



CENTRO DE CIENCIAS DEL DISEÑO Y LA CONSTRUCCIÓN

TESIS

*El desarrollo urbano-arquitectónico bajo la influencia del
ferrocarril en San Luis Potosí (1888-1914). Barrio del
Montecillo*

PRESENTA
Juan Carlos Aguilar Aguilar

PARA OBTENER EL GRADO DE
Doctor en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos
con énfasis en Arquitectura, Ingeniería Civil y Urbanismo
PNPC

TUTOR

Dr. Rodrigo Franco Muñoz

COMITÉ TUTORIAL

Dr. Marco Alejandro Sifuentes Solís
Dr. Luis Enrique Santiago García
Dr. Alejandro Acosta Collazo
Dr. Flavio Alfredo Franco Muñoz

Aguascalientes, Ags. junio del 2020

CARTA DE VOTO APROBATORIO
INDIVIDUAL

DR. EN C.T.C. HÉCTOR HOMERO POSADA ÁVILA
DECANO (A) DEL CENTRO DE CIENCIAS DEL DISEÑO Y DE LA CONSTRUCCIÓN

PRESENTE

Por medio del presente como **TUTOR** designado del estudiante **JUAN CARLOS AGUILAR AGUILAR** con ID **216184** quien realizó la tesis titulada: **EL DESARROLLO URBANO-ARQUITECTÓNICO BAJO LA INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN SAN LUIS POTOSÍ (1888-1914). BARRIO DEL MOTECILLO** un trabajo propio, innovador, relevante e inédito y con fundamento en el Artículo 175, Apartado II del Reglamento General de Docencia doy mi consentimiento de que la versión final del documento ha sido revisada y las correcciones se han incorporado apropiadamente, por lo que me permito emitir el **VOTO APROBATORIO**, para que *él* pueda proceder a imprimirla así como continuar con el procedimiento administrativo para la obtención del grado.

Pongo lo anterior a su digna consideración y sin otro particular por el momento, me permito enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE
"Se Lumen Proferre"

Aguascalientes, Ags., a día 16 de junio de 2020.



DR. RODRIGO FRANCO MUÑOZ
Tutor de tesis

c.c.p.- Interesado
c.c.p.- Secretaría Técnica del Programa de Posgrado

Elaborado por: Depto. Apoyo al Posgrado.
Revisado por: Depto. Control Escolar/Depto. Gestión de Calidad.
Aprobado por: Depto. Control Escolar/ Depto. Apoyo al Posgrado.

Código: DO-SEE-FO-07
Actualización: 01
Emisión: 17/05/19

CARTA DE VOTO APROBATORIO
INDIVIDUAL

DR. HÉCTOR HOMERO POSADA ÁVILA
DECANO DEL CENTRO DE CIENCIAS DEL DISEÑO
Y DE LA CONSTRUCCIÓN.
UAA
P R E S E N T E

Por medio del presente como **CO-TUTOR** designado del estudiante **JUAN CARLOS AGUILAR AGUILAR** con ID **216184** quien realizó la tesis titulada: **EL DESARROLLO URBANO-ARQUITECTONICO BAJO LA INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN SAN LUIS POTOSÍ (1888-1914). BARRIO DEL MONTECILLO**, un trabajo propio, innovador, relevante e inédito y con fundamento en el Artículo 175, Apartado II del Reglamento General de Docencia doy mi consentimiento de que la versión final del documento ha sido revisada y las correcciones se han incorporado apropiadamente, por lo que me permito emitir el **VOTO APROBATORIO**, para que el alumno pueda proceder a imprimirla así como continuar con el procedimiento administrativo para la obtención del grado.

Pongo lo anterior a su consideración y sin otro particular por el momento, me permito enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE
"Se Lumen Proferre"
Aguascalientes, Ags., a 16 de junio del 2020.

Dr. Luis Enrique Santiago García
Co-Tutor de tesis

c.c.p.- Interesado
c.c.p.- Secretaría Técnica del Programa de Posgrado

Elaborado por: Depto. Apoyo al Posgrado.
Revisado por: Depto. Control Escolar/Depto. Gestión de Calidad.
Aprobado por: Depto. Control Escolar/ Depto. Apoyo al Posgrado.

Código: DO-SEE-FO-07
Actualización: 01
Emisión: 17/05/19

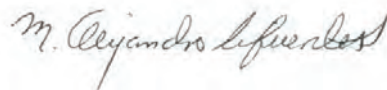
CARTA DE VOTO APROBATORIO
INDIVIDUAL

DR. HÉCTOR HOMERO POSADA ÁVILA
DECANO DEL CENTRO DE CIENCIAS DEL DISEÑO
Y DE LA CONSTRUCCIÓN.
UAA
P R E S E N T E

Por medio del presente como **CO-TUTOR** designado del estudiante **JUAN CARLOS AGUILAR AGUILAR** con ID **216184** quien realizó la tesis titulada: **EL DESARROLLO URBANO-ARQUITECTONICO BAJO LA INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN SAN LUIS POTOSÍ (1888-1914). BARRIO DEL MONTECILLO**, un trabajo propio, innovador, relevante e inédito y con fundamento en el Artículo 175, Apartado II del Reglamento General de Docencia doy mi consentimiento de que la versión final del documento ha sido revisada y las correcciones se han incorporado apropiadamente, por lo que me permito emitir el **VOTO APROBATORIO**, para que el alumno pueda proceder a imprimirla así como continuar con el procedimiento administrativo para la obtención del grado.

Pongo lo anterior a su digna consideración y sin otro particular por el momento, me permito enviarle un cordial saludo.

A T E N T A M E N T E
"Se Lumen Proferre"
Aguascalientes, Ags., a 16 de junio del 2020.



Dr. Marco Alejandro Sifuentes Solís
Co-tutor de tesis

c.c.p.- Interesado
c.c.p.- Secretaría Técnica del Programa de Posgrado

Elaborado por: Depto. Apoyo al Posgrado.
Revisado por: Depto. Control Escolar/Depto. Gestión de Calidad.
Aprobado por: Depto. Control Escolar/ Depto. Apoyo al Posgrado.

Código: DO-SEE-FO-07
Actualización: 01
Emisión: 17/05/19



DICTAMEN DE LIBERACION ACADEMICA PARA INICIAR LOS TRAMITES DEL EXAMEN DE GRADO



Fecha de dictaminación dd/mm/aa: 17/06/20

NOMBRE: JUAN CARLOS AGUILAR AGUILAR ID: 216184

PROGRAMA: DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS ÁMBITOS ANTRÓPICOS LGAC (del posgrado): URBANISMO Y ARQUITECTURA

TIPO DE TRABAJO: (*) Tesis () Trabajo práctico

TITULO: EL DESARROLLO URBANO-ARQUITECTÓNICO BAJO LA INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN SAN LUIS POTOSÍ (1888-1914). BARRIO DEL MOTECILLO

IMPACTO SOCIAL (señalar el impacto logrado): RELEVANTE

INDICAR SI/NO SEGÚN CORRESPONDA:

Elementos para la revisión académica del trabajo de tesis o trabajo práctico:

- SI El trabajo es congruente con las LGAC del programa de posgrado
SI La problemática fue abordada desde un enfoque multidisciplinario
SI Existe coherencia, continuidad y orden lógico del tema central con cada apartado
SI Los resultados del trabajo dan respuesta a las preguntas de investigación o a la problemática que aborda
SI Los resultados presentados en el trabajo son de gran relevancia científica, tecnológica o profesional según el área
SI El trabajo demuestra más de una aportación original al conocimiento de su área
SI Las aportaciones responden a los problemas prioritarios del país
SI Generó transferencia del conocimiento o tecnología
SI Cumpe con la ética para la investigación (reporte de la herramienta antiplagio)

El egresado cumple con lo siguiente:

- SI Cumple con lo señalado por el Reglamento General de Docencia
SI Cumple con los requisitos señalados en el plan de estudios (créditos curriculares, optativos, actividades complementarias, estancia, predoctoral, etc)
SI Cuenta con los votos aprobatorios del comité tutorial, en caso de los posgrados profesionales si tiene solo tutor podrá liberar solo el tutor
N/A Cuenta con la carta de satisfacción del Usuario
SI Coincide con el título y objetivo registrado
SI Tiene congruencia con cuerpos académicos
SI Tiene el CVU del Conacyt actualizado
SI Tiene el artículo aceptado o publicado y cumple con los requisitos institucionales (en caso que proceda)

En caso de Tesis por artículos científicos publicados

- N/A Aceptación o Publicación de los artículos según el nivel del programa
N/A El estudiante es el primer autor
N/A El autor de correspondencia es el Tutor del Núcleo Académico Básico
N/A En los artículos se ven reflejados los objetivos de la tesis, ya que son producto de este trabajo de investigación.
N/A Los artículos integran los capítulos de la tesis y se presentan en el idioma en que fueron publicados
N/A La aceptación o publicación de los artículos en revistas indexadas de alto impacto

Con base a estos criterios, se autoriza se continúen con los trámites de titulación y programación del examen de grado Si X No

FIRMAS

Elaboró: * NOMBRE Y FIRMA DEL CONSEJERO SEGÚN LA LGAC DE ADSCRIPCIÓN: DRA. LETICIA JAQUELINE ROBLES CUELLAR
NOMBRE Y FIRMA DEL SECRETARIO TÉCNICO: DRA. LETICIA JAQUELINE ROBLES CUELLAR
Revisó: NOMBRE Y FIRMA DEL SECRETARIO DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO: DR. ALEJANDRO ACOSTA COLLAZO
Autorizó: NOMBRE Y FIRMA DEL DECANO: DR. HECTOR HOMERO POSADA ÁVILA

Nota: procede el trámite para el Depto. de Apoyo al Posgrado. En cumplimiento con el Art. 105C del Reglamento General de Docencia que a la letra señala entre las funciones del Consejo Académico... Cuidar la eficiencia terminal del programa de posgrado y el Art. 105B las funciones del Secretario Técnico, llevar el seguimiento de los alumnos.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES

Juan Carlos Aguilar Aguilar:

Por medio de la presente se hace constar que el libro digital: *Convergencias del Diseño y de la Construcción Vol. VI. Alteraciones antrópicas en la ciudad y el medio ambiente. Conservación, sustentabilidad, complejidad e interdisciplina en la investigación*, coordinado por el Dr. Alejandro Acosta Collazo, y en el cual usted es autor del capítulo titulado "Los sistemas constructivos del altiplano potosino y su influencia en el desarrollo arquitectónico de las poblaciones del norte del país", será publicado por el Departamento Editorial de esta Institución en el año 2018, y contará con registro ISBN.

Para los fines legales que el interesado solicite, se extiende la presente constancia que avala la aceptación de la publicación.

Sin otro particular por el momento, le envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE

Aguascalientes, 6 de noviembre de 2017.

"Se Lumen Proferre"

M.E. Martha Esparza Ramirez

Jefa del Departamento Editorial

c.c.p. Archivo



Agradecimientos.

Deseo expresar mi sincera gratitud tanto a las diferentes instituciones y académicos que de manera desinteresada contribuyeron para la realización de este trabajo:

Al PRODEP a través de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí que me dieron la oportunidad de realizar mis estudios de posgrado, y a mi querida Facultad del Hábitat.

A la Universidad Autónoma de Aguascalientes, a través del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, por su apoyo y la oportunidad de culminar mis estudios. Gracias al Señor rector Dr. Francisco Javier Avelar González y decano Dr. Héctor Homero Posada Ávila.

Al Doctorado en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos. Gracias a la Dra. Leticia Jaqueline Robles Cuellar y muy especialmente al Dr. Alejandro Acosta Collazo.

Muy especialmente al Dr. Rodrigo Franco Muñoz, por su tiempo, consejo y paciencia como tutor de mi trabajo.

A los Doctores Marco Alejandro Sifuentes Solís, Luis Enrique Santiago García, Flavio Alfredo Franco Muñoz y Alejandro Acosta Collazo por sus comentarios, consejos y guía durante este proceso.

A todos mis compañeros de doctorado, por la oportunidad de convivir con ustedes y compartir esta gratificante experiencia.

A las autoridades académicas de la Facultad del Hábitat de la UASLP que me brindaron su apoyo para lograr alcanzar esta meta, en especial a mis directores los Arquitectos Anuar Abraham Kasis Ariceaga y Daniel Jiménez Anguiano, además de mis compañeros profesores que me acompañaron y respaldaron durante este proceso.

De manera muy especial a la Sra. Mónica Orozco Matus, cuyo desinteresado apoyo fue fundamental en desarrollo de este trabajo y sin el cual éste no hubiera sido posible, mil gracias de todo corazón.

Dedicatoria:

A mi familia, Juanita y Rodrigo, por su paciencia y presencia motivadora y apoyo total en este nuevo proyecto de vida.

A mi padre J. Rodrigo Aguilar Castillo (QEPD), a mi madre María de Jesús Aguilar de Aguilar y a mis hermanos Rodrigo y Alejandro, que fueron también testigos de esta nueva aventura.

A la Sra. Ivonne Mónica Orozco Matus y amigos saltillenses.

ÍNDICE GENERAL

Resumen.....	13
Abstract.....	14
Capítulo 1 Introducción y alcances del trabajo.....	15
Planteamiento del problema.....	17
Planteamiento Metodológico.....	23
Variables e indicadores.....	25
Capítulo 2 Antecedentes	30
Antecedentes históricos	31
La traza urbana	33
La conformación barrial.....	36
El barrio del Montecillo	39
Ferrocarriles, historia y modernización urbana.....	43
Capítulo 3 Marco Analítico	52
La complejidad de lo urbano como problema de investigación	53
Lefebvre y la producción del espacio.....	56
El abordaje inter y transdisciplinario de lo urbano.....	62
El hábitat y los ámbitos antrópicos.....	64
El ámbito antrópico en el diseño y gestión urbana	66
La transformación urbana y participación social	74
El Ferrocarril como factor de transformación urbana	78
El urbanismo como espacio del poder.....	87
El análisis de la cultura social.....	91
Consciencia y ciudad.....	93
El hábitat y el hombre.....	95
El régimen porfirista	97
Capítulo 4 Contexto Antrópico de la Zona de Estudio	100
Análisis del sitio el barrio del Montecillo.....	101
El actual Barrio del Montecillo.....	109
Capítulo 5 La vivienda potosina durante el periodo de estudio	121
La vivienda potosina durante el período de estudio	122
La vivienda del siglo XIX al siglo XX	128
Arquitectura Potosina.....	134

Capítulo 6 Análisis del Caso de Estudio	150
La formación barrial como antecedente de análisis.	151
Análisis de cambios urbanos.	155
Resultados del análisis inicial.	170
1ª Zona de estudio (núcleo antiguo del Barrio del Montecillo)	174
Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 1)	178
2ª Zona de estudio (cuadras oriente del Barrio del Montecillo)	180
Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 2)	181
3ª Zona de estudio (cuadras y calles fuera del Barrio del Montecillo)	183
Zona 3.a. Peña y Peña Barrio de San Sebastián	185
Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 3.a)	186
Zona 3. b Jerónimo Mascorro barrio de San Miguelito	189
Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 3.b)	190
Zona 3. c Ignacio Manuel Altamirano barrio de Santiago	193
Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 3.c)	194
Análisis Arquitectónico	197
Primera área de muestreo, Zona 1 Montecillo original	207
Segunda área de muestreo, Zona 2 Montecillo oriente	211
Tercer área de muestreo, Zona 3a Calle Peña y Peña barrio de San Sebastián.	214
Tercer área de muestreo, Zona 3b Calle Mascorro barrio de San Miguelito.	218
Tercer área de muestreo, Zona 3c Calle Altamirano barrio de Santiago	222
Resultados finales de las tres zonas de estudio.	225
Arquitectura ferrocarrilera potosina	229
Capítulo 7 Conclusiones	235
Los nuevos paradigmas de la investigación.	236
El ámbito antrópico.	238
El ámbito cultural	239
El ámbito urbano	241
El ámbito arquitectónico.	245
Bibliografía	255
Bibliografía.	256
Anexos	260

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1.1. Esquema conceptual que señala la etapa histórica del desarrollo del caso de estudio visto desde los albores ferrocarrileros hasta la época posrevolucionaria. Nótese el supuesto teórico entre el crecimiento del espacio físico del barrio y el ambiente cultural de la ciudad..... 19

Imagen 1.2. Mapa conceptual de la estructura básica de la hipótesis del trabajo. Nótese los cuadros amarillos del centro donde se estipulan los conceptos que fundamentan el trabajo. 22

Imagen 1.3. Mapa conceptual donde se puede apreciar la estructura básica de la investigación. Nótese la presencia de los factores que intervienen en el trabajo, sin embargo, el estudio no está determinado por el lugar que ocupa en el esquema. 23

Imagen 1.4. Esquema de las interrelaciones entre las tres grandes unidades de análisis del trabajo: urbanismo, arquitectura y cultura social..... 25

Imagen 2.1 Mapa del antiguo Puesto de San Luis en donde destacan además del emplazamiento antes referido, el pueblo de San Miguel de Mexquitic y la estancia del Capitán Gabriel Ortiz de Fuenmayor. 33

Imagen 2.2 Mapa del antiguo Pueblo de San Luis en donde se puede apreciar la traza inicial de la ciudad con su estructura reticular en derredor de la plaza principal. Nótese la presencia al norte del pueblo de indios Tlaxcalilla. 34

Imagen 2.3 Mapa esquemático de la ubicación de los pueblos de indios a principios del siglo XVII que conformarían a futuro los barrios de la ciudad de San Luis Potosí. Nótese que estos barrios están delimitados por sus núcleos territoriales. 38

Imagen 2.4 Plano del año de 1864 donde se puede observar La traza urbana del barrio del montecillo. Nótese la presencia del templo y de la plaza de toros frente al mismo. 40

Imagen 2.5 Imagen de la portada original del templo del Montecillo a finales del siglo XIX o principios del XX en donde se puede apreciar las primeras instalaciones ferroviarias antes de la construcción de la barda perimetral 50

Imagen 3.1 Esquema de las interacciones entre las dimensiones del hábitat y los ámbitos antrópicos. Obsérvese como las dimensiones Natural y espacial están intrínsecamente ligadas a la actividad antrópica..... 69

Imagen 3.2 Construcción Interdisciplinaria del espacio habitado, en la que se puede observar la relación de las disciplinas del hábitat den el espacio habitado, y por ende como ámbito antrópico. 71

Imagen 3.3 El hábitat y los ámbitos antrópicos como sistema ambiental complejo..... 72

Imagen 3.4 Línea de tiempo del desarrollo ferrocarrilero en nuestro país, donde se pueden observar los eventos históricos más sobresalientes..... 82

Imagen 3.5 Línea de tiempo del desarrollo ferrocarrilero en San Luis Potosí, donde se pueden observar los eventos históricos más sobresalientes para el caso de estudio..... 83

Imagen 3.6 Gráfica del Producto Nacional Bruto durante la última etapa del porfiriato en México. Nótese el importante crecimiento observado por la economía nacional, cifras expresadas en millones de pesos. 85

Imagen 3.7 Esquema de los elementos que componen las representaciones sociales..... 93

Imagen 4.1 Plano del año de 1749 donde se puede observar los terrenos de la alameda que posteriormente pasaría a ser la huerta del convento del Carmen y la presencia de una ermita que señala el barrio del Montecillo con algunos jacalones dispersos..... 102

Imagen 4.2 Plano del año de 1777 o 1797 donde se puede observar el huerto del convento del Carmen y al noroeste el barrio del Montecillo presentando una estructura urbana definida..... 103

Imagen 4.3 Plano de la ciudad de 1849 en el que se puede apreciar el trazo de la huerta de los carmelitas de lo que sería la Alameda Juan Sarabia, Nótese la presencia de la desaparecida plaza de toros en el centro del barrio. 106

Imagen 4.4 Planos comparativos de la ciudad con 20 años de diferencia, de 1871 a 1891 en el que se puede apreciar la Alameda y las transformaciones del barrio del Montecillo. Nótese la desaparición de la plaza de toros en el centro del barrio, así como el tendido de vías férreas frente al templo, y al norte, las áreas de los primeros talleres 109

Imagen 4.5 Delimitación del Barrio del Montecillo en la cual se pueden observar dos fracciones del teniendo a las vías férreas por eje delimitante, a la izquierda la porción original del barrio y a la derecha el primer desarrollo posterior a la instauración del ferrocarril en la ciudad..... 110

Imagen 4.6 Composición de la delimitación del Barrio del Montecillo, correspondiente a la zona urbana desarrollada en el siglo XX 111

Imagen 4.7 Imagen aérea tomada de poniente a oriente en las primeras décadas del siglo XX donde se puede apreciar el bordo generado por las instalaciones ferroviarias. Nótese el desdoblamiento de la zona oriente de la línea de tendido de las vías férreas. 112

Imagen 4.8 Mapa temático de las instalaciones construidas para servicio directo del ferrocarril. Nótese la cercanía con las zonas formadas por cuadras pobladas en las áreas de corazón del barrio del Montecillo..... 113

Imagen 4.9 Mapa temático de la nueva área del barrio del Montecillo donde se pueden apreciar las diferentes etapas de crecimiento de esta zona y su expansión al oriente de las vías férreas durante la segunda mitad del siglo XX. 114

Imagen 4.10 Mapa de la nueva zona de expansión y el cuadro de información con datos urbanos, de la población y vivienda..... 115

Imagen 4.11 Mapa temático y cuadro de información con indicadores de población calculado con base a manzanas con datos del Laboratorio de Manejo Satelital de la Facultad del Hábitat..... 116

Imagen 4.12 Mapa temático y cuadro de información con indicadores de viviendas por manzanas con datos del Laboratorio de Manejo Satelital de la Facultad del Hábitat..... 117

Imagen 4.13 Mapa temático y cuadro de información con identificadores de usos de suelo con datos del Laboratorio de Manejo Satelital de la Facultad del Hábitat. Nótese la vocación habitacional de la zona y la escasez de áreas verdes. 118

