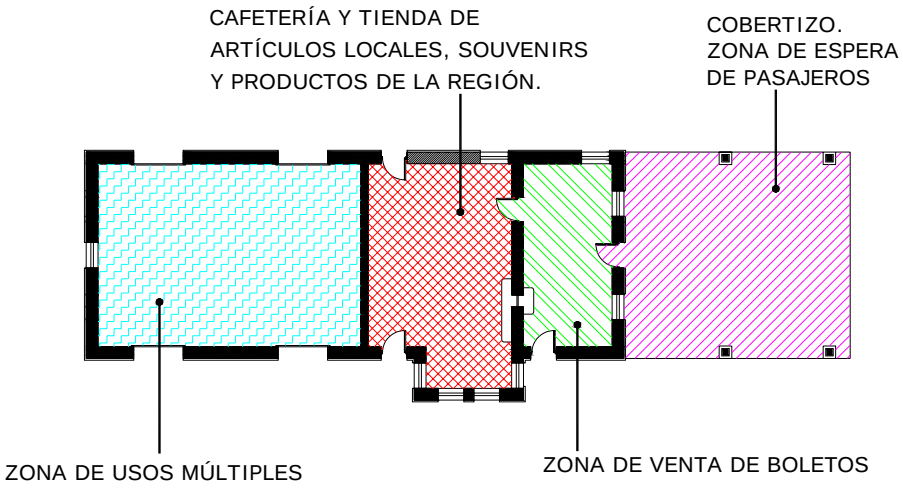


Estado actual de la estación Poncitlán.



Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación Poncitlán.

Una vez realizado lo anterior se requiere la adecuación del nuevo uso del inmueble, mismo que para cumplir el objetivo de esta propuesta puede incluir: zona de espera en el cobertizo, el área a venta de boletos e información de la localidad, así como una pequeña cafetería con tienda de artículos locales, venta de souvenirs y productos de la región. La zona de bodega de carga se plantea sirva como zona de usos múltiples, donde se puedan ofrecer talleres o eventos para la comunidad y los visitantes.



Propuesta general de nuevo uso de la estación Poncitlán.

2. Siguiendo en la ruta hacia La Barca, es necesario habilitar la estación **Ocotlán** para integrarse dentro del recorrido. Esta estación actualmente presenta mucho movimiento de carga y el inmueble se encuentra parcialmente utilizado por el ejército.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación Ocotlán. Fuente: Google Earth Plus 2008.

Es necesario habilitar dentro del patio de la estación un área de estacionamiento vehicular para que los usuarios que utilicen este medio de transporte para llegar a este punto tengan donde estacionar sus vehículos.

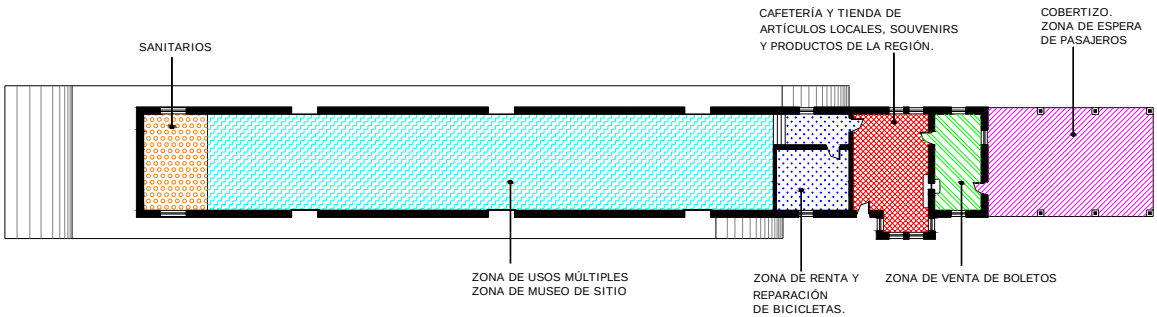


Estado actual de la estación Ocotlán.



Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación Ocotlán.

Posteriormente, para integrar el inmueble dentro del recorrido turístico y la vinculación que se hace con la vía verde hacia Atotonilco será necesario realizar algunas adecuaciones para contar con las áreas para recibir a los usuarios que iniciarán el recorrido desde este punto, así como ofrecer servicios complementarios para el uso de la vía como renta y reparación de bicicletas, estacionamientos, cafetería, sanitarios, información, etc.



Propuesta general de nuevo uso de la estación Ocotlán.

Finalmente la estación **La Barca** junto con la de Atequiza, representan el origen/ destino del recorrido por tren. Para la adecuación del patio de la estación al igual que en el resto del tramo que abarca esta propuesta, es necesario contar con un área especifica para estacionamiento vehicular, así como recuperar el ladero de la estación que se encuentra en desuso, para el ascenso y descenso de pasajeros.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación La Barca. Fuente: Google Earth Plus 2008.

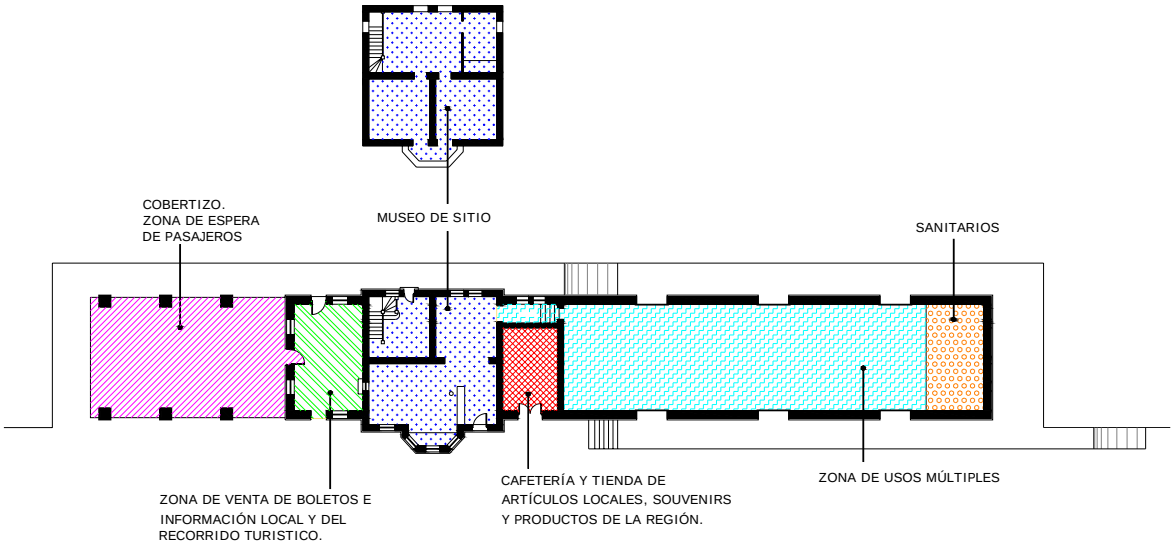
Considerando que esta estación es única en su tipo en el estado por las características físicas y espaciales que presenta y como parte de este recorrido es importante realizar acciones que tiendan a la puesta en valor de este inmueble. Para ello es importante notar que la comunidad ha hecho una buena labor al conservar y custodiar dicho inmueble. Actualmente alberga un pequeño museo de sitio que la comunidad ha sabido conservar y apreciar.


Estado actual de la estación La Barca.



Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación La Barca.

Para esta propuesta se plantea, además de conservar ese uso que tiene actualmente, aprovechar el resto de las áreas con que cuenta la estación para integrarla dentro de la propuesta del recorrido ferroviario hacia Atequiza. Asimismo se plantea la integración de una zona de cafetería, una zona de usos múltiples y sanitarios, además de la zona de taquilla y de espera en el cobertizo exterior.



Propuesta general de nuevo uso de la estación La Barca.

7.2.2.5. Propuesta "Vía Verde del Agave Alteño".

Esta propuesta se denomina "*Vía verde el agave alteño*", precisamente por el tipo de paisaje que predomina en esta región, donde predominan los campos sembrados de agave para la fabricación de tequila.

El objetivo es conservar y recuperar la ruta del ferrocarril de Ocotlán a Atotonilco, misma que actualmente se encuentra en desuso. Esta vía verde se pretende que sirva como un elemento de vinculación social entre las comunidades, favoreciendo la movilidad por medios no motorizados entre las poblaciones por donde pasa dicha ruta y como una vía segura para la circulación a pie, bicicleta, a caballo, etc..

Asimismo se busca que paralelamente, esta vía se convierta en un atractivo para la región por el tipo de actividades de esparcimiento y recreación al aire libre que se pueden desarrollar en ella, aprovechando las características del medio natural y el paisaje.

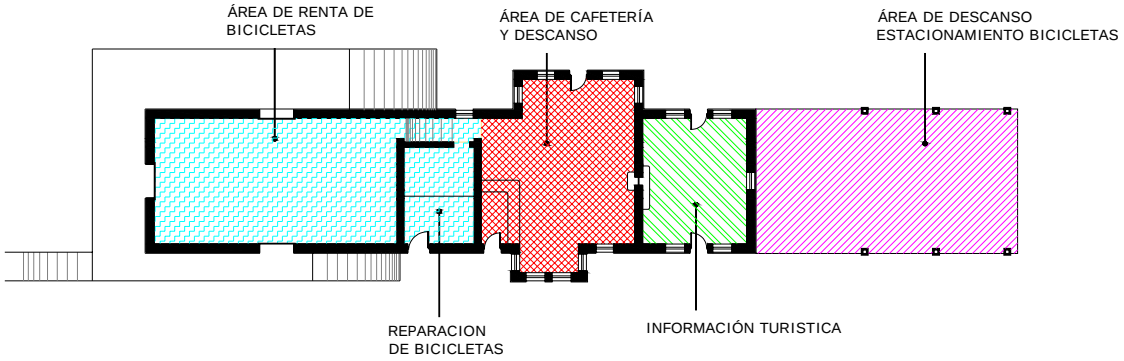
Esta vía verde parte de la estación Ocotlán recuperando la ruta hacia Atotonilco. Este tramo únicamente cuenta con la estación de Atotonilco que se encuentra en desuso y que puede servir para ofrecer actividades complementarias con el uso de vía verde.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación Atotonilco. Fuente: Google Earth Plus 2008.

Así como el resto de las estaciones que abarca la propuesta estratégica 2, en Atotonilco será necesaria la habilitación de un área de estacionamiento considerando este como el origen/destino de la vía verde. Esta estación deberá adecuar sus espacios para ofrecer servicios específicos de apoyo al uso de vía

verde, como información turística, áreas de descanso, cafetería, reparación y renta de bicicletas, bodega o servicios de paquetería temporal para dejar algunas pertenencias antes de hacer el recorrido, sanitarios, etc.



Propuesta general de nuevo uso de la estación Atotonilco.

7.2.2.6. Propuesta "Ruta a Chapala".

La propuesta de la ruta a Chapala parte de la estación Atequiza, aprovechando el impulso turístico y cultural que puede llegar a tener este lugar gracias al conjunto patrimonial con que cuenta, conformado por la estación de ferrocarril, el Teatro y la ex hacienda La Florida y el centro de población. Aprovechando todos estos elementos pueden crearse actividades culturales y turísticas que se vinculen a la estación de ferrocarril de Chapala, hoy convertida en Centro Cultural. La propuesta consiste en una ruta sugerida que puede ser de uso combinado es decir, puede ser recorrida por medios motorizados, (automóvil, motocicleta o algún otro), así como por medios no motorizados, (a caballo, a pie, en bicicleta, etc.) Esta ruta plantea seguir el trayecto ferroviario desde la estación Atequiza hasta La Capilla, sitio donde originalmente partía el ferrocarril a Chapala. El objetivo, es además de ofrecer una ruta segura que actualmente se usa para el transito de las comunidades cercanas, ofreciendo el recorrido como una ruta turística de trafico ligero hasta la estación de Chapala, lo que a su vez que permita rescatar y conservar la memoria de este ferrocarril.

Asimismo se puede aprovechar dentro del objetivo de esta propuesta, el uso actual de centro cultural da estación de Chapala. De este modo, puede haber vinculaciones interesantes de tipo cultural y turístico entre Atequiza y Chapala, conservando a su vez, la memoria ferroviaria y generando propuestas alternas de uso y conservación del patrimonio ferroviario de ambos sitios.

7.2.3. Propuesta estratégica 3. Tlajomulco-Santa Ana-Cocula.

Descripción general. La propuesta estratégica 3. Tlajomulco-Santa Ana-Cocula contempla fundamentalmente el tramo de la línea I que va de Tlajomulco hasta la estación Santa Ana. Desde este punto se vincula a la ruta de la antigua vía férrea de Santa Ana a Cocula. El objetivo fundamental de esta propuesta es el de crear una ruta con fines turísticos y recreativos que ponga en valor las cinco estaciones involucradas así como su contexto, al tiempo que genera beneficios sociales en las comunidades por donde pasa, por la creación de fuentes de empleo y derrama económica.

La primera parte de la propuesta plantea un recorrido por ferrocarril desde la estación Tlajomulco hasta la estación Santa Ana. Esta propuesta involucra a tres municipios; el de Tlajomulco de Zuñiga que cuenta con las estaciones de Tlajomulco y Flores; el municipio de Tala con la estación Mazatepec y el municipio de Acatlán de Juárez con la estación Santa Ana. La segunda parte de la propuesta estratégica contempla la puesta en valor de la ruta antigua del ferrocarril a Chamela que fue levantado en 1928, así como la valoración de la antigua estación de Cocula. Esta propuesta involucra a los municipios de Acatlán de Juárez, Villa Corona y Cocula.

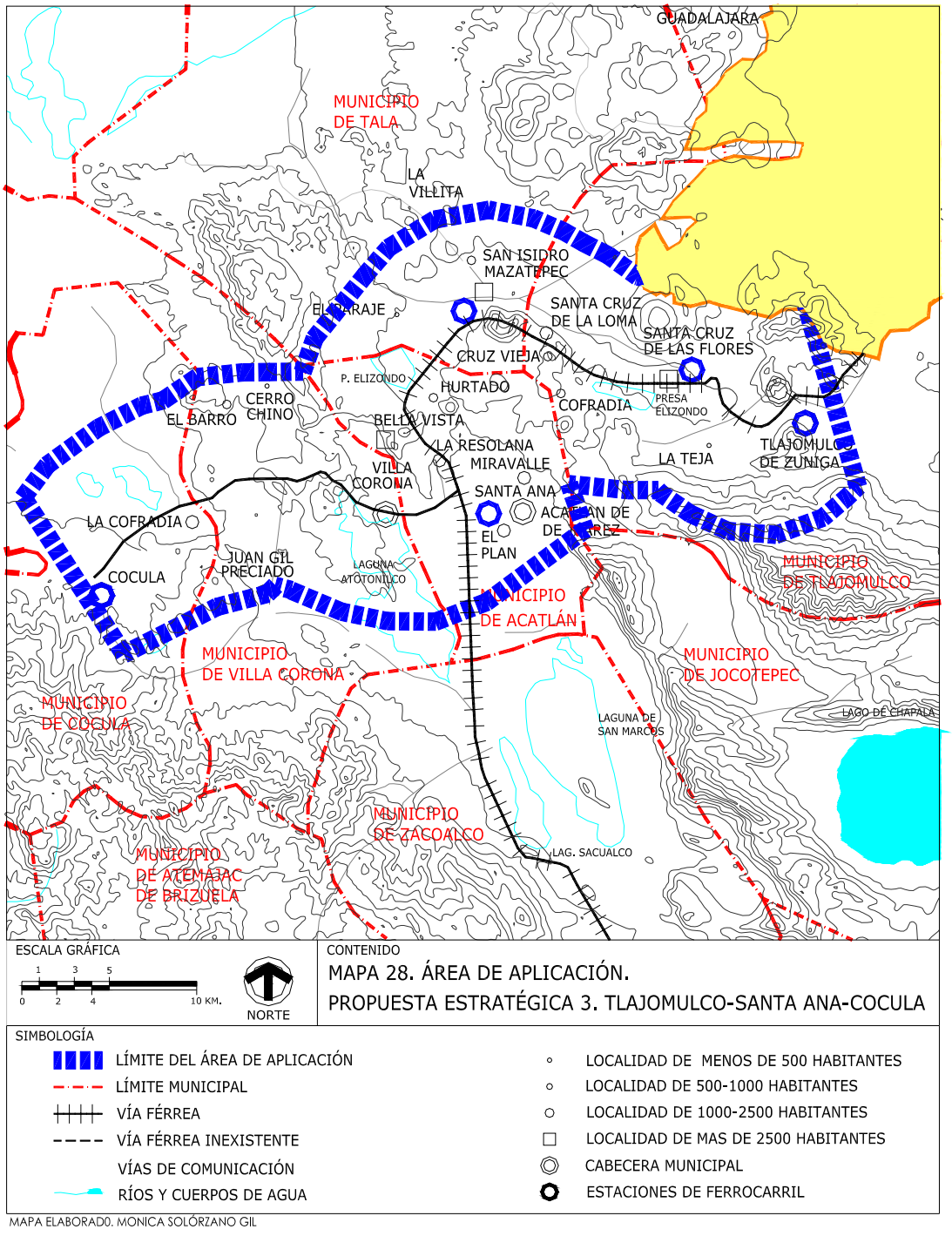
7.2.3.1. Características de la propuesta.

Localización. Se localiza en la zona centro del estado en la región Centro y la región Valles.

Longitud del tramo o tramos. El tramo a recorrer desde Tlajomulco hasta Santa Ana se contempla se realice por vía férrea, recorriendo una distancia aproximada de 34 kilómetros, de ahí la intersección a la ruta o recorrido de la vía verde propuesta que va desde Santa Ana hasta Cocula con una distancia aproximada de 24 kilómetros, recorriendo en su trayecto parte del municipio de Villa Corona.

Municipios involucrados. Los municipios involucrados son Tlajomulco, Acatlán de Juárez, Villa Corona y Cocula.

Acceso por carretera. El acceso a la estación Tlajomulco, partiendo desde Guadalajara se realiza por la carretera federal 54-D con rumbo a Colima y se localiza a una distancia de la zona metropolitana de aproximadamente 25 kilómetros. La estación Santa Ana se localiza a 35 kilómetros aproximadamente por la misma carretera haciendo un desvío por la carretera federal no. 80 en dirección a Villa Corona.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

7.2.3.2. Potencialidad del área de aplicación.

Patrimonio Cultural.

En **Tlajomulco de Zuñiga** se localiza la Capilla del Hospital que data del siglo XVIII; en Santa Cruz de las Flores se encuentran el Templo de la Santa Cruz, construido en 1699 de estilo barroco y la Parroquia de la Soledad. Entre las artesanías que se elaboran en el municipio están huaraches, sarapes, muebles de

estilo colonial y rústico, trabajos de talabartería, sillas de montar y mangos de madera, también piezas de cerámica, metates y molcajetes así como mulitas hechas con hojas de maíz y pintadas de colores. [421]

En **Tala** se encuentra la Hacienda del Refugio de Orendaín, que data de fines del siglo XIX, asimismo en el Valle de Tala se encuentran diseminados vestigios arqueológicos conocidos como Guachimontones. En el municipio en general se elaboran piezas de obsidiana y talabartería y el traje típico del municipio es el de charro.[422]

En la cabecera municipal de **Acatlán de Juárez** se encuentra la parroquia de Santa Ana que data de 1850, también el "Mesón de la Providencia", lugar donde se alojó el Presidente Benito Juárez, hoy convertido en "Escuela y Museo de Artes y Oficios". Destaca en el municipio la elaboración de mulitas y monos con hojas de maíz, olote, tule y varas de jara coloreadas con anilina.[423]

En **Villa Corona** se localiza el templo de la Virgen del Rosario de origen franciscano, cuya construcción inicia en 1624; el templo de la Virgen de Lourdes, el Templo de La Purísima, el Templo franciscano de Atotonilco el Bajo y el casco de la Ex hacienda de Estipac, construida en el año de 1890. Entre las artesanías del municipio, con el tule que se da en la Laguna Atotonilco, se fabrican petates, sopladores y, en menor medida, sillas de madera con los asientos y respaldos de dicho material. [424]

En **Cocula** se encuentra el templo de San Miguel Arcángel edificado en el siglo XVII y modificado en el año de 1930, así como tras dos construcciones de carácter religioso: el Convento de la Purísima y el Templo de la Ascensión. Asimismo cuenta con las ex haciendas de La Sauceda, La Cofradía y San Diego. Destaca la elaboración de talabartería y el traje de charro. [425]

Medio Natural.

En **Tlajomulco** la flora está compuesta por bosques de encino, pastizales naturales y selva mediana. La riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 7,400 hectáreas de bosque donde predominan especies de encino, principalmente. Sus recursos minerales son yacimientos de arena, grava, piedra caliza y yeso. La mayor parte del suelo tiene un uso agrícola.[426]

En **Tala** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 5,029 hectáreas de bosque donde predominan especies de pino, encino, tabachín,

[421] *Municipio de Tlajomulco de Zuñiga*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[422] *Municipio de Tala*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[423] *Municipio de Acatlán de Juárez*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[424] *Municipio de Villa Corona*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[425] *Municipio de Cocula*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[426] *Municipio de Tlajomulco de Zuñiga,* op. cit.

mezquite, eucalipto y frutales, principalmente. Sus recursos minerales son yacimientos de ópalo, cuarzo, balastre, perlita y sílice.[427]

En **Acatlán de Juárez** la vegetación es regular, con mayor abundancia en las zonas montañosas; las especies más comunes son el mezquite, huizache, guamúchil, sauce, etc. En la zona montañosa existen pequeños bosques formados en su mayoría por roble. La riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 700 hectáreas de bosque. En relación a sus recursos minerales existen yacimientos de mármol, piedra caliza y yeso.[428]

En **Villa Corona** la flora la integran las especies de fresno, guayaba, pirul, sauz, guamúchil, mezquite y roble. La riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 3,000 hectáreas de bosque, donde predominan especies de fresno, pirul, sauz, mezquite y roble, principalmente. Sus recursos minerales son yacimientos de oro, plata, plomo, cobre, ópalo, caolín y bentonita.[429]

En **Cocula** la vegetación del municipio está formada principalmente por: pino, encino, roble, alizo, tizate, huizache, guásima, madroño, pinabete, cedro, fresno, sauce, pochote y mezquite. La riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por zonas de bosque donde predominan especies de pino, encino, roble, madroño, pinabete, cedro, fresno sauce y mezquite, principalmente. Sus recursos minerales son yacimientos de piedra negra y caliza.[430]

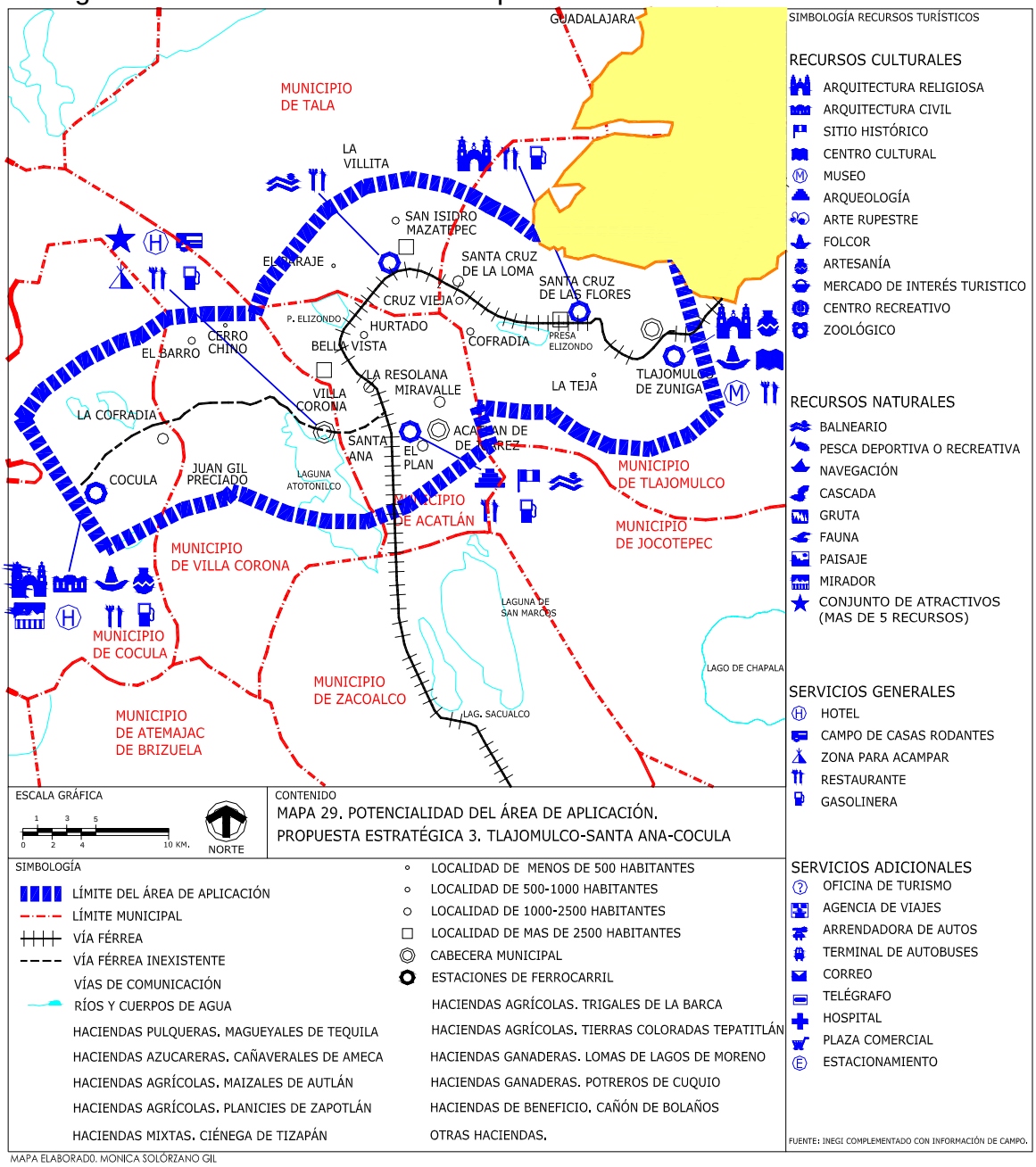
Servicios

En **Tlajomulco** el municipio cuenta con centros deportivos que tienen en conjunto instalaciones adecuadas para la práctica de diversos deportes: fútbol, voleibol, atletismo, juegos infantiles, golf, natación, etc. Respecto a cultura y recreación, cuenta con una infraestructura dotada de plaza cívica, parques, jardines, centro cultural, biblioteca, plaza de toros y centros sociales y recreativos. Asimismo se prestan servicios financieros, profesionales, técnicos, comunales, sociales, turísticos, personales y de mantenimiento. [431]

En **Tala** se cuenta con centros deportivos que en su conjunto tienen canchas de fútbol, basquetbol, voleibol, lienzo charro y juegos infantiles. En lo que respecta a cultura y recreación, el municipio cuenta con una plaza cívica, parques, jardines, casa de la cultura, biblioteca, cine, centro social y recreativo. También, cuenta con atractivos naturales como los Balnearios de San Isidro Mazatepec: San Antonio y Río Escondido que son de agua termal y el Balneario Chorros de Tala que cuenta con una cascada de aproximadamente 10 metros de altura formada por las aguas termales del Río Salado.[432]

[427] *Municipio de Tala,* op. cit.
[428] *Municipio de Acatlán de Juárez,* op. cit.
[429] *Municipio de Villa Corona,* op. cit.
[430] *Municipio de Cocula,* op. cit.
[431] *Municipio de Tlajomulco de Zuñiga,* op. cit.
[432] *Municipio de Tala,* op. cit.

En **Acatlán de Juárez** se cuenta con centros deportivos adecuados para la práctica de diversos deportes, asimismo, la cultura y recreación tienen como foros las instalaciones como la Casa de la Cultura, el Museo de Artes y Oficios “Benito Juárez”; existe también teatro, cine, centros recreativos y además se tienen atractivos naturales como el balneario “Los Chorros”. Se prestan servicios turísticos, profesionales, técnicos, personales y de mantenimiento, que cubren en buen grado las necesidades del municipio.[433]

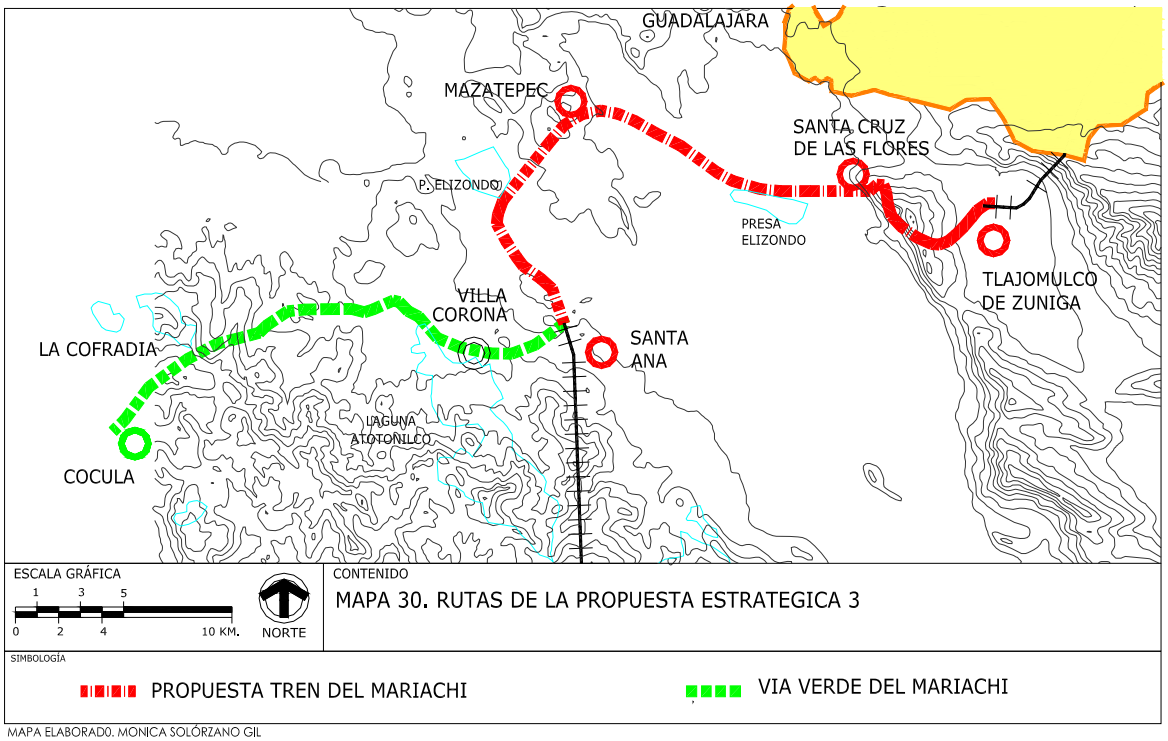


[433] *Municipio de Acatlán de Juárez,* op. cit.

En **Villa Corona** el municipio cuenta con centros deportivos que cuenta con instalaciones para la práctica de fútbol, voleibol, básquetbol y juegos infantiles. Respecto a cultura y recreación, se tiene una infraestructura instalada que cuenta con plaza cívica, parques, jardines, centro cultural, biblioteca, cine, plaza de toros y centros recreativos. Entre los atractivos naturales cuenta con lugares como la Laguna de Atotonilco donde se puede practicar la pesca y la navegación, además ofrece un atractivo paisaje de la laguna con los cerros y arboledas de las riveras de la laguna.[434]

En **Cocula** en lo que respecta a cultura, recreación y deporte, el municipio cuenta con plaza cívica, parques, jardines, cine, teatro, centros recreativos y centros deportivos que en su conjunto tienen instalaciones adecuadas para la práctica de diversos deportes. Asimismo existen atractivos naturales como los bosques localizados en los límites de la sierra de Tapalpa. Se prestan servicios turísticos, profesionales, financieros, sociales, personales y de mantenimiento.[435]

7.2.3.3. Descripción de la propuesta estratégica 3. Tlajomulco–Santa Ana-Cocula.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

La propuesta general que se plantea contempla la realización de recorridos turísticos programados con salida en la estación Tlajomulco, con escalas en la estación Flores, posteriormente la estación Mazatepec y la Terminal sería la estación Santa Ana donde se haría el descenso de pasajeros y bicicletas en una zona segura del patio de la estación para de ahí realizar el trayecto por medios no motorizados hacia Cocula.

[434] *Municipio de Villa Corona,* op. cit.
[435] *Municipio de Cocula,* op. cit.

A esta propuesta se le denomina ***Ruta del mariachi*** porque el destino final de este recorrido es Cocula, misma que es considerada como la cuna del Mariachi en México. Al ser éste uno de los símbolos y emblemas más representativos de nuestro país, el nombre de esta propuesta se plantea como un elemento de atracción de más visitantes y usuarios de este recorrido. Esta propuesta implica el desarrollo y ejecución a su vez de estas dos propuesta puntuales que finalmente van vinculados para conformar una sola ruta. Las propuestas puntuales se dividen en:

- Propuesta **"Tren del Mariachi".** Recorrido por tren desde Tlajomulco hasta Santa Ana
- Propuesta **"Vía Verde del Mariachi".** Recorrido por Vía Verde desde Santa Ana hasta Cocula.

7.2.3.3.1. Propuesta "Tren del Mariachi".

La propuesta "*Tren del Mariachi"*, parte de la idea de realizar recorridos por tren desde la estación Tlajomulco hasta la estación Santa Ana. Considerando la experiencia patente en el estado de la ejecución de este tipo de recorridos o trayectos como el caso del Tequila Express, se plantea un recorrido semejante, con la diferencia de que en este caso el recorrido va dirigido a transportar personas hacia la estación Santa Ana para desde este punto realizar paseos turísticos por medios no motorizados al aire libre en dirección a Cocula. Para la ejecución de esta propuesta se requiere:

Gestionar con las autoridades federales y las empresas concesionarias la posibilidad de utilización de dicho tramo que se encuentra concesionado para realizar trayectos con fines turísticos para la vinculación de las estaciones con la propuesta de vía verde hacia Cocula. Asimismo es necesario gestionar con la empresa concesionaria de este tramo de la línea I la posibilidad de uso de los inmuebles o la cesión en comodato para poder integrarlos dentro la propuesta de rescate. Los recorridos que se plantean podrían realizarse únicamente en fin de semana, con la finalidad de no entorpecer el funcionamiento cotidiano de dichas vías férreas, pero al mismo tiempo proporcionando una opción de uso y aprovechamiento alterno de la infraestructura que las empresas concesionarias no requieren o utilizan dentro de su funcionamiento cotidiano.

Una vez realizado lo anterior, y con la finalidad de poder ofrecer los recorridos de tipo turístico que se proponen, es necesario la habilitación de vagones especiales para la realización del recorrido, con capacidad para transportar pasajeros, y a su vez, bicicletas, triciclos, patinetas, sillas de ruedas, etc., para ser utilizados en la vía verde hacia Cocula. Se plantea que se realice el recorrido contando con un guía de turistas que conforme avance el recorrido vaya resaltando las riquezas y características de cada uno de los municipios y regiones que se recorren.

Es un recorrido de aproximadamente 34 kilómetros hacia la estación de Santa Ana. Durante el recorrido se podrán resaltar los atractivos a lo largo de la ruta, además de apreciar la riqueza natural y cultural, destacando los valores de las 4 estaciones de valor patrimonial que abarca el recorrido. Para ello se pueden programar paradas breves en cada una de ellas para el ascenso y descenso de pasajeros y al mismo tiempo ofrecer servicios como venta de artesanías, renta de bicicletas, información del municipio, etc. Será importante que dichos vagones cuenten con la señalización especial y con el nombre y emblemas de la “Ruta del mariachi”.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación Tlajomulco. Fuente: Google Earth Plus 2008.

Posteriormente es importante trabajar de manera puntual en la habilitación de las estaciones, comenzando con la estación **Tlajomulco** que representa el punto de partida del recorrido turístico, considerando la cercanía con la zona metropolitana de Guadalajara y que la afluencia mayor de turismo vendría de este punto. Para la adecuación del patio y la estación se requiere la habilitación de un área especial para estacionamiento vehicular, para dar la posibilidad a los usuarios de estacionar sus vehículos poder abordar los vagones especiales. Paralelo a lo anterior se requiere la realización de un proyecto integral de restauración y adecuación de la estación acorde a las características del edificio y al nuevo uso que se le dará, que puede incluir: área de recepción y venta de boletos de la ruta, área de espera, área para renta de bicicletas, información turística y souvenirs de la localidad, etc.



Estado actual de la estación Tlajomulco.

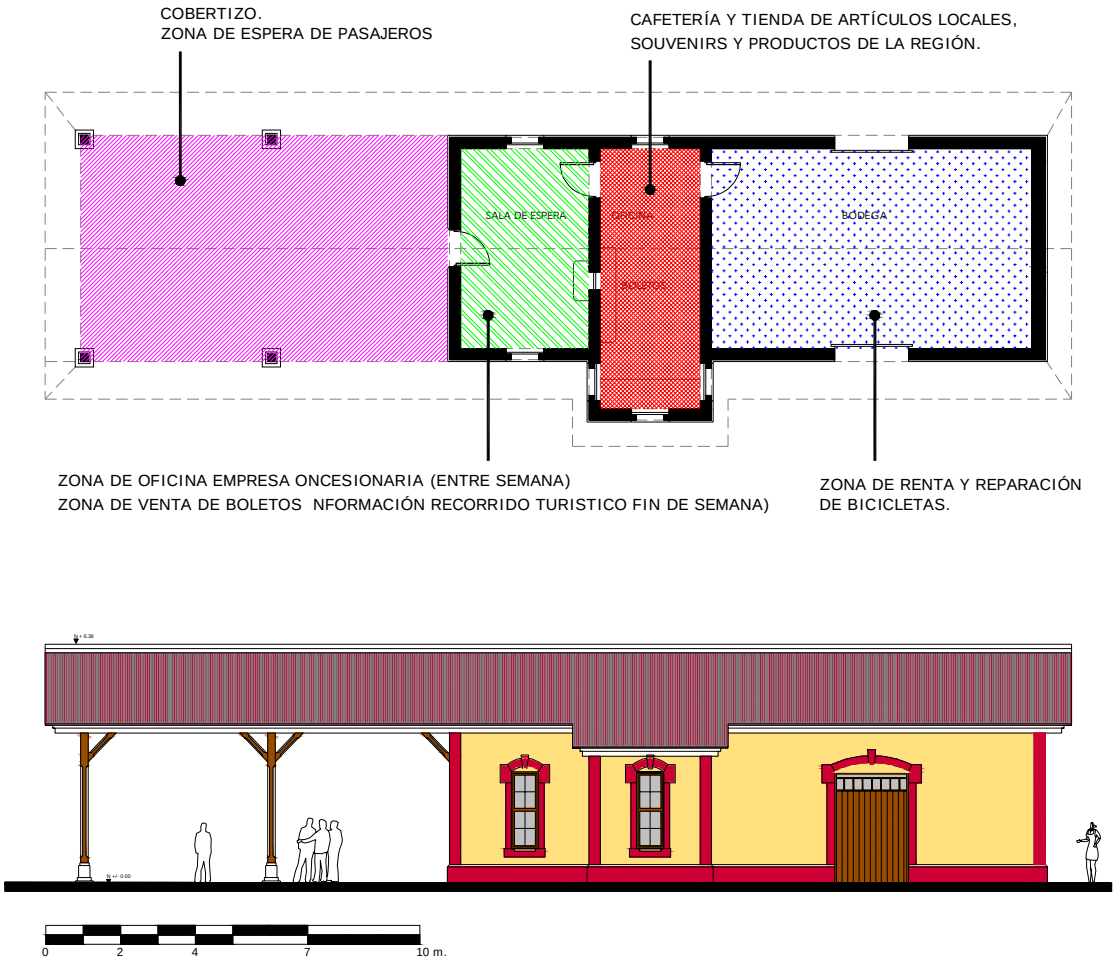


Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación Tlajomulco.

Esta propuesta considera dos tipos de usos diferentes del inmueble, es decir, un uso entre semana, en donde puede seguir funcionando como punto de control de la empresa ferroviaria como hasta ahora, sin interferir en sus actividades cotidianas destinando un área para los guardias de seguridad que normalmente se encuentran en el sitio, y el uso de fin de semana, en donde se abre la posibilidad de destinar otras áreas, que hoy en día se encuentran subutilizadas, para dar servicio al uso turístico.

La propuesta de nuevo uso de la estación puede considerar un área para espera de pasajeros en la zona del cobertizo, donde puede haber estacionamientos de bicicletas, y área de estar semicubierta y una zona para la venta de boletos e información del recorrido en la zona que antiguamente era la sala de espera al interior.

En la zona de taquilla y oficina se plantea habilitar una pequeña cafetería con venta de artículos, considerando que a este punto accederán turistas, se abre la posibilidad de comercializar productos de la región. La zona de la bodega de la estación se plantea sea destinada a un área de renta y reparación de bicicletas que puedan ser utilizadas en el trayecto de vía verde de Santa Ana a Cocula, y, una vez concluido el recorrido por tren de regreso a la estación Tlajomulco, regresadas a este punto.



Propuesta general de nuevo uso de la estación Tlajomulco. Aplica para las estaciones Flores y Mazatepec

Se requiere la reconstrucción y restauración integral de la estación **Flores** para su adecuación al nuevo uso turístico, ya que dicha estación se encuentra en ruinas pero con posibilidad de restituirle sus características originales en integrarla al resto de la ruta. Sobre esta estación existe interés por parte del H. Ayuntamiento de Tlajomulco por recuperar dicho inmueble.[436]

[436] Con información de oficios dirigidos a la Dirección General de Patrimonio Cultural, Secretaría de Cultura, Jalisco, en respuesta a los oficios DGPC/210/05.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación Flores. Fuente: Google Earth Plus 2008.

Además de la recuperación de la estación, se requiere en esta estación, la habilitación de la zona del patio, recuperando el ladero original, ahora inexistente, para que pueda ser reutilizado para el ascenso y descenso de pasajeros en este punto sin interferir la circulación normal de la vía férrea.


Estado actual de la estación Flores.

Aun cuando la estación Flores está en ruinas, se puede constatar por los restos existentes que es idéntica en dimensiones a la de Tlajomulco y Mazatepec. Considerando esto, la propuesta conceptual de nuevo uso que se presenta para la estación Tlajomulco, aplica de la misma forma en los tres casos.



Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación Tlajomulco.

Siguiendo en la ruta hacia Santa Ana, es necesario habilitar la estación **Mazatepec** y el patio de la misma para adecuarla al nuevo uso turístico que se propone. Para ello es necesario la revalorización de elementos patrimoniales en desuso que se encuentran dentro del patio como la antigua casa del jefe de estación que también se encuentra con deterioros importantes por el abandono.


Estado actual de la estación Mazatepec.

Para esto es necesario realizar la propuesta integral de restauración y nuevo uso de ambos inmuebles. La estación ferroviaria puede servir como centro de información turística regional, cafetería, tienda para venta de artesanías y souvenirs de la región, tienda comunitaria con productos elaborados por la comunidad, renta y reparación de bicicletas, etc.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación Mazatepec. Fuente: Google Earth Plus 2008.