Imagen 4.14 Vista de la calle Azteca Sur delimitada por la barda del ferrocarril. Obsérvese como esta construcción forma una barrera urbana real. 120

Imagen 5.1 Secuencias de seis generaciones que formaron la arquitectura en Latinoamérica, en la que se señalan las etapas correspondientes a la época de estudio. 125

Fuente: Arango (2012) con modificaciones del autor 125

Imagen 5.2 Fachadas típicas del Centro Histórico de San Luis Potosí, en las que se pueden observar sus características formales y sus remates arquitectónicos elaborados en cantera en la vivienda de este sector. 140

Imagen 5.3 Fachadas típicas del Centro Histórico de San Luis Potosí. Obsérvense sus características formales y sus remates arquitectónicos de diseño mas sencillo elaborados en cantera en la vivienda del sector social medio alto 142

Imagen 5.4 Fachadas típicas del Centro Histórico de San Luis Potosí. Obsérvense sus características formales y sus remates arquitectónicos de diseño mas sencillo elaborados en cantera en la vivienda del sector social medio alto 143

Imagen 5.5 Fachadas típicas de los barrios colindantes al Centro Histórico de San Luis Potosí, en donde se puede observar las características formales expresados a través de sus remates arquitectónicos elaborados en cantera en la vivienda del sector social medio. 145

Imagen 5.6 Fachada típica barrial colindante al Centro Histórico de San Luis Potosí, en donde se puede observar un arreglo mas sencillo sin ningún tipo de remate sobre los dinteles, pero conserva sus características formales elaborados en cantera en la vivienda del sector medio 147

Imagen 5.6 Fachada de vivienda barrial colindante al Centro Histórico de San Luis Potosí, en donde se puede observar un diseño formal diferente al del común de las viviendas barriales, sin embargo, su expresión se logra con la utilización de la cantera en sus remates conforme a la tipología potosina observada. 148

Imagen 6.1 Mapa de la Ciudad de San Luis Potosí de 1794 del Capitán Manuel Pascual de Burgoa, en el que se puede apreciar la traza de la ciudad durante el siglo XIX..... 152

Imagen 6.2 Mapa esquemático del sistema de núcleos y territorios del siglo XVII, en el que se puede observar las distancias existentes entre los tres barrios más cercanos al centro histórico..... 154

Imagen 6.3 Plano de la ciudad de San Luis Potosí del año de 1864 de Juan B. Laurent, en el que se puede apreciar la estructura vial y la traza urbana del Centro Histórico contrastado con el barrio del Montecillo. Obsérvese la poca relación existente entre la traza urbana del Centro Histórico y la del barrio del Montecillo..... 156

Imagen 6.4 Plano de la ciudad de SLP levantado por Florencio Cabrera de 1869 en el que se aprecia la irregular traza urbana del barrio del Montecillo, así como la permanencia de

las principales conexiones al centro histórico como lo es el camino a Rioverde (hoy Av. Universidad). Nótese la existencia del canal del desagüe (resaltado en color morado) al norte de esta última arteria..... 157

Imagen 6.5 Plano de la ciudad de 1891 de Antonio Cabrera, en el que se puede observar el tendido de las vías férreas y la alteración de la traza urbana con la desaparición de varias manzanas, así como la fragmentación del barrio y sus vialidades. 158

Imagen 6.6 Plano de 1924 de Ignacio Maldonado en donde se aprecia los tendidos finales de las vías ferroviarias, obsérvese nuevos elementos urbanos como son el antiguo hospital del ferrocarril, la nueva Plaza de Toros El Paseo y la planta de luz..... 159

Imagen 6.7 Plano de la mancha urbana actual de San Luis Potosí sobre la que se ha sobrepuesto la superficie de lo que era su extensión durante el año de 1891, es decir 7 años antes a la llegada del Ferrocarril. 160

Imagen 6.8 Plano de la mancha urbana actual de San Luis Potosí sobre la que se ha sobrepuesto la superficie de su extensión de 1914..... 161

Imagen 6.9 Plano de la mancha urbana actual de San Luis Potosí sobre la que se han sobrepuesto las diferentes superficies de lo fue el crecimiento de la ciudad entre los años de 1891 y 1914. 161

Imagen 6.10 Plano de la mancha urbana actual de San Luis Potosí con las diferentes superficies de crecimiento de la ciudad entre los años de 1891 y 1914. Con la ubicación de las tres etapas de análisis de campo seleccionadas..... 162

Imagen 6.11 Detalle comparativo de las zonas de estudio sobre planos antiguos de la ciudad de San Luis Potosí entre los años de 1891 y 1914 donde se marca la ubicación de las tres etapas de análisis de campo seleccionadas. 163

Imagen 6.12 de la calle Porfirio Díaz, actual Avenida 20 de Noviembre vista de norte a sur, donde se puede observar el tendido de las recientes vías férreas contemplándose al fondo los templos de San José y del Convento del Carmen a fines del siglo XIX..... 164

Imagen 6.13 Planos de la zona MO 1 (Montecillo uno) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio..... 165

Imagen 6.14 Planos de la zona MO 2 (Montecillo dos) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio..... 166

Imagen 6.15 Planos de la zona SA 1 (Santiago uno) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio. 167

Imagen 6.16 Planos de la zona SS 1 (San Sebastián uno) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio..... 168

Imagen 6.17 Planos de la zona TE 1 (Tequisquiapan uno) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio..... 169

Imagen 6.18 Grafica de registros de ancho de calles entre 1891 y la actual ciudad de San Luis Potosí..... 173

Imagen 6.19 Plano de la zona de estudio correspondiente al barrio del Montecillo en el que se puede observar las condiciones urbanas del mismo y su posición de confinamiento entre cuatro bordos..... 175

Imagen 6.20 Planos de la primera zona de estudio correspondiente al barrio del Montecillo original, donde se pueden apreciar las modificaciones sufridas de 1891 a la época actual. Obsérvese la desaparición de las cuadras 10, 11 y 12 y el callejón en la manzana 5 actual. 176

Imagen 6.21 Fachada original del templo de San Cristóbal del Montecillo la cual no se encuentra en funcionamiento debido a haber quedado bloqueada por la barda del ferrocarril que corre a dos metros de distancia de la misma. 177

Imagen 6.22 Plano de la Segunda Etapa de la zona de estudio conformada por una de las primeras áreas en fincarse a inicios del siglo XX. Esta selección está formada por 3 cuadras las cuales se han numerado para su valoración. Obsérvese que las cuadras 2 y 3 son generadas por la división del lote original antes de 1914 181

Imagen 6.23 Plano actual de la ciudad de San Luis Potosí donde se destaca la zona de crecimiento entre 1891 y 1914 en la cual se aprecian las tres áreas de estudio, destacando las calles seleccionadas como parte de la tercer zona de trabajo. 184

Imagen 6.24 Planos de 1891, 1914 y actual de la 3er zona de estudio correspondientes a la calle Peña y Peña del barrio de San Sebastián. Obsérvese que la traza de la calle ya existía desde 1914. 185

Imagen 6.25 Plano manzanero de la calle Peña y Peña ubicada en la Tercer Etapa de la zona de estudio la cual está conformada por tres áreas seleccionadas en diferentes lugares dentro del área de crecimiento de la ciudad durante la temporalidad de la etapa de estudio. 186

Imagen 6.26 Planos de 1891, 1914 y actual de la 3er zona de estudio correspondientes a la calle Jerónimo Mascorro del barrio de San Miguelito. Obsérvese que para 1981 está traza aún no existía apareciendo hasta 1914. 189

Imagen 6.27 Plano manzanero de la calle Jerónimo Mascorro del barrio de San Miguelito, como parte de la Tercer Etapa de la zona de estudio conformada por tres puntos seleccionados en diferentes lugares dentro del área de crecimiento de la ciudad durante la temporalidad de la etapa de estudio. 190

Imagen 6.28 Planos de 1891, 1914 y actual de la 3er zona de estudio correspondientes a la calle Ignacio Manuel Altamirano del barrio de Santiago. Obsérvese que desde 1891 existe ya la traza urbana de la misma..... 193

Imagen 6.29 Plano manzanero de la calle Ignacio Manuel Altamirano ubicada al norte del área de crecimiento anterior a 1914 como parte de la Tercer Etapa de la zona de estudio, la cual está conformada por tres puntos seleccionados en diferentes lugares dentro del área de crecimiento de la ciudad durante la temporalidad de la etapa de estudio. 194

Imagen 6.30 Fachada del Mesón de Santa Clara (ya desaparecido) ubicado en el Centro Histórico de San Luis Potosí, imagen posiblemente de principios del siglo XX..... 199

Imagen 6.31 Calle de la Artillería, hoy Avenida Universidad, en el año de 1890 aproximadamente. Del lado izquierdo el jardín de la alameda. Al fondo la iglesia de San José con su torre aún inconclusa. Del lado derecho se observa la fachada del Hotel Nacional Mexicano. 200

Imagen 6.32 Lado norte de la Alameda a mediados de 1920. Las flechas rojas señalan las alturas similares de las fachadas en toda la cuadra. Nótese el detalle del camellón central con alumbrado y el camellón lateral arbolado. 201

Imagen 6.33 Fotografía tomada posiblemente desde uno de los vagones del ferrocarril en el año de 1920 con vista a la actual calle Manuel José Othón, lugar donde ahora existe un paso a desnivel. Del lado izquierdo se ve parte del jardín de la Alameda y al fondo las torres de la catedral..... 202

Imagen 6.34 Vista de la calle Manuel José Othón de finales del siglo XIX aproximadamente, donde se pueden apreciar las fachadas de la cuadra y sus elementos arquitectónicos. La calle de terracería aún y del lado izquierdo parte del jardín de la Alameda..... 202

Imagen 6.35 Alzado hipotético de una fachada de un inmueble típico de principios del siglo XX. En ella se observan los elementos arquitectónicos como el entablamento en la parte superior, diseños sencillos de cornisas en la parte superior de los vanos, dinteles y jambas enmarcando los accesos y ventanas; guardapolvos de cantera y en los extremos pilastras que van desde el nivel inferior hasta el entablamento. 203

Imagen 6.36 Reconstrucción hipotética basada en las imágenes existentes de las fachadas originales en contraposición de las actuales en la cuadra norte de la calle Manuel José Othón en la zona de estudio..... 205

Imagen 6.37 Graficas de la 1ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas concordantes contra discordantes, nótese que la mayor parte mantienen sus características típicas y en las cuales solo el 8% es de uso comercial 208

Imagen 6.38 Grafica de la 1ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas con ventanas de tipo vertical, las cuales solo contabilizaron 62 viviendas con estas características con lo cual alcanza un 21% de la muestra 209

Imagen 6.39 Grafica de la 1ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia es en los enmarcamientos de vanos 210

Imagen 6.40 Grafica radial de la 1ª zona de estudio, donde se puede apreciar los porcentajes de incidencia de los elementos característicos de la tipología de la vivienda potosina, los cuales promedian en conjunto un 25% del total de la muestra analizada..... 210

Imagen 6.41 Graficas de la 2ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas concordantes contra discordantes, nótese que la mayor parte (75%) mantienen sus características típicas y que solo el 8% de los predios son de uso comercial. 211

Imagen 6.42 Fachada de la entrada principal del antiguo Hospital del Ferrocarril construido para dar servicio al personal extranjero de la empresa y el cual era atendido por facultativos también de origen extranjero con un estilo ajeno al contexto potosino. 212

Imagen 6.43 Grafica de la 2ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia más amplia es en los rodapiés de fachada con un 24% 213

Imagen 6.44 Grafica de la 2ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en enmarcamientos de vanos y rodapié de fachadas..... 213

Imagen 6.45 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3a) donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas con las características concordantes con la tipología de casa barrial potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en las fachadas que si cumplen con esta condición que generan el 87% de la muestra. 215

Imagen 6.46. Muestra de corte por fachada de la calle Peña y Peña del barrio de San Sebastián donde se pueden apreciar las características de las fachadas de los predios para su análisis..... 215

Imagen 6.47 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3a) donde puede apreciarse el porcentaje general de ventanas de tipo vertical contra las de geometría rectangular horizontal determinadas para la tipología de vivienda potosina. 216

Imagen 6.48 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3a) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en los rodapiés de fachadas seguido por los enmarcamientos en vanos. 216

Imagen 6.49 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3a) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia total promedio es del 21% que calzan con este prototipo..... 217

Imagen 6.50. Muestra de corte por fachada de la calle Jerónimo Mascorro del barrio de San Miguelito donde se pueden apreciar las características de las fachadas de los predios para su análisis..... 218

Imagen 6.51 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3b) donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas con las características concordantes con la tipología de casa barrial potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en las fachadas que si cumplen con esta condición que generan el 85% de la muestra, así como el 92% conserva el uso de suelo como vivienda..... 219

Imagen 6.52 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3b) donde puede apreciarse el porcentaje general de ventanas de tipo vertical contra las de geometría cuadrada o rectangular horizontal determinadas para la tipología de vivienda potosina. 219

Imagen 6.53 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3b) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en los rodapiés de fachadas seguido por los enmarcamientos en vanos y pretilas. 220

Imagen 6.54 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3b) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia total promedio es del 20% de las viviendas que entran con este prototipo..... 221

Imagen 6.55 Grafica de la 3ª zona de estudio (zona 3c) donde puede apreciarse el porcentaje de concordancia de viviendas con las características formales de la tipología de vivienda barrial la cual alcanza un 94% de la muestra. Nótese que la incidencia mas amplia del porcentaje de ventanas verticales en esta zona. 222

Imagen 6.56 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3c) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en los enmarcamientos de vanos de fachadas. 223

Imagen 6.57 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3c) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia total promedio es del 35% de las viviendas que calzan con este prototipo. 224

Imagen 6.58. Muestra de corte por fachada de la calle Altamirano del barrio de San Sebastián, donde se pueden apreciar las características de las fachadas de los predios para su análisis..... 225

Imagen 6.59 Grafica de los datos globales de las tres zonas de estudio donde puede apreciarse el porcentaje de concordancia de viviendas con las características formales de la tipología de vivienda barrial y los usos de suelo correspondientes. Nótese que las incidencias mas altas de vivienda concordante en promedio de toda la muestra. 226

Imagen 6.60 Grafica de la incidencia total de las tres zonas de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de ventanas de tipo vertical contra las de vanos cuadrados o rectangulares horizontales que fueron determinadas para la tipología de vivienda potosina..... 227

Imagen 6.61 Grafica global de las tres zonas de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en los enmarcamientos de vanos de fachadas. 227

Imagen 6.62 Grafica de los datos globales de las tres zonas de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia total promedio de toda la muestra fue de un 24.75% de las viviendas que calzan con este prototipo. 228

Imagen 6.63 Fotografías de las fachadas norte y poniente del edificio de bodegas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Nótese la terminación con almohadillado de cantera labrada..... 230

Imagen 6.64 Fachadas de la estación de ferrocarril en San Luis Potosí, tomada de los planos originales del año 1911. Nótese los remates de piedra labrada en los vanos y esquinas..... 231

Imagen 6.65 Fotografía de la única fachada de vivienda de la zona de estudio que mimetiza la tipología de las construcciones ferrocarrileras. Obsérvese el estilo y materiales empleados de la misma manera que las construcciones industriales de esta empresa. 232

Imagen 6.66 Comparación entre las instalaciones del actual Museo del Ferrocarril "Jesús García Corona" que fungió en el siglo XX como la Estación de los Ferrocarriles Nacionales de México y las instalaciones de la segunda estación del ferrocarril al inicio del siglo XX. 233

Imagen 7.1 Mapas de la 1ª etapa de estudio de la traza urbana de los patios de maniobras del ferrocarril, que muestran el desarrollo urbano de los primeros años de su arribo hasta nuestros días, en la cual se puede observar que existen pocos cambios en la traza urbana. 244

Imagen 7.2 Fotografía aérea (poniente a oriente) de mediados del siglo XX donde se puede apreciar el poco desarrollo de la ciudad de San Luis Potosí hacia el sector oriente de la misma, lo cual ha sido ocasionado por el bordo urbano en que se convirtieron las instalaciones ferrocarrileras. 245

Imagen 7.3 Fotografía aérea (oriente a poniente) de mediados del siglo XX donde se puede apreciar el poco desarrollo de la ciudad de San Luis Potosí hacia el sector oriente de la misma, lo cual ha sido ocasionado por el bordo urbano en que se convirtieron las instalaciones ferrocarrileras. 245

Imagen 7.4 vista de viviendas tipo chalet construidas para alojar a personal administrativo extranjero del ferrocarril durante la etapa de estudio. Nótese la tipología arquitectónica y los materiales empleados en las techumbres..... 248

Imagen 7.5 fotografías de casa en ruinas donde se puede observar los materiales y sistemas constructivos. Obsérvese la presencia de rieles de ferrocarril como vigas en estructuras..... 252

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 1.1 Tabla de variables e indicadores donde se señalan los parámetros a medir del trabajo de investigación.....	28
Tabla 4.1 Tabla de indicadores de vialidades en la zona de estudio 2. Nótese que estos factores cumplen con los valores determinados por el Plan de Desarrollo Urbano.....	119
Tabla 6.12 Tabla de superficies y perímetros parciales y totales de cada una de las zonas de estudio del trabajo.....	164
Tabla 6.2 Tabla comparativa de registro de ancho de calles. Datos basados en lecturas directas de los planos de 1891 y actuales de San Luis Potosí.....	173
Tabla 6.3 Cuadro de información de la primera zona de análisis correspondiente al área original del barrio del Montecillo con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.....	180
Tabla 6.4 Cuadro de información de la segunda zona de análisis correspondiente a la primera área de crecimiento posterior a la instalación del ferrocarril en el lado oriente de la ciudad, con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.....	183
Tabla 6.5 Cuadro de información del primer punto de análisis de la Zona de Estudio numero 3 (calle Peña y Peña) correspondiente a la primera área de crecimiento posterior a la instalación del ferrocarril en el lado sur oriente de la ciudad, con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.	188
Tabla 6.6 Cuadro de información del segundo punto de análisis de la Zona de Estudio numero 3 (calle Jerónimo Mascorro) correspondiente a la primera área de crecimiento posterior a la instalación del ferrocarril en el lado sur poniente de la ciudad, con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.	192
Tabla 6.7 Cuadro de información del tercer punto de análisis de la Zona de Estudio numero 3 (calle Ignacio Manuel Altamirano) correspondiente a la primera área de crecimiento posterior a la instalación del ferrocarril en el lado norte de la ciudad, con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.	196
Tabla 7.1 Tabla cuantitativa de las características de las puertas y ventanas de la muestra de valoración complementaria.....	250
Tabla 7.2 Tabla cuantitativa de las características de las cornisas en fachadas de la muestra de valoración complementaria.....	251
Tabla 7.3 Tabla cuantitativa de las características de los rodapiés en fachadas de la muestra de valoración complementaria.....	251

Resumen.

Sin lugar a dudas el arribo del ferrocarril representó un importante parteaguas en la historia moderna de la humanidad, ya que su implementación generó los cambios sociales, políticos, tecnológicos y económicos de los que gozamos en la actualidad, los cuales constituyeron las bases del México moderno. Bajo este tenor de ideas, mucho se ha hablado del impacto que la industria ferrocarrilera ha tenido en el desarrollo del urbanismo y la arquitectura de las poblaciones por las que pasaron las vías férreas, sin embargo, y sin intención de cuestionar esta premisa, debemos preguntarnos hasta qué punto la industria ferrocarrilera influyó los cambios urbanos en las primeras etapas de su consolidación industrial, tomando como caso específico la ciudad de San Luis Potosí a través de uno de sus siete barrios tradicionales como lo es el barrio del Montecillo, el cual presenta un fenómeno muy particular en comparación a otros estados de la República, ya que este barrio tuvo que ceder su territorio para dar paso a las instalaciones ferroviarias, provocando con ello la desintegración de su núcleo barrial y por ende, su práctica desaparición, provocando con ello la transformación de sus espacios públicos y privados, los cuales a su vez también transformaron las dinámicas sociales y espaciales, convirtiendo esta zona en un bordo urbano que determinó el crecimiento de la zona oriente de la ciudad en los años futuros.

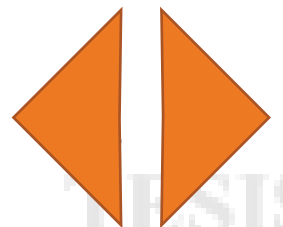
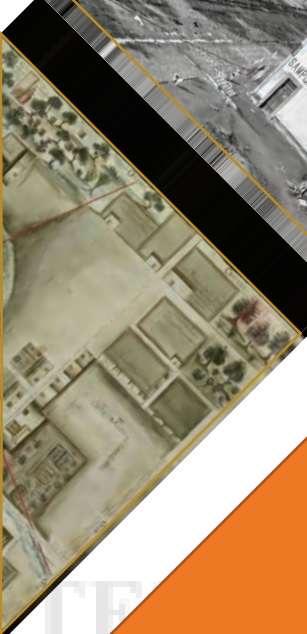
Abstract

Undoubtedly the arrival of the railway represented an important event in the modern history of humanity, since its implementation generated the social, political, technological and economic changes that we enjoy today, which formed the foundations of modern Mexico. Under this arguments, much has been said about the impact that the railway industry has had on the development of urbanism and the architecture of the populations through which the railways passed, however, and without intending to question this premise, we must ask ourselves the extent to which the railway industry influenced urban changes in the early stages of its industrial consolidation, selecting as a specific case the city of San Luis Potosí through one of its seven traditional neighborhoods as is the barrio del Montecillo, which presents a very particular phenomenon compared to other states of the Republic, since this neighborhood had to cede its territory to give way to the railway facilities , thus causing the disintegration of its neighborhood core and thus its practical disappearance, thus causing the transformation of its public and private spaces, which in turn also transformed social and spatial dynamics, turning this area into an urban board that determined the growth of the east of the city in the years to come.



DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS

Introducción y alcances del trabajo



Introducción.

Conforme al discurrir del tiempo, el hombre ha aprendido a ir descubriendo su propio pasado a través de un ejercicio que ha guiado sus esfuerzos desde que tiene razón de su existencia, y que ha orientado sus pasos en pos de la siempre tan antigua y a la vez tan actual pregunta del *"quien soy yo"*, cuestionamiento que reviste en sí mismo una de las complejidades mayores que ha tenido que enfrentar el ser humano, ya que su resolución pareciera que no tiene una respuesta absoluta, lo cual se ha podido corroborar en cada época por la que ha transitado la humanidad, en la que los diferentes factores filosóficos, tecnológicos, políticos, sociales y científicos han determinado el derrotero de cada una de ellas, debido en un principio a que estos factores están constituidos por un número de innumerables variables cuya constante interrelación genera una complejidad que escapa al dominio de la mente finita del hombre, y que además, estos conceptos no son de carácter permanente en relación al tiempo, sino que van evolucionando al mismo paso que el ser humano transita por el mundo.

Dentro de este constante descubrimiento que el hombre hace de sí mismo, el análisis de los hechos pasados reviste una primordial importancia en el análisis del presente, debido a que en su mayoría, estas acciones pretéritas, resultan ser operaciones antrópicas que dieron solución a problemas en su momento histórico, pero que ahora resultan en nuevos problemas que nos aquejan en el tiempo presente, conforme lo indica Senge cuando señala que *"los problemas del hoy derivan de las soluciones del pasado"*, generando con ello una mayor complejidad, ya que quienes resolvieron en el pasado un problema, regularmente no son las mismas personas que heredaran el nuevo problema del presente. (Senge, 1998, pp. 77, 78)

Con base a lo anterior, podemos afirmar sin lugar a dudas, que los acontecimientos de nuestro pasado reciente han influido en los procesos de la vida en el tiempo presente, tal como es el caso del desarrollo urbano de las ciudades y por consecuencia lógica, de su arquitectura y su cultura social, cuyos resultados pueden apreciarse en los cambios que el ser humano ha ido generando en su propio hábitat a través del tiempo.

Ante este contexto, resulta evidente que para poder entender los fenómenos del presente, es necesario observar los acontecimientos del pasado en donde se originaron los cambios

que con el transcurso del tiempo se convirtieron en los problemas y fenómenos del día de hoy, y por lo cual se hace ineludible contar con criterios y herramientas metodológicas que nos permitan indagar en la historia con el fin de ir descubriendo los procesos, causas y efectos que generaron nuestro hábitat actual, por lo cual el estudio del desarrollo urbano de la ciudad de San Luis Potosí bajo los acontecimientos provocados por la llegada de la industria ferroviaria a esta entidad constituyen un importante punto de partida para el presente trabajo, ya que este acontecimiento marco sin lugar a dudas, un parteaguas en el desarrollo urbano, político, económico, social y arquitectónico en esta ciudad, siendo el Barrio del Montecillo una de las primeras zonas en ser afectadas por la llegada de esta industria que revolucionó al país en su momento, y que por sus características particulares en el estatus social de la entidad, reviste una fenomenología que poco se ha estudiado hasta el momento, razón por la cual se ha seleccionado esta zona de la ciudad de San Luis Potosí como área de estudio, dentro de la cual, a su vez, se ha determinado la unidad de análisis para el presente estudio.

Planteamiento del problema.

Cuando abordamos el estudio de los fenómenos urbanos y arquitectónicos del pasado, es menester reconocer en ella la cultura del pueblo que le dio origen, aseveración que John Ruskin señala en sus trabajos:

“... para abordar el conocimiento de la arquitectura del pasado... tenemos que empapáramos de la historia y la literatura de ese periodo, que son como la crónica de sus actos y de su pensamiento, antes de poder comprender en toda su integridad el mensaje que transmite la arquitectura “. (Roth, 2000, p. 3)

Dicho de otra manera, la arquitectura y el urbanismo debe ser estudiada como un fenómeno que envuelve tres importantes dimensiones: el factor cultural, el artístico y el tecnológico, cuestión aplicable a todas las etapas históricas de las ciudades actuales y de su arquitectura, lo cual hace eco a la idea de analizar el desarrollo urbano arquitectónico como un artefacto cultural y una manifestación sistematizada de valores, entendiendo que toda edificación no es sino un compendio de nuestros propios valores.

En este sentido, el núcleo del presente trabajo está constituido por tres grandes factores que hemos determinado como el eje principal del estudio, las cuales han sido estudiadas a

partir del arribo del ferrocarril a la ciudad de San Luis Potosí: el desarrollo urbano, la arquitectura y la cultura social. Fundamentado con esto la formulación de las preguntas de investigación que guían el desarrollo del presente trabajo de investigación:

¿Cómo analizar el desarrollo urbano-arquitectónico desde una perspectiva antrópica técnico-cultural en una zona geográfica determinada?

Este enunciado nos obliga a preguntarnos cuál será la metodología adecuada para poder entender el desarrollo en las ciudades contemporáneas, específicamente en nuestro país, el cual en el plano de la evolución urbana, es el resultado de una combinación de diferentes factores que al mezclarse con los hechos cotidianos, históricos, sociales, políticos, tecnológicos, etcétera, generan como resultado una serie de fenómenos que son determinados de alguna manera por las distintas combinaciones, cuyo común denominador es la complejidad, resultando evidente que al tratar de entender y explicar este tipo de fenómenos que son producto de la multiafectación sistémica entre diferentes factores como son la tecnología, la arquitectura, el urbanismo y la cultura social, resulta un reto sumamente complejo, razón por la cual es importante solo tomar una muestra para su estudio, ya que como señala Popper la propuesta de abordar una totalidad posible de ser conocida se apoya en la visión de una realidad sin límites, lo cual es imposible para la mente finita del hombre, Por ello, *“si queremos estudiar una cosa, nos vemos obligados a seleccionar ciertos aspectos de ella. No nos es posible observar o describir un trozo entero del mundo, o un trozo entero de la naturaleza» totalidades así concebidas no pueden nunca ser objeto de ninguna actividad científica” (Osorio, 2001, p. 21)*

Partiendo de la pregunta anterior, podemos llegar a la formulación y planteamiento de un par de preguntas de carácter más objetivo, que encierran en sí mismas, la esencia y objetivo fundamental del presente trabajo de investigación:

¿Cómo influyó el arribo del ferrocarril al urbanismo y por consiguiente a la arquitectura potosina a finales del siglo XIX y principios del XX?

Observando el contexto que enmarca esta problemática, nos lleva necesariamente al planteamiento de otra serie de interrogantes que son necesarias responder para entender cabalmente el fenómeno de este estudio, como puede ser el conocer las influencias sociales y culturales, así como sus cruces con las manifestaciones tecnológicas de las diferentes

etapas de desarrollo de la ciudad, observando como son afectadas unas a otras, así como la relación de estos fenómenos con la intervención de los seres humanos en sus diversas interacciones con el hábitat, observada desde la perspectiva de los efectos de intervención del hombre como el actor principal de los ámbitos antrópicos.

Por lo anteriormente descrito, podemos determinar que el presente trabajo de investigación, por su propia naturaleza, se ubica en la línea de Estudios Arquitectónicos Urbanos, ya que esta línea aborda los tópicos inherentes a la tecnología y estudios históricos de la arquitectura, tocando de manera transversal y de forma constante, el campo de interés de la cultura social y la conservación del patrimonio arquitectónico construido.

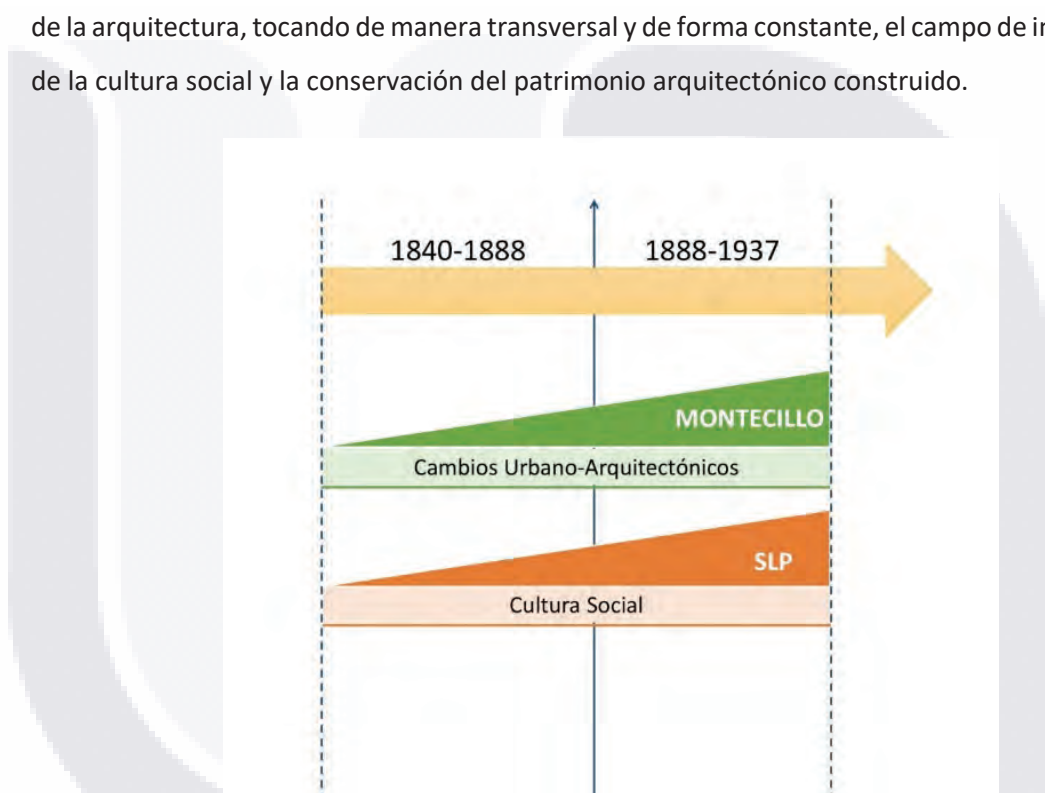


Figura 1.1. Esquema conceptual que señala la etapa histórica del desarrollo del caso de estudio visto desde los albores ferrocarrileros hasta la época posrevolucionaria. Nótese el supuesto teórico entre el crecimiento del espacio físico del barrio y el ambiente cultural de la ciudad.

En este mismo orden de ideas, podemos afirmar que existe una intrínseca relación entre dos elementos del hábitat a manera de binomios: por un lado la arquitectura y el urbanismo y por otro la tecnología y la cultura, las cuales interactúan entre sí de manera constante, generando con ello una serie de afectaciones dinámicas que generan cambios menores y/o

mayores entre las diversas fuerzas del hábitat en todos los sentidos, provocando con ello importantes cambios que se reflejan en la percepción del mundo que nos rodea.

Como un ejemplo claro de lo anteriormente señalado, podemos partir desde un importante punto de referencia en la historia del San Luis Potosí moderno, que indudablemente marcó un parteaguas en el desarrollo urbano de la ciudad, el cual fue la instauración de la línea de ferrocarril México-Laredo en el año de 1888, ya que la llegada de esta nueva industria al Estado, generó un importante cambio tecnológico y económico en entidad, afectando a su vez el fenómeno urbano habitacional, y esto a su vez y de manera recíproca, provocó cambios en la sociedad y en la cultura de la población que despertaba a una nueva época que ponía fin al siglo XIX y daba paso al difícil entorno social del nuevo siglo XX.

El arribo del ferrocarril a la entidad potosina indudablemente se conformó como un instrumento de cambio en el desarrollo de la ciudad, partiendo de las teorías que hablan sobre la importancia de esta industria en el crecimiento económico de las ciudades, como es el caso de la teoría schumpeteriana del ciclo económico, que considera el desarrollo y la progresiva implantación del ferrocarril como uno de los factores determinantes de los grandes ciclos económicos, (Barquín, Pérez, & Sanz, 2012, p. 393), encontrando a su vez la existencia de una fuerte relación entre el urbanismo y la industria ferrocarrilera, donde algunos autores señalan que:

“La relación entre urbanismo y ferrocarril ha sido densa desde la aparición de éste, aunque con distinta intensidad según etapas. La implantación del ferrocarril para las ciudades supuso un fuerte impulso económico, su dinamización y crecimiento extramuros. Además, el ferrocarril alentó la formación de industrias y espacios fabriles en terrenos más o menos amplios en el entorno de sus instalaciones e indujo la atracción demográfica hacia las principales capitales”. (López Lara, 2005, p. 49)

Estos cambios generan desde un punto de vista sistémico, una serie de alteraciones en los procesos del hábitat y en los ámbitos antrópicos, por lo que el objetivo de este trabajo de investigación se centra en estudiar los efectos causados con la llegada del ferrocarril a la arquitectura, el urbanismo y la cultura social en San Luis Potosí, tomando como unidad de análisis el barrio del Montecillo que constituye la zona de asentamiento de las estaciones, patios de maniobras y talleres del ferrocarril desde su instauración en 1888 y hasta los primeros años del siglo XX con la caída del porfiriato y el inicio de la Revolución Mexicana.

En este mismo orden de ideas, podemos argumentar que tanto el desarrollo urbano de la ciudad, así como la producción del objeto arquitectónico, representan de igual manera, las ideas que el hombre logra expresar a través de sus construcciones de calles, manzanas, viviendas, monumentos, etcétera, y que va más allá de un simple acomodo, más o menos uniforme de materiales, ya que la tecnología constituye en sí misma un fenómeno que influye en la cultura de una sociedad determinada, expresada en soluciones a problemas de materialización del hábitat construido, dicho de otra manera, la transformación material de la ciudad se da a través del urbanismo y la arquitectura, y esta materialidad a su vez se logra por medio de la tecnología edilicia, y esta misma en conjunto con su contexto, son una manifestación de la cultura social que le dio origen o que la transforma en determinados momentos de su historia.

"... la tecnología de la construcción es el medio por el cual la sociedad produce físicamente el objeto arquitectónico, el cual responde a las necesidades específicas y a la concepción y lógica social del momento histórico de su producción. La producción material del objeto arquitectónico es posible gracias a la aplicación del desarrollo de sistemas y procedimientos constructivos, acordes con los instrumentos y medios de producción disponibles..." (Román Kalisch, 1997, p. 26)

Con base en las ideas expresadas anteriormente, podemos determinar una serie de conceptos sobre la temática de este trabajo, las cuales son objeto de análisis y reflexión para los fines de este estudio, y que son el resultado de observaciones directas y señalamientos formulados por distintos autores que han trabajado sobre estas mismas temáticas.

- Entender que el arribo de nuevas tecnologías genera cambios en la arquitectura y el urbanismo de una ciudad.
- La posibilidad de entender como un fenómeno complejo y multirelacionado la interacción entre la arquitectura y el urbanismo con los aspectos tecnológicos y culturales.
- Reflexionar sobre las interacciones existentes entre el hábitat y los ámbitos antrópicos.

Con base a estas premisas, y las interrelaciones que se generan entre ellas, nos permite estructurar una hipótesis de trabajo que será la guía orientativa del presente estudio la cual puede señalarse de la siguiente manera:

“La aparición y la consecuente instauración del sistema ferroviario en la ciudad de San Luis Potosí a finales del siglo XIX generó un importante cambio en la arquitectura y urbanismo de la ciudad, la cual impactó de alguna manera en la cultura social de la población hasta finales del siglo XX, configurando la actual fisonomía física y social de la ciudad”.

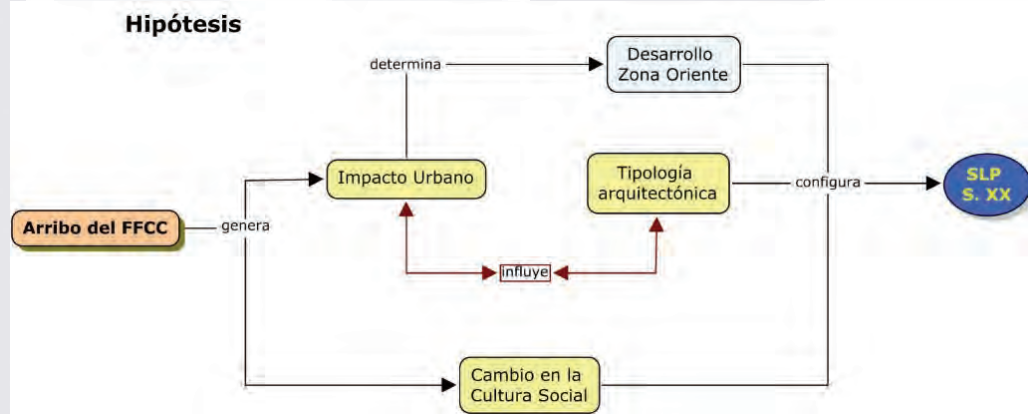


Imagen 1.2. Mapa conceptual de la estructura básica de la hipótesis del trabajo. Nótese los cuadros amarillos del centro donde se estipulan los conceptos que fundamentan el trabajo.

Fuente: Propia del Autor

Esta hipótesis se fundamenta en la importancia que tuvo para la entidad potosina el arribo de la industria ferrocarrilera, ya que ésta constituyó un factor que de diversas maneras determinó la conformación urbana de la ciudad, contribuyendo de manera directa e indirecta, no solo en los cambios en la fisonomía urbana arquitectónica, sino también a la cultura de la sociedad de finales del porfiriato a principios del siglo XX, siendo importante señalar que estos cambios provocados por los diferentes fenómenos inherentes al desarrollo urbano y arquitectónico de una población, son fuertemente impulsados por el arribo de nuevas tecnologías a la región, generando con ello una interrelación, no solo en los fenómenos urbanísticos y arquitectónicos antes mencionados, sino también entre los procesos sociales manifestados a través de la cultura social de su población, los cuales fueron determinantes en el desarrollo de la ciudad de San Luis Potosí a finales del siglo XIX y principios del XX.

Planteamiento Metodológico.

Conforme a la naturaleza de este trabajo, podemos clasificarlo como de tipo explicativo correlacional, dando respuesta a una pregunta que debe ser explicada a través del análisis de las consecuencias del fenómeno observado, que es la transformación urbano-arquitectónica como producto de la instauración de la industria ferroviaria como es el presente caso de estudio que toma como unidad de análisis el barrio del Montecillo de la ciudad de San Luis Potosí, donde se observó el desarrollo de sus cuadras y vialidades así como las fachadas de la vivienda popular en esta zona de estudio, pero sin descartar de ninguna manera la información pertinente que pueda aportar otra tipología de construcciones como puede ser la arquitectura monumental civil o religiosa.



Imagen 1.3. Mapa conceptual donde se puede apreciar la estructura básica de la investigación. Nótese la presencia de los factores que intervienen en el trabajo, sin embargo, el estudio no está determinado por el lugar que ocupa en el esquema.

Fuente: Propia del Autor

En la parte del análisis de la relación de los componentes que funcionan como elementos integradores del presente trabajo, se estudia las interrelaciones existentes entre diferentes factores como son la tecnología con la arquitectura y urbanismo, por lo que se trata de un ejercicio de investigación documental en la que compararemos las teorías existentes sobre esta temática así como el análisis de información visual de campo y gabinete en la cual se cruza la información gráfica de campo con la documentos gráfica histórica que permitan construir los procesos de crecimiento y evolución en la ciudad durante la etapa de tiempo seleccionada, para poder a través de la deducción, determinar los cambios más importantes afectaron al desarrollo urbano de la ciudad de San Luis Potosí aplicado en la unidad de análisis antes mencionada.

De manera paralela, se cotejan informaciones de documentos donde se presente el testimonio de las costumbres y pensamientos del periodo de estudio, lo cual estará basado en el análisis de publicaciones de periódicos y revistas, enfocándonos en los anuncios publicitarios y comerciales, así como de las diferentes noticias de eventos políticos y sociales que formaran el grupo de indicadores para deducir las afectaciones culturales de la sociedad, y poder cruzar estos datos con elementos de la tecnología imperante en la época, haciendo eco al señalamiento de Osorio cuando menciona que:

“... si queremos entender el comportamiento social de los individuos, ... no queda más camino que conocer, primero, las relaciones sociales en las cuales los individuos se encuentran inscritos, y desde allí explicar las decisiones y opciones sociales que toman”.

(Osorio, 2001, p. 47). En este mismo sentido en el que centramos la estructura metodológica de este trabajo en el momento histórico del arribo del ferrocarril, podemos percibir de manera natural en el contexto contemporáneo de la ciudad del San Luis Potosí, que la instauración de la línea del ferrocarril México-Laredo en el año de 1988 marcó un parteaguas en el desarrollo urbano de la ciudad, ya que la llegada de esta nueva industria al estado, generó un importante cambio tecnológico y económico en entidad, afectando a su vez el fenómeno urbano y habitacional, y esto a su vez, y de manera recíproca, provocó cambios en la sociedad que se reflejó en la cultura de la población que despertaba a una nueva época que ponía fin al siglo XIX y daba paso al difícil entorno social del nuevo siglo XX en nuestro país.

El arribo del ferrocarril a La ciudad de San Luis Potosí, generó un importante cambio en la zona urbana de la capital, lo cual se pudo apreciar con la transformación del espacio urbano, específicamente en el barrio del Montecillo el cual conforma la unidad de análisis de esta investigación, razón por lo cual hemos utilizado una importante teoría a manera de línea de discusión general para esta investigación que es el pensamiento de Henri Lefebvre quien hace énfasis en la teoría de la producción del espacio basándose en las relaciones que existen entre la sociedad y los modelos de producción a través de la fuerza de trabajo en las sociedades capitalistas, observando cambios que a su vez son provocados por las necesidades de producción de productos y servicios, señalando que la producción del espacio es el resultado de las características de cada modelo de producción que genera su propio espacio y este es producido por sus propias fuerzas de trabajo, lo cual nos hace ver

cómo el caso que aquí se plantea, se desarrolla en parte con base en estas teorías de la transformación del espacio de la unidad investigación.

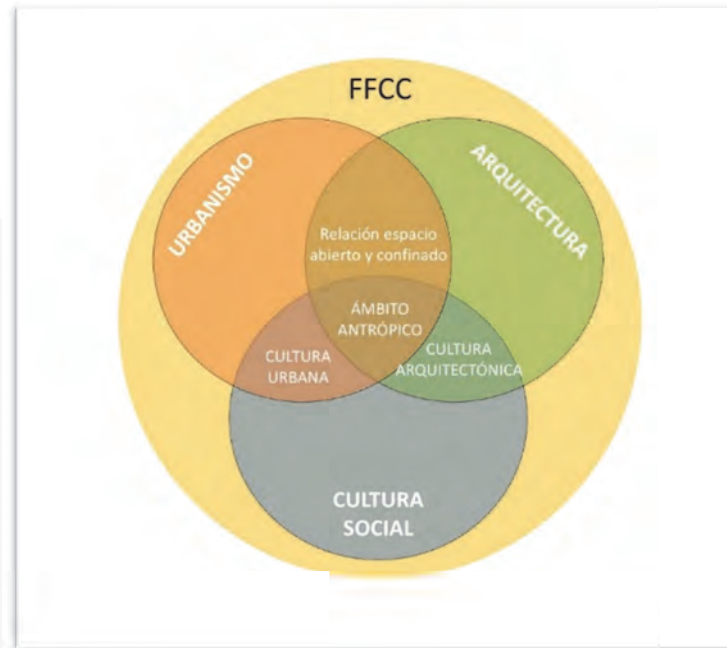


Imagen 1.4. Esquema de las interrelaciones entre las tres grandes unidades de análisis del trabajo: urbanismo, arquitectura y cultura social

Fuente: Propia del Autor

Variables e indicadores.

La transformación de la ciudad es el resultado de la consciencia y voluntad humana como respuesta a las diferentes necesidades de sus habitantes, cuya intervención en ella varía según los grupos sociales a los que se pertenezcan. La ciudad debe ser concebida como un sistema abierto en constante cambio y que responde a las acciones de sus habitantes, dando respuesta a necesidades sociales, económicas y ambientales, esperando con ello mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

En este sentido, el estudio del fenómeno urbano-arquitectónico se ha abordado de muchas maneras, analizando tanto los espacios privados como públicos y se han establecido diversos tipos de índices de diseño para la valoración del desarrollo de las diferentes

variables que han permitido observar los fenómenos de urbanización, zonificación y equipamiento urbano, movilidad urbana e impactos al medio ambiente, así como la espacialidad interior y exterior, la propiedad privada y la territorialidad, así mismo en el campo de los estudios urbanos y arquitectónicos se han observado aspectos cuya incidencia está orientada a la habitabilidad del ciudadano, abarcando diversos aspectos como lo son los estudios de las dimensiones físicas económicas y sociales, así como la dimensión urbana, considerando variables como la propia ubicación de la vivienda dentro de su propio contexto urbano, confrontando sus relaciones con el resto de la ciudad, o bien del propio barrio, así como el estudio del equipamiento y servicios urbanos, y los vínculos y relaciones vecinales, usos de suelo en la zona, características del medio ambiente y precio del suelo en el área de estudio. (Moreno Olmos & Chávez, 2009, p. 2)

Según estos autores, el concepto de habitabilidad también debe de aplicarse a la conformación urbana, ya que regularmente este término está asociado únicamente a la vivienda, ya que el espacio urbano es considerado como solo un lugar de tránsito en la cual la permanencia es de carácter efímero, sin embargo, para los fines de este trabajo, no abordaremos esta variable debido a que nos aleja de los objetivos planteados para este ejercicio dejando el resto de variables propuestas para poder analizar el desarrollo del barrio del Montecillo a través de la historia, por medio del estudio de la información documental y cartográfica disponible.

Con base a lo anterior, hemos dividido la investigación en tres variables principales: Variable transformación urbana, variable de transformación arquitectónica y variable cultura social, dividida en lo que hemos determinado como “Dimensión de la variable” Vialidad, Espacio público, Lotificación y Uso del suelo para la primera; Tipología arquitectónica para la segunda y Publicidad en medios impresos para la tercera.

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio
1.- Transformación Urbana. Esta variable hace referencia a los cambios sufridos por	Vialidad Características físicas y dimensionales de las calles,	Dimensión	Largo y ancho			Metros
		Sección	Regular/Irregular			Cantidad sumatoria
			Lineal	Sectorial	Concéntrico	

<p>la ciudad de San Luis Potosí, a finales del siglo XIX y principios del XX con el arribo del ferrocarril, medidos a través de las transformaciones urbano-arquitectónicas observadas en las zonas seleccionadas para su estudio. Observando con ello los procesos y fenómenos de transformación y cambio de las estructuras de los lugares que constituyen el hábitat humano en los centros de población, entendiendo que como consecuencias de ello que las transformaciones urbanas afectan de manera positiva en algunos casos, y negativa en otros, la calidad de vida de la población y por ende a la cultura social por lo que estos fenómenos tienen un importante nivel significativo en la sociedad.</p>	<p>callejones y andadores de las áreas de estudio</p>	Estructura	Múltiples núcleos	Damero Irregular	Radial	Cantidad Sumatoria	
	<p>Espacio publico</p>	<p>Estructura</p>	Espacio abierto	Espacio confinado	Andadores	irregular	Cantidad Sumatoria
			Fragmentado	Unificado			
	<p>Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios abiertos de carácter público de las áreas de estudio del proyecto de investigación.</p>	<p>Imagen Física</p>	Explanada plancha plana	Áreas verdes		Cantidad Sumatoria	
			Actividad	Recreativa	Deportiva		Cantidad Sumatoria
	<p>de las áreas de estudio del proyecto de investigación.</p>	<p>Materiales</p>	Cantera	Madera	Pasto	Cantidad Sumatoria	
			Arcilla	Ladrillo			
		Tamaño	Dimensión			M ²	
	<p>Lotificación</p>	Dimensión de la manzana	Tamaño de cada unidad			M ²	
		Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios dedicados para un uso de suelo determinado, habitacional o comercial de las áreas de estudio seleccionadas para este fin.	Estructura de lotificación	Regular	Irregular		Cantidad Sumatoria
		Aperturas de calles	Calle primaria	Calle secundaria	Eje vial	Cantidad Sumatoria	
		Estructura	Lineal	Concéntrico		Cantidad Sumatoria	
			Sectorial	Múltiples núcleos			
		Crecimiento urbano	Áreas de nueva expansión			M ²	
	<p>Usos de suelos</p>	Habitacional	Unifamiliar	Multifamiliar	Plurifamiliar	Cantidad sumatoria	
Tipo de actividades y acciones que se efectúan sobre un área de terreno urbano de las zonas de estudio con el fin de medir los posibles cambios en el desarrollo de actividades humanas con la introducción de		Industrial	Industria	Industria con comercio			

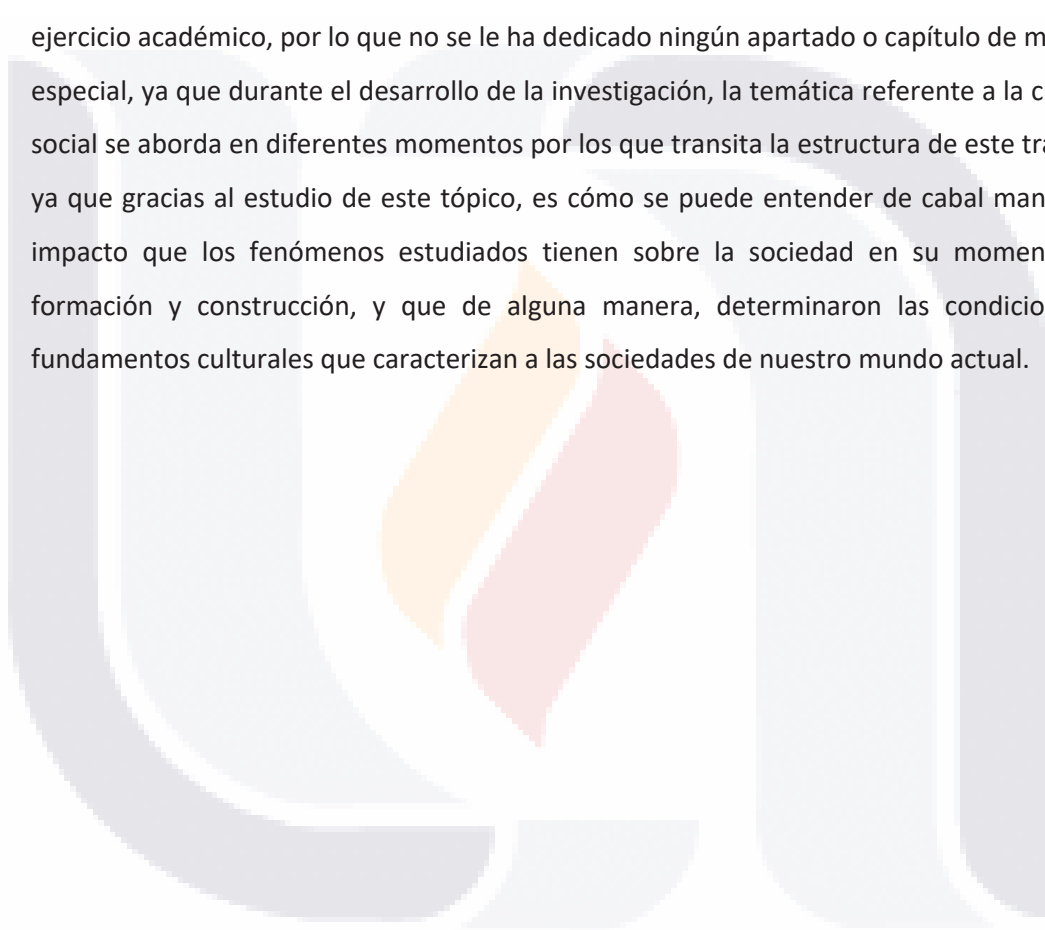
	la industria ferroviaria.					
<p>2.- Transformación Arquitectónica</p> <p>Esta variable señala los posibles cambios en las fachadas de las viviendas ubicadas en las áreas de estudio seleccionadas, en las cuales se pueda comprobarla presencia y características de diferentes elementos tectónicos que hagan referencia a la tipología, estilos o materiales en los que se pueda apreciarla influencia cultural a través de la “moda” implementada por la instalación de la industria ferroviaria en San Luis Potosí en la última etapa del siglo XIX y principios del XX durante el régimen porfirista, el cual se caracterizó por la extensión de las líneas ferroviarias y el desarrollo urbano de las principales ciudades del país.</p>	<p>Tipología arquitectónica</p> <p>Características que determinan las cualidades físicas de la arquitectura de las fachadas de las diversas construcciones establecidas en las zonas seleccionadas como muestras para su estudio, haciendo énfasis en la tipología de puertas y ventanas, así como en enmarcamientos de los vanos y/o perímetros de la fachada incluyendo cornisas y molduras, tipo de guardapolvos o zoclos, así como acabados o recubrimientos en muros</p>	Vanos contra masa	Áreas		Superficie predominante	
		Proporción	Vano vs masa		Porcentaje apreciativo	
			Sky Line		Armónico o discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		Cantidad sumatoria y tamaño con relación a la masa	
			Ventanas		Cantidad sumatoria y tamaño con relación a la masa y geometría horizontal o vertical	
			Jambas y dinteles	Enmarcamientos en colindancias	c forma y material	
			Cornisas	Rodapié		
		Material predominante	Argamasa	Piedra	Adobe	Cantidad sumatoria o ausencia
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo arquitectónico		Época histórica	

Tabla 1.1 Tabla de variables e indicadores donde se señalan los parámetros a medir del trabajo de investigación.

Fuente: Propia del Autor

Otro punto importante a destacar en este trabajo, es lo referente al estudio de la cultura social, que de manera inherente se encuentra detrás de todo proceso de cambio económico, tecnológico, político y social por el que ha pasado la humanidad, y este es sin lugar a dudas, un importante fundamento para el estudio de los ámbitos antrópicos.

Bajo este contexto, el presente estudio aborda la temática de la cultura social de manera transversal durante todo el desarrollo del trabajo, ya que como se mencionó anteriormente, este fenómeno se encuentra inseparablemente ligado a la temática que analiza este ejercicio académico, por lo que no se le ha dedicado ningún apartado o capítulo de manera especial, ya que durante el desarrollo de la investigación, la temática referente a la cultura social se aborda en diferentes momentos por los que transita la estructura de este trabajo, ya que gracias al estudio de este tópico, es cómo se puede entender de cabal manera el impacto que los fenómenos estudiados tienen sobre la sociedad en su momento de formación y construcción, y que de alguna manera, determinaron las condiciones y fundamentos culturales que caracterizan a las sociedades de nuestro mundo actual.

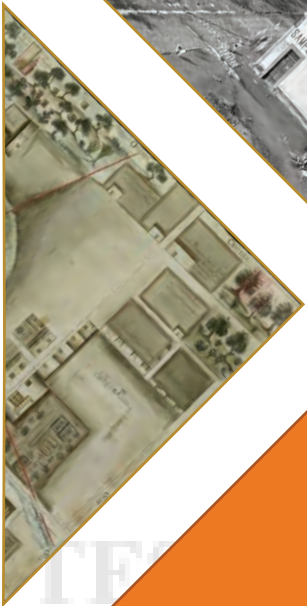




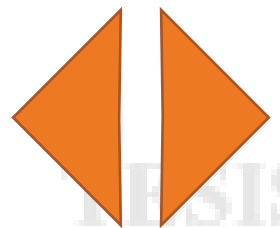
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES



DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS



Antecedentes



Antecedentes históricos

La fundación de San Luis Potosí es el resultado de varios acontecimientos históricos que se conjuntaron en la determinación fundacional del pueblo, entre los que destacan como antecedentes directos la ubicación geográfica del mismo, ya que durante la segunda mitad del siglo XVI el avance novohispano hacia la parte centro norte del país fue frenado, no solamente por las características geográficas de este territorio, sino también por la presencia beligerante de indígenas hostiles quienes asolaron la región durante esta etapa del siglo XVI y que detonó en lo que se ha llamado la Guerra Chichimeca, la cual según algunos autores duró de 1550 a 1590.

Durante este periodo, la colonización del país solamente había logrado establecerse hasta la ciudad de Zacatecas, gracias al descubrimiento de mineral en el cerro de la Bufa en el año de 1548, lo cual generó la fundación del poblado antes señalado, y como es de suponer, la necesidad de buscar nuevas betas de mineral hacia el norte del territorio se hizo cada vez más imperante para los nuevos colonos que iban en búsqueda de fortuna personal y mayor riqueza para a la Corona, marcando con ello la expansión hacia la parte septentrional del país.

“Rumbo a las recién descubiertas minas de Zacatecas se dirigió otro gran ejército de mineros, comerciantes, artesanos, indios, mestizos etcétera y así trazaron el llamado “Camino de la plata”. Poblaciones como San Miguel y Querétaro alcanzaron su prosperidad ya que por ellas pasaba el intenso tráfico de recuas y carretas. Abundaban también las donaciones tierras para que en ellas establecieran ranchos y haciendas con sus ventas y presidios.” (Montejano y Aguñaga, 1990, p. 45)

Otro de los aspectos a considerar en la fundación de San Luis Potosí y que fue en razón al interés expansionista antes mencionado, fue la creación de diferentes asentamientos humanos establecidos en las rutas cercanas al Camino de la Plata, como es el caso de las poblaciones de Mexquitic y Charcas, entre los cuales se tenía la intención de lograr establecimientos que contribuyeran a la paz de la región, cuya responsabilidad cayó en manos del Capitán mestizo Miguel Caldera, el cual mediante la implementación de una gran estrategia diplomática conocida como “Regalos de Paz”, permitió acabar con el ambiente beligerante de las diferentes etnias que habitaban la región, especialmente con los llamados

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

indios Chichimecas, así mismo esta estrategia fue reforzada con la migración de familias enteras de indios Tlaxcaltecas que vinieron a apoyar el establecimiento en estas poblaciones de los indios Chichimecas, lo cual se logró con mucho éxito, ya que se consideró que “la presencia de los tlaxcaltecas fomentó la imitación entre los chichimecas de sus modos de vida pacíficos y más civilizados” (Powell, 1997, p. 205) logrando con ello no solo la pacificación de la zona, sino también una asimilación cultural entre ambas etnias.

En este contexto la formación de la ciudad de San Luis Potosí, según algunos autores, puede registrarse desde el año 1583 con los primeros intentos de formar congregaciones chichimecas ya que se registra la formación de una primitiva comunidad de indios denominada como “Puesto de San Luis” establecido por Fray Diego de la Magdalena y por Miguel Caldera como parte de los esfuerzos de pacificación de la región, siendo hasta el año de 1591 con la llegada de las primeras familias tlaxcaltecas procedentes del pueblo de San Miguel de Mexquitic que pudo tomar una forma urbana más estructurada el Pesto de San Luis, integrando lo que fue el pueblo guachichil tlaxcalteca de San Luis de Mexquitic, (Galván Arellano, 1999, p. 34)

Con estos acontecimientos se pudieron dar las condiciones para poder dar forma oficial al poblado, lo cual es provocado por el descubrimiento en el mes de marzo de 1592 de las ricas minas del Cerro de San Pedro, lo cual provocó una avalancha de mineros de todo tipo que pronto comenzaron a demandar servicios básicos, lo cual los obligó a establecerse en el recién formado pueblo de San Luis de Mexquitic, principalmente por la carencia de agua en el cerro donde se ubicaron las minas recién descubiertas, generando las actas de la fundación oficial de la ciudad el día 3 de noviembre de este último año, continuando con un proceso evolutivo de hechos y acontecimientos históricos que desembocan con la obtención del título de ciudad en el año de 1656.

Es así como el Virrey Luis de Velasco nombra de forma previa a la firma de las Actas de Fundación, a las primeras autoridades de la nueva población, cayendo esta responsabilidad en Juan de Oñate nombrando primer alcalde mayor de las minas descubiertas y que se descubrieran en la Provincia de Mexquitic del Potosí el día 27 de agosto de 1592 “... las riquezas obtenidas en las minas fueron tan importantes, que se les comparó con las del Potosí Boliviano; de ahí su primer nombre: San Luis Minas del Potosí *de la Nueva España.*” (J. V. Villar Rubio, 2000, p. 35).

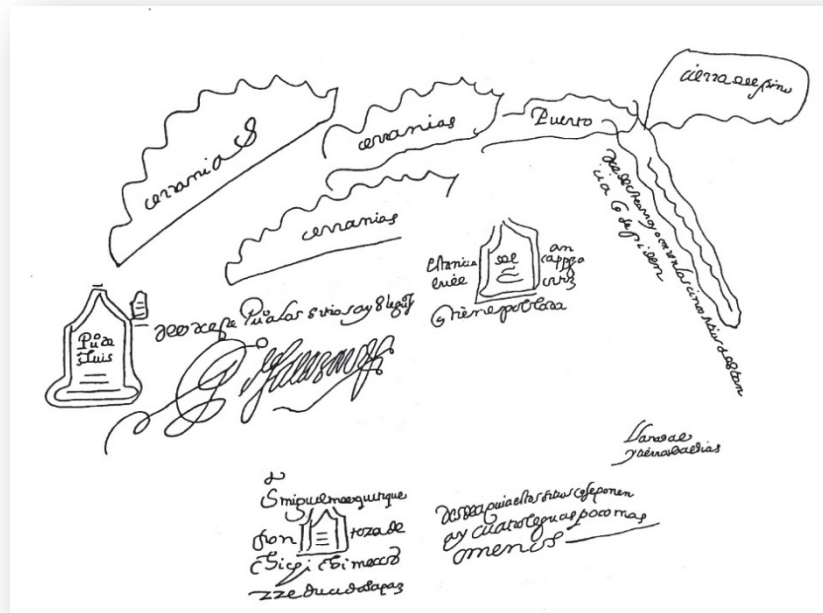


Imagen 2.1 Mapa del antiguo Puesto de San Luis en donde destacan además del emplazamiento antes referido, el pueblo de San Miguel de Mexquitic y la estancia del Capitán Gabriel Ortiz de Fuenmayor.