A su vez, la antigua casa del jefe de estación puede servir como parador turístico, zona de hospedaje o para usos locales comunitarios, como cooperativa para la elaboración de productos que posteriormente estarían a la venta en la estación, etc. Todo esto vinculándolo a contexto turístico que ya se maneja en los balnearios de aguas termales adyacentes.

El Balneario “Rio Escondido” que se localiza en San Isidro Mazatepec por si mismo ya representan un punto de atracción a esta zona, ya que cuenta con 35,000 m2 aproximadamente donde ofrece áreas de bungalow y balneario. En la zona de bungalow cuenta con alberca privada, toboganes, chapoteaderos, áreas de juegos, palapas, jardines, etc. En la zona de balneario cuenta con 6 albercas de distintos tamaños y un tobogán, una alberca privada con palapa tiendas, vestidores, regaderas, baños, etc. Toda esta infraestructura preexistente puede aprovecharse para integrarle al conjunto ferroviario un nuevo uso compatible que posibilite la recuperación y nuevo uso de ambos inmuebles considerando la dinámica local, pero al mismo tiempo, integrándolos a la propuesta del recorrido hacia Santa Ana.



Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación Mazatepec.

Siguiendo la ruta por tren, la estación Terminal de este recorrido sería la estación **Santa Ana**, la cual requiere ser rehabilitada y restaurada para la adecuación del nuevo uso y la vinculación con la ruta o vía verde hacia Cocula que parte de este punto.

En el patio de la estación se conservan varios edificios como las casas de los antiguos trabajadores de la estación; existe un edificio que era destinado a caldera y una caseta al pie de la vía, la casa del jefe de la estación a 100 m. en ruinas y abandonada. Hay además unas casas de los trabajadores de la estación a 200 m. de la vía y cuenta con varios laderos y la vía principal. De este punto partía el ferrocarril antiguo con destino a Cocula, así como el tranvía que iba a la hacienda de Bellavista.[437]


Estado actual de la estación Santa Ana

[437] Cfr. mapa I-2255. Plano del ferrocarril Central Mexicano, Estación de Santa Ana Acatlán, Línea de Colima, agosto 3 de 1900. CEDIF-MNFM. Capítulo 4.

Desde este punto se haría el descenso de los pasajeros que vienen desde la estación Tlajomulco, para realizar el recorrido a lo largo de la vía verde a Cocula. No necesariamente las personas deberán realizar el trayecto completo de ida y vuelta ya que a lo largo de la ruta existen diversos elementos que pueden ser atractivos para el paseante o turista, en bicicleta, a pie o por algún otro medio no motorizado.



Vista aérea del estado actual del patio de la estación Santa Ana. Fuente: Google Earth Plus 2008.

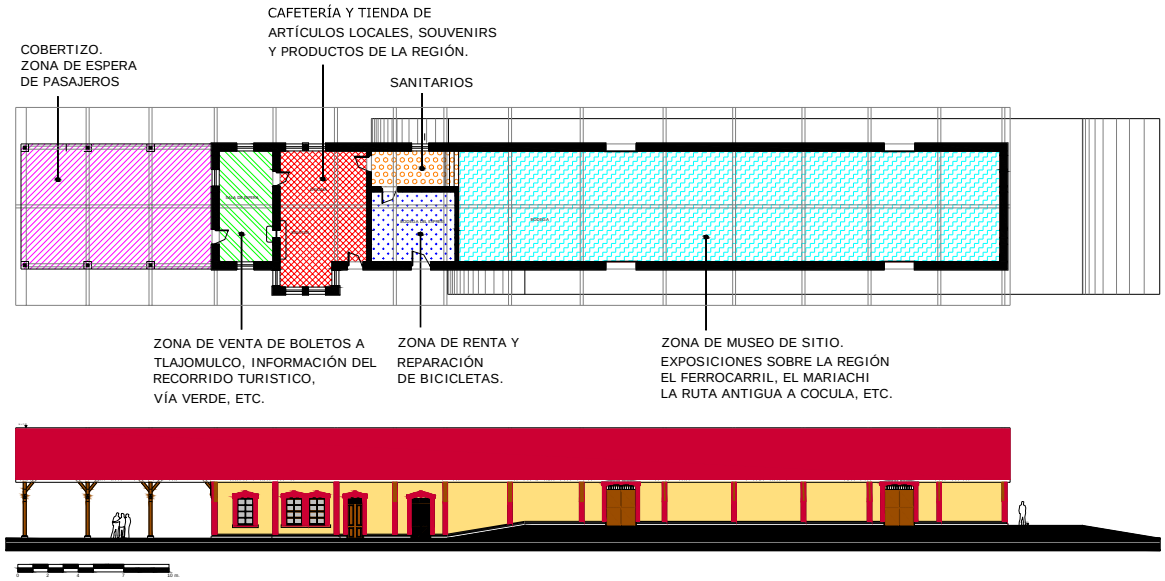
Para la adecuación de la infraestructura con que cuenta el patio de la estación, es necesario en primer término realizar la propuesta integral de restauración y adecuación del nuevo uso de los inmuebles que se encuentran muy deteriorados. Tomando en cuenta el estado actual y la infraestructura existente, se plantea la necesidad de habilitar una zona dentro del patio para estacionamiento vehicular, vinculado al actual acceso que deberá ser acondicionado. Asimismo se plantea la habilitación del ladero para el ascenso y descenso de pasajeros del tren y no entorpecer la circulación en la vía principal.

Considerando que el conjunto de esta estación se encuentra muy completo a diferencia de otros patios en la línea y que aun se conserva un edificio que era destinado para caldera, puede realizarse la adecuación de lo que queda de dicho inmueble como museo de sitio. Alternativamente puede plantearse en las inmediaciones de la estación una zona de camping, para ello podría habilitarse la antigua casa del jefe de la estación y algunos terrenos aledaños a la misma.



Vista aérea de la zonificación propuesta para el patio de la estación Santa Ana.

El estado de conservación de los edificios existentes en el patio requieren la realización de proyectos de restauración y adecuación, considerando a su vez que la propuesta de nuevo uso debe incluir todos los servicios necesarios para combinar dos funciones, la primera como estación Terminal de la ruta por tren desde Tlajomulco, y la segunda, como punto de partida del recorrido por la vía verde hacia Cocula. En este caso no se requiere ningún espacio dentro de la estación para punto de control de la empresa ferroviaria concesionaria de la línea, ya que actualmente esta estación no se utiliza con este fin.



Propuesta general de nuevo uso de la estación Santa Ana.

La propuesta puntual de nuevo uso de los espacios de la estación puede incluir: área de recepción, restaurant / cafetería, área de estar (salas de espera, lectura, etc.), tienda para venta de artesanías y souvenirs de la región, área para renta de bicicletas con área de almacén o paquetería, información turística y de la vía verde, museo de sitio donde se pueden realizar exposiciones sobre la región, el ferrocarril, la historia del mariachi, la ruta antigua a Cocula, la vía verde, etc.

Es importante mencionar que alternativamente al recorrido ferroviario se puede hacer el traslado desde Guadalajara hasta esta estación de Santa Ana por automóvil en aproximadamente 45 minutos por autopista, por lo que acceso a este punto es fácil y con esto no se limita el uso de la vía verde únicamente a quienes realizan el trayecto ferroviario.

Concluidas las acciones anteriores a lo largo del tramo propuesto y gestionando con las autoridades necesarias la puesta en marcha de esta propuesta se hace la vinculación de esta propuesta de recorrido por tren por la denominada *Vía Verde del Mariachi.*

7.2.3.3.2. Propuesta "Vía Verde del Mariachi".

La propuesta "*Vía Verde del Mariachi*", parte de la idea de conservar y recuperar la ruta antigua del ferrocarril a Chamela misma que únicamente funcionó hasta Cocula.

El inicio de esta vía verde se plantea en la Estación Santa Ana, a la que se pretende que gran parte de los visitantes accedan por ferrocarril, siguiendo el recorrido turístico propuesto en el apartado anterior, y el resto que puedan acceder con sus vehículos, para ello se considera en la propuesta de la estación Santa Ana, una zona de estacionamiento vehicular.

Uno de los objetivos de esta propuesta es el de ofrecer la posibilidad a los usuarios de realizar paseos turísticos al aire libre siguiendo la ruta ferroviaria antigua e inexistente, por medios no motorizados en dirección a Cocula. Esta vía verde se contempla sea utilizada por un mayor numero de usuarios los fines de semana, vinculados al acceso ferroviario que se proporcionaría estos días desde Tlajomulco hasta Santa Ana. Sin embargo, la infraestructura quedaría habilitada para dar servicio entre semana a las comunidades cercanas y serviría al mismo tiempo como una vía de acceso segura para el transporte entre las diversas comunidades involucradas en la ruta para transportarse a caballo, bicicleta, a pie, etc.

Uno de los aspectos favorables de esta propuesta es que la ruta ferroviaria hoy inexistente se conserva en forma de senderos y caminos de terracería, con una continuidad casi completa, a excepción de algunos tramos que se encuentran bloqueados, pero que pueden ser subsanados modificando de forma muy ligera la ruta en pequeños tramos para no afectar las propiedades particulares existentes.

Otro aspecto favorable de esta propuesta es que a lo largo de la misma se pueden apreciar diversos atractivos paisajísticos como los balnearios de Aguas termales de Villa Corona, el antiguo acueducto de la hacienda de Cofradía de la Luz que se encuentra en perfectas condiciones y aun en servicio, mismo que es atravesado por debajo siguiendo la ruta del ferrocarril. Asimismo la hacienda de Cofradía de la Luz es otro elemento de atracción importante, localizado en el poblado del mismo nombre y finalmente la ruta hacia Cocula que permite apreciar a la distancia dicha hacienda, las chimeneas del trapiche de la misma, el antiguo acueducto y el paisaje natural en torno a esta vía que resulta muy atractivo.

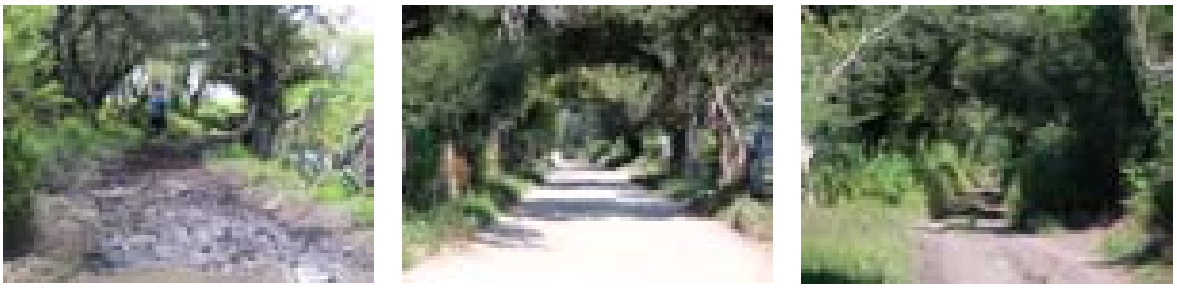
A manera de síntesis se presenta una tabla que expone los atractivos tangibles e intangibles identificados a lo largo de este trayecto y que por si mismos permitirían hacer de este un recorrido muy disfrutable.

RUTA	DISTANCIA / TIEMPO	ATRACTIVOS TANGIBLES	ATRACTIVOS INTANGIBLES
Guadalajara- Santa Ana.	Por carretera desde Plaza del Sol aproximadamente 45 min.	Paisaje	Históricos Culturales Tradiciones Gastronomía Música del mariachi
		Trayecto por vía férrea	
Santa Ana- Villa Corona	6 km. aproximadamente	Estación de ferrocarril de Santa Ana Ruta histórica Atractivo Paisajístico Balnearios de aguas termales Villa Corona	
Villa Corona-Cofradía de la Luz	14 km. aproximadamente	Villa Corona Ruta histórica Atractivo Paisajístico Antiguo acueducto Hacienda de Cofradía de la Luz	
Cofradía de la Luz-Cocula	5.5 km. aproximadamente	Hacienda de Cofradía de la Luz Ruta histórica Atractivo Paisajístico Antigua estación de Cocula. Cocula y alrededores	
Cocula-Crucero de Santa María	3.5 km. aproximadamente	Ruta histórica Atractivo Paisajístico Antigua ruta prevista a Chamela.	
TOTAL	29 km. aprox.		

Para ejecutar la propuesta de vía verde que se plantea se requiere entre otras cosas que los gobiernos municipales en coordinación con el gobierno estatal, verifiquen la situación legal de la ruta o traza de la vía de comunicación hasta Cocula o crucero de Santa María que es donde se localiza la antigua estación.

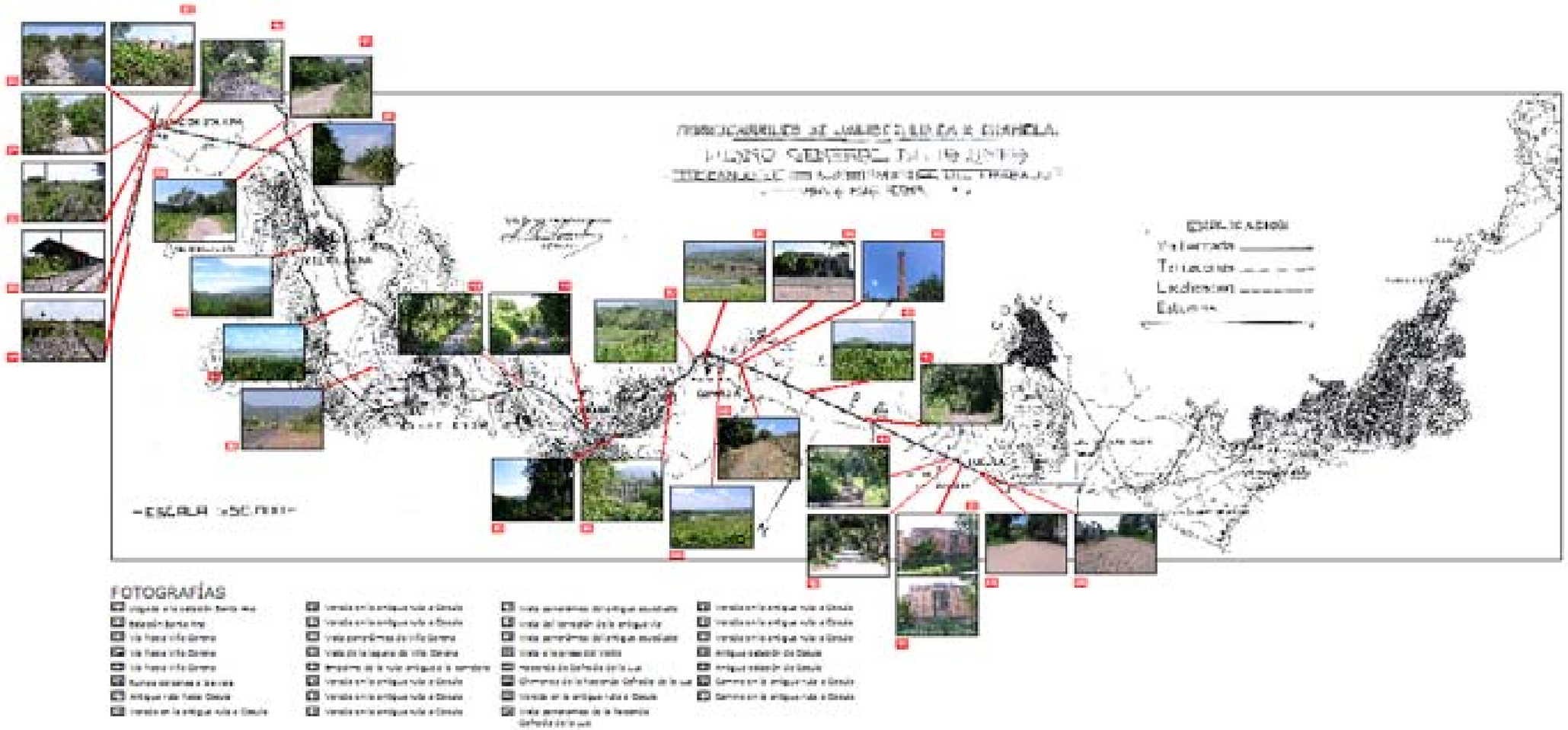
Así mismo es importante verificar la propiedad de la hacienda de Cofradía de la Luz para integrar dicho inmueble dentro de las actividades u oferta turística a lo largo del recorrido.

Se requiere para su correcto funcionamiento la habilitación y recuperación de bordos donde se encontraban las vías en el tramo localizado en la Presa del verde, debajo del antiguo acueducto. Asimismo la ruta completa requiere la integración de revestimiento adecuado para ofrecer el servicio turístico y el fácil acceso a lo largo de la ruta.



Imágenes en diversos tramos de la ruta entre Santa Ana y Cocula.

Es importante la recuperación y restauración de la estación de Cocula para adecuarla a los fines turísticos y que por si misma represente un atractivo para los usuarios.



Mapa de la ruta propuesta. “vía verde del mariachi”. Tomando como base el plano de la rua original del ferrocarril a Chamela con fotografías actuales del sitio.

7.2.4. Propuesta estratégica 4. Santa Ana-Tonilita.

Descripción general. La propuesta estratégica 4. Santa Ana-Tonilita abarca el tramo de la línea I entre las estaciones de Santa Ana y Tuxpan. Asimismo se incluye un tramo desde Tuxpan hasta Tonilita. El objetivo fundamental de esta propuesta es el poner en valor las diez estaciones involucradas así como su contexto, con la finalidad de generar beneficios sociales en las comunidades donde se localiza cada estación, por la satisfacción de necesidades locales, la creación de fuentes de empleo y derrama económica. Se plantea que esta propuesta tenga dos objetivos, el primero que cada estación sea rehabilitada y reutilizada por cada una de las comunidades para la creación de centros de actividad local, y que por si mismo sirvan como motor para la reactivación y mejora de los contextos donde se encuentra. El segundo objetivo es el poner en valor dos estaciones que se encuentran en aisladas en su contexto mediante la implementación de propuestas ecoturísticas que permitan integrar actividades al aire libre con la conservación patrimonial y el paisaje de la barranca de Atenquique.

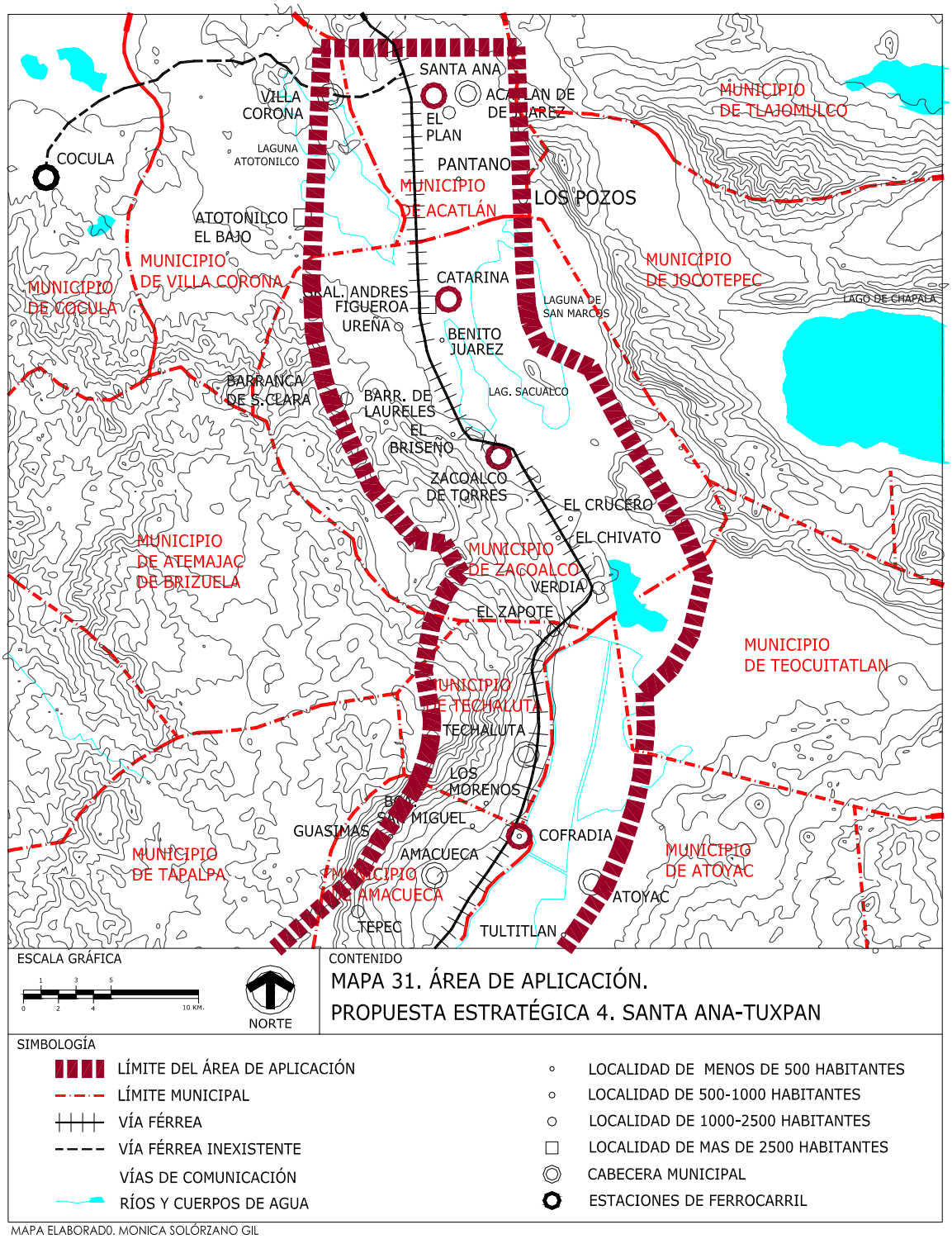
7.2.4.1. Características de la propuesta.