Fuente: Galván Arellano obtenido de Espinoza y Pitman

La traza urbana

San Luis Potosí al igual que muchas otras de las ciudades novohispanas, la estructura urbana fue diseñada obedeciendo a una estructura tradicional de damero, que como el caso de San Luis Potosí así fue aplicado, ya que la ciudad se funda como un nuevo asentamiento y no como una nueva población establecida sobre otra anterior, con lo cual obedece a la tradición y ordenanzas correspondientes, tal como lo señala Villar cuando cita a Aguirre y Chomel:

... la fundación de las ciudades, villas y pueblos, españolas o de indios, obedecía una disposición básica: el damero o tablero de ajedrez. Una plaza central ordenaba a la ciudad regulando el trazo de sus calles en cuadrícula, las que a su vez delimitaban los lotes donde se asentaban las edificaciones. Alrededor de la plaza central se alzaban los edificios principales sede de las autoridades civiles y eclesiásticas, así como las casas de los notables.” (J. V. Villar Rubio, 2000, p. 37citando a Aguirre y Chomel)

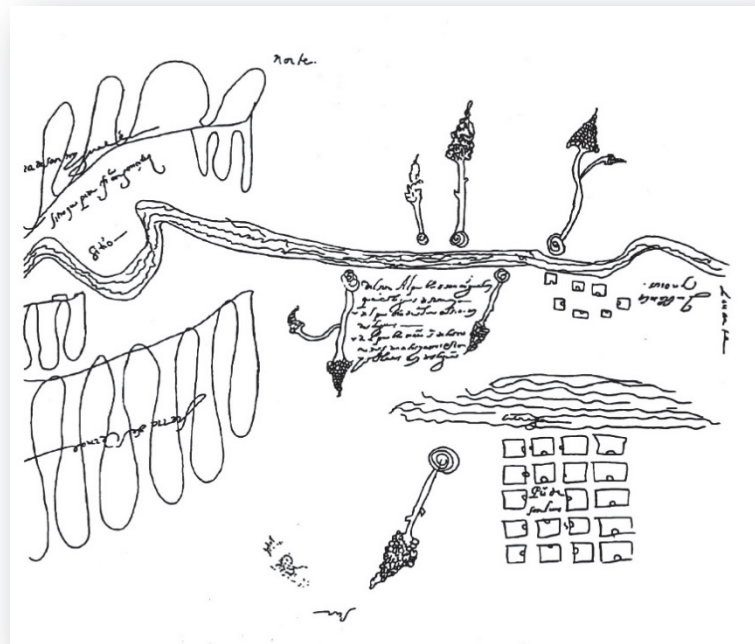


Imagen 2.2 Mapa del antiguo Pueblo de San Luis en donde se puede apreciar la traza inicial de la ciudad con su estructura reticular en derredor de la plaza principal. Nótese la presencia al norte del pueblo de indios Tlaxcalilla.

Fuente: Villar Rubio obtenido de Espinoza y Pitman

Con base a lo anteriormente señalado, la forma Inicial del primer cuadro de la ciudad de San Luis Potosí fue realizada en manzanas cuadrangulares trazadas “a regla y cordel”, tomando como eje básico de esta estructura la manzana principal destinada como área pública denominada como plaza central. Cabe hacer aquí el señalamiento que este primer cuadro de la ciudad es lo que sería denominado pueblos españoles, ya que como se señaló anteriormente, los indios guachichiles que originalmente se establecieron en este sitio del denominado “puesto de San Luis”, fueron desplazados junto con los nuevos indígenas tlaxcaltecas a otros asentamientos con lo que conformaron diferentes pueblos de indios en derredor del pueblo de españoles.

Previo a la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, como se puede apreciar en los mapas de la época, como es el caso del plano de Florencio Cabrera de 1869, (Imagen 5.4), se pueden observar las conexiones de caminos que conectaban al Estado con el resto del país, destacando el camino que venía de la ciudad de México y que conectaba con las ciudades

de Saltillo y de Monterrey, así como otro más que un día la capital del estado con Zacatecas y otro más hacia la ciudad de Tamaulipas.

Asimismo, se puede ver que la ciudad aún pequeña, como ya antes se ha señalado, cuenta con un trazo de corte reticular en damero, en la cual se pueden destacar las principales plazas y jardines de la ciudad,

“...la Plaza de Armas, la Plaza de la Compañía, la plaza de San Francisco, de San Juan de Dios, de la Merced, del Montecillo, de Tlaxcala, de Santiago, de San Miguelito, de San Sebastián, de San Juan de Guadalupe, el mercado del Rebote, de Matanza, de Todos Santos, El Águila, de La Alfalfa, de la Alhóndiga, del Buen Gusto, de los Carboneros, de la Piedra Redonda, El Carmen, de Lagunita, de La Gaitana, El Maíz, de Santa Clara, El Panal, de La Perlita, de Las Recogidas, de Los Rastrojos, de La Unión y El Venadito”. (Araujo Meléndez, 2002, p. 24)

En este mismo documento histórico, se puede observar que en derredor del centro de la ciudad, se aprecian los barrios de San Miguelito y de San Sebastián, los cuales se presentan como extensiones del Centro Histórico, y el resto de los barrios se encuentran unidos a este último por medio de la prolongación de diferentes vialidades que se prolongan del mismo centro de la ciudad, encontrando al poniente la calle de Maltos que conducía a el barrio de Tequisquiapam; al sur encontramos la calzada de Guadalupe que unía los barrios de San Sebastián, San Miguelito y San Juan de Guadalupe; al norte la calle Real de Tlaxcala unía al barrio del mismo nombre y al de Santiago, y al oriente la calle de la Alameda con el barrio del montecillo.

Otro elemento fundamental a notar en este plano de 1869, es que en toda la porción norte y poniente de la ciudad, se encuentra circundada por una barrera urbana que en lenguaje de Kevin Lynch (2015) forma un bordo artificial constituido por el canal denominado “La Corriente” el cual fue excavado un siglo antes para protección de la ciudad de las precipitaciones pluviales que inundaban el Centro Histórico causando graves estragos año con año con altos costos en pérdidas humanas y materiales, lo cual con el tiempo se establecieron en torno a sus bordes las diferentes haciendas de beneficio de minerales extraídos del Cerro de San Pedro.

También es notorio encontrar que en los alrededores del Centro Histórico de la ciudad, se encuentran aún una importante cantidad de huertas así como muchos solares vacíos con una serie de construcciones dispersas a través de toda la extensión de la ciudad, sin embargo estos espacios delimitados por huertas y solares configuraron lo que serían más tarde las cuadras y manzanas de la capital del estado potosino.

La conformación barrial

Como ya se ha señalado la fundación de la entidad potosina fue establecida gracias a los primeros asentamientos indígenas guachichiles pacificados, los cuales fueron consolidados con la integración de indígenas tlaxcaltecas quienes tenían la función de asegurar la integración de estos naturales a la nueva vida “civilizada” que comenzaba en la Nueva España,

“La educación guachichil se reducía a lo más elemental: el manejo de arco y flecha, el conocimiento de los frutos comestibles, la caza y tejido de cestas duras... Había que enseñar al chichimeca a llevar una vida sedentaria, organizada en comunidades, a obtener el sustento, la ropa y demás explotando técnica y constantemente los recursos naturales; a conocer la escritura y la lengua que estaba uniendo a todos los indios prehispánicos; a aprender las ciencias y las artes, la religión y sus manifestaciones sociales...” (Montejano y Aguñaga, 1990, p. 49)

Sin embargo la integración de los tlaxcaltecas no fue tarea sencilla, ya que había que convencerlos de migrar a las tierras del norte junto con sus familias, ya que estos al igual que los españoles “*compartían en alto grado el común desdén a los desnudos y crueles salvajes del norte*” (Powell, 1997, p. 195) y esta y esta renuencia tlaxcalteca era fuertemente fomentada por los frailes franciscanos que fungían como sus protectores, lo cual obligo a la Corona a otorgar más privilegios a este grupo aliado indígena, ente los cuales destacamos algunos de ellos relacionados con su futuro asentamiento en estas tierras de la entonces frontera nortes:

- a. “Que donde hubieran de hacer sus asientos no los manden poblar juntamente con españoles, sino distintos, y de por sí, de suerte que se pueblen cerca unos de otros,

sea con distinción de barrio, y prohibición a los españoles, que no puedan tomar, ni comprar solar en el barrio de los tlaxcaltecos.”

- b. “Qué el repartimiento que se hiciere para los poblaciones de tierra sea apartado y distinto, de suerte que el de los tlaxcaltecos este de por sí y el de los chichimecos por el consiguiente, y se señalen, y amojonen igualmente, de manera que en todo tiempo, y para siempre, las tierras, pastos, montes, ríos, pesquerías, salinas y molinos, y otros géneros de haciendas, estén señalados a cada parte, sin que en ningún tiempo puedan los unos indios entrar en las pertenencias de los otros, en tierra de estancia, ni en otra razón ni causa.”
- c. “Que cinco lenguas por lo menos de las poblaciones, no se puede hacer merced de estancia para ganado may”¹ (Powell, 1997, pp. 196-197)

Con base a estas consignas, se fueron formando los diversos pueblos de indios, los cuales, conforme a Galván, eran definidos de esta manera:

“... resolvieron, que los indios fuesen reducidos a pueblos, y no viviesen divididos, y separados por las sierras, y montes, privándose de todos beneficio espiritual, y temporal, sin socorro de nuestros Ministros, y del que obligan en las necesidades humanas, que deben dar unos hombres a otros” (Galván Arellano, 1999, p. 71)²

Estos pueblos de indios se asentaron a prudente distancia del trazo central del pueblo de españoles, sin embargo esta separación, a pesar de que cada uno contaba con su propio gobierno, no generó un encapsulamiento de cada comunidad dentro de sí misma, porque a fin de cuentas acabaron complementándose una con otra, ya que el carácter socio económico del pueblo de españoles que era minero y comercial, en comparación con los pueblos de indios que eran de carácter agrícola y ganadero menor, generó un importante intercambio comercial entre los diferentes asentamientos humanos en el naciente San Luis Potosí.

¹ Se ha conservado la redacción original del documento de Powell, ya que este a su vez mantiene el estilo de escritura del documento original que fue utilizado como fuente primaria. Nora del Autor

² Este párrafo hace referencia a la Ley primera Titulo III, Libro VI De reducciones y pueblos de indios.

Por otro lado, también es importante aclarar que uno de los objetivos de la estructuración de los pueblos de indios fue el que tuviesen una organización socio religiosa de forma independiente cada uno de ellos, con una distribución urbana similar a los poblados novohispanos en donde el templo, como símbolo de la religión, fungiera como un importante icono la unificación del poblado, así como los espacios destinados a las diferentes autoridades de gobierno. De igual manera, podemos a partir de la formación de los pueblos de indios, abordar el significado de un nuevo concepto que sobrevive hasta nuestros días: el barrio, el cual indudablemente tiene profundas raíces con los pueblos y fundaciones de este periodo, no solamente indígenas sino hispanas de igual manera, citando nuevamente a Galván, este define en voz de otros autores que "El barrio aparece como una construcción social histórica, que va conformando una red de identificación y de cohesión entre los habitantes de un territorio definido" (Galván Arellano, 1999, p. 72 Citando a Ibarra y López) entendiendo con esto que los barrios eran susceptibles de Integrarse al interior de los propios pueblos de indios o de españoles, o bien fuera de ellos.

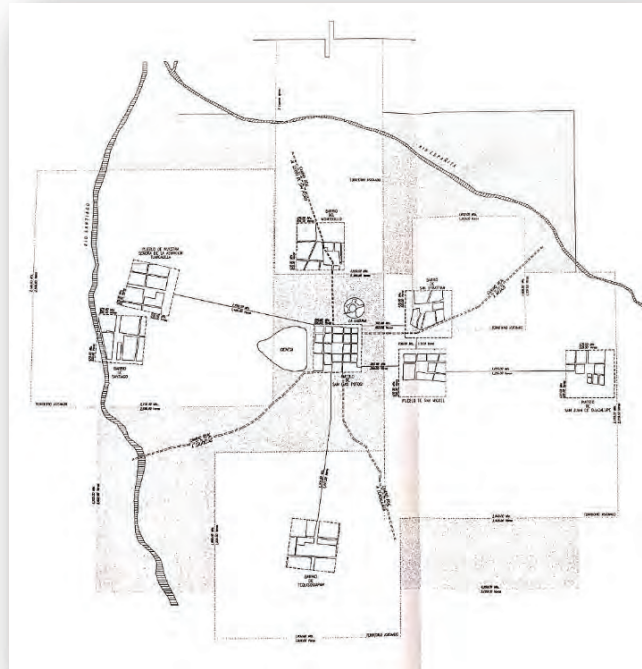


Imagen 2.3 Mapa esquemático de la ubicación de los pueblos de indios a principios del siglo XVII que conformarían a futuro los barrios de la ciudad de San Luis Potosí. Nótese que estos barrios están delimitados por sus núcleos territoriales.

Fuente: Galván Arellano (2006)

En este sentido, los barrios de la ciudad de San Luis Potosí fueron establecidos a partir del año de 1592 iniciando con la conformación del pueblo y posterior barrio de Asunción de Tlaxcalilla, y posteriormente se fueron integrando los barrios restantes, en el año de 1593 se funda el barrio de Santiago junto con el de Tequisquiapan, en 1597 el tradicional y conocido barrio de San Miguelito, seguido del barrio de San Sebastián en 1603, y el de San Cristóbal del Montecillo, que es el barrio de unidad de análisis desde trabajo, se funda en el año de 1600, integrándose el último barrio está lista, el de San Juan de Guadalupe en el año de 1616. (Quezada Torres, 2013, p. 11)

El barrio del Montecillo

La ciudad de San Luis Potosí, en sus orígenes, fue conformada por 7 barrios en los que se establecieron diversas partes de la población, especialmente las conformadas por indígenas Tlaxcaltecas, Tarascos y Huachichiles, siendo el barrio del Montecillo el penúltimo en fundarse (1600) como pueblo de indios, y desde el principio fue el desarrollo más pobre y menos apreciado ubicado al oriente de la ciudad justo a la salida al Cerro de San Pedro que dio origen la fundación de la ciudad.

Este barrio no contó, como si fue el caso de los seis restantes, con autoridades y servicios municipales como lo eran alcaldes, ejidos y hospital de indios, y cuyos habitantes constituían la mano de obra de las diversas haciendas de beneficio que había por la ciudad, y no es hasta mediados del siglo VIII (1753) en la cual, con el aumento de la población, se asignan por primera vez un gobierno propio, es decir, alcalde, teniente, alguacil mayor y dos topiles.

El 19 de julio de 1826 San Cristóbal del Montecillo pasó a formar parte del partido de la capital, siendo hasta el siguiente año, el 5 de octubre de 1827 que pasó a llamarse Villa de San Cristóbal del Montecillo, nombre que tuvo durante 35 años hasta el 10 de diciembre de 1867, cuando por decreto las villas pasaron a formar parte del ayuntamiento capitalino.

En relación con su desarrollo urbano, el barrio del Montecillo desde sus orígenes se caracterizó por sus tierras apearas y montuosas, aunado a sus bajas características económicas y sociales, conto con una traza (fuera del núcleo central formado por su templo, explanada y su desaparecida plaza de toros), un tanto irregular de las cuadras y calles.

“En un mapa de la ciudad de San Luis Potosí fechado en 1864 se aprecia la distribución del barrio del Montecillo. Al centro se hallaban la diversión -la plaza de toros- la espiritualidad -la iglesia y hasta el poder -la casa municipal-. Al sur se hallaba la encrucijada de los caminos, como el que iba a Rioverde; al oriente se extendían las huertas de Sandoval, Duque y López Hermosa; al norte, el Montecillo se veía cercado por los caminos que iban al Cerro de San Pedro y a Tampico; por la corriente, estaba la huerta de Alonso y el cementerio; al poniente, sus límites se encontraban con el nuevo paseo público o ex huerta del Convento del Carmen -hoy Alameda-, y por la Lagunita”. (Quezada Torres, 2013, pp. 192-193)



Imagen 2.4 Plano del año de 1864 donde se puede observar La traza urbana del barrio del montecillo. Nótese la presencia del templo y de la plaza de toros frente al mismo.

Fuente: Observatorio Urbano de la Facultad del Hábitat

En 1877 el gobierno del estado cede a las nuevas empresas ferrocarrileras, parte del territorio del barrio del Montecillo para la construcción de las vías férreas y sus instalaciones, pasando estas precisamente por su núcleo central, contribuyendo con esto al desmembramiento del barrio, golpeando inclusive su propia identidad.

"El 17 de julio las Comisiones de Obras Públicas y de Ejidos del ayuntamiento acordaron acceder a las solicitudes de la Compañía del Nacional Mexicano, por lo que entre los terrenos que se cedieron estaban cuadras de varias calles -Roble, las Casas, Alameda, Gaitana, Lindero y Miraflores-, así como la superficie del terreno

que ocupaba el edificio en el que tienen lugar las corridas de toros en el Barrio del Montecillo y el terreno excedente de la plazuela del mismo barrio” (Quezada Torres, 2013, p. 195)

Así mismo, el templo de San Cristóbal del Montecillo, el cual fue construido en el siglo XVIII, entre los años de 1730 y 1747, había sido como es sabido en este tipo de edificios, el centro social y religioso de los habitantes de esta demarcación, por lo que su importancia cultural y de identidad barrial le daba una presencia importante dentro de la comunidad, sin embargo con la entrega de los terrenos a la empresa del Ferrocarril Nacional Mexicano, su antigua fachada que miraba al poniente frente a su atrio, se vio afectada al ser este último demolido para dar paso a las nuevas instalaciones ferroviarias y posteriormente construir una barda a escasos dos metros de la misma, obligando a cerrar este paramento y proceder a abrir uno nuevo por la parte trasera del mismo ahora con vista al oriente de la ciudad.

En la actualidad el barrio del Montecillo siguió expandiéndose hacia el oriente de la ciudad de San Luis Potosí, sin embargo este asentamiento quedó marcado por la fragmentación que las instalaciones ferroviarias provocaron al generar un bordo que dividió el barrio, al inicio con la instalación de las líneas férreas, y posteriormente esta característica fue agravada con la construcción de grandes bardas perimetrales que terminaron por separar de forma definitiva el barrio, apareciendo los pasos a desnivel que han configurado la traza e imagen urbana de este sector de la capital del estado potosino.

Dentro del contexto del desarrollo histórico del barrio del Montecillo que constituye nuestro caso de estudio, se pueden citar algunos de los siguientes datos tomados de forma selectiva de la obra de Teresa Quezada (2013), quien ha investigado sobre historia y tradiciones de los barrios potosinos y su documentación histórica:

- San Cristóbal del Montecillo se fundó al oriente de la ciudad de San Luis Potosí en el año de 1600
- Fue pueblo de indios, principalmente se pobló con tarascos y otomíes.
- Este pueblo quedó bajo la advocación de San Cristóbal, protector de los caminantes y viajeros. Se desconocen las razones de su ubicación y la devoción, pero es probable que esta última se debió a que la fundación del Barrio correspondió al día

de San Cristóbal, o también a la ubicación, ya que se hallaba en la salida que daba hacia el cerro de San Pedro.

- El nombre del Montecillo se derivó del hecho de que las tierras en que se asentaron los primeros pobladores eran ásperas, montuosas e infructuosas.
- El Montecillo careció de gobernador, alcaldes, ejidos y hospital de indios.
- De los siete barrios, era uno de los menos poblados y de los más pobre en cuanto a actividades y riqueza material.
- A los habitantes del Montecillo se les consideraba como importante mano de obra para las haciendas de beneficio que se situaban hacia el rumbo de la Laguna.
- Hacia 1753 la población se había incrementado y contaba ya con gobierno propio, es decir, alcalde, teniente, alguacil mayor y dos topiles.
- El 24 de octubre de 1753, el virrey Juan Francisco de Güemes y Horcasitas, concedió la solicitud de los habitantes del Montecillo para erigir su comunidad en pueblo mediante el pago de 200 pesos.
- El gozo de los habitantes del Montecillo por la erección en pueblo de su comunidad se vio ensombrecido porque el 12 de enero de 1754 la provincia carmelita presentó su querrela contra los habitantes del Montecillo, y en un escrito pedían que se le recoja el anterior despacho de erección de pueblo y se les desaloje de su propiedad.
- El fiscal decreto el 22 de septiembre de 1754: No haber lugar la aprobación pedida por los indios. Se manda que se recojan los despachos anteriores de erección de pueblo y posesión legal.
- El 19 de julio de 1826 San Cristóbal del Montecillo pasó a formar parte del partido de la capital.
- El 5 de octubre de 1827 pasó a llamarse Villa de San Cristóbal del Montecillo, nombre que tuvo durante 35 años hasta el 10 de diciembre de 1867, cuando por decreto las villas pasaron a formar parte del ayuntamiento capitalino.
- Juan Sandoval, vecino del Montecillo y dueño de una tenería, compró 17611 pies de madera de distinto espesor, y con ese material, a mediados de 1839, comenzó a construir la plaza de toros del Montecillo, la cual fue inaugurada el 1º de enero de 1840
- Aunque la plaza tenía mucha vida taurina, Sandoval no pudo con los gastos de la construcción ni con los de las cuadrillas. Al año y medio, el 4 de septiembre de 1841,

el capitán de toreros Mariano González le embargo la plaza, por deudas. Así también, el maderero Samuel Bleicher, le exigió el pago completo de la madera; y, como no pudo pagar, Sandoval perdió la plaza, la casa de su morada con todos los muebles y la tendría.

- La primera corrida nocturna celebrada en San Luis Potosí fue de hecho en la Plaza del Montecillo, el 25 de abril de 1842. (Quezada Torres, 2013, pp. 185-209)

Ferrocarriles, historia y modernización urbana

Indudablemente el arribo de la revolución industrial representó un parteaguas en la historia de la humanidad, ya que no solamente generó la transformación de los antiguos sistemas de producción de bienes y servicios, sino también en la percepción y en la forma de pensar de la gente, es decir, en la cultura social, haciéndose presente primeramente en la industria textil para posteriormente abarcar otras actividades productivas, las cuales transformaron el trabajo obrero manual en el trabajo de operación de maquinaria, por lo cual el ser humano deja de hacer arte a través de su trabajo manual, para dar paso a la producción en serie.

Una peculiaridad que caracterizó el último tercio del siglo XIX, fue sin duda alguna el afán modernizador del porfiriato simbolizado por la implementación del ferrocarril, cuya figura se convirtió en el icono del progreso de esa época.