Localización. Se localiza en la zona centro del estado en la región Centro y la región Sur cercano a la colindancia con el estadio de Colima.

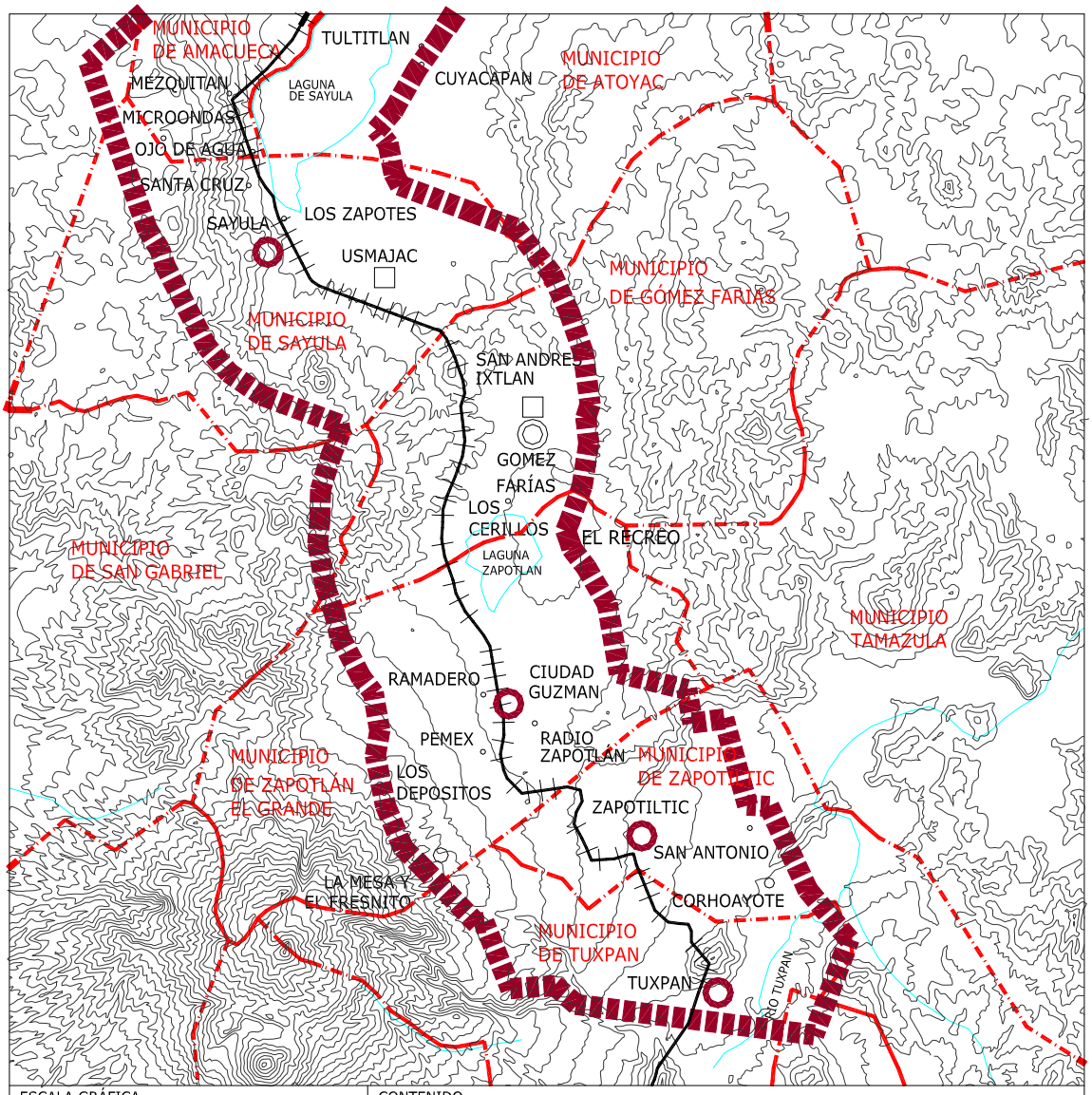
Longitud del tramo o tramos. 89 Km. aproximadamente desde Santa Ana a Tuxpan y de Tuxpan a Tonilita aproximadamente 30 kilómetros.

Municipios involucrados. Acatlán, Zacoalco, Techaluta, Amacueca, Atoyac, Sayula, Gómez Farias, Zapotlán el Grande, Zapotiltic, Tuxpan y Tonila

Acceso por carretera.
El acceso a la estación Santa Ana se realiza partiendo desde Guadalajara por la carretera federal 54-D con rumbo a Colima y se localiza a 35 kilómetros aproximadamente. Siguiendo la misma ruta se puede acceder al resto de las estaciones tomando los desvíos correspondientes a cada localidad.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

7.2.4.2. Potencialidad del área de aplicación.

Patrimonio cultural.

En **Acatlán de Juárez** se encuentra la parroquia de Santa Ana que data de 1850, también el "Mesón de la Providencia", lugar donde se alojó el Presidente Benito Juárez, hoy convertido en "Escuela y Museo de Artes y Oficios". Destaca en el municipio la elaboración de mulitas y monos con hojas de maíz, olote, tule y varas de jara coloreadas con anilina.[438]

En **Zacoalco de Torres** se encuentra la Parroquia de San Francisco y las capillas de San Vicente y del Cerrito.[439]

En **Techaluta de Montenegro** se cuenta con un antiguo templo del siglo XVII dedicado a San Sebastián, así como otro mas reciente dedicado al mismo santo que data de 1882, Así como el Palacio Municipal construido en 1878, entre otros inmuebles.[440]

En **Amacueca** uno de los inmuebles más importantes con que cuenta el Municipio es la Parroquia del Dulce Nombre de Jesús, que data de principios del siglo XVIII.[441] Este templo se encuentra anexo a un antiguo convento franciscano construido en el siglo XVI en el que parte del mismo se conserva en buen estado y el resto en ruinas. Cuenta también con Casa de la Cultura, biblioteca y museo. Asimismo existe en el municipio una zona donde se han localizado petroglifos y tumbas de tiro.

En **Atoyac** se encuentra la Parroquia del Señor de la Salud y la Capilla de San Pedro, así como el kiosco de la villa de Atoyac.[442]

En **Sayula** se localiza el templo de la Inmaculada Concepción que data del siglo XVIII, asimismo El Santuario de Guadalupe, la Plaza Principal y los Portales alrededor de la misma construidos con arcos trilobulados, de medio punto, apuntados, mixtilíneos. Asimismo se cuenta con los edificios que ocupan el Museo Regional de Arqueología y la Casa de la Cultura Juan Rulfo.[443]

[438] *Municipio de Acatlán de Juárez*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[439] *Municipio de Zacoalco de Torres*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[440] *Municipio de Techaluta de Montenegro*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[441] *Municipio de Amacueca*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[442] *Municipio de Atoyac*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[443] *Municipio de Sayula*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.

En **Gómez Farias** se localiza la Parroquia de San Sebastián, la ex hacienda La Cofradía, el Santuario de la Virgen de Guadalupe, el Palacio Municipal, la Biblioteca, el Auditorio "Benito Juárez", entre otros.[444]

En **Zapotlán el Grande** se conserva el Templo mayor y convento que datan de 1536 aproximadamente, así como la capilla de la Tercera Orden y el Convento. Existen también las casas consistoriales, la Santa Iglesia Catedral, el Templo de San Antonio, el templo de San Pedro, el Santuario de Guadalupe, el Palacio de Gobierno, el Portal Sandoval y el Palacio de los Olotes entre otros.[445]

En **Zapotiltic** existe el Santuario de la Virgen de Guadalupe, el templo de la hacienda de Huescalapa, el Torreón, el Rincón, el Acueducto, los Cascos de la Hacienda de Huescalapa, de la hacienda de San Mamés así como las ruinas de la Hacienda de El Cortijo y la hacienda de El Rincón.[446]

En **Tuxpan** se cuenta con el Templo del Señor del Perdón conocido también como Templo Parroquial, en el centro de Tuxpan y una cruz atrial franciscana que data del siglo XVI principalmente.[447] Asimismo cuenta con un museo municipal que exhibe piezas arqueológicas. En Atenquique se conserva el Antiguo Mesón, que data de mediados de siglo XVIII.

Medio natural.

En **Acatlán de Juárez** la vegetación es regular, con mayor abundancia en las zonas montañosas; las especies más comunes son el mezquite, huizache, guamúchil, sauce, etc. En la zona montañosa existen pequeños bosques formados en su mayoría por roble. La riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 700 hectáreas de bosque. En relación a sus recursos minerales existen yacimientos de mármol, piedra caliza y yeso.[448]

En **Zacoalco de Torres** los bosques están cubiertos por pino y encino; en sus partes bajas se encuentra selva baja espinosa, con especies de huizache, palo dulce, y granjeno. Hay algunas partes con vegetación baja y de espina, existen otras especies como el maguey y nopal. No cuenta con ríos. Sus arroyos principales son El Guayabo, Los Laureles y Santa Clara. Cuenta con las lagunas de Zacoalco y San Marcos, así como los manantiales de Cacaluta; y la presa del Rincón. Estos recursos pertenecen a la cuenca Centro- Pacifico, subcuenca lagunas San Marcos y Zacoalco**.**[449]

[444] *Municipio de Gómez Farías*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[445] *Municipio de Zapotlán el Grande*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[446] *Municipio de Zapotiltic*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[447] *Municipio de Tuxpan*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[448] *Municipio de Acatlán de Juárez,* op. cit.
[449] *Municipio de Zacoalco de Torres*, op. cit.

En **Techaluta de Montenegro** en el municipio la vegetación existente es escasa. En la sierra se localizan especies como el pino, roble, encino y otras resistentes a la sequía como: pitayo, nopal y maguey. Asimismo existe una gran variedad de arboles frutales. Cuenta con los arroyos: Seco, La Morenita y Los Ruices, y la Laguna de Sayula, que es de agua salada.[450]

En **Amacueca** la vegetación existente es variada al contar con un área de sierra y la parte baja o las laderas de la misma. Al noroeste del municipio en las inmediaciones de la sierra de Tapalpa existe generalmente de nopal, roble y pino. Las laderas están cubiertas por selva baja espinosa, siendo las especies más comunes: huizache, palo dulce, grangeno, nopal, mezquite y frutales. La mayor parte del suelo es de uso agrícola.[451]

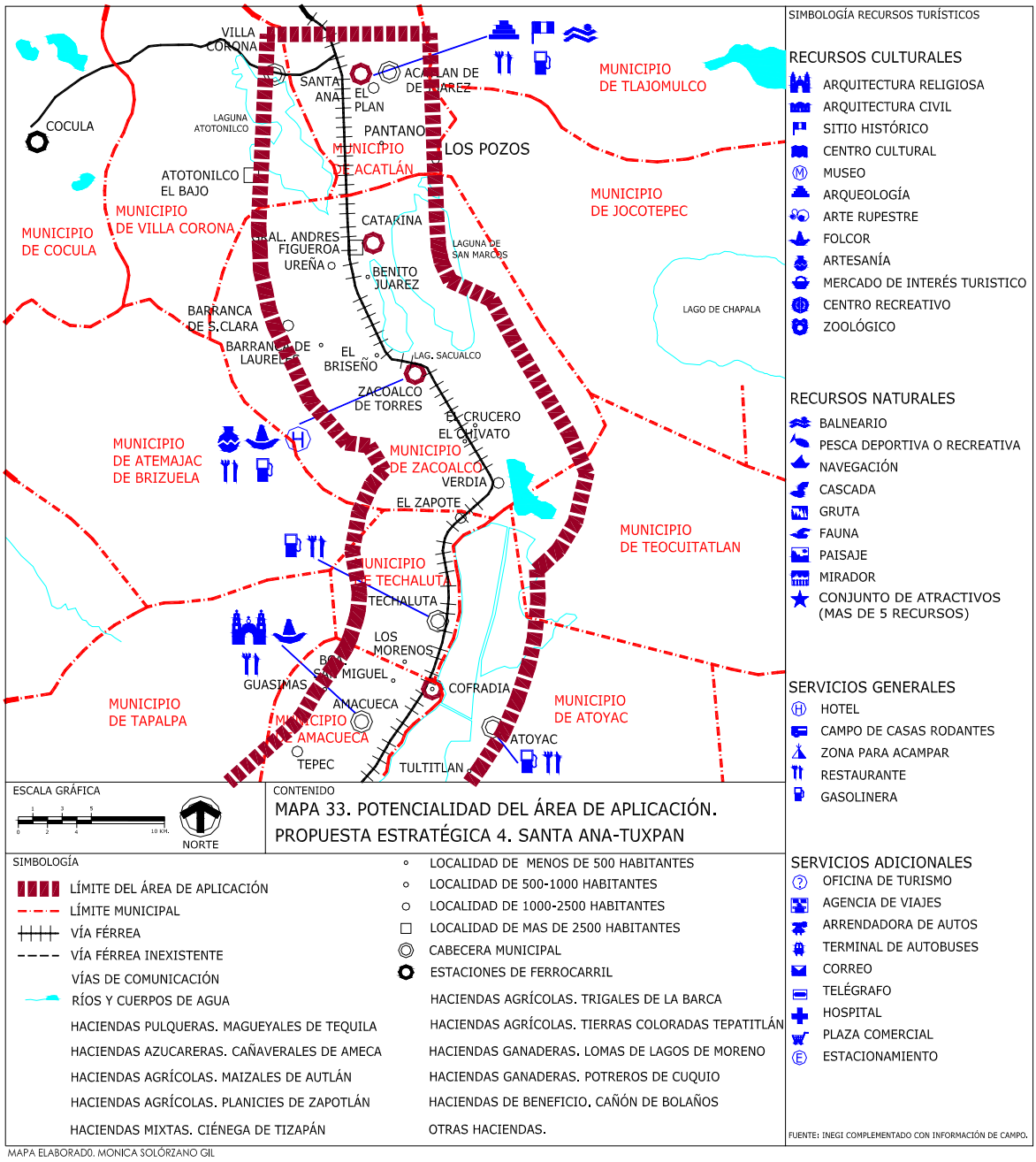
En **Atoyac** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 3,000 hectáreas de bosque donde predominan especies de nogal, roble, encino, pino y cedro, principalmente. Por su territorio pasa el río Atoyac; además de los arroyos Cuechipay, San Juan, Los Laureles, San Cayetano, La Loma, Los Arcos, Cuyapan, El Rincón, Poncitlán, el manantial Agua Azul y Atotonilco con aguas termales.[452]

En **Sayula** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 2,300 hectáreas de bosque donde predominan especies de encino, pino, oyamel, huizache, granjeno, sauce, fresno y nogal, principalmente. Cuenta con los arroyos permanentes de El Cedazo y Tetilahuete; con los arroyos temporales de: Agua Zarca, El Salto, Jarillera, Tecamite.[453]

En **Gómez Farias** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 16,300 hectáreas de bosque donde predominan especies de pino, roble, encino y frutales, principalmente considerándose abundante la vegetación en algunas zonas. El municipio cuenta con ríos permanentes, con arroyos con caudal en época de lluvias, con la laguna de Zapotlán; las presas de Los Pozos, El Jaralillo y la de Piedras Negras; y con manantiales denominados Los Duendes y el nacimiento del Agua Delgada.[454]

En **Zapotlán el Grande** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 11,200 hectáreas de bosque donde predominan especies de pino, encino y oyamel, principalmente. El municipio no cuenta con ríos, pero sí con numerosos arroyos como el de Xuluapan (Chuluapan) y el de Los Guayabos. Cuenta además con parte de la laguna de Zapotlán.[455]

[450] *Municipio de Techaluta de Montenegro*, op. cit.
[451] *Municipio de Amacueca*, op. cit.
[452] *Municipio de Atoyac*, op. cit.
[453] *Municipio de Sayula*, op. cit.
[454] *Municipio de Gómez Farías*, op. cit.
[455] *Municipio de Zapotlán el Grande*, op. cit.



En **Zapotiltic** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 1,735 hectáreas de bosque, donde predominan especies de huizache, mezquite y nogal, principalmente.[456]

En **Tuxpan** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 7,900 hectáreas de bosque, donde predominan especies de pino, encino, madroño, nogal, pinabeto y oyamel, principalmente. Pasan por el municipio los ríos Tuxpan y el Tule; los arroyos Barranca de Beltrán, Las Margaritas,

[456] *Municipio de Zapotiltic*, op. cit.

Atenquique; y cuenta con lagunas y presas La Citala, Los Fierros, El Cine, San Juan, Los Muros, y el Platanar.[457] Asimismo existen algunas cuevas que es posible visitar.

Servicios

En **Acatlán de Juárez** se cuenta con centros deportivos adecuados para la práctica de diversos deportes, asimismo, la cultura y recreación tienen como foros las instalaciones como la Casa de la Cultura, el Museo de Artes y Oficios "Benito Juárez"; existe también teatro, cine, centros recreativos y además se tienen atractivos naturales como el balneario "Los Chorros". Se prestan servicios turísticos, profesionales, técnicos, personales y de mantenimiento, que cubren en buen grado las necesidades del municipio.[458]

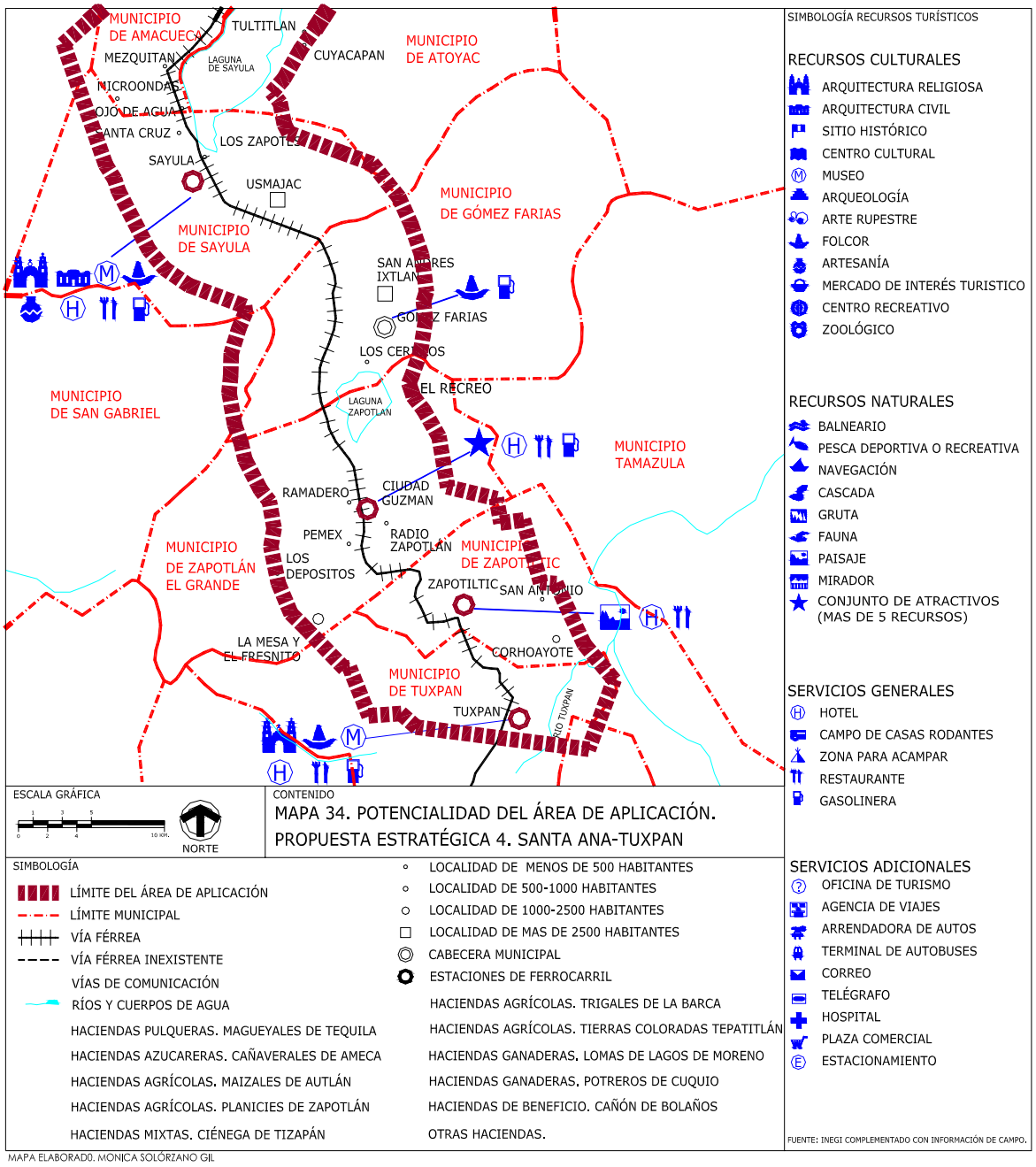
En **Zacoalco de Torres** existen centros deportivos que tienen en conjunto instalaciones adecuadas para llevar a cabo diversos deportes como el fútbol, voleibol, basquetbol, y juegos infantiles. En lo que respecta a cultura y recreación, cuenta con plaza cívica, parques, jardines, centro cultural, biblioteca, cine, plaza de toros, lienzo charro, casa de las artesanías y centro social y recreativo. La principal actividad que se desarrolla es la elaboración de equipales, mesas para sala y sillones.[459]

En **Techaluta de Montenegro** el municipio cuenta con plaza cívica, parques, jardines, centro cultural, biblioteca, cine, centro social y recreativo, plaza de toros, centros deportivos que tienen en su conjunto instalaciones adecuadas para la práctica de diversos deportes: fútbol, voleibol, básquetbol, atletismo y juegos infantiles. [460]

En **Amacueca** existen centros deportivos y algunos recursos naturales en los que puede desarrollarse actividades al aire libre como son: los bosques localizados en la Sierra de Tapalpa al oeste del municipio, los manantiales de Agua de Santiago, y los cerros de Amacueca y La Morita, entre otros. Existe cercano a la cabecera municipal el Parque Extremo Amakuk, que ofrece actividades como escalada, equilibrio, destreza y una tirolesa que cruza la serranía. También cuenta con algunos balnearios y la cabecera municipal cuenta plaza cívica, cine y centros recreativos.[461]

En **Atoyac** el municipio cuenta con centros deportivos que en su conjunto tienen canchas de fútbol, voleibol y juegos infantiles. Cuenta además con plaza cívica, parques y atractivos naturales como los bosques localizados en la Sierra del Tigre, los paisajes del Salto del Agua y el cerro de La Joya, entre otros.[462]

[457] *Municipio de Tuxpan*, op. cit.
[458] *Municipio de Acatlán de Juárez,* op. cit.
[459] *Municipio de Zacoalco de Torres*, op. cit.
[460] *Municipio de Techaluta de Montenegro*, op. cit.
[461] *Municipio de Amacueca*, op. cit.
[462] *Municipio de Atoyac*, op. cit.