Es indudable que la figura de la máquina de vapor trae consigo, y de manera casi inevitable, el evocar a la locomotora ferrocarrilera como símbolo del cambio que generó en el mundo la revolución industrial, convirtiéndose en el paradigma del desarrollo y el progreso, tal como lo menciona un panfleto potosino en el que se alude a la importancia del arribo del ferrocarril a esta ciudad “Mensajero del progreso y el bautizo de la ciudad en la fuente de la civilización” como parte de una crónica de la fiesta de inauguración del Ferrocarril Nacional Mexicano titulada «Nuestra Gran Fiesta», de Jesús Ortiz, publicada en El Correo de San Luis..., nº 318, 15 de noviembre de 1888 (Coronado Guel, 2009, p. 41)

Partiendo de este punto, es importante aclarar que la industria ferrocarrilera no es propiamente una actividad que genere productos materiales que se han de integrar al mercado, es decir que esta modalidad industrial no genera bienes, pero sí de servicios que

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

en su momento generó una importante fuente de empleo para el trabajador mexicano, destacando de entre ellos gran parte de la población potosina, y que a la vez la industria ferrocarrilera en el estado generó el desarrollo de nuevas empresas productoras de bienes y servicios que gravitaron en derredor de esta industria, marcado el inicio de un nuevo movimiento empresarial que también marcó importantes cambios económicos, políticos, sociales y culturales.

Como es sabido, el ferrocarril como una de las principales manifestaciones de la revolución industrial también generó una serie de dinámicas sociales que determinaron diversos fenómenos como la concentración de población en las grandes ciudades del mundo industrializado, que ante la demanda de más espacios para habitar, estas grandes urbes fueron absorbiendo los antiguos espacios rurales que estaban dedicados a la producción agrícola, conformando con ello la aparición de las clases sociales del mundo capitalista, (obrero patrón empleado) tal como se configuran hasta el día de hoy.

Otro punto importante a considerar generado a través de las dinámicas sociales, fue la concentración de población en las grandes ciudades del mundo industrializado, que ante la demanda de más espacios para habitar, estas grandes urbes fueron absorbiendo los antiguos espacios rurales que estaban dedicados a la producción agrícola, conformando con ello la aparición de las clases sociales del mundo capitalista, (obrero patrón empleado) tal como se configuran hasta el día de hoy.

Durante los procesos de industrialización experimentados en Europa y Estados Unidos en los siglos XVIII y XIX, indudablemente que la máquina de vapor, aunada inevitablemente al uso de hierro, se convirtió en el principal avance que prometía mayor impacto en el desarrollo económico de las sociedades de la época, acción de la cual nuestro país no podía excluirse, por lo que se construye el primer tramo ferrocarrilero que uniría a la ciudad de México con el puerto de Veracruz, destino que significaba la entrada de las principales mercancías que venían por mar a nuestro país.

De esta manera en el año de 1873 a doce años de inaugurado el primer ferrocarril del mundo, nuestro país, contó con su primera línea de férrea, el “ferrocarril mexicano”, el cual era por todos esperado ya que la prosperidad del país según se pensaba, radicada en poseer

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

este nuevo medio de comunicación, cuya existencia haría que México ingresase en la era de la máquina y por ende en la técnica. (Betancourt Covarrubias, 1987, pp. 9-10)

Para el año de 1867, México atraviesa por una nueva época con importantes cambios políticos, económicos y sociales a través de los nuevos gobiernos liberales triunfantes a la Guerra de Reforma, en los cuales las autoridades ponen atención en los principales sistemas de comunicación para el transporte de mercancías, cuyo sistema formado por arrieros y carretas estaban imposibilitados al manejo de grandes volúmenes de mercaderías, cuyo proceso se veía dificultado por los problemas orográficos del país, contando solamente con algunos tramos aislados de la línea México-Veracruz anteriormente señalada, por lo que la falta de un transporte adecuado tenía detenido el desarrollo económico del país en la segunda mitad del siglo XIX, razón por lo cual se hace más fuerte la convicción de la necesidad de fortalecer el sistema de comunicaciones con la tecnología del momento que constituía la instauración de la industria ferrocarrilera.

En este mismo sentido, Betancourt (1987) señala que a pesar de estar necesidad de impulsar el desarrollo nacional por medio de la industria ferrocarrilera, existía una fuerte oposición para que esto sucediera, ya que se alegaba que era más importante legislar para fomentar la cultura y las artes así como el comercio de la agricultura, por lo que se argüía que lo que debería de hacerse era establecer puntos del desarrollo comercial para dar trabajo al pueblo y crear fuentes de empleo, lo cual nos hace ver, que la visión que el ferrocarril podían dar al país no era aún del todo clara para los diferentes grupos de poder que gobernaban el país, lo cual no llega a suceder si no hasta la administración del Presidente Porfirio Díaz Morí, cuya administración logra construir la mayor cantidad de líneas de férreas con las que cuenta el país hasta la actualidad, logrando que comunidades que anteriormente se encontraban aisladas, pudieran comunicarse entre sí formando un amplio mercado regional, generando que en los lugares, por remotos que fueran en donde entrara el ferrocarril, se constituyeran nuevas rutas postales e instalaciones telegráficas, así mismo se vio incrementado el comercio internacional, destacando en primer lugar las importaciones de maquinaria y equipo para ferrocarriles así como de implementos para la minería y la industria cervecera y tabacalera.

Como ya se ha mencionado en este trabajo, el gobierno porfirista recurrió a una importante estrategia de coinversión para el fomento ferrocarrilero, la cual consistía en la entrega de

concesiones federales con la participación de los diversos estados de la república interesados en contar con diferentes tramos ferrocarrileros que pasarán por sus entidades, así como por la inversión de particulares los cuales también tuvieron acceso a la obtención de concesiones para este fin.

Para el caso de San Luis Potosí, éste contaba con el proyecto y concesión de una vía férrea que uniera la capital del estado potosino con el puerto de Tampico, sin embargo este proyecto estaba condicionado no solamente a conectarse con el golfo de México, sino también al océano pacífico, lo cual no se pudo llevar a cabo hasta que no intervinieron en el los gobiernos de los estados de Zacatecas, Aguascalientes y Jalisco para que el ferrocarril pasara por sus respectivas capitales así como por la población de Lagos.

Sin embargo, estas acciones no estuvieron exentas de ser cuestionadas, en las cuales encontramos protestas del mismo gobierno de los Estados Unidos a través del ministro John W. Foster quien señalaba que “los contratos con los estados impedían la inversión extranjera, pues las mejores líneas ya habían sido concesionadas” (Betancourt citando a Daniel Cosío Villegas p 16) con lo cual podemos darnos cuenta como los intereses del país del norte estaban centrados en la obtención de concesiones para la poder invertir en la construcción de las nuevas vías férreas para sus empresas, así como el traficar hacia los Estados Unidos las materias primas, el capital, mercancías y recursos naturales de nuestro país. Sin embargo, pese a estas circunstancias que evidenciaban los intereses extranjeros, al terminar la administración de Manuel González en 1884, el país vio incrementada la cantidad de vías ferroviarias en una proporción cinco veces mayor que las realizadas en la previa y primera administración de Porfirio Díaz (1876 a 1880) con la construcción de 4,658 kilómetros, de los cuales 2,834 kilómetros fueron de vía ancha y 1,824 kilómetros de vía corta. (Betancourt Covarrubias, 1987, p. 20)

Durante el segundo periodo de Díaz (1884 a 1910), la cantidad de vías férreas aumento a 12, 018 Kilómetros, sin embargo el otorgamiento de concesiones fue caótico debido a la indiscriminada entrega de las mismas sobre todo a empresas extranjeras en las cuales no hacían diferencias entre organizaciones serias o especuladoras, ni siquiera había control sobre los tipos de vías cortas o anchas, a unas se les condonaban impuestos mientras otras no gozaban de estos beneficios además de la constante variación de los impuestos, lo cual provoco que el ministro de Hacienda José Ives Limantour intentara poner orden a través de

una serie de nuevos lineamientos que establecían prioridades en las nuevas rutas a construir y que además se impusieran nuevas reglas que ayudaran a solventar este problema, a través de nuevas condiciones en los contratos de obra y un mayor control sobre los recursos del país, así como poner freno a las especulaciones, destacando entre otras cosas, el imponer fuertes fianzas en efectivo o bien en valores gubernamentales a las empresas concesionarias y constructoras, conforme al tamaño de cada una de ellas, además de ser más rigurosos en el control en la programación de obra pactada para la construcción de las nuevas vías ferroviarias.

“El progreso industrial del país no sería posible en tanto los ferrocarriles, principales consumidores, siguieran teniendo exención de impuestos, por lo que le importante planear las inversiones públicas en ferrocarriles y para finalizar se debía clasificar los proyectos según las necesidades económicas del país, del interés federal y de la urgencia de su ejecución”. (Betancourt Covarrubias, 1987, p. 24)

Las medidas de Limantour lograron tener un mayor control sobre los procesos de desarrollo y crecimiento del ferrocarril en nuestro país, sin embargo, no fue posible terminar todos los proyectos planeados, cuestión que dejó como resultado la construcción de tramos inconclusos en diferentes zonas del país, como fue el ferrocarril de Veracruz al mismo, así como la suspensión del ferrocarril México-Acapulco entre otros.

No es hasta finales de la era porfirista, en que el gobierno del presidente Díaz, realiza un importante convenio con los principales accionistas de empresas concesionarias de ferrocarriles como fueron Spayer & CO.; Kuhn, Loeb & Co.; Hallgarten & Co.; Landerberg, Thallmann & Co. entre otras, constituyendo una nueva sociedad denominada Ferrocarriles Nacionales de México, con la cual el estado obtiene la participación mayoritaria de la misma, sin embargo esto constituyó para el gobierno una enorme deuda que ante las circunstancias futuras provocadas por los movimientos sociales de la Revolución Mexicana harían difíciles de pagar.

Es importante hacer énfasis en las características que configuraron la última etapa del gobierno del Presidente Porfirio Díaz en relación a la política ferroviaria, la cual se destacó por el control que intentó ejercer el gobierno sobre las empresas concesionarias, lo cual fue difícil de manejar, ya que al haber concedido a los estados de la república la posibilidad de

involucrarse en las concesiones ferrocarrileras, estos últimos a su vez concesionaron a particulares, lo cual provocó una lucha interna para defender los intereses económicos que dominaban en los territorios susceptibles al paso del ferrocarril, lo cual trajo como resultados una vasta red ferroviaria pero poco planificada para responder a las verdaderas necesidades socioeconómicas del país, presentándose un fenómeno paralelo a esta situación, en la cual se generaron monopolios ferroviarios por empresas que tenían intereses en la explotación minera, petrolera y agrícola del país, tal como fue el caso de las compañías ASARCO, Stándar Oil, Pearson and Limited, etcétera, por lo no es de extrañar que las principales vías ferroviarias fueran las que atravesaron el país de norte sur, eludiendo el paso por áreas con topografía que presentara complicaciones técnicas y económicas a la instalación de los caminos de hierro, lo cual termino por marginar las zonas que no ofrecían los recursos naturales demandados en este momento histórico del país.

“De aquí se pueden deducir que el trazo de la red férrea fue un reflejo de las características espaciales que adquiere el desarrollo de la economía capitalista en nuestro país; los ferrocarriles se desarrollaron directamente con la minería, con las primeras fundidoras, las regiones agrícolas, con procesos migratorios y de urbanización; elementos fundamentales en la actual estructuración del espacio geográfico del país”. (Betancourt Covarrubias, 1987, p. 26)

Por otro lado, el ferrocarril no solamente fue testigo sino actor principal de la Revolución Mexicana, ya que este medio de transporte se convirtió en el principal vehículo para el avituallamiento de tropas de todos los bandos en disputa, generando un proceso de destrucción y reconstrucción de los sistemas de producción en las diferentes regiones donde imperaba la agricultura comercial, la industria y la minería, ya que estos eran de vital importancia para todos los bandos en conflicto, presentándose una mayor destrucción entre los años de 1910 a 1914, y cuya reconstrucción y recuperación hasta los años de 1914 a 1920 durante los cuales las empresas extranjeras propietarias el sistema ferroviario demandaron la indemnización correspondiente por las pérdidas sufridas durante el conflicto armado, y por lo tanto, se detuvo el crecimiento del sistema ferroviario ya que no se pudieron construir nuevas vías férreas.

No es sino hasta 1924 Durante el gobierno de Plutarco Elías Calles que el país vuelve a presentar un intento de restauración del sistema ferroviario, a través de un convenio con

empresas privadas norteamericanas para la compra de 48 locomotoras, sin embargo la administración de los ferrocarriles volvía a estar en manos de empresas extranjeras generando con ellos aumento en las tarifas del servicio de transporte que ofrecía este medio, lo cual a pesar de todo no logró contar con números negros, pero a pesar de estas contrariedades se logra construir la última etapa del ferrocarril y Sur Pacífico, la cual unió los estados de Nayarit y Jalisco, quedando comunicadas las ciudades de Nogales, Hermosillo, Guaymas, Mazatlán, Tepic y Guadalajara. De igual manera se avanzó la construcción del ferrocarril Tampico-México, así como el proyecto en Chihuahua-Navojoa-Yávaros, cuya intención inicial fue comunicar Sonora, Sinaloa y Chihuahua con el objeto de impulsar la minería, la industria maderera y la explotación de legumbres en estas regiones del país. (Betancourt Covarrubias, 1987, p. 34)

La última etapa de la industria ferrocarrilera antes de pasar a ser concesionada para la industria ferroviaria extranjera tal como se encuentra hoy en día, sería la comprendida entre los gobiernos de Lázaro Cárdenas hasta el de José López Portillo, caracterizado por las luchas obreras que dieron origen al movimiento obrero mexicano que los cuales los ferrocarrileros fueron de los primeros grupos de trabajadores en organizarse en sindicatos.

Asimismo, durante el período del presidente Cárdenas (1934-1940), se impone una política de corte nacionalista dentro de la cual se presenta la expropiación petrolera así como de la industria ferrocarrilera, convirtiéndose el gremio ferrocarrilero, como ya se ha indicado anteriormente, en uno de los grupos más combativos y fuertes del sindicalismo mexicano, los cuales comienzan a manejar la industria ferrocarrilera, sin embargo no logran hacer crecer ni funcionar adecuadamente la misma, por lo que en 1940 el Presidente Ávila Camacho, decretó la desaparición de la administración obrera convirtiendo a esta última en una empresa descentralizada y no es hasta el gobierno de López Mateos en que se construye la última vía férrea de importancia que fue el ferrocarril Chihuahua-Pacífico.

Ante este contexto histórico, es importante señalar que la implementación de la industria ferroviaria tuvo necesariamente que impactar en la modernización de las ciudades, y cuyo efecto directo fue espacialmente en la forma y la traza urbana, marcando los primeros esbozos formales de planeación urbana en la ciudad, razón por la cual las decisiones que determinaron la ubicación de las instalaciones ferroviarias, incluyó no sólo razones urbano-arquitectónicas sino también políticas, sociales y económicas, como fue el caso del Barrio

del Montecillo, cuya decisión provocó la pérdida de espacios públicos y privados que transformaron las dinámicas sociales y espaciales de la zona, convirtiéndose en un bordo que por años determinó el crecimiento de la ciudad.

Así mismo el modelo de progreso y desarrollo generado por el régimen porfirista se sustentó en una idea positivista de ciencia que le permitió concebir al mundo como regido "por leyes para cuya comprensión el hombre cuenta con ideas e inteligencia - que le han posibilitado en las diferentes épocas de la civilización seguir una marcha evolutiva hacia la perfección -" (Pérez-Rayón Elizundia, 1998, p. 47). Esta perspectiva evolucionista, lineal y por etapas se concreta en la vida cotidiana a través de dos grandes temas: a) la vida urbana y b) la infraestructura de comunicación.

El proyecto porfirista contemplaba una transformación de la vida urbana por medio de la transformación del espacio urbano. Si bien estos cambios son notables en la transformación de la Ciudad de México, la lógica de la transformación trascendió a las diferentes ciudades del país. Los cambios incluyen la incorporación de tecnologías como la luz eléctrica, teléfono, telégrafo y cine por mencionar algunas que modificaron los hábitos de quienes vivían en las ciudades.



Imagen 2.5 Imagen de la portada original del templo del Montecillo a finales del siglo XIX o principios del XX en donde se puede apreciar las primeras instalaciones ferroviarias antes de la construcción de la barda perimetral

Fuente: A quien corresponda en Imágenes Históricas de San Luis

Un punto de partida para la transformación de la vida urbana estuvo centrado en el desarrollo de infraestructura de servicios públicos a partir de razones científicas. Así, por ejemplo, se determinó la reubicación de los panteones, obras de drenaje y alcantarillado; se validó la importancia de la higiene como un elemento central de salud y; se vio la importancia de la medicina preventiva que representaban las vacunas con la crisis que generó la epidemia de viruela en la capital del país y la de fiebre amarilla en las costas del golfo. Para 1900, se concluyen "obras como as del desagüe y drenaje de la ciudad [de México] y la nueva penitenciaría en Lecumberri, dotada de las instalaciones y diseño de mayor adelanto mundial en la materia; se amplían las áreas urbanas cubiertas con alumbrado público; se inician las obras de construcción del moderno Instituto Médico Nacional" (Pérez-Rayón Elizundia, 1998, p. 58)

En términos de paisaje urbano, la ciudad se transforma a partir de la "desamortización de los bienes de la iglesia que sufre México después de la guerra de Reforma y con la posterior demolición de conventos e iglesias pertenecientes a las órdenes seculares, se logró "cuadrar" la ciudad" (Moya Gutiérrez, 2009, p. 91) con la finalidad de seguir los modelos urbanos norteamericanos y europeos. La urbanización y construcción material de la ciudad se caracteriza por "una arquitectura de carácter público y privado de proporciones monumentales. Las transformaciones arquitectónicas estuvieron sujetas a una determinada interpretación del poder que consideramos la suma de los procesos históricos, culturales, económicos, sociales y políticos" (Moya Gutiérrez, 2008, p. 85)

El desarrollo de la infraestructura de comunicaciones fue un segundo eje en el proyecto modernizador del Porfiriato y cuyo elemento central sería la generación de una red ferroviaria que sirviera para integrar al país.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES



DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS



Marco Analítico



La complejidad de lo urbano como problema de investigación

Desde sus inicios el hombre estableció una relación con la naturaleza que lo llevó a transformar el espacio con la finalidad de hacerlo más propicio para la vida humana; fue construyendo el hábitat como un espacio dialéctico que mediaba su relación con la naturaleza. El carácter dialéctico de esta relación se estructura en el hecho de que tanto la naturaleza y el hombre ejercen influencia mutua el uno en el otro, transformándolo y transformándose.

Como la mayoría de las tareas iniciales del hombre, la transformación de la naturaleza y del entorno con el fin de hacerlo habitable fue un trabajo colectivo, por lo cual, la creación del hábitat es una creación humana y, por tanto, intencionada y significativa. El espacio es entonces la arena donde las prácticas y los hechos sociales se llevan a cabo. Sin embargo, son estas mismas prácticas las que modifican y transforman la percepción del espacio, lo que lleva a su cambio.

El hábitat como espacio de lo humano y por ende de lo social, es un sistema que se estructura a partir de la integración de diferentes elementos, tanto materiales como simbólicos y cuyas relaciones se pueden caracterizar a través de sus flujos. Por lo tanto, el hábitat es básicamente un espacio en cambio permanente. De las posibles formas que el hábitat puede estructurarse como espacio social, hay dos variables que resultan fundamentales para comprender el fenómeno de lo urbano y son: 1) la dimensión y; 2) la densidad (Castells, 1999, p. 15)

Lo urbano se puede comprender en su definición más sencilla como *“una forma particular de ocupación del espacio por una población”* (Castells, 1999, p. 16). Esta ocupación del espacio tiene como punto de partida la dimensión y la densidad del asentamiento humano. Sin embargo, es necesario reconocer que en sus orígenes el hecho urbano fue en su naturaleza un acto esencialmente colectivo. Como ejemplo de esto, pensemos en el trazo que da sentido de orden a la acción material; puede ser el trazo de lo que será la calle, la frontera de la zona de seguridad o la línea que nos divide de los otros. Nada de lo anterior, adquiere significado sino a través de lo social.

Lo urbano es siempre un hecho social. Sin embargo, abre ante sí una frontera que limita y posibilita el espacio social en un sentido dicotómico: *“lo privado y lo público, lo interior y lo exterior, lo personal y lo impersonal”* (Mongin, 2006, p. 31). Este juego dialéctico abre la imagen de un espejo que al reflejarse se multiplica infinitamente, desde y para sí. Por lo tanto, cuando hablamos de lo urbano, hablamos de un hábitat caracterizado como espacio social que es *“multiplicador de las relaciones [sociales y], acelerador de los intercambios”* (Mongin, 2006, p. 31) y que por ende es productor y reproductor de las prácticas sociales. Espacio que determina las prácticas sociales pero que a la vez es determinado por ellas.

La evolución de lo urbano configura una ruptura/integración que parte de su naturaleza colectiva o social pero que ésta a la vez es producto y resultado de la experiencia privada o particular. Para delimitar el concepto de lo urbano es necesario precisar *“el análisis rápido de algunas relaciones históricamente establecidas entre espacio y sociedad lo que nos permitirá fundar objetivamente nuestro estudio”* (Castells, 1999, p. 17), pero a la vez nos hace hincapié en la naturaleza única de cada urbe. El acercamiento al fenómeno urbano nos obliga a hacer énfasis en:

“Los problemas históricos y en los métodos de descripción de los hechos urbanos, en las relaciones entre los factores locales y la construcción de los hechos urbanos, en la identificación de las fuerzas principales que actúan en la ciudad entendidas como fuerzas que están en juego de manera permanente y universal” (Rossi, 1995, p. 64)

El fenómeno urbano puede entonces analizarse y comprenderse como un sistema que se constituye a partir de elementos naturales, políticos, sociales, económicos, etc. que se integran en un arreglo espacial y territorial determinado por la historicidad ya sea en su conformación o en el análisis y comprensión del mismo; lo que determina la naturaleza singular del fenómeno urbano. También cabe destacar que la escala adquiere un papel importante en el análisis de lo urbano ya que puede ir desde un nivel micro como el transitar de los ciudadanos por la urbe hasta el análisis del papel que juega ésta en función del sistema global de urbanización.