En **Sayula** el municipio cuenta con centros deportivos que tienen en conjunto instalaciones adecuadas para la práctica de diversos deportes: fútbol, voleybol y juegos infantiles. Cuenta además con plaza cívica, parques, jardines, teatro, cine, casa de la cultura “Juan Rulfo”, biblioteca y casa de las artesanías. También, cuenta con atractivos naturales como los bosques de los cerros La Vieja, Capulín y La Caldera, Los Manantiales del Cedazo, la laguna salada de Sayula, rica en nitrato de sodio y agua termal Tamaliagua.[463]

[463] *Municipio de Sayula*, op. cit.

En **Gómez Farias** el municipio cuenta con centros deportivos con canchas de fútbol, basquetbol, voleibol, juegos infantiles y áreas para atletismo. Cuenta también con atractivos naturales como el paisaje de los bosques naturales localizados en la Sierra del Tigre y de los Manzanillos. asimismo cuenta con una infraestructura dotada de plaza cívica, parques y jardines, biblioteca y centros recreativos.[464]

En **Zapotlán el Grande** existen varios centros deportivos, y varios campos deportivos donde se practica el fútbol y básquetbol así como otros deportes.[465]

En **Zapotiltic** el municipio cuenta con unidad deportiva, canchas de fútbol, basquetbol, frontenis, frontenis a mano, fútbol rápido y juegos infantiles. Asimismo, cuenta con una infraestructura compuesta de plaza cívica, parques, jardines, casa de la cultura, biblioteca, centro recreativo entre otros.[466]

En **Tuxpan** existen algunos centros deportivos que cuentan con instalaciones adecuadas para la práctica de diversos deportes como el fútbol, voleibol, básquetbol, atletismo y juegos infantiles. Asimismo, cuenta con una infraestructura dotada de plaza cívica, parques, jardines, cine, teatro, museo, plaza de toros, centro social y centros recreativos.[467]

7.2.4.3. Descripción de la propuesta estratégica 4. Santa Ana-Tonilita

La propuesta que se incluye en este capítulo contempla el rescate y conservación de 10 estaciones que se encuentran en la ruta a Manzanillo que son: Santa Ana, Catarina, Xacoalco, Atoyac, Sayula, Zapotlán, Zapotiltic, Tuxpan, Villegas y Tonilita Todas éstas se encuentran en desuso y abandonadas, situación que a nuestro parecer resulta favorable al no estar ocupadas o invadidas, lo que de alguna manera facilita su intervención. Asimismo la gran mayoría de ellas son de fácil acceso encontrándose a la orilla de cada localidad y algunas de ellas conurbadas, por lo que son fácilmente accesibles. Las únicas dos estaciones donde el acceso es mas difícil por su situación geográfica son las de Villegas y Tonilita que se localizan en la parte baja de la barranca de Atenquique y no cuentan con ninguna localidad cercana a ellas.

7.2.4.3.1. Rehabilitación de las estaciones.

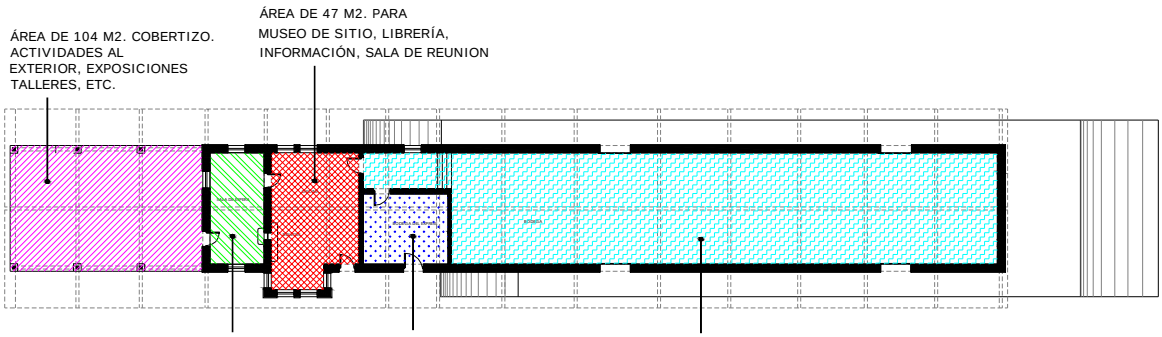
La intención en esta propuesta es que cada estación tenga un uso que beneficie a la localidad en que se encuentra, siendo un satisfactor de cada comunidad y que pueda servir ya sea como centros comunitarios donde se puedan ofrecer diversas actividades de apoyo a la comunidad o actividades culturales y recreativas.

[464] *Municipio de Gómez Farías*, op. cit.
[465] *Municipio de Zapotlán el Grande*, op. cit.
[466] *Municipio de Zapotiltic*, op. cit.
[467] *Municipio de Tuxpan*, op. cit.

El uso que se le de puntualmente a cada estación deberá ser definido en función de análisis específicos que habrán de realizarse para conocer las necesidades de cada comunidad. En esta propuesta no se define el uso de cada una, sin embargo creemos que el más adecuado para estos inmuebles atendiendo a las características físicas de cada uno, su ubicación y la cercanía con el centro de las poblaciones es un uso comunitario. Entre estos usos se pueden mencionar centros de reunión vecinal, escuelas de artes y oficios, talleres educativos o culturales, ludotecas, etc.

En todos los casos el criterio será que el uso se adecue al espacio y no el espacio al nuevo uso, esto es, que los nuevos programas de necesidades se realicen considerando alterar lo menos posible las características físicas del inmueble y respetando su partido arquitectónico.

La disposición en planta de todas las estaciones incluidas en esta propuesta es la misma, existiendo variantes en las dimensiones del área de bodega. La única estación que es de menor tamaño es la estación Catarina. Tomando en cuenta esto, se realiza la propuesta general de uso de los espacios de las estaciones considerando el uso comunitario planteado, por lo que se sugiere que el uso que tengan incluya áreas de exposición al exterior, para talleres, exposiciones, etc. También área para cafetería, información, museo de sitio, librería, sala de reunión, oficina administrativa, archivo, salón de usos múltiples, auditorio, salas de trabajo, salas de exposición y talleres, etc. Asimismo se plantea que los sanitarios deberán ser incluidos en un módulo exento de la estación para no alterar las características físicas del mismo y modificar su estructura.



NOTA: LOS SERVICIOS SANITARIOS SE CONSIDERAN COMO UN MÓDULO APARTE Y EXCENTO DE LA ESTACIÓN, POR LO QUE NO SE INCLUYEN DENTRO DEL PROGRAMA ARQUITECTÓNICO PROPUESTO.

Planta de la estación Santa Ana



Estado actual de la estación Santa Ana.



Patio de la estación Santa Ana. Fuente Google Earth Plus 2008.



Estado actual de la estación Catarina.



Patio de la estación Catarina. Fuente Google Earth Plus 2008.



Estado actual de la estación Zacoalco.



Patio de la estación Zacoalco. Fuente Google Earth Plus 2008.



Patio de la estación Atoyac. Fuente Google Earth Plus 2008.



Estado actual de la estación Atoyac.



Patio de la estación Zapotlán. Fuente Google Earth Plus 2008.



Estado actual de la estación Zapotlán.



Estado actual de la estación Zapotiltic.



Patio de la estación Zapotiltic. Fuente Google Earth Plus 2008.



Estado actual de la estación Tuxpan.



Patio de la estación Tuxpan. Fuente Google Earth Plus 2008.

7.2.4.3.2. Propuesta “Ruta Tuxpan-Tonilita”.

La propuesta en este tramo incluye la rehabilitación de dos estaciones con fines turísticos que son la estación Villegas y la estación Tonilita. Ambas se encuentran localizadas en una zona con importantes atractivos paisajísticos y naturales en la barranca de Atenquique. La intención en este caso es sugerir el desarrollo de actividades ecoturísticas, teniendo como punto de partida ambas estaciones, considerando que el paisaje en esta zona es apto para este tipo de usos.


Estado actual de la estación Villegas y alrededores.


Estado actual de la estación Tonilita y alrededores..

7.2.5. Propuesta estratégica 5. Orendain-Ameca-San Marcos.

Descripción general. La propuesta estratégica 5. Orendain-Ameca-San Marcos contempla la reutilización y rehabilitación de dos ramales que se desprenden de la línea a Nogales que se encuentran en desuso, correspondientes a la línea de Orendain a Ameca y la vía que sale de La Vega a Etzatlán y San Marcos.

El objetivo fundamental de esta propuesta es el de crear una ruta con fines recreativos y de esparcimiento que reutilice los ramales en desuso para la creación de vías verdes en ambos tramos y paralelamente esto permita poner en valor seis estaciones ferroviarias así como la de Orendain de construcción reciente. Paralelamente esta propuesta busca a través de la implementación de un uso complementario a las vías en desuso, generar beneficios sociales en las comunidades por donde pasa, por la creación de fuentes de empleo y derrama económica que se puede producir en las comunidades involucradas.

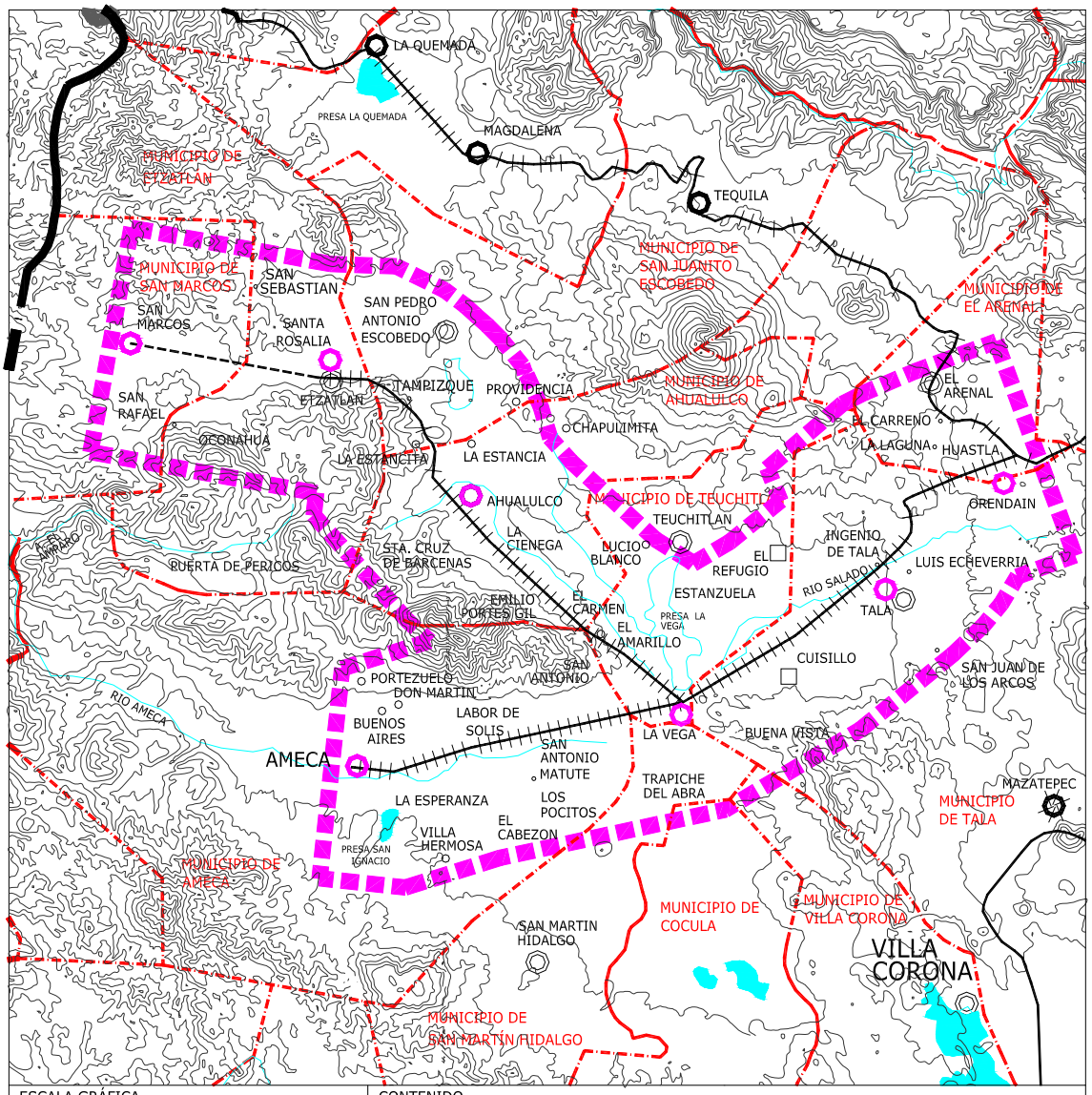
7.2.5.1. Características de la propuesta.

Localización. Se localiza en la región Valles.

Longitud del tramo o tramos. De Orendain a Ameca son 52 Km. y de La Vega a San Marcos 45 Km. aproximadamente.

Municipios involucrados. El Arenal, Tala, Teuchitlán, Ameca, Ahualulco, San Juanito Escobedo, Etzatlán y San Marcos.

Acceso por carretera. Para las estaciones de Orendain, Tala, La Vega y Ameca se accede saliendo de Guadalajara por la carretera federal 15-D con destino a Nogales, y tomando la intersección en la carretera federal 90 con destino a Ameca. Para las estaciones de Ahualulco, Etzatlán y San Marcos se toma la desviación hacia la derecha en de la carretera federal 90 después de Tala para tomar la carretera hacia San Marcos con rumbo hacia Amatlán de Cañas en Nayarit.



ESCALA GRÁFICA

1 3 5

0 2 4 10 KM.

NORTE

CONTENIDO

MAPA 35. ÁREA DE APLICACIÓN.

PROPUESTA ESTRATÉGICA 5. ORENDAIN-AMECA-SAN MARCOS

SIMBOLOGÍA

- LÍMITE DEL ÁREA DE APLICACIÓN
- LÍMITE MUNICIPAL
- VÍA FÉRREA
- VÍA FÉRREA INEXISTENTE
- VÍAS DE COMUNICACIÓN
- RÍOS Y CUERPOS DE AGUA
- LOCALIDAD DE MENOS DE 500 HABITANTES
- LOCALIDAD DE 500-1000 HABITANTES
- LOCALIDAD DE 1000-2500 HABITANTES
- LOCALIDAD DE MAS DE 2500 HABITANTES
- CABECERA MUNICIPAL
- ESTACIONES DE FERROCARRIL

MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

7.2.5.2. Potencialidad del área de aplicación.

Patrimonio Cultural.

En **El Arenal** se puede encontrar el templo que data de 1925, y algunos cascos de haciendas como las de Huaxtla y La Quitería.[468]

En **Tala** se encuentra la Hacienda del Refugio de Orendaín, que data de fines del siglo XIX, asimismo en el Valle de Tala se encuentran diseminados vestigios arqueológicos conocidos como Guachimontones. En el municipio en general se elaboran piezas de obsidiana y talabartería y el traje típico del municipio es el de charro.[469]

En **Teuchitlán** se encuentra el Templo Parroquial dedicado al Señor de la Ascensión, [470] la plaza principal, el mercado, la casa de la cultura, el museo de Arqueología y la zona arqueológica Guachimontón.

En **Ameca** se cuenta con la Parroquia de Santiago Apóstol edificada en el siglo XVI, el Santuario de la Virgen de Guadalupe que data del año 1875, la Capilla de la Conchita, del siglo XIX, el Templo de Santo Domingo de 1901, la Capilla de la ex hacienda El Cabezón, el Palacio Municipal que data de 1529, incendiado en 1914 y reconstruido entre 1917 y 1924, así como los cascos de las haciendas de El Cabezón (1844), Santa María de la Huerta (Siglo XVI), San Antonio Matute (1911) y La Esperanza.[471]

En **Ahualulco de Mercado** se conserva el Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe, data de 1860,[472] el Templo del Señor del Altar Mayor, los portales de la plaza central que datan del siglo XVI, y varias fincas cercanas que conforman el centro de la población.[473]

En **San Juanito de Escobedo** se encuentra la Parroquia de Nuestra Señora del Pueblito cuya construcción inició en el siglo XVIII, asi como la Pequeña Capilla del Divino Redentor, la capilla de San Antonio y las ruinas de la ex hacienda de Santa Fe, de Providencia, de La Estancia y de Estancia de Ayones.[474]

[468] *Municipio de El Arenal*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[469] *Municipio de Tala*, op. cit.
[470] *Municipio de Teuchitlán*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[471] *Municipio de Ameca*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[472] *Municipio de Ahualulco*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[473] *Diagnóstico de la actividad turística en el municipio de Ahualulco de Mercado, Jal.* Secretaría de Turismo Jalisco, p. 4, consultado en: http://visita.jalisco.gob.mx/espanol/dependencia/docs/estudios/ahualulco.pdf, fecha de consulta de junio 2008.
[474] *Municipio de San Juanito Escobedo*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.

En **Etzatlán** se conserva la Parroquia de La Purísima (exconvento franciscano) que data del siglo XVI, El Santuario de Guadalupe (Ex-Hospital de Naturales) construido en 1793, el Templo del Nuevo Santo del siglo XIX, la Casa Antigua, construcción del siglo XVIII y el acueducto de Huixtla que data de finales del siglo XIX y el Barrio de la Cajita del Agua que data del siglo XVII donde existía un acueducto construido por los frailes franciscanos. Asimismo al interior del municipio se conserva una capilla conocida como "Cueva Santa" que data de principios del siglo XIX. [475]

En **San Marcos** se conserva El Templo de San Marcos cuya edificación data del año de 1740 principalmente.[476]

Medio Natural.
En **El Arenal** La riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 900 hectáreas de bosque. Los cerros están cubiertos de encino y vegetación baja espinosa. Las lomas y laderas se cubren con huizache, nopal, grangeno, uña de gato y algunos árboles frutales. Sus principales afluentes hidrológicos son los ríos Salado y Arenal y los arroyos Las Tortugas, Arenal, Agua Dulce y la Laguna Colorada.[477]

En **Tala** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 5,029 hectáreas de bosque donde predominan especies de pino, encino, tabachín, mezquite, eucalipto y frutales, principalmente. Sus recursos minerales son yacimientos de ópalo, cuarzo, balastre, perlita y sílice.[478]

En **Teuchitlán** el municipio cuenta con 180 hectáreas de bosque donde predominan especies de encino, pino y oyamel, principalmente. Su principal corriente hidrológica es el río Salado y los arroyos de Chapulimita, Los Otates y El Agüilote. Cuenta con las presas de La Vega y La Lobera; y con los manantiales de El Rincón. Estos manantiales, al igual que el río Salado y los arroyos mencionados desembocan en la presa La Vega.[479]

En **Ameca** el municipio cuenta con 9,862 hectáreas de bosque donde predominan especies de encino, pino, oyamel y eucalipto. Cuenta con el río Ameca que conforma su caudal por varios arroyos y pequeñas corrientes. Cuenta con las Presas de San Ignacio, de la Vega, Los Pocitos y la del Texcalame. [480]

En **Ahualulco de Mercado** el municipio cuenta con 1,800 hectáreas de bosque. Las partes altas de los cerros están cubiertas de pinos y encinos, y siguiendo las faldas hay nopalera y pirul; algunas zonas del municipio están cubiertas de

[475] *Municipio de Etzatlán*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[476] *Municipio de San Marcos*, Enciclopedia de los Municipios de Jalisco, Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Jalisco, 2005.
[477] *Municipio de El Arenal*, op. cit.
[478] *Municipio de Tala,* op. cit.
[479] *Municipio de Teuchitlán*, op. cit.
[480] *Municipio de Ameca*, op. cit.

matorral. Tiene muchos arroyos además las presas Guarachilla, Chapalimita y el Carmen.[481]

En **San Juanito de Escobedo** se cuenta con 1,200 hectáreas de bosque donde predominan especies de encino, pino y roble. No lo cruza ningún río y las principales corrientes acuíferas las representan los arroyos Los Robles, La Sidra, Los Laureles y Piedras Negras.[482]

En **Etzatlán** el municipio cuenta con 8,100 hectáreas de bosque donde predominan especies de pino, encino, roble y nogal, principalmente, además de contar con especies frutales como ciruela, duraznos, guayabas y mangos. Sus recursos hidrológicos están integrados por arroyos, ya que ningún río pasa por éste municipio.[483]

En **San Marcos** la riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 2,607 hectáreas de bosque donde predominan especies de pino, encino, fresno, eucalipto, roble y mezquite, principalmente. Existen arroyos permanentes y arroyos temporales así como los manantiales de Agua Blanca, San Felipe y Trapichillo; y con la presa de La Playa.[484]

Servicios

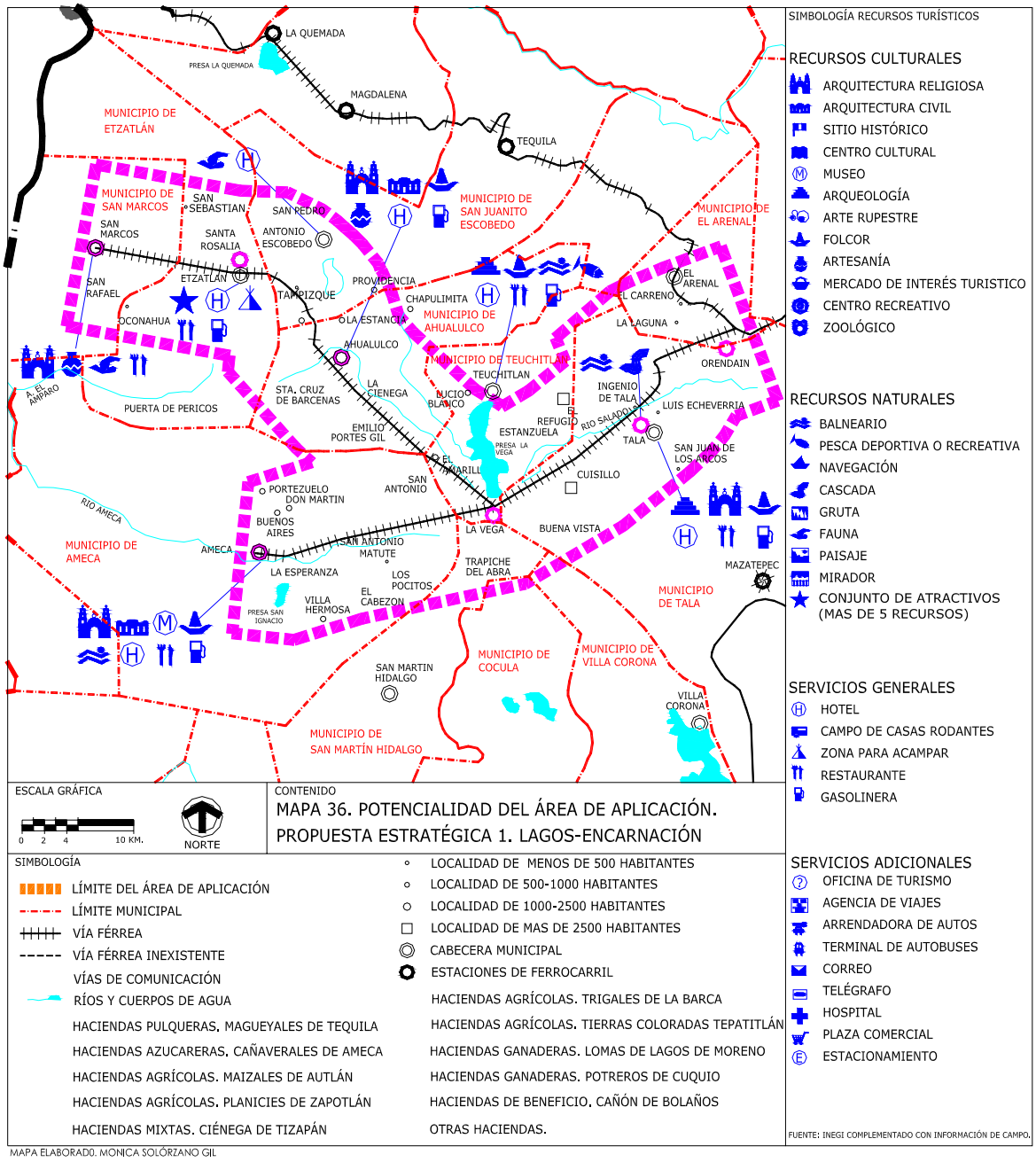
En **El Arenal** se cuenta con instalaciones como son plaza cívica, centros deportivos y centros recreativos. Existen también sitios con atractivos naturales como son el balneario temporero Las Tinajas y la presa de Las Tortugas.[485]

En **Tala** se cuenta con centros deportivos que en su conjunto tienen canchas de fútbol, basquetbol, voleibol, lienzo charro y juegos infantiles. En lo que respecta a cultura y recreación, el municipio cuenta con una plaza cívica, parques, jardines, casa de la cultura, biblioteca, cine, centro social y recreativo. También, cuenta con atractivos naturales como los Balnearios de San Isidro Mazatepec: San Antonio y Río Escondido que son de agua termal y el Balneario Chorros de Tala que cuenta con una cascada de aproximadamente 10 metros de altura formada por las aguas termales del Río Salado.[486]

En **Teuchitlán** existen centros deportivos que tienen en conjunto instalaciones adecuadas para la práctica de diversos deportes como fútbol, voleibol, básquetbol, atletismo y juegos infantiles. Cuenta con plaza cívica, parques y jardines, cine, teatro, centro cultural, biblioteca, centro social y recreativo. Existen también atractivos naturales como el balneario El Rincón de agua termal y los paisajes de la Presa de La Vega.[487]

[481] *Municipio de Ahualulco*, op. cit.
[482] *Municipio de San Juanito Escobedo*, op. cit.
[483] *Municipio de Etzatlán*, op. cit.
[484] *Municipio de San Marcos*, op. cit.
[485] *Municipio de El Arenal*, op. cit.
[486] *Municipio de Tala,* op. cit.
[487] *Municipio de Teuchitlán*, op. cit.

En **Ameca** se cuenta con centros deportivos que tienen instalaciones adecuadas para la práctica de diversos deportes. Se tiene además teatro, museo, casa de la cultura, plaza cívica, cine, centros recreativos, balnearios y espacios naturales como el de las “Piedras Bola” que están situadas en las alturas de la sierra de Ameca.488



488 *Municipio de Ameca*, op. cit.

En **Ahualulco de Mercado** se cuenta con centros deportivos, asimismo así como plaza cívica, cines y sitios de bosques naturales sobre la nueva carretera Ahualulco-Ameca donde se encuentran las llamadas "Piedras Bola."[489]

En **San Juanito de Escobedo** Se cuenta con un centro deportivo con canchas de fútbol, voleibol, basquetbol y parrillas para día de campo. En instalaciones externas, se cuenta con dos canchas más de fútbol y una de béisbol. En el área rural también se cuenta con campos deportivos para la práctica de fútbol y béisbol, así como canchas para voleibol.[490]

En **Etzatlán** el municipio cuenta con centros deportivos; una unidad deportiva, dos unidades deportivas cercanas a la estación, unidad deportiva de Béisbol, Unidad deportiva de la Normal y la Licenciatura. Cuenta además con infraestructura dotada de plaza cívica, parques, jardines, casa de cultura, biblioteca, cine, plaza de toros, clubes sociales y centros recreativos y turismo.[491]

En **San Marcos** el municipio cuenta con centros deportivos que tienen en su conjunto instalaciones adecuadas para la práctica de diversos deportes: fútbol, básquetbol, voleibol y juegos infantiles. Cuenta con infraestructura como plaza cívica, parques, jardines, centro cultural, biblioteca, centro social y recreativo.[492]

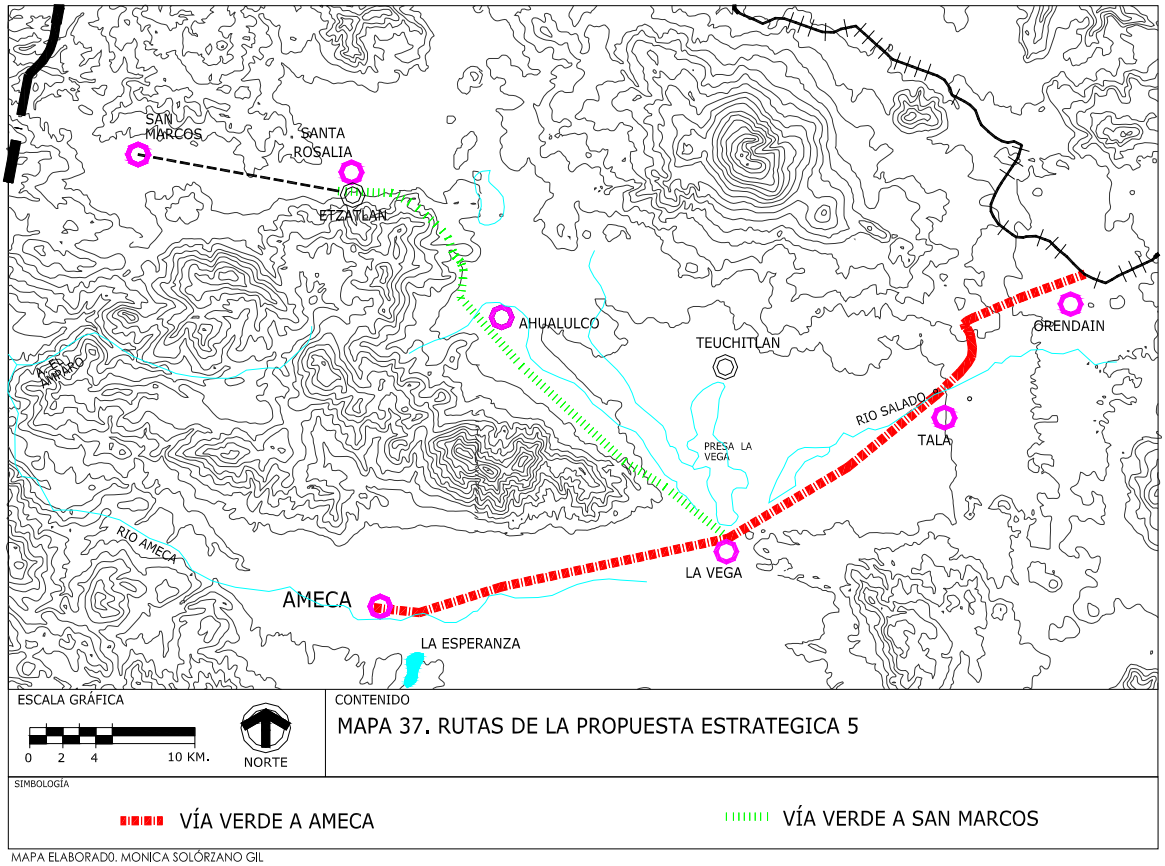
7.2.5.3. Descripción de la propuesta estratégica 5. Orendain-Ameca-San Marcos.

La propuesta estratégica Orendain-Ameca-San Marcos, plantea la recuperación y puesta en valor de dos líneas férreas en desuso así como la rehabilitación y conservación de las estaciones ferroviarias contenidas en cada tramo.

La intención de esta propuesta es generar en ambas rutas, proyectos de vías verdes, encaminados a ofrecer dos rutas de esparcimiento y recreación por medios no motorizados que pueda ser utilizado por personas a pie, bicicleta, sillas de ruedas, caballos, etc. Asimismo paralelo al uso recreativo, se plantea que estas vías puedan servir como medios de transporte seguros y eficientes entre las comunidades cercanas, considerando que las distancias entre ellas son tramos de entre 10 y 15 kilómetros entre estaciones aproximadamente. En síntesis, esta propuesta se divide a su vez en dos propuestas puntuales que son:

- Propuesta "**Vía Verde a Ameca"**. Desde Empalme Orendain hasta Ameca.
- Propuesta "**Vía Verde a San Marcos"**. Desde La Vega hasta San Marcos.

[489] *Municipio de Ahualulco*, op. cit.
[490] *Municipio de San Juanito Escobedo*, op. cit.
[491] *Municipio de Etzatlán*, op. cit.
[492] *Municipio de San Marcos*, op. cit.



MAPA ELABORADO. MONICA SOLÓRZANO GIL

7.2.5.3.1. Propuesta Vía Verde a Ameca

La propuesta "*Vía Verde a Ameca*", tiene como objetivo conservar y recuperar la ruta antigua del ferrocarril de Orendain a Ameca que partía de la línea a Nogales. El inicio de esta vía verde se plantea en la Estación Orendain, de construcción reciente, pero que cuenta con diversos inmuebles que pueden ser reutilizados para ofrecer servicios complementarios al uso recreativo. Otro de los objetivos de esta propuesta es el de ofrecer a los usuarios una ruta segura para realizar paseos y recorridos al aire libre por medios no motorizados siguiendo la ruta ferroviaria antigua en dirección a Ameca. Esta vía verde se contempla sea utilizada por un mayor numero de usuarios los fines de semana por la posibilidad de atraer visitantes de la Zona Metropolitana de Guadalajara, pero que al mismo tiempo funcione como una vía de comunicación segura y accesible de uso cotidiano entre las comunidades cercanas que son Tala, La Vega y Ameca, para transportarse a caballo, bicicleta, a pie, etc.





Paisaje en las inmediaciones de la estación Orendain.

Uno de los aspectos favorables de esta propuesta es que la ruta ferroviaria se conserva en relativo buen estado, habiendo sido sujeta en algunos tramos a vandalismo y saqueo del material de vía, sin embargo en general se conserva íntegra sin invasiones ni modificaciones de consideración. Este tramo es muy interesante desde el punto de vista paisajístico al contar con perspectivas muy atractivas a lo largo del recorrido, en algunos tramos con campos sembrados con agave y el paisaje de los cerros cercanos. Otro aspecto favorable es que a lo largo de la misma se pueden apreciar diversos atractivos paisajísticos como un puente ferroviario en el camino a Tala que puede ser rehabilitado e incluido en el recorrido.





Puente entre la estación Orendain y Tala.

Esta vía verde parte de la estación Orendain recuperando la ruta hacia Ameca. Este tramo cuenta con las estaciones de Tala, La Vega y concluye en Ameca. Considerando que Orendain es uno de los extremos de inicio/fin de la vía verde se debe prever el acceso de las personas que vienen desde Guadalajara, por lo que será necesaria la habilitación de un camino de terracería existente actualmente para poder hacer el acceso vehicular hasta este punto. La distancia de este recorrido propuesto es de un kilómetro aproximadamente desde la carretera de Guadalajara a Nogales. Asimismo se deberá adecuar en el patio de la estación una zona de estacionamiento vehicular y rehabilitar los edificios existentes para ofrecer servicios de apoyo a la via verde que pueden ser: información turística, guarda paquetes, renta y reparación de bicicletas, áreas de descanso, etc.



Vista aérea de la propuesta para el acceso a la estación Orendain.

Siguiendo la ruta, la estación mas próxima es la de Tala, la cual funciona actualmente como centro deportivo. Este uso actual puede vincularse e integrarse fácilmente a la vía verde propuesta.



Vista aérea de la estación Tala.





Imágenes del estado actual de la estación Tala, convertida en centro deportivo.

La estación de La Vega cuenta con uno de los patios más completos identificados en todo el sistema ferroviario de Jalisco y en relativo buen estado en donde se encuentran las ruinas de una pequeña caseta, un tanque abastecedor de agua elevado, un cuarto aparentemente de caldera y el pozo antiguo. Todos estos elementos rehabilitados pueden representar un atractivo importante en el recorrido de la vía verde. Actualmente el edificio de estación se utiliza como fábrica de Miel de Agave lo que representaría un atractivo interesante en la ruta. Asimismo se localiza muy próximo al centro de la población.





Imágenes del estado actual de la estación La Vega que funciona como fábrica de Miel de Agave.

La última estación de la ruta es la estación Ameca, la cual en fechas recientes ha sido sujeta a obras de intervención para ser convertida en un museo de sitio del ferrocarril.





Imágenes del estado actual de la estación Ameca actualmente en obras de rehabilitación.



Vista aérea de la zonificación propuesta para la estación Ameca.

Este uso y el del resto de las estaciones en este tramo se consideran compatibles con la propuesta de vía verde, lo que en conjunto ofrece una ruta con importantes atractivos naturales y paisajísticos por los sembradíos de agave de la región, así como las distintas opciones de uso y esparcimiento que cada estación puede aportar al recorrido completo.

7.2.5.3.2. Propuesta “Vía Verde a San Marcos”.

El recorrido de “*Vía Verde a San Marcos”* parte de la estación La Vega, y tiene como objetivo integrarse a la “Vía verde a Ameca” para en conjunto conformar recorridos recuperando los trazados de los antiguos ramales ferroviarios, hoy en desuso. En el caso del ramal a San Marcos, se conservan las estaciones de Ahualulco, Etzatlán y San Marcos, donde el tramo entre las dos últimas es hoy inexistente, y el trazo en algunos tramos de la que fuera la vía, se ha modificado o perdido por sembradíos y tierras de cultivo, sin embargo es identificable desde las imágenes aéreas del sitio.

Al igual que la vía verde a Ameca, el objetivo es ofrecer a los usuarios una ruta segura para realizar paseos y recorridos al aire libre por medios no motorizados siguiendo la ruta ferroviaria antigua e inexistente en el tramo de Etzatlán a San Marcos. Esta vía verde se contempla sea utilizada por un mayor numero de usuarios los fines de semana pero que al mismo tiempo funcione cotidianamente como una vía de comunicación segura y accesible entre las comunidades cercanas que son La Vega, Ahualulco, Etzatlán y San Marcos.

La primera estación en el recorrido es La Vega, la cual, como se mencionó líneas arriba, cuenta con un gran potencial por las características físicas y por la integridad del conjunto del patio. Desde este punto partía el ramal hacia San Marcos y las estaciones de esta ruta se consideran como las más antiguas después de las de la línea al norte.

Siguiendo la ruta, la siguiente estación es la de Ahualulco, la cual se encuentra en buenas condiciones, abandonada, siendo ocupada en uno de sus extremos en el área de vivienda, por el antiguo jefe de la estación y el resto del inmueble se encuentra en desuso. Para esta propuesta de vía verde se contempla que el uso de vivienda se conserve, pero que al mismo tiempo en el resto del inmueble puedan ofrecerse diversos servicios complementarios como área de descanso, renta y reparación de bicicletas, cafetería, etc. Asimismo existe un inmueble dentro de lo que fuera el patio de la estación muy cercano a ésta que era destinado para bodegas. Este se encuentra abandonado y puede ser reutilizado, como parador de turismo de mochila, o albergue temporal, etc.


Imágenes del estado actual de la estación Ahualulco y la bodega abandonada.



Vista aérea de la zonificación propuesta para la estación Ahualulco.

La siguiente estación en la ruta es la de Etzatlán, la cual se utiliza como vivienda y como carpintería en la zona de bodegas. Se requiere la rehabilitación y adecuación de esta estación para ofrecer servicios complementarios a la vía verde.



Vista aérea de la zonificación propuesta para la estación Etzatlán.

Parte del patio de la estación cuenta con una zona de Eucaliptos importante que ofrece un atractivo extra a la zona de la estación, asimismo se cuenta con un campo deportivo frente a la misma con campo de béisbol. Todos estos espacios se pueden aprovechar con el uso de vía verde y generar un área de esparcimiento y recreación conjunta.




Imágenes del estado actual de la estación Etzatlán.

La siguiente estación y la última es la de San Marcos, la cual, como se mencionó en el diagnóstico se encuentra abandonada y la vía en el tramo desde Etzatlán ya no se conserva. Sin embargo es posible gracias a fotografías aéreas y recorrido de campo identificar la ruta original que puede ser adecuada a vía verde para comunicar nuevamente ambas estaciones. El objetivo en esta propuesta es

recuperar la ruta antigua aun cuando la vía férrea ya no existe y volver a vincular la estación San Marcos que se encuentra abandonada con el uso de vía verde. Esta estación cuenta también con un antiguo tanque elevado como el de la estación La Vega y con algunos otros inmuebles en ruinas. El potencial paisajístico en este tramo es muy alto y el atractivo que se puede general por al recuperación de la estación es importante.



Vista aérea de la zonificación propuesta para la estación San Marcos.




Imágenes del estado actual de la estación San Marcos.

7.3. Ventajas, posibilidades, desventajas y riesgos de las propuestas.

Para el desarrollo de esta propuesta de rescate y conservación de las estaciones ferroviarias y contando con la información arrojada por el diagnóstico del estado actual del patrimonio ferroviario en Jalisco, se realiza un análisis para identificar las ventajas y posibilidades que ofrecen en general las propuestas estratégicas, así como las desventajas y riesgos que se pueden presentar para ala ejecución de las mismas.

Las ventajas nos permiten identificar las capacidades y características especiales con que cuenta la propuesta planteada, los factores que podemos controlar y las situaciones que favorecen el desarrollo del mismo. Las posibilidades son a su vez, los factores positivos, favorables y explotables y que nos permiten aprovecharlas en favor de la propuesta. Por otro lado las desventajas son factores que complican el desarrollo y ejecución de la misma, y para lo que se tienen que hacer esfuerzos extraordinarios para modificarlas. Finalmente los riesgos constituyen aquellos factores que provienen del entorno y que si no se prevén, pueden provocar el fracaso completo de la propuesta.

Ventajas.