Es importante distinguir el concepto de lo urbano como forma espacial concreta a partir de la dimensión y la densidad, del concepto de la cultura urbana que se centra en: *“la difusión del sistema de valores, actitudes y comportamientos”* (Castells, 1999, p. 15). Es común, que

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

los trabajos sobre lo urbano se concentren en éste y su relación con la cultura urbana desde un enfoque funcionalista. Centrarse en el estudio de lo urbano desde la perspectiva de lo funcional, plantea un reto epistemológico fundamental ya que lo urbano parece construirse a partir de relaciones causa-efecto que se derivan un concepto organicista donde se asimila que *“la forma de un órgano para el cual las funciones son las que justifican su formación y desarrollo y las alteraciones de la función implican una alteración de la forma”* (Rossi, 1995, pp. 81-82). Lo anterior, es retomado por Castells quien señala cómo la problemática ideológica de lo urbano distrae el estudio de lo urbano, por lo cual se debe:

“substituir la problemática ideológica expuesta (connotativa de la relación entre evolución técnica natural y evolución hacia la cultura de las sociedades modernas) por la siguiente cuestión teórica: ¿Cuál es el proceso de reproducción social de las formas espaciales de una sociedad?, y recíprocamente, ¿cuáles son las relaciones entre el espacio construido y las transformaciones estructurales de una sociedad, en el seno de un conjunto internacional caracterizado por relaciones de dependencia?” (Castells, 1999, p. 27)

La propuesta de Castells ha sido rebasada pues desde su concepción en 1972, el mundo ha sufrido una serie de transformaciones de las cuales la principal es el fenómeno de la globalización neoliberal. Los alcances de este fenómeno de la globalización neoliberal han sido tales que se encuentra abierta la discusión acerca si estamos en una época de cambios o en un cambio de época. Lo anterior, nos obliga a tomar como punto de partida la problemática planteada por Castells y reflexionarla a la luz de los hechos actuales. Para ello, es necesario considerar el fenómeno urbano como un fenómeno que se construye a sí mismo, ya que es en el espacio urbano donde *“tiene lugar todo tipo de actividades básicas, ya sean de producción (incluida la agricultura), de consumo (en sentido amplio: reproducción de la fuerza de trabajo), de intercambio y de gestión.”* (Castells, 1999, p. 28). Por tanto, existe una complejidad inherente en el estudio de lo urbano porque este representa *“una totalidad y [por ello, el punto de partida del análisis es] la posibilidad de acercarnos a la comprensión de esta totalidad mediante el estudio de sus diversas manifestaciones, de su comportamiento”* (Rossi, 1995, p. 94).

Lefebvre y la producción del espacio.

Todo proceso de cambio en las ciudades, se encuentra regido por la acción de diferentes factores que determinan de manera directa e indirecta, el desarrollo de la misma, sin embargo, al hablar tanto del espacio privado como del espacio público, podemos afirmar que ambos espacios son influenciados por factores que tienen ciertas particularidades que los distinguen uno del otro, mientras el espacio privado, es el resultado de la acción conjunta del grupo familiar determinado por variables que van desde la cultura característica del grupo central que lo conforma, hasta la intervención de condiciones materiales y económicas del mismo, en el cual ejerce su influencia solo el grupo familiar formado por una cantidad numéricamente limitada de personas en comparación con el espacio público integrado por la acción de miles de personas que hacen y han hecho históricamente, uso del mismo a través del tiempo y de generación en generación, provocando con ello los diferentes cambios que han dejado de manifiesto la cosmovisión del grupo de ciudadanos en su conjunto, en cada momento de su desarrollo histórico. En este sentido, encontramos que una de las teorías que marcan el concepto teórico de la producción del espacio, es la que propone el filósofo francés Henri Lefebvre, quien señala que este fenómeno es el resultado de la acción directa de la sociedad a la par que los modelos de producción de la misma, en donde se señala que el espacio y la ciudad son vistos como un elemento que se produce por sí mismo *“clave en la relaciones de producción y reproducción de la fuerza de trabajo en las sociedades capitalistas avanzadas”* (Baringo Ezquerro, 2013, p. 122), entendiendo con esto que el espacio público es forjado por las diversas relaciones sociales que son fortalecidas por las necesidades de generación de productos y servicios requeridos por la ciudad, lo cual Lefebvre integra en esta idea un valor agregado que va más allá de la visión marxista que señala la producción del espacio como un simple lugar en el que se producen mercancías a través de la agregación de las clases sociales trabajadoras, el cual consiste en ver la producción del espacio como resultado de las características propias de cada modelo de producción que genera su propio espacio característico, es decir, la formación del espacio se adecua al tipo de producción de que se trate, dicho de otra manera, el espacio y la ciudad son producidas activamente por sí mismas gracias a la producción y reproducción de las fuerzas de trabajo, con lo cual se llega a determinar el

valor que el espacio adquiere en la ciudad, ya que este es el resultado de importantes interacciones sociales y productivas

Para Lefebvre al igual que Heidegger, el espacio es mucho más que un mero escenario, receptáculo pasivo de la realidad social y en sí mismo es un actor activo de pleno derecho... un organismo no puede ser autónomo de la concha en la que vive... para Lefebvre el espacio se convierte en un ámbito privilegiado para la interacción social (Baringo Ezquerro, 2013, p. 122)

En este mismo sentido, Lefebvre considera que el proceso de producción del espacio y el espacio mismo, conforman un binomio de carácter inseparable, a través de un conjunto de tres factores que permiten entender el fenómeno de la producción del espacio, los cuales son: las representaciones del espacio, los espacios de representación y las prácticas espaciales.

1.- Las representaciones del espacio. Este concepto también puede entenderse como el espacio concebido, el cual se entiende como el espacio producido por los especialistas en la materia con la preparación académica correspondiente para poder enfrentar estos retos urbanos que obedecen a los métodos de producción de la sociedad, lo cual lo expresan por medio de planos, maquetas, realidad aumentada etc.

2.- Los espacios de representación. también conocido como el espacio vivido, el cual hace referencia a las representaciones y anhelos que los habitantes de una comunidad le dan al espacio que se forma a través de las practicas sociales y a los imaginarios, donde el usuario le da valores simbólicos a los elementos que lo componen, Señalando el autor que este espacio es “el objeto del deseo” de los especialistas del espacio anterior.

3.- Las prácticas espaciales. también conocido como espacios percibidos cuyo concepto hace referencia al espacio definido por las interrelaciones sociales y de producción y que además determina las diferencias entre una y otra sociedad, ya que es en esta práctica donde se relacionan las formas de vida de cada grupo a través de las diversas practicas sociales. *“Incluye la producción material de las necesidades de la vida cotidiana (casas, ciudades, carreteras) y el conocimiento acumulado por el que las sociedades transforman su ambiente construido”* (Baringo Ezquerro, 2013, p. 124)

En este mismo contexto, Lefebvre complementa su visión teórica sobre la producción del espacio, distinguiendo otra triada que él denomina como la "dialéctica de la triplicidad", formada por el espacio físico, que hace referencia al espacio natural; el espacio social referente a la zonas donde se dan las interacciones humanas, y el espacio mental, que son las lógicas y las abstracciones formales, sosteniendo con ello que cada sociedad produce su propio espacio y que este a su vez, se superpone al espacio producido en otros momentos históricos del mismo sitio, señalando que estos conceptos deben ser tratados de manera unitaria con el fin de poder entender la producción espacial, (Baringo Ezquerro, 2013, pp. 121-123), sin embargo esta teoría pudiera enriquecerse si se observa desde un punto de vista flexible, en la que no necesariamente la acción de una época sobre otra anterior anulara los valores de la más antigua, lo cual puede observarse cuando estudiamos las distintas entidades con tradición historia, como es el caso de las ciudades coloniales, las cuales mantienen una fuerte carga cultural en sus centros históricos producto de una fuerte carga emotiva que se trasmite de generaciones generación y que siguen dando representación y significado a sus espacios tradicionales.

En este mismo orden de ideas, encontramos que Lefebvre afirma que el principal objetivo del proceso de decodificación de la lectura espacial, es comprender la transición de los espacios de representación (o sea, vividos por la gente) a las representaciones del espacio (o sea, concebidos de forma abstracta por los especialistas), ya que al contrastar ambas conceptualizaciones se genera una confrontación entre lo planeado por los especialistas y el espacio y las representaciones que la gente le da al mismo, que no necesariamente empatarán una con la otra, sin embargo siempre resulta más fuerte esta última, la cual se acaba imponiendo sobre la primera, es decir la política contra la ideología, *"el espacio vivido... con frecuencia acaba siendo "objeto de deseo" por parte de las clases dominantes y sus tecnócratas (los especialistas) que intentan codificarlo, racionalizarlo y, finalmente, tratar de usurparlo con sus planos, proyectos y discursos"* (Baringo Ezquerro, 2013, p. 125).

Con base a lo anteriormente mencionado, podemos señalar que el resultado de las afectaciones que sufrió el barrio del Montecillo con la llegada del ferrocarril, obedecen en gran medida a esta confrontación entre tecnócratas y el habitante mismo de esta zona de la ciudad, en la cual acaban imponiéndose los primeros a través de la implementación de

una enorme campaña propagandística impulsada desde las grandes esferas del gobierno en alianza con las élites sociales y económicas potosinas

En este mismo sentido, podemos entender la teoría de Lefebvre como parte de un ejercicio dialéctico, el cual conforme a Baringo, puede entenderse mejor al contrastarlo con las ideas de Pierre Bourdieu, quien señala que los individuos son influenciados por sus circunstancias específicas, las cuales influyen en sus pensamientos y actuaciones conforme a la percepción que el contexto provoca en ellos como parte de la sociedad, tal como dos partes de una misma moneda, una de carácter objetivo (estructura) y otra de carácter subjetivo (percepción) a lo que este autor ha denominado como "habitus" lo cual podemos entender como una acción mediante la cual, el individuo adopta interiormente los valores y las reglas que la sociedad y los grupos sociales a los que pertenece le han inculcado, por lo que el sujeto actúa según su visión de lo que es normal y natural porque está respondiendo a un "habitus" socialmente construido. En este sentido podemos afirmar que *"cada grupo social procede y se relaciona con su espacio urbano de una manera dialéctica, poniendo en práctica su habitus en la producción del espacio y, a la vez, siendo profundamente mediatizado por el habitus de quien a su vez lo produjo"*. (Baringo Ezquerro, 2013, p. 126)

Así pues, a la luz de estas teorías, al observar el fenómeno de transformación del barrio del Montecillo, podemos afirmar que el destino final del mismo que se reflejó primero en su desintegración y posteriormente en la asignación de nuevos espacios para usos industriales del ferrocarril, obedecer precisamente a este fenómeno, en el cual destaca la producción del espacio como este elemento dialéctico que se da entre las representaciones del espacio (espacio concebido), los espacios de representación (espacio vivido) y las prácticas espaciales (espacios percibidos), los cuales fueron inducidos a través del habitus propuesto por Bourdieu cuando analiza el espacio social, en el que se puede apreciar una importante influencia de los grupos de poder de la sociedad potosina de finales del siglo XIX y principios del XX para hacer que el pueblo aceptase el cambio de uso de los espacios y la desaparición de estos como parte de un pensamiento progresista que debía ser acatado para permitir el desarrollo moderno de la ciudad a través de la aceptación del arribo de la nueva tecnología que venía montada sobre los rieles del ferrocarril.

Siguiendo con el discurso de las teorías de Lefebvre, al contrastarlo con nuestro caso de estudio, encontramos que este autor relaciona las representaciones del espacio con las

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

formas y modelos de producción, entendiendo que cada uno de estos modos de producción continua generando para sí, su propio espacio, y que la transición de esta dinámica, genera a su vez nuevos espacios, entendiendo por lo tanto que la formación de la ciudad es el resultado de un proceso inacabado de relaciones entre grupos sociales, por lo que lo que este conjunto de dinámicas se conjuntaron para desarrollar los futuros espacios de producción de la industria ferrocarrilera instalada en la ciudad de San Luis Potosí, la cual conforme a esta teoría, siguió produciendo y consolidando en el tiempo sus espacios de trabajo conforme a las necesidades de la industria, transformando los espacios de lo que otrora fuera el núcleo barrial del Montecillo.

Continuando con las teorías Lefebvrianas, este autor señala que como parte de los procesos de producción del espacio, es necesario entender otro conjunto de tres nuevos factores que son: el espacio absoluto, el espacio histórico y el espacio abstracto, siendo el primero el que marca el arranque de esta visión de carácter y proceso historicista, entendiendo éste espacio como un elemento de carácter natural, hasta el momento que es modificado y colonizado por la acción de los ámbitos antrópicos para ser transformado en el segundo elemento de la triada, el espacio relativo e histórico. El espacio absoluto tiene como origen fragmentos seleccionados de la naturaleza, o bien poco modificados por la acción humana, como es el caso de los espacios naturales utilizados para la caza, o por actividades de recolección agrícola, los cuales a través de un sistema de creencias impuesto por líderes político religiosos, se les da un contexto sobrenatural, en el cual dejan de ser simples elementos naturales para adquirir características de tipo político o simbólico, por lo tanto este espacio se convierte en un espacio de representación con un uso importante de simbolismos religiosos, mágicos y políticos.

El segundo espacio, el histórico está determinado por el surgimiento de las ciudades clásicas grecorromanas hasta llegar a las ciudades estado del renacimiento, sin embargo en esta segunda etapa el espacio absoluto no desaparece del todo, ya que permanece latente con todos sus simbolismos mágicos religiosos que le son característicos, sin embargo las ciudades de la etapa histórica dominan a los asentamientos rurales por su fuerte poder político lo que las convierten en espacios de acumulación en donde se centralizan los poderes y las riquezas de sus periferias así como los conocimientos técnicos, artísticos y

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

culturales, que conforme a la visión marxista, este espacio corresponde a la ciudad precapitalista.

El tercer espacio, el abstracto, es para Lefebvre el espacio de producción, caracterizado por la generación y acumulación de capital, es decir el espacio netamente capitalista dominado por las representaciones del espacio dominado por tecnócratas que hacen uso de todo tipo de herramientas que les da el poder basado en el modo de producción vigente en cada momento histórico para tratar de imponerlo al conjunto de la sociedad, en el cual el autor le da una importancia fundamental al concepto de urbanismo el cual solo obedece a los deseos de las clases dominantes, donde imponen las razones científicas en las acciones de planificación de la ciudad con un marcado interés por la clasificación y el control de las acciones urbanas, el cual el mismo autor lo define como:

"Un espacio de cantidad y homogeneidad creciente, un espacio mercantilizado donde todos los elementos son ex-cambiables y por lo tanto intercambiables; un espacio policial en el que el Estado no tolera ni la resistencia ni los obstáculos. Espacio económico y espacio político que convergen hacia la eliminación de todas las diferencias." (Baringo Ezquerro, 2013, p. 127citando a Lefebvre)

En este sentido, podemos entender que el espacio abstracto es la imposición de las clases dominantes con sus tecnócratas a través de la mercantilización y burocratización de la sociedad, en donde se conceptualizan las ideas marxistas de valor del trabajo y del trabajo abstracto, en las cuales las actividades laborables se pueden reducir a medidas cuantitativas a través del dinero, siendo el espacio abstracto *"el común denominador de una amplia amalgama que incluye desde edificios, espacios, transacciones inmobiliarias o pensamientos en torno al espacio."* (Baringo Ezquerro, 2013, p. 128)

Por lo anteriormente determinado, podemos deducir que el fenómeno experimentado por el barrio del Montecillo, es un ejemplo de esta dimensión Lefebvriana del espacio abstracto en donde con el arribo del ferrocarril, genera una importante transformación de una zona habitacional típica del siglo XIX, a un nuevo espacio producción, en el cual el espacio asume esta orientación tal como lo configura el autor con un sentido altamente capitalista, el cual también se asume como un espacio de representación concebido por los tecnócratas que impusieron sus ideas apoyadas por la fiebre progresista que representaba la nueva industria

ferrocarrilera y que a fin de cuentas satisfacía los deseos de los grupos de poder en la ciudad, que tal como se menciona mas adelante en este trabajo, impusieron sus razones científicas a través de una fuerte campaña de convencimiento social utilizando como vinculo las series de eventos y festividades que fueron organizadas con este fin en la última etapa del siglo XIX.

En este mismo tenor de ideas, el nuevo espacio producido comienza también a ser definido por el tercer aspecto señalado por Lefebvre, que son las prácticas espaciales, conocido también como el espacio percibido, el cual con las nuevas prácticas traídas por la industria ferrocarrilera, generaron a su vez nuevas prácticas sociales y de producción, marcando con este proceso un fenómeno de mayor interacción entre los diferentes estratos sociales y culturales, produciendo relaciones sociales más complejas, ya que este espacio al convertirse en punto de llegada y de salida de mercancías y pasajeros, permitió que se incrementara notoriamente las relaciones sociales, produciendo a la vez la aparición de nuevos productos y servicios de carácter material como lo fueron la construcción de hoteles y restaurantes

El abordaje inter y transdisciplinario de lo urbano

El fenómeno urbano es un fenómeno complejo ya que su análisis y reflexión implica comprenderlo como una serie de interacciones y procesos que son causa y efecto al mismo tiempo y que responden a lógicas diversas, podemos así señalar que en el fenómeno de lo urbano están *“involucrados el medio físico-biológico, la producción, la tecnología, la organización social, la economía”* (García, 2011, p. 66) entre otros factores. Lo urbano es así, el espacio social donde estos elementos se integran constituyendo con ello un sistema complejo que se caracteriza por *“la heterogeneidad de los elementos (o subsistemas) que lo componen y cuya naturaleza los sitúa normalmente dentro del dominio de diversas ramas de la ciencia y la tecnología”* (García, 2011, p. 66).

Lo urbano resulta complejo porque *“tienen componentes y que cada componente tiene un valor diverso”* (Rossi, 1995, p. 97). Lo que implica que sobre lo urbano se pueden establecer múltiples lecturas para su comprensión. Nos invita por tanto a reflexionar desde cuántos y cuáles modos se pueden realizar las lecturas con el objeto de aprehender la estructura del sistema. Cuando consideramos lo urbano como un problema de investigación, nos plantea

una serie de retos epistemológicos, teóricos y metodológicos que derivan de su naturaleza de sistema complejo, ya que existe una *“interdefinibilidad y mutua dependencia de las funciones que cumplen dichos elementos dentro del sistema total. Esta característica excluye la posibilidad de obtener un análisis de un sistema complejo por la simple adición de estudios sectoriales”* (García, 2011, p. 67)

Lo urbano como objeto de estudio requiere un tratamiento teórico-metodológico que tenga como base la reflexión de cómo estudiar este fenómeno en función de su naturaleza de sistema complejo con el fin de estructurar un planteamiento epistemológico, heurístico y teórico-metodológico que sea desarrollado para comprender *“los procesos que tienen lugar en un sistema complejo y que explican su comportamiento y evolución como una totalidad organizada”* (García, 2011, p. 67). Lo urbano es siempre una realidad que tiene *“un proceso de desarrollo ininterrumpido”* (Rossi, 1995, p. 104); por lo que cualquier acercamiento a lo urbano requiere de construir marcos conceptuales, analíticos y teóricos-metodológicos ya que básicamente estamos hablando de reconceptualizar la práctica de la ciencia.