- Jalisco cuenta con un universo amplio de estaciones ferroviarias de valor patrimonial a lo largo del estado que pueden ser sujetos de conservación y adecuación de nuevos usos para atender necesidades locales y regionales.
- La mayoría de las estaciones se encuentran subutilizadas o abandonadas lo que hace factible el desarrollo de propuestas de reutilización y reintegración para beneficio de cada comunidad y al mismo tiempo con fines turísticos o culturales.
- Las características físicas y espaciales así como la localización de las estaciones permiten la integración de una gran variedad de usos y funciones.
- Las estaciones ferroviarias generalmente tienen una ubicación privilegiada en las poblaciones en que se encuentran, siendo fácilmente accesibles y en general representan un hito importante en cada localidad lo que permite la identificación de las comunidades con ellos.
- La distancia existente entre la mayoría de las estaciones es un factor que permite realizar propuestas integrales entre ellas.
- La reutilización de las estaciones ferroviarias ofrece la posibilidad de revalorar y preservar el patrimonio industrial del estado.
- Con las propuestas estratégicas se promueve la conservación de varias estaciones ferroviarias y parte de algunos complejos ferroviarios, así como la memoria histórica del ferrocarril en las diversas rutas.
- Los municipios en los que se encuentran la gran mayoría de las estaciones cuentan con un potencial de recursos que permiten ofertar servicios de recreación y esparcimiento de interés para los turistas, por ejemplo, vestigios arqueológicos, patrimonio cultural en las cabeceras municipales de importancia, centros de atracción religiosa, etc., lo que a su vez permite generar nuevas

actividades en torno a dichos inmuebles y por tanto mas derrama económica y fuentes de empleo en las comunidades.
- Existen buenas vías de comunicación terrestre que permiten el acceso a las estaciones ferroviarias de forma sencilla y segura.
- Algunas de las estaciones incluidas en las propuestas se encuentran dentro de la mancha urbana de las localidades, lo que facilita y posibilita su reintegración y nuevo uso para beneficio social, así como la apropiación de las propuestas de uso por parte de dichas comunidades.
- Con las propuestas estratégicas se contribuye a recuperar y conservar diversos elementos de valor patrimonial a lo largo de la ruta, planteando acciones para la recuperación y rehabilitación de cinco estaciones de ferrocarril, como parte importante del patrimonio industrial.

Posibilidades.

- En algunos tramos en el país, las vías férreas representan un tipo de infraestructura caduca y en desuso, por lo que las acciones de rescate y reutilización permitirán aprovechar el patrimonio que se encuentra abandonado.
- La puesta en valor de las estaciones ferroviarias y su infraestructura en el estado puede contribuir a la conservación de otro tipo de patrimonio industrial que no ha sido preservado adecuadamente.
- A través de la integración de usos adecuados a las antiguas estaciones ferroviarias puede ser posible integrar usos culturales y turísticos en las comunidades y crear al mismo tiempo puntos de referencia que contribuyan a reforzar el sentido de identidad local.
- La protección legal y el rescate de las estaciones de ferrocarril como zonas de patrimonio industrial con usos adecuados permitirían la integración de las diversas localidades al desarrollo urbano y regional.
- Las estaciones ferroviarias y las propuestas de rescate y conservación, así como los proyectos de vías verdes pueden servir como motores de turismo cultural, ofreciendo las siguientes oportunidades:
    - Promover el uso y disfrute del medio ambiente.
    - Favorecer el desarrollo de una cultura ecológica.
    - Presentar una opción para la conservación de los recursos naturales y culturales.
    - Ser detonador directo e indirecto de la empresa social y privada.
    - Crear fuentes de trabajo en las comunidades, promoviendo el arraigo territorial.
    - Darle valor agregado a los destinos tradicionales.
    - Contar con un producto flexible que puede enfocarse a diferentes segmentos socio-económicos del mercado.
    - Como opción para diversificar la oferta de productos turísticos.

- Aprovechando la memoria del ferrocarril y desarrollando recorridos turísticos en algunos tramos se pueden atraer visitantes que promuevan un mayor desarrollo y mayor derrama económica en los municipios involucrados.

- Realizar una planeación participativa donde intervengan los diferentes involucrados que son las autoridades municipales y estatales, las empresas concesionarias del sistema ferroviario y las comunidades donde se localizan las estaciones.
- Algunas propuestas promueven la creación de actividades culturales entre las estaciones, vinculando dichos sitios con actividades de recreación y ocio al aire libre, facilitando el acceso por medios no motorizados de personas.
- Con los recorridos que se plantean de vías verdes se abre la oportunidad de realizar actividades secundarias al aire libre, aprovechando además de las rutas mencionadas, los recursos naturales y paisajísticos, que de otro modo sería muy difícil de realizar.
- Desde el punto de vista turístico algunas propuestas abren la posibilidad de ofrecer una opción de turismo alternativo, ecoturismo, turismo rural a muy poca distancia de la zona metropolitana hacia zonas que cuentan con una buena cantidad de atractivos paisajísticos y naturales. Esto a su vez generaría una derrama económica derivada del uso turístico por la afluencia de visitantes, caminantes, turistas y abre la oportunidad de generar nuevas ofertas turísticas promoviendo los valores locales.
- Se presenta desde el punto de vista ecológico, la oportunidad de valorar y conservar el medio ambiente, las plantas y especies endémicas, cultivos locales que predominan en las rutas.
- Políticamente las propuestas permitirían generar puntos de relación intermunicipal para garantizar el funcionamiento y conservación de las rutas al mismo tiempo que se garantizan empleos a los habitantes locales.
- La recuperación del dominio público de vías de comunicación que por décadas han estado prácticamente abandonadas, por lo que las propuesta de Vías verdes permitirían el acceso a más personas y generaría muchos beneficios a las localidades involucradas.
- Las propuestas en general se presentan como oportunidades para poner en valor el patrimonio ferroviario que se encuentra en desuso para que se convierta en un satisfactor de necesidades locales.

Desventajas.

- El régimen de propiedad de la mayoría de las estaciones se encuentra a manos del Gobierno Federal quien es quien por ley, custodia y concesiona dichos inmuebles. Generalmente estas concesiones realizadas a diversas empresas transportistas incluyen el uso de las vías férreas y toda su infraestructura. Para poder reutilizar las estaciones ferroviarias y reaprovechar la infraestructura caduca, es necesario realizar la desincorporación de estos elementos de las concesiones previamente otorgadas a las diversas empresas, situación que se plantea complicada pero no imposible.[493]

[493] Sobre este tema, el Gobierno del Estado en años anteriores realizó algunas gestiones con la Secretaria de comunicaciones y Transportes para resolver esta situación, de lo cual algunos tramos que estaban concesionados fueron regresados al gobierno federal por no ser necesarios por los concesionarios. Estos tramos son los que son factibles de ser solicitados en cesión o comodato para la creación de proyectos de Vías verdes. Asimismo, la intención es que lo mismo suceda en el caso de las estaciones ferroviarias.

- Algunas de las estaciones se encuentran invadidas por antiguos trabajadores ferroviarios quienes “custodian” dichos inmuebles o por personas de la localidad que las emplean con diversos fines.
- En algunas de las propuestas se contempla el uso de las estaciones localizadas en rutas donde todavía transita el ferrocarril, por lo cual, se deberá contemplar en el diseño de los proyectos ejecutivos la forma de garantizar la seguridad de los usuarios y visitantes.
- La cantidad de municipios involucrados en la propuesta requiere que se generen políticas a nivel estatal para poder lograr el consenso y coordinación entre todas las instancias para la ejecución de la propuesta.
- El uso compartido de algunas vías tanto por medios no motorizados como por vehículos, puede representar un riesgo para los usuarios.

Riesgos.

- Que las propuestas de rescate de las estaciones se realicen sin considerar las necesidades locales y no sean obras de apropiación por parte de la comunidad.
- Que las comunidades locales no sean involucradas en las propuestas de rescate y conservación y que exista desinterés y apatía, lo que haría fracasar cualquier propuesta de reutilización.
- Que no exista la debida difusión y promoción de dichas intervenciones y que no tengan un objetivo definido.
- Que la modificación del contexto rural y los tendidos de vías férreas para las propuestas de conservación, cause deterioros al medio ambiente y al entorno natural.
- Que no exista el interés por parte de los actuales concesionarios de las líneas en uso para la ejecución de las propuestas de rescate y conservación de las estaciones y la posibilidad de reutilizar algunas rutas con fines turísticos.
- Que no exista interés por parte de las comunidades involucradas o de los ayuntamientos locales en la ejecución de las propuestas.
- Que las poblaciones donde se encuentran las estaciones incluidas en las propuestas no se involucren y que no se logre un beneficio social con el rescate del patrimonio ferroviario con que cuentan.
- Que de no realizar acciones a corto y mediano plazo para el rescate del patrimonio ferroviario que aun se conserva en esta ruta se pierda paulatinamente hasta desaparecer.
- Existen diversos tramos en donde se han realizado invasiones al derecho de vía, situación que se debería evitar para la ejecución de las propuestas.
- Que el costo operativo para la puesta en marcha de las propuestas con las diversas acciones que esto implica sea muy alto y ponga en riesgo la ejecución de las mismas.
- Que los usos propuestos para las estaciones no sean los adecuados para los inmuebles y el contexto social en el que se encuentran.
- Al estar las estaciones abandonadas corren el riesgo de ser invadidas y vandalizadas aun mas.

Conclusiones Generales

Así como se planteó en las hipótesis y a lo largo del proceso de investigación, se pudo comprobar que uno de los problemas más graves que presenta la conservación del patrimonio industrial es la caducidad funcional que sufren la mayor parte de estos inmuebles y sus instalaciones, entendiendo por caducidad funcional, la obsolescencia a la que van llegando paulatinamente la mayor parte de la infraestructura de tipo industrial. Esta situación sucede generalmente cuando estos inmuebles y su infraestructura superan sus ciclos de vida útil o cuando no cumplen más con las necesidades actuales y no se les realizan acciones de mejora o actualización para responder a las demandas contemporáneas y a los avances tecnológicos. Esto es una constante sobre todo cuando hablamos de arquitectura industrial y es en este momento cuando se hace necesario recuperar y replantear las opciones de uso de este tipo de arquitectura, para devolverle la razón de ser a los inmuebles, cuyo programa arquitectónico y conformación espacial han sido superados, para seguir siendo habitables y cumpliendo con una función social.

En México las estaciones ferroviarias son un claro ejemplo de como la arquitectura industrial tiene este tipo de caducidad funcional. A raíz de la cancelación del servicio de pasajeros en todo el país, una gran cantidad de inmuebles para el uso ferroviario quedó en desuso dispersos por la entidad, lo que a su vez nos habla del papel que el ferrocarril jugó en el crecimiento económico y social del país en su momento. En Jalisco, la mayor parte de las estaciones ferroviarias existentes son ejemplos de arquitectura únicos y excepcionales que gracias a sus características físicas así como el contexto en el que se localizan, representan puntos de referencia e identidad importante en cada comunidad.

Aun cuando han perdido la función para la cual fueron creadas, las estaciones de ferrocarril no necesariamente deben perder su identidad. Existen muchos factores inherentes a las mismas que contribuyen a la conformación de esta identidad, como el emplazamiento en el que se encuentran, los programas arquitectónicos específicos y únicos empleados en su construcción, así como las tipologías constructivas. La integración de nuevos usos a las estaciones ferroviarias, nos permite en cierta forma, recuperar parte de la utilidad de los inmuebles, siempre y cuando se tenga respeto a los aspectos físicos, formales y de emplazamiento de cada una de ellas.

Los conceptos teóricos planteados en esta investigación, representan el punto de vista de la autora en torno al tema de la conservación patrimonial y específicamente sobre la situación del patrimonio industrial ferroviario. Asimismo constituye el enfoque teórico metodológico que debe considerarse al investigar e intervenir el patrimonio industrial. Es importante incluir el patrimonio ferroviario y su infraestructura como otra categoría más del vasto patrimonio cultural con que cuenta México. De ahí la necesidad de reflexionar y reconsiderar los lineamientos

que establece la legislación federal, las diversas legislaciones estatales y la planeación municipal en torno a la conservación de este tipo de inmuebles, así como lo que se establece en las diferentes cartas y tratados internacionales, que permiten compartir las experiencias y resultados a favor del este tipo de patrimonio. Toda esta labor se deberá realizar con la finalidad de poder incluir el patrimonio industrial en todas sus manifestaciones, incluyendo el ferroviario, dentro de las acciones prioritarias de conservación y dentro de las diversas categorías establecidas para la protección del patrimonio cultural del país.

Queda de manifiesto con las posturas planteadas, que la intención en todos los casos debe ser la conservación del patrimonio en todas sus formas, atendiendo como única restricción, que con las intervenciones para su conservación se logre el objetivo de ser satisfactores de necesidades sociales. Si el patrimonio recuperado y rehabilitado no tiene un objetivo social, todas las labores que se realicen serán en vano.

En ultimas fechas, se ha comenzado a hacer conciencia de la importancia de este tipo de arquitectura y sus instalaciones, que se ha visto traducido en intervenciones y adecuaciones a conjuntos industriales en desuso, que han logrado convertirse en importantes centros revitalizadores de las áreas en las que se encuentran. Es así que el patrimonio industrial puede convertirse en el mecanismo que, una vez rehabilitado, otorgue nuevas dinámicas y nuevos valores a los contextos en los que se encuentra, considerando que en la mayoría de los casos se localizan en zonas con pocos atractivos paisajísticos y culturales. Las nuevas dinámicas que se otorguen al patrimonio industrial ofrecen una posibilidad invaluable en materia de conservación patrimonial.

El ferrocarril y las estaciones ferroviarias, tienen la peculiaridad inherente a su función de no poder ser reconocidas e identificadas sin considerar el medio natural en el que se encuentran. Al hablar de conservación del patrimonio ferroviario no se debe disociar el medio natural del medio construido, pues el entorno natural ofrece un valor agregado a la conservación patrimonial, al conformar, en algunos casos, paisajes culturales de corte industrial con atractivos especiales. Por tanto, el territorio y el medio ambiente natural y construido en torno al ferrocarril, tienen que ser considerados de forma indisoluble en los planteamientos de rescate y conservación, ya que la gran mayoría de los sitios por donde circula, particularmente en Jalisco son de extraordinario valor paisajístico.

El estudio histórico puede ser una aportación que puede ser significativa para la historia de los ferrocarriles en Jalisco, considerando que la bibliografía existente en torno al tema es escasa o nula y en algunos casos imprecisa. El papel que la investigación histórica juega en la conservación del patrimonio es fundamental, si se considera que a partir de la información obtenida en esta etapa, podemos contar con datos precisos que nos permiten tomar decisiones en torno a la conservación del objeto de estudio. El análisis histórico, entre otras cosas, nos revela la importancia que tuvo el ferrocarril en la conformación de la dinámica

económica y social en el país, y la forma en que logró en su momento, ser el motor de la vida nacional al representar el único medio de transporte eficiente y rentable.

Gran parte del material empleado para la conformación del análisis histórico corresponde a fuentes primarias, como mapas geográficos encontrados en el importante acervo que resguarda el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, la gran mayoría de ellos inéditos. Asimismo en el Archivo Histórico de Jalisco, se pudo identificar un plano geográfico de la ruta del ferrocarril hacia Cocula, que resultó de suma importancia, al localizar gracias a este valioso documento, la antigua estación de ferrocarril de Cocula aun en pie, y de la que no se tenía ningún registro. Es así que gran parte de este capítulo, presenta material inédito que se consideró medular durante el proceso de investigación. Con toda esta información se pudo conocer mas sobre el patrimonio ferroviario del estado de Jalisco, y con ello, poder valorar lo que se ha preservado hasta nuestros días, para entonces ser conscientes de la importancia que tiene el conservar este legado cuya pérdida sería irreversible e irremplazable. Sería deseable que la experiencia arrojada en este estudio, sirva de ejemplo para valorar el patrimonio ferroviario no solo de Jalisco, sino del resto de las entidades. Esta información fue fundamental para delimitar o inferir en una primera etapa, algunas estrategias de conservación que cristalizan posteriormente. Asimismo, toda esta información histórica, proporcionó información valiosa para poder identificar el proceso de transformación, alteración y deterioro, que ha sufrido desde su construcción y tener un panorama general de proceso de conformación y conservación de las estaciones en el último siglo.

Las acciones que se pretendan llevar a cabo sobre el patrimonio ferroviario deben de considerar de una forma integral el objeto en cuestión, tomando como referente que formaba parte de un sistema, y que aun cuando gran parte de su estructura y sus funciones se han modificado, el sistema como tal existe y es tangible. En este sentido se deberá considerar, como se hace en la ciudad histórica y su trazado fundacional, que el patrimonio ferroviario y su traza son un importante objeto de conservación y no debe conservarse uno sin el otro, a fin de no descontextualizarlo y que perviva como documento histórico.

Asimismo se realizó el recuento y la retrospectiva histórica de cada una de las estaciones ferroviarias existentes en las diversas líneas en Jalisco, donde fue trascendental la identificación de planos de patios y planos de estaciones localizados en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, gran parte de ellos inéditos. Todo este material sirvió para la realización de análisis puntuales de cada una de las estaciones ferroviarias existentes en el país. Esta información puede ser considerada otra **aportación** importante al conocimiento del patrimonio ferroviario en Jalisco, al presentar de forma puntual, planos e imágenes históricas de cada una de las estaciones. Atendiendo la necesidad de conocer más a detalle cada una y sus características físicas, se realizaron interpretaciones y descripciones en primer término de los patios de las estaciones, posteriormente del partido o programa arquitectónico empleado en cada una de ellas, y finalmente la identificación de la localización de dicha estación en la ruta en que se encontraba.

Mediante estos análisis y descripciones efectuados se pudo contar con un panorama claro de la calidad y cantidad del patrimonio ferroviario existente en el estado; conocer cuales eran los partidos arquitectónicos empleados y al mismo tiempo, nos arrojó información para dilucidar la mejor manera de reaprovechar estas cualidades físicas y espaciales en los proyectos de rescate y conservación. Por lo anterior, es patente la relevancia que tiene para la conservación patrimonial la investigación histórica, ya que ésta, nos brinda, entre otras cosas, información necesaria sobre los inmuebles y su contexto, sobre los materiales y sistemas constructivos, sobre sus características y demás aspectos que son fundamentales en la toma de decisiones en la etapa de proyecto.

Durante la prospección en campo resultó alarmante descubrir el deterioro y el abandono que presentan en la actualidad las estaciones ferroviarias de Jalisco, más aún al encontrar que algunas de ellas ya no existen. Esto nos permite afirmar, tal y como se hizo inicialmente en las hipótesis de la investigación, que el mal estado de conservación y el desuso en el que se encuentran la mayoría de las estaciones hace que sea urgente realizar acciones tendientes a su rescate y conservación. Todo este trabajo puede representar una aportación importante a la identificación y catalogación del patrimonio ferroviario, ya que en el inventario derivado de la *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de las estaciones de ferrocarriles* elaborado por el CONACULTA a través del Museo Nacional del los Ferrocarriles Mexicanos, se incluyen únicamente 25 de ellas consideradas de valor patrimonial. Sin embargo, producto de los análisis efectuados y las visitas de campo se pudieron identificar un total de 30 estaciones susceptibles de ser protegidas y conservadas, por lo que son cinco estaciones más las que deberían ser incluidas en dicho inventario. El diagnóstico a su vez arrojó cifras significativas que dan cuenta del estado de conservación de las estaciones donde se conservan cerca de 30 estaciones consideradas de valor patrimonial de las cuales once se encuentran en desuso y expuestas al vandalismo y deterioro por el abandono al que son sujetas. Cuatro son las estaciones que se encuentran en uso por las empresas concesionarias como puntos de control de tráfico. Diez estaciones presentan usos mixtos como habitacional, tienda de abarrotes, carpinterías, club deportivo, fábrica de miel de agave, etc. Cinco estaciones se encuentran en ruinas y presentando un avanzado estado de deterioro. Quince estaciones cuentan con otros edificios e infraestructura en el patio de la estación como tanques abastecedores, casas del jefe de la estación, armoneras y demás infraestructura y finalmente de todas las que se identificaron previamente en la prospección histórica, tres se han perdido irremediablemente además de aquellas construidas de madera.

Desde el punto de vista tipológico, se encontraron algunas recurrencias y variantes en las estaciones de Jalisco en donde se identificó que prácticamente todas se construyeron tomando en consideración el mismo partido arquitectónico, existiendo variantes en las dimensiones de las estaciones, el tamaño de los recintos, la disposición de los edificios en relación a la vía férrea, los sistemas constructivos y

acabados empleados, etc., muchas de ellas proyectadas por el ingeniero Lewis Kingman que firma los planos históricos.

La propuesta de rescate y conservación del patrimonio ferroviario se plantea en torno a cinco propuestas estratégicas, las cuales pretenden delimitar la pauta a seguir para la conservación del patrimonio ferroviario. Sin embargo, éstas se incluyen a nivel de estrategias generales, de las cuales, en etapas posteriores, habrá que desarrollarse los proyectos ejecutivos correspondientes. Estas propuestas por tanto definen únicamente criterios y lineamientos generales a tomar en consideración para la ejecución de proyectos a detalle. Asimismo, cada una tiene objetivos distintos, ya que en algunos casos van dirigidas a usos turísticos reutilizando las vías férreas a través de recorridos por tren, en otros casos a usos recreativos y de esparcimiento como vías verdes, así como propuestas puntuales de uso de las estaciones con fines comunitarios.

La propuesta estratégica 1, abarcó el tramo ferroviario entre las estaciones de Lagos y Encarnación, el cual se delimitó de esta forma tomando en consideración las características de la región y del patrimonio involucrado en la ruta. En este caso se planteó el desarrollo de recorridos turísticos por tren entre las estaciones de este tramo con la finalidad de aprovechar la dinámica que presentan las poblaciones cercanas a estos sitios. Asimismo en cada caso se plantearon opciones de uso de las estaciones así como la forma de vincular estos usos con los recorridos. Se consideró que este tipo de uso propuesto es el menos agresivo con el patrimonio ferroviario, tomando en cuenta que la vía en cuestión sigue siendo utilizada para el transporte de carga y que las estaciones existentes, debían en gran medida, considerar un uso compatible con esta situación. En este sentido tratando de no ser invasivos con la propuesta, se diseñaron recorridos turísticos programados por tren que pudieran complementarse con el uso de transporte de carga.

La propuesta estratégica 2 consideró tres opciones diferentes de reutilización y aprovechamiento del patrimonio ferroviario. En primer termino, planteó un recorrido por tren semejante al del proyecto estratégico 1, que permitiera realizar viajes programados entre las estaciones de La Barca y Atequiza, para reforzar el aspecto turístico de esta región. La segunda propuesta incluyó la creación de una vía verde acondicionada desde la estación Ocotlán hacia Atotonilco en el ramal en desuso que sirviera como vía de acceso segura hacia ambos sitios desde las localidades cercanas, pero a su vez como área de esparcimiento y recreación recuperando y conservando el trazado ferroviario. Finalmente, se propuso un recorrido o ruta que se pudiera realizar en vehiculo o bicicleta o cualquier otro medio de transporte, partiendo de la estación de Atequiza, y como destino final la estación de ferrocarril de Chapala. Éste ultimo con la finalidad de recuperar y poner el valor la ruta antigua del ferrocarril a Chapala. Esto se realizó tomando como criterio que así como se conserva como parte del patrimonio la traza urbana en las ciudades, la ruta ferroviaria debe de conservar también su memoria.

La propuesta estratégica 3 incluyó una propuesta entre las estaciones de Tlajomulco y Santa Ana y de ahí la vinculación por vía verde hacia la antigua estación de Cocula. Esta propuesta tuvo dos objetivos, en primer término poner en valor las estaciones que se encuentran en desuso en el tramo hacia Santa Ana mediante recorridos por tren, y la conexión en esta estación con la de una vía verde hacia Cocula. Esta vía pretende recuperar y conservar la antigua ruta del ferrocarril a Chamela, que cuenta con importantes atractivos turísticos y paisajísticos y de la cual se conserva la estación de Cocula, misma que representó un hallazgo importante en esta investigación, al no estar documentada en prácticamente ningún documento consultado. La intención final de esta propuesta en general fue la conservación del patrimonio ferroviario y el rescate de la vía a Cocula que se encuentra abandonada y olvidada.

La propuesta estratégica 4 planteó el rescate y conservación de 10 estaciones en la ruta hacia Manzanillo, de las cuales se realizan las propuestas considerando cada una de forma independiente pero tomando en cuenta las características de su emplazamiento y localización en cada. Para las propuestas se consideraron diversas opciones de utilización, todas ellas de tipo comunitario que pudieran servir como satisfactores de necesidades locales, propiciando la reapropiación por cada comunidad de estos inmuebles al mismo tiempo que se conserva la memoria de cada una, inexistente en las nuevas generaciones. La primera parte de esta propuesta incluye ocho estaciones entre Santa Ana y Tuxpan; la segunda incluye el tramo entre Tuxpan y Tonilita. En este ultimo se planteó la puesta en valor de estaciones que se encuentran en un contexto agreste de difícil acceso en la zona de barrancas, situación que se aprovechó como valor agregado para la propuesta de uso ecoturístico, abriendo la posibilidad de realizar recorridos hasta estos sitios y reaprovechando los inmuebles como sitios de turismo de aventura.

Finalmente en La propuesta estratégica 5 se planteó la realización de dos rutas de vías verdes en los ramales en desuso que se desprenden de la línea troncal a Nogales. Estas rutas son las correspondientes al tramo entre Orendain y Ameca, y el tramo que sale de La Vega hacia San Marcos. Estas propuestas contemplaron la puesta en valor de los tramos ferroviarios paralelamente a la conservación y rehabilitación del patrimonio contenido en ellos para tener usos compatibles con la vía verde pero a su vez, aprovechando los atractivos paisajísticos y culturales existentes en la región.

En términos generales, podemos decir que de los tramos en desuso identificados y analizados, se pudo comprobar que en ellos es factible la incorporación de proyectos de Vías Verdes, con el objetivo conservar de manera integral el patrimonio cultural, el contexto natural y el vestigio histórico del ferrocarril. Estas vías de comunicación se plantearon para que funcionen como rutas de uso cotidiano entre comunidades, como rutas para viajeros, como parques lineales, o simplemente como espacios para la revaloración y conservación del patrimonio cultural y natural en donde es accesible el patrimonio ferroviario a todo tipo de público como lo fue alguna vez.En este sentido creemos que retomando experiencias internacionales en proyectos de Vías Verdes y el éxito en que estos

se han llevado a cabo, podemos suponer que puede ser un vehículo importante al momento de promover acciones a favor de la conservación del patrimonio ferroviario.

Entre los **logros** que esta investigación puede arrojar podemos decir que a través de la implementación de las propuestas de rescate y conservación de las estaciones ferroviarias, podemos propiciar la revaloración del entorno construido, histórico y social. Asimismo la conservación del medio ambiente a través de la implementación de nuevos usos y dinámicas turísticas en las regiones. Asimismo en algunos casos se logra recuperar el dominio público de vías de comunicación que han quedado en el olvido.

Entre los **resultados** obtenidos podemos decir que el documento que se consigna y la investigación contenida en ella representa una importante aportación al estudio de la arquitectura industrial, específicamente el patrimonio ferroviario, del cual, existe muy poca información, y la cual, últimamente ha despertado el interés de las comunidades de especialistas que empiezan a considerar la importancia y necesidad de su rescate y conservación. Se busca que a través de este documento, se pueda hacer conciencia de la necesidad de conservar el patrimonio industrial ferroviario de Jalisco como vestigio vivo de un patrimonio que en algún momento, resultó indispensable para el funcionamiento económico y social de la entidad.

Bibliografía

Angulo Sepúlveda, José Maria, La navegación de antaño en el lago de Chapala, Secretaria de Cultura, Guadalajara, Jalisco, 2004.

Bermúdez, Alejandro, Joan Vianney M. Arbeola, Adelina Giralt, *Intervención en el patrimonio cultural. Creación y gestión de proyectos,* Colección patrimonio cultural, Editorial Síntesis, España, 2004.

Boletín Documental. Centro de documentación e investigación ferroviarias, Nueva época, año V, num. 19, abril-junio 2004.

Brandi, Cesare, *Teoría de la Restauración*, Alianza Forma. 1977, Torino. Quinta reimpresión, en Alianza Forma España 1996. 149 p.

Caballero, Manuel, *Directorio del estado de Jalisco,* Fecha aproximada de 1908, Archivo del museo de la ciudad, Guadalajara.

Camarena, Enrique Francisco, *Narraciones tapatías,* Los acontecimientos provinciales en la sociedad, la cultura, la política y la vida provincial de Guadalajara, Jalisco, con sus costumbres, escándalos y personajes distinguidos, de 1900 a 1950; Tomo 11 sin Fecha y sin pié de imprenta, 4 Tomos, Guadalajara.

Caminos de hierro, Sector comunicaciones y transportes SCT, Ferrocarriles Nacionales de México, 1996.

Capitel, Antón, *Metamorfosis de Monumentos y Teorías de la Restauración*, Alianza editorial, Madrid, 1988.

Carregha Lamadrid, Luz. Et. Al. *Un Camino Olvidado: Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México- Laredo (Ferrocarril Nacional mexicano)*, El Colegio de San Luis. 2003.

Carregha Lamadrid, Luz, Et. Al. *Camino de hierro al puerto: Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí,* San Luis Potosí: El Colegio de San Luis. 2003.

Carta de Nara sobre la noción de autenticidad en la conservación del patrimonio cultural. UNESCO-ICOMOS, Nara, Japón, 1994.

Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial, Comité Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) Julio, 2003.

Carta de Turismo Cultural, ICOMOS, 1976.

Carta internacional, sobre conservación y restauración de monumentos y sitios, Carta de Venecia, ICOMOS, 1964.

Casillas de Alba, Martín, La villa de Chapala. *Los promotores, sus inversiones y un inspirado escritor (1895-1933*), bancapromex, México, 1994.

Casillas, Martín, *¡Salvemos Chapala!*, Editorial Diana, México, 2004.

Castillo de Curry, Maria Eugenia, *Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México: Las estaciones como zonas de conservación.*, En: Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial. El patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana. México, 2002.

Cebrián Abellán Et. al. *La actividad turística patrimonial en la organización del territorio*, En: Cebrián Abellán, Aurelio (coord), Turismo cultural y desarrollo sostenible. Análisis de áreas patrimoniales. Universidad de Murcia, España, 2001.

Chanfón Olmos, Carlos, Fundamentos teóricos de la restauración, no. 10, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1996.

Chico Ponce de León Pablo, *La responsabilidad social en la preservación del patrimonio cultural,* El Claustro, Cuadernos de Arquitectura de Yucatán.

Coastwart, John H. Crecimiento contra desarrollo. El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato, Julio Arteaga Hernández, TR. México, SEP, 1976.

Corzo, Oscar, *Marco Jurídico de los proyectos de vías verdes,* Ponencia presentada en el Primer Seminario de Vías Verdes, México, 2003.

Coscollano Rodríguez, José, *Restauración y rehabilitación de edificios,* Thomson Paraninfo, España, 2003.

Cosío Villegas, Daniel (coord.) Historia General de México, Volumen 2, Centro de Estudios históricos, El Colegio de México, 1998.

Coulls, Anthony, *Railways as World Heritage Sites*, ICOMOS, Lee, 1999.

Cuadernos. Repertorio de textos Internacionales del Patrimonio Cultural, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, Editorial Comares, Granada, España 2003.

De las Estaciones, Secretaría de Comunicaciones y transportes. Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1995.

Declaración para una red verde europea, Lille, 12 septiembre 2000.

Declaratoria de Oaxtepec. Sobre el patrimonio y su territorio, sobre la comunidad y su patrimonio, SEDUE, Morelos (México), 1984.

Diversos documentos y datos relativos al proyectado ferrocarril de Chamela a Aguascalientes, Cámara Nacional de Comercio de Guadalajara, Edición Facsimilar, México 1890, Guadalajara, México, 1982.

Dorel-Ferré, Gràcia, French railway villages, a little-studied and threatened heritage, Boletín no. 24, TICCIH, Primavera 2004.

El patrimonio ferroviario Mexicano, CONACULTA, INAH, México, Junio de 2006.

Elementos para la Reutilización de la infraestructura ferroviaria en el Estado de Jalisco. CONACULTA, Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Departamento de Monumentos históricos y artísticos. Abril de 2005.

Encuentro de expertos sobre los paisajes culturales europeos de valor universal extraordinario, UNESCO, Convención del Patrimonio Mundial, Viena, Austria, 21 de abril de 1996.

Fernández de Alba, *Et. Al.*, *Teoría e historia de la restauración,* Número 1, Master de Restauración y rehabilitación del patrimonio, Editorial Munilla-Lería. España, 1997.

Fiestas inaugurales del Ferrocarril a Guadalajara, Imprenta del Diario de Jalisco de Rafael León, 1888.

G. M. Kapur, Darjeeling Himalayan Railwais (DHE) An Industrial Heritage Marvel, Boletín no. 26, TICCIH Otoño 2004.

García Díaz, Bernardo, E*l rescate y conservación de la estación de ferrocarril de Santa Rosa, Veracruz y la creación del museo comunitario*, Boletín 3, julio 1998, CMCPI.

García Marchante, Joaquín Saúl, Poyato Holgado, Ma. del Carmen, *La función social del patrimonio histórico, el turismo cultura*l, Boletín 2, Colección humanidades, No. 50, Ediciones de la Universidad de Castilla La Mancha, Cuenca, España, 2002.

Garma Franco, Francisco, *Railroads in México. An Ilustrated history*, Volume II, Part two, Chapter 10, *El Ferrocarril Central Mexicano,* 1988.

Gómez Arriola, Ignacio, *El paisaje agavero y las antiguas instalaciones de Tequila,* propuesta para su inscripción en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, Cámara Nacional de la Industria Tequilera, CONACULTA, INAH, Gobierno de Jalisco, 2006.

González Moreno-Navarro, Antoni, *La restauració objectiva (Mètode SCCM de restauració monumental),* Memoria SPAL 1993-1998, Numero 1, Diputació de Barcelona, Area de Cooperació, Servei del Patrimoni arquitectònic Local, España, 1999.

Granell Pérez, Maria del Carmen, Mirar*, ver e interpretar el paisaje: una contribución al turismo cultural en Misiones*. En: Cebrián Abellán, Aurelio (coord), Turismo cultural y desarrollo sostenible. Análisis de áreas patrimoniales. Universidad de Murcia, España, 2001.

Greenways for Europe, Technical guidance note 3, Greenways and heritage, European greenways association.

Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa: Ejemplos de realizaciones urbanas y periurbanas, Asociación Europea de vías verdes, Comisión Europea, DG Medio Ambiente, Bélgica, 2000.

Günther, Mertens Hans, *Atlixco y las haciendas durante el Porfiriato*, Universidad Autónoma de Puebla, México, 1983.

Gutiérrez Alvarez, Secundino José, 1930, *Las Comunicaciones en América: de la Senda Primitiva al Ferrocarril*, Madrid, España, 1993.

Haciendas y estancias de Jalisco, Editorial Ágata, Guadalajara, 2003.

Huerta Sanmiguel, Roberto, Estaciones ferroviarias de la ruta Guadalajara-Manzanillo. Colección Alforja histórica colimense, Numero 3, Gobierno del Estado de Colima, Secretaría de Cultura, 2001.

Il restauro fra identità e autenticità, Atti della tavola rotonda "I principi fondativi del restauro architettonico", Venezia, 31 gennaio-1 febbraio 1999, Marsilio Editori, Venezia, 2000.

Inauguración del ferrocarril a Manzanillo. Ochenta aniversario*.* Álbum descriptivo, Ferrocarriles Nacionales de México, Guadalajara, Jalisco. 1908.

Inzunza Solano, Elsa L y Alfredo A. Varela Torres (1995) *Propuesta de conservación para el Real Obraje de Durango*, Tesis para obtener el grado de Maestro, Universidad de Guanajuato, Facultad de Arquitectura, Guanajuato.

Jiménez Pelayo, Águeda, Jaime Olvida y Beatriz Nuñez Miranda, *El crecimiento urbano de Guadalajara.* El Colegio de Jalisco, CONACYT, H. Ayuntamiento de Guadalajara, 1995.

Juárez Lucas, Patricio, *Inversionistas e intermediarios en el nacimiento del Ferrocarril Central Mexicano,* En: Boletín Documental, Centro de Documentación e

Investigación ferroviarias, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Nueva época, Año V, Núm 19, abril-junio 2004.

Keneth Turner, John, *México Bárbaro*, Ediciones Leyenda S.A. 2005.

Kuntz Ficker, Sandra, *El ferrocarril Central Mexicano: claroscuros de una gran empresa en el México porfiriano,* En: Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación ferroviarias, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Ley de General de Bienes Nacionales, publicada en el diario oficial de la federación 20 de mayo de 2004, artículo 7, inciso XI.

Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos y su reglamento (En adelante LFMZAAH). Publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha del 6 de mayo de 1972.

Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, artículo 34, publicada en el Diario Oficial de la Federación, 12 de mayo de 1995.

López, Moreno, Eduardo, *La cuadricula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana, Guadalajara, México. Estudio de la evolución morfológica de la traza a partir de la ciudad fundacional.* Editorial Universidad de Guadalajara, 1992.

Mapica Uribe, Samuel Oscar y Andrés Sánchez Hernández, *La Conservación del Patrimonio Industrial en México,* Boletín 2, CMCPI.

Mastroprieto Mario, *Oltre il restauro. Restoration and beyond. Architetture tra conservazione e riuso*. Progetti realizzazioni di Andrea Bruno (1960-1995), Architettura e Design, Edizioni Lybra Immagine, Italia, 1996.

Memoria presentada al congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana Ingeniero Leandro Fernández, Corresponde al periodo transcurrido del 1º de julio de 1902.

Memoria presentada al congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana Ingeniero Leandro Fernández.

Memoria presentada al congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana Ingeniero Leandro Fernández, Corresponde al periodo transcurrido del 1º de julio de 1906 al 30 de Junio de 1907, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1908.

Memoria presentada al congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana Ingeniero Leandro Fernández.

Modificación al título de concesión otorgado el 22 de junio de 1997 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en favor de la empresa Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V., hoy Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., Publicada en el Diario Oficial de la federación, 19 de septiembre de 2006.

Muñoz Viñas, Salvador, *Teoría contemporánea de la restauración,* Colección patrimonio cultural, Editorial Síntesis, España, 2003.

Murià, José María, *Sumario histórico de Jalisco.* Prologo de Miguel León Portilla, Editorial Gráfica Nueva, Guadalajara, 1998.

Ojeda Gastelum, Samuel Octavio, *Rebeldía y bandolerismo durante la revolución: Vicente Alonso y el villismo en Colima,* Tesis de maestría en historia regional, Universidad de Colima, 2001.

Paz Arellano, Pedro, *El otro significado de un monumento histórico,* Colección Divulgación, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1999.

Peñalver Torres, Maria Teresa, *La arquitectura industrial: patrimonio histórico y utilización como recurso turístico,* Universidad de Murcia, Cuadernos de Turismo, España, 2002.

Proyecto de ferrocarril Tetitlán-Puerto Vallarta. Estudio económico. Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco. Guadalajara, 1958.

Rangel Lucina, *Planeación y desarrollo de proyectos de vías verdes*, ponencia presentada en el primer seminario de vías verdes, México, 2003.

Recomendación relativa a la protección de la belleza y del carácter de los lugares y paisajes, Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, París, 12 de diciembre de 1962.

Rendón García, Lina (Coord.) *Capítulos de historia de la ciudad de Guadalajara,* Ayuntamiento de Guadalajara, Guadalajara, 1992.

Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas, 1895.

Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1 de enero de 1895 hasta el 31 de diciembre de 1899. México, Tipografía de la Dirección general de telégrafos Federales, 1900.

Ribagorda Serrano, Miguel*, Patrimonio cultural,* Thomson, Madrid, España, 2002.

Rosas Mantecón, Ana, *La dificultad de conservar, En:* García Canclini, Néstor, (coordinador). *Cultura y comunicación en la ciudad de México*, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, México D.F., 1998.

Rueda, Lilia, *Oportunidades de ecoturismo y turismo cultural en el desarrollo de vías verdes*, Ponencia presentada en el Primer Seminario de Vías Verdes, México, 2003.

Sánchez Gómez, Rodolfo, *El transporte colectivo de pasajeros en la Zona Metropolitana de Guadalajara,* Facultad de diseño, Universidad de Guadalajara, 1983.

Sánchez Hernández, Andrés Armando, *Teorías de la conservación y patrimonio industrial*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Sanz Fernández, Jesús, (coord), Et. al. *Historia de los ferrocarriles de Iberoamerica: 1837-1995,* Centro de Estudios y Experimentación de obras públicas, Madrid, 1998.

Secretaría de Turismo, El arquitecto Guillermo de Alba, editorial Agata y Fotoglobo, Guadalajara, 2002.

Signor R., John, Kirchner, A. John*. The southern Pacific in México and west coast route*, Chapter 3*, Southern Pacific South of the border. Railroading down Mexico way*, Golden West Books, San Marino, California, 1987.

Sociedad anónima del ferrocarril de Guadalajara a San Pedro. Indicador. Archivo Histórico del Estado de Jalisco.

Terán Bonilla, José Antonio, *Consideraciones respecto a la reutilización de la arquitectura* industrial, En: Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial. El patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana. México, 2002.

Testimonio de la escritura de venta otorgada por el Juez 1º de lo Civil y de Hacienda de esta ciudad, en rebeldía de la Cía. De Fomento de Chapala S.A. a favor del Sr. Mario Schjetnan. Notaría del Lic. Idelfonso Lomelí, Guadalajara, Libro 194.

Valenzuela, Georgette José, *Los ferrocarriles y el general Manuel González. Necesidad, negocios y política.* Universidad Iberoamericana, México, 1994.

Vargas Salguero, Ramón (Coord del Tomo), CHANFÓN Olmos Carlos (Coord. General), *Historia de la Arquitectura y Urbanismo Mexicanos*, Volúmen III, *El*

México Independiente, Tomo II *Afirmación del Nacionalismo y la Modernidad*, Fondo de Cultura Económica, UNAM, México, 1998.

Vargas Salguero, Ramón (Coord del Tomo), Chanfón Olmos Carlos (Coord. General), *Historia de la Arquitectura y Urbanismo Mexicanos*, Volúmen III, *El México Independiente*, Tomo II *Afirmación del Nacionalismo y la Modernidad*, Fondo de Cultura Económica, UNAM, México, 1998.

Vargas, Ramón, *Historia de la teoría de la Arquitectura: El Porfirismo*, UAM, Unidad Xochimilco, México, D.F., 1989.

Varios autores*, Seminario de integración del ferrocarril en el medio urbano,* Ministerio de Obras Publicas, transporte y medio ambiente, Secretaria de estado de Política Territorial y Obras Publicas / Generalitat Valenciana / Fundación d los ferrocarriles españoles, Madrid, España, 1994.

Velázquez Thierry Luz de Lourdes (1991) *Terminología en restauración de bienes culturales*, en: Boletín de Monumentos Históricos Nº 14, México, julio-septiembre 1991.

Vèlez Rocha Covadonga, De México a Ciudad Juárez: *Una mirada a las estaciones del Ferrocarril Central Mexicano.* En: Boletín Documental. Centro de documentación e investigación ferroviarias, Nueva época, año V, num. 19, abril-junio 2004.

Villa Gordoa, José. G*uía y álbum de Guadalajara para los viajeros: Fiestas inaugurales del ferrocarril de Guadalajara*, Cámara Nacional de Comercio de Guadalajara. 1980. Edición facsimilar.

Villaseñor Bordes, Rubén, *Atisbos al pasado,* Banco Industrial de Jalisco, Guadalajara, 1975*.*

Yanes Rizo, Emma, *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950,* México.

ARCHIVOS.

Archivo Histórico del Estado de Jalisco

Centro de Investigación y Documentación Ferroviaria, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos Puebla, Pue.

Archivo histórico, Dirección de Investigaciones Estéticas, Dirección General de Patrimonio Cultural, Secretaria de Cultura, Jalisco.