Plantear un problema de investigación como inter o transdisciplinario no implica centrar las discusiones epistemológicas y teóricas-metodológicas en función de buscar nuevas respuestas a los problemas de investigación planteados, sino que trasciende la idea de una solución integral en función de la coordinación pluri o multidisciplinaria ya que la idea no es abordar el objeto de estudio desde las diferentes disciplinas, si no por el contrario, centrarse en el *“análisis de las interrelaciones que se dan en un sistema complejo [como lo es lo urbano] entre los procesos que determinan su funcionamiento. La interdisciplinariedad [y la transdisciplinariedad] surgirá como un subproducto de dicho análisis”* (García, 2011, p. 72)

Cuando caracterizamos los fenómenos urbanos como un sistema complejo, estamos asumiendo epistemológicamente que no es un objeto de estudio reducible al dominio de una disciplina; por tanto, son los investigadores quienes construyen el marco conceptual que da orden y sentido a la recopilación y análisis de los datos para construir la realidad que se busca observar y; que esta realidad sobrepasa los límites epistemológicos de una disciplina en específico. Lo urbano, como la mayoría de los fenómenos humanos y sociales no puede ser caracterizado como un problema disciplinario, ya que es una realidad que no se presenta con *“sus problemas cuidadosamente clasificados en correspondencia con las disciplinas que han ido surgiendo en la historia de las ciencias”* (García, 2011, p. 73)

Lo interdisciplinario es entonces una construcción epistemológica que genera una integración *“mutua de los conceptos centrales de la epistemología, la metodología, los procedimientos, los datos”* (Martínez Álvarez, Ortiz Hernández, & González Mora, 2007, p. 24) desde la coordinación de las diferentes disciplinas que nos pueden ayudar al estudio del objeto de investigación. Mientras que lo transdisciplinario es entonces traspasar los límites de cada disciplina, llevando la integración de los conceptos hacia un *“lenguaje híbrido y una epistemología nueva, es decir, se establece una visión estratégica común y consolidada”* (Martínez Álvarez et al., 2007, p. 27)

El hábitat y los ámbitos antrópicos

Según Alvin Toffler (1980) en su libro *La Tercer Ola*, la humanidad atraviesa por una etapa que da inicio en la década de 1970, la cual se caracteriza por desarrollarse en un entorno dominado por la tecnología, y sobre todo por la información, después de haber pasado por dos etapas previas que marcaron la historia de la humanidad e influenciaron en todos los aspectos de la vida del hombre, (económico, tecnológico, social, político, etc.). Estas dos etapas fueron las que Toffler denominó como la era de la agricultura, y la era industrial, siendo la primera la de mayor magnitud cronológicamente hablando, ya que duro desde el inicio del sedentarismo hasta prácticamente el siglo XIX con el arribo de la segunda era, la industrial, la cual dio paso a la actual era del conocimiento a través de las tecnologías de la información. (Toffler, 1980)

En este mismo tenor de ideas, Toffler señala que el paso de la era de la agricultura a la era industrial, fue relativamente fácil, ya que para transitar de las labores que efectuaba el trabajador del campo al trabajo del obrero en las ciudades industriales, no requería de prácticamente ningún tipo de capacitación técnica avanzada, fuera de conocimientos convencionales y habilidades mecánicas inherentes a su labor anterior. En cambio, el paso a la actual era del conocimiento, impuso una barrera difícil de franquear para el obrero de la era industrial, ya que para instaurarse en esta *“tercera ola”*, se hace menester contar con conocimientos y habilidades especializados, provocando con ello que gran parte de la población obrera industrial no pudiera integrarse de manera natural a los paradigmas de la época actual en la cual se enfatiza la adquisición, apoderamiento y uso del conocimiento y cuyos aspectos se encuentran ampliamente señalados por diferentes autores que enfatizan

esta característica de nuestra época en la que bajo este enfoque *“se basa en evidencia teórica y empírica que apoya la idea de que los individuos viven y trabajan en una economía basada en el conocimiento en la cual el conocimiento, la tecnología y la innovación están moldeando continuamente el sistema económico y el desarrollo de las regiones.”* (Scheel Mayenberger, 2012)

Contextualizando con las ideas anteriormente expuestas, cuando hablamos sobre el estudio del tema que da contexto al presente trabajo, se hace necesario detenernos para reflexionar sobre los conceptos y las formas en que tradicionalmente se han abordado los temas que son inherentes a estos campos del conocimiento, los cuales históricamente eran tratados casi en exclusividad por arquitectos y urbanistas, sin embargo en esta era del conocimiento y la información anteriormente señalada, cada vez se hace más complejo el estudio de los fenómenos naturales y sociales a través de un solo enfoque operado bajo la acción de una sola disciplina, por lo tanto se hace evidente la necesidad, si se pretende estudiar la problemática del hábitat desde una nueva perspectiva que ofrezca un análisis de mayor amplitud así como de soluciones que aporten beneficios mayores, deberá de abordarse desde una visión interdisciplinaria y por tanto sistémica, permitiendo con esto intentar abordar el fenómeno desde una perspectiva holística, con las grandes limitaciones que ésta puede producir, ya que ante los retos que esto conlleva, debemos entender que como parte del estudio de las ciencias sociales, es prácticamente imposible para el ser humano estudiar todas las posibilidades existentes en un contexto de carácter sistémico, es decir, el intentar entender la totalidad de un fenómeno o problema, lo cual nos debe hacer conscientes que *“el caos, la incertidumbre, el azar, lo contingente, lo diverso, son elementos que toda nueva ciencia social debe considerar en su construcción”* (Osorio, 2001, p. 12), por lo que tomamos conciencia de la imposibilidad de conocer el todo.

Ante este aspecto que genera la complejidad que representa, se justifica esta propuesta de trabajo interdisciplinario, aun sea para entender y explicar una parte o aspecto determinado del problema, ya que como lo señala este mismo autor:

“Frente a una realidad infinita, el conocimiento siempre se enfrenta a limitaciones, ya que no existe conocimiento capaz de abarcarlo todo «Cualquier conocimiento conceptual de la realidad infinita por la mente humana finita -señala Weber- descansa en el supuesto tácito de que sólo una parte finita de esta realidad

constituye el objeto de la investigación científica, parte que debe ser la única "esencial" en el sentido de que merece ser conocida" (Osorio, 2001, p. 21)

En este mismo sentido, y continuando con Osorio, este señala conforme a Popper, existe un rechazo a la posibilidad de conocer la totalidad por ello, «si queremos estudiar cosa, nos vemos obligados a seleccionar ciertos aspectos de ella. No nos es posible observar o describir un trozo entero del mundo o un trozo entero de la naturaleza» (Osorio, 2001, p. 21), por lo tanto el ejercicio de entender el amplio y complejo campo del hábitat, tiene que ser visto y analizado a partir de pequeños fragmentos que nos permitan entender el papel de ese pequeño fragmento como un componente del todo que conforma el sistema complejo que es la totalidad, dicho de otra manera, no podremos acercarnos a entender la totalidad si no es a partir del estudio de los pequeños espacios que la constituyen.

Ante este contexto, no podemos perder de vista que al abordar las diversas temáticas del hábitat en general y específicamente del hábitat humano, estamos tratando con un sistema altamente complejo, en el cual las relaciones naturales que se dan entre los diferentes componentes, tanto de los macro sistemas como los de los subsistemas que lo componen, generan un efecto de caos por esta misma complejidad antes mencionada, por lo tanto nos encontramos ante una importante posibilidad de poder estudiar las partes del sistema en cuestión a través de la participación de diversas disciplinas que aportarán una mayor extensión y valdes al conocimiento.

El Hábitat es un concepto polisemántico que ha sido utilizado tanto por disciplinas derivadas de las ciencias naturales cómo de las ciencias sociales. Lo anterior, deriva en la necesidad constante de redefinirlo en función del encuadre teórico-metodológico o analítico a utilizar, ya que su aplicación conceptual puede ir desde nombrar el ecosistema que ocupa una población biológica hasta el conjunto de políticas, métodos y técnicas condicionadas al carácter urbano.

El ámbito antrópico en el diseño y gestión urbana

Comprender lo urbano, hace centrar nuestra atención en la relación que se establece entre el espacio y la sociedad. Lo urbano, es producto de la voluntad humana, no solo por su

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

naturaleza construida sino porque a su alrededor hemos edificado un sinfín de prácticas sociales moldeadas por lo urbano y que moldean lo urbano.

La urbano como hábitat humano subyace en la acción intencionada de la transformación del espacio, ya sea a nivel de significado o a nivel material. Transformamos la naturaleza con criterios de habitabilidad; toda creación o intervención sobre lo urbano acaba por materializar una serie de valores que sustentan nuestra acción ya sea que se declaren o que permanezcan implícitos en la obra.

Lo urbano representa la organización espacial conformada por una serie de variables de diversa índole: naturales, sociales, económicas y culturales que interactúan como un sistema complejo que se concreta en una forma espacial particular. Por tanto, la intervención a través del diseño y la gestión urbana solo es posible en la medida que se parta de un enfoque inter o transdisciplinario que sea capaz de capturar la complejidad del hecho humano. Las ciencias de los ámbitos antrópicos nos otorgan la visión del fenómeno a través de su campo de acción que hace referencia a las acciones que el ser humano emprende para modificar su hábitat natural.

Al abordar las diversas temáticas sobre el concepto del hábitat, sobresale notoriamente los ámbitos en los que el ser humano interactúa y modifica su contexto natural, generando con ello cambios y alteraciones del mismo y cuyo análisis corre a cargo del estudio de los ámbitos antrópicos, los cuales interactúan en el hábitat humano transformando entre otras cosas los asentamientos humanos en los cuales el hombre ha construido su hábitat edificado, sin embargo la construcción de lo urbano como un objeto de estudio representa un reto para los investigadores de las diferentes disciplinas desde las cuales se abordan este tema. La construcción de un objeto de estudio plantea entonces un doble reto ya que debe de construirse un marco epistemológico y un marco teórico-metodológico que permita un abordaje científico del fenómeno. Sin embargo, el reconocer el carácter complejo de la problemática urbana implica reconocer la necesidad de construir en primer lugar el objeto de estudio, identificar los elementos que lo integran y la naturaleza de sus relaciones, es decir cómo se estructura.

Concebir lo urbano como un sistema complejo nos proporciona los sustentos básicos para caracterizar el objeto de estudio urbano e identificar su estructura. Este análisis inicial de la

estructura nos permite comprender en un sentido más amplio que la operatividad teórica-metodológica solo es posible mediante el abordaje inter o transdisciplinario. Lo anterior responde a la lógica misma del sistema. Desde esta perspectiva, los problemas planteados para el diseño y la gestión urbana comienzan a tener una especial atención en el uso del enfoque sistémico.

A través de las ciencias de los ámbitos antrópicos es posible entender el fenómeno de transformación del hábitat natural, no solo como la acción de las alteraciones físicas al mismo, sino también como la formación y la construcción de valores culturales con los cuales el ser humano establece relaciones significantes y que a la vez interactúa de manera cotidiana en una afectación mutua y constante que define no solo sus estructuras materiales, sino también su cosmovisión del mundo que le ha tocado vivir.

Para poder abordar la temática urbana, es fundamental entender primeramente que el hecho y fenómeno urbano es únicamente generado por la acción y voluntad del ser humano, y que por lo tanto es inherente al campo de estudio de las ciencias de los ámbitos antrópicos.

Partiendo de la idea que señala que, dentro del área de estudio de las ciencias del hábitat, se observa una gran variedad de fenómenos relacionados con el entorno físico natural como son la fauna, flora, orografía, hidrología, etc. también destaca el factor más importante que se convierte en la piedra de toque del análisis académico en el campo de las humanidades, que es la acción de los actos humanos, los cuales aborda con mayor detalle las ciencias de los ámbitos antrópicos, razón por la cual esta área del conocimiento adquiere la mayor importancia para entender los fenómenos del hábitat humano en donde el hombre ha intervenido en la modificación del hábitat natural para adecuarlo a sus necesidades particulares.

Con base a lo anterior, debemos de señalar que es necesario un deslinde de la carga del concepto hábitat como entorno natural (Biotopo) y partiendo de ello podríamos determinar el hábitat humano no solo como la relación del hombre con su entorno físico, sino como un “hábitat construido” o “hábitat edificado”, siendo este último el objeto de estudio de las ciencias del hábitat y de los ámbitos antrópicos.

En este mismo sentido, para conceptualizar el concepto de “hábitat edificado” (que también podríamos llamar ámbito antrópico), como objeto de investigación, resulta pertinente comprender que es un fenómeno que tiene variables de interés biótico o natural, social, económico y cultural y que todas estas variables interactúan dentro de límites espaciales y temporales, es decir, que todo “hábitat edificado” debe analizarse desde su historicidad. Es así como el “hábitat edificado” se convierte en una relación de variables en cuatro dimensiones: 1) *Natural o Biótica*; 2) *Espacial*; 3) *Económica*; 4) *Social* y 5) *Cultural*. Estas cinco dimensiones interactúan interdependiente entre ellas como causa y efecto al mismo tiempo, lo que permite caracterizar al “hábitat edificado” como un sistema complejo. (Hábitat, 2013, p. 42)

Como una parte fundamental del hábitat humano, el ámbito antrópico señala las diversas acciones que el hombre emprende para modificar su hábitat natural con el fin de producir respuestas a las diferentes necesidades humanas, ya sea a través de la materialización y generación de un hábitat artificial o construido que responda de manera favorable como satisfactor de dichas necesidades humanas, afectando de manera directa a las dimensiones natural y espacial del hábitat, y a la vez provocando alteraciones de manera indirecta en la cultura, la sociedad y en la economía.

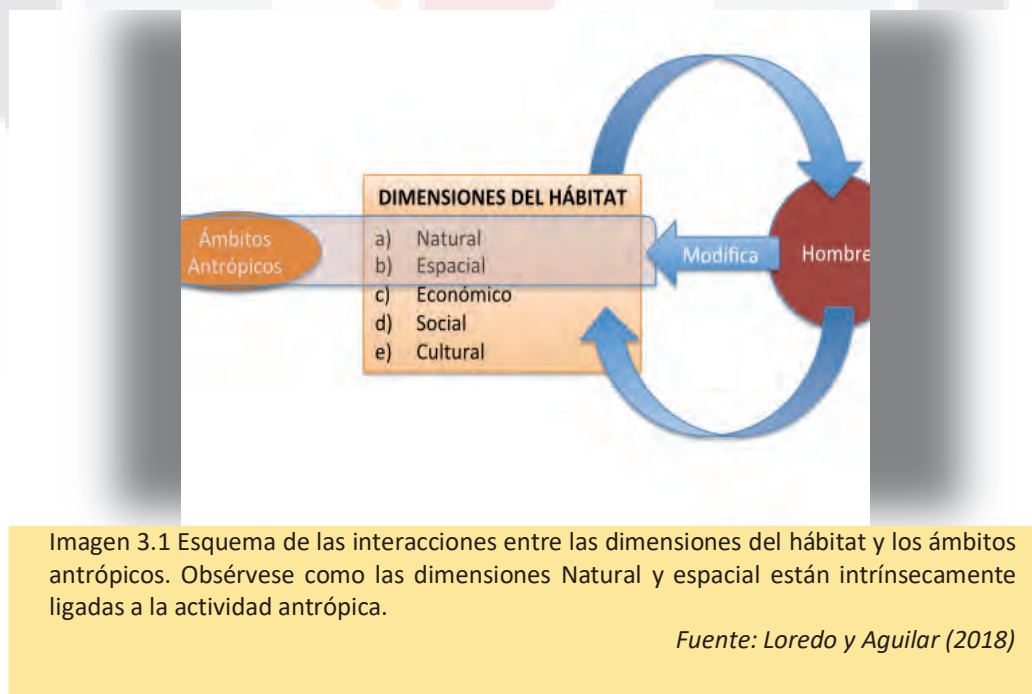


Imagen 3.1 Esquema de las interacciones entre las dimensiones del hábitat y los ámbitos antrópicos. Obsérvese como las dimensiones Natural y espacial están intrínsecamente ligadas a la actividad antrópica.

Fuente: Loredo y Aguilar (2018)

Con base a lo anterior podemos señalar que para conceptualizar el “ámbito antrópico” como objeto de investigación, resulta pertinente comprender que se trata de un fenómeno que tiene dos grandes variables: una de interés biótico, físico o natural, y otra de carácter espacial a través de la intervención humana. Estas interactúan de forma indirecta con las dimensiones social, económico y cultural dentro de sus límites espaciales y temporales, las cuales a su vez interactúan con el hábitat como un sistema complejo.

Un segundo análisis del concepto de “ámbito antrópico” es que éste es resultado de la relación dialéctica que se establece entre el entorno natural y la condición humana. Desde esta perspectiva, el “hábitat edificado” es un producto cultural y por tanto social y económico. Ante esta posición los ámbitos antrópicos implican una transformación del hábitat natural (Biótico), pero dicha transformación adquiere dos características fundamentales a raíz de la condición humana. La primera de ellas es que esta transformación es intencionada y la segunda característica es que también es significada. Desde esta perspectiva, el “ámbito antrópico” genera junto con el hábitat, un producto cultural y por tanto social y económico.

Una tercera perspectiva para el análisis es partir de la naturaleza espacial-territorial del hábitat. Desde punto de vista, la relación espacial-territorial del hombre a través de las prácticas sociales permiten comprender la interrelación que se establece entre el hombre y su ambiente lo que a su vez permite establecer las relaciones dinámicas entre las ciencias de los ámbitos antrópicos y las ciencias del hábitat como una unidad espacial (donde suceden los hechos) pero también territorial (donde se producen y reproducen las prácticas sociales).

Una vez que se ha caracterizado de manera básica el objeto de investigación (el “hábitat Edificado”) de las ciencias del hábitat, es que podemos pasar a un breve análisis sobre el carácter ontológico de éstas. A partir de las cualidades del objeto de investigación que es el “hábitat edificado” podemos inferir que su análisis se realiza desde una perspectiva humanística que asume la concepción de ciencia como la posibilidad de la comprensión de los fenómenos humanos a partir de la unidad sujeto-objeto. El carácter histórico y de historicidad que determinan la condición del “hábitat edificado” identifica los fenómenos de investigación como fenómenos individuales e irrepitibles, por lo cual, el objetivo es comprender estos fenómenos y no la formulación de leyes generales.



Imagen 3.2 Construcción Interdisciplinaria del espacio habitado, en la que se puede observar la relación de las disciplinas del hábitat den el espacio habitado, y por ende como ámbito antrópico.

Fuente: Loredo y Aguilar

El estudio de las ciencias del hábitat plantea de inicio el carácter interdisciplinario que requiere el análisis de los fenómenos de investigación del hábitat edificado y por ende del ámbito antrópico. Dada la complejidad inherente de estos fenómenos de investigación, se hace necesario que todo acercamiento se realice partiendo del supuesto teórico-metodológico de que la comprensión solo es posible en la medida que la complejidad de la realidad es imposible de caracterizar a partir de una sola disciplina. De lo anterior, se puede inferir que el enfoque interdisciplinario es la condición necesaria pero no suficiente para que el investigador se acerque a la comprensión de los fenómenos de estudio, dando la posibilidad de dar paso a la transdisciplinaridad.

Tanto el diseño como la gestión urbana implican el desarrollo de proyectos con la finalidad de transformar el espacio urbano. En ambos casos, el desarrollo de proyectos urbanos se concibe como *“un saber interdisciplinar en donde el proyecto es el centro del proceso”* (Brandao et al., 2014, p. 25) de transformación. Lo urbano ya sea en su diseño o gestión generan una problematización que parte de identificar y estructurar diferentes elementos con el fin de construir un sistema en donde las interacciones de estos elementos urbanos obedecen a una lógica de la interdependencia.

Las intervenciones urbanas entonces pueden ser comprendidas, diseñadas y gestionadas como proyectos interdisciplinarios y transdisciplinario ya que reconocen la complejidad de

los problemas urbanos y a partir de este reconocimiento, estructuran una serie de conocimientos de distintas disciplinas a partir del establecimiento de un lenguaje común (o como en el caso de la transdisciplinariedad un lenguaje híbrido) para analizar los fenómenos urbanos. Lo anterior, implica construir un lenguaje sistémico que permita integrar a los diferentes elementos que estructuran los sistemas urbanos y con base en ello, centrar la atención en la manera que se relacionan estos elementos con el fin de comprender las estructuras subyacentes en el desarrollo y operación del sistema.



Imagen 3.3 El hábitat y los ámbitos antrópicos como sistema ambiental complejo.

Fuente: Loredo y Aguilar

El análisis sistémico de lo urbano no se genera considerando que sea un sistema que existe como tal, sino que parte de estructurar la problemática como un sistema y entonces desarrollar un enfoque de sistemas. Es decir, buscar la manera de contar con:

“una amplia visión, lentes telescópicos que abarquen el espectro total del problema, y no solo una porción aislada de éste... significa que debemos dirigirnos a resolver los problemas del sistema mayor, con soluciones que satisfagan no solo los objetivos de los subsistemas, sino también la sobrevivencia del sistema global” (Gigch van, 1993, p. 16).

Desde el enfoque sistémico la comprensión de lo urbano como un sistema complejo permite construir una visión integradora de nuestra realidad que pueda permitirnos desarrollar un discurso más o menos coherente de ésta.

Desde el enfoque de sistemas, los problemas de lo urbano pueden verse desde dos perspectivas. La primera de ellas es el diseño de sistemas, el cual es *“un proceso creativo*

que cuestiona los supuestos en los cuales se han estructurado las formas antiguas. Éste demanda una apariencia y enfoques totalmente nuevos, a fin de producir soluciones innovadoras” (Gigch van, 1993, p. 17). La segunda, es el mejoramiento de sistemas el cual es la transformación o cambio que *“lleva a un sistema más cerca del estándar o de la condición de operación normal. El concepto de mejoramiento lleva la connotación de que el diseño del sistema está definido y que se han establecido las normas para su operación”* (Gigch van, 1993, p. 17) Es relativamente fácil hacer una traslación de los dos enfoques de sistemas con las problemáticas propias del diseño y la gestión urbana. El diseño urbano se patea como un problema de diseño de sistema y la gestión urbana como un problema de mejoramiento de sistemas.

Considerar la problemática de lo urbano como un sistema complejo genera que el análisis del diseño y la gestión urbana se construya a partir de un enfoque de sistemas que permita analizar lo urbano como una totalidad y donde el funcionamiento del sistema es el conjunto de actividades *“del sistema como un todo, y función a la contribución de cada elemento o subsistemas al funcionamiento del sistema... lo que llamamos “sistema total”, en un contexto dado del análisis, es también un subsistema de un sistema más amplio”* (García, 2011, p. 79). El enfoque sistémico permite así el análisis de lo urbano desde diferentes escalas, obteniendo así resultados distintos a partir de la escala de análisis.

El problema de lo urbano se construye entonces como la *“construcción de sucesivos modelos que representen la realidad que se quiere estudiar. Es un proceso laborioso de aproximaciones sucesivas [con la finalidad de]... reconstruir la evolución de os principales procesos que determinan el funcionamiento del sistema”* (García, 2011, p. 79)

La estructura del sistema se compone de las diferentes relaciones que generan las interrelaciones que se dan entre los elementos del sistema, por ello, comprender la estructura del sistema es lo que permite la comprensión del fenómeno. Sin embargo, el análisis sistémico logra el cumplimiento de sus objetivos en una investigación interdisciplinaria o transdisciplinaria a través del *“juego dialéctico en las fases de diferenciación e integración que tienen lugar en el proceso que conduce a la definición y estudio de un sistema complejo”* (García, 2011, p. 82)

Ante este contexto en el cual la intervención humana está en todo momento presente, podemos preguntarnos hasta donde es consciente el ser humano sobre su papel en la transformación del hábitat y hasta donde el estudio de los ámbitos antrópicos puede ayudar a entender esta correlación como un problema sistémico y complejo entendiendo que todo lo que este haga o deje de hacer tarde o temprano la naturaleza cobrará el precio correspondiente a sus acciones en cualquier ámbito inclusive más allá del antrópico, en el cual gracias a los logros humanos basados en gran medida en el avance tecnológico, lo colocan en la cima de los seres vivos de este planeta, según su propia y ególatra visión antropocentrista en donde *“El principal problema con el antropocentrismo no es que esté centrado en el ser humano, ni siquiera en que sus defensores vean la naturaleza de manera instrumental, sino que la tendencia de los proponentes a ver a los seres humanos como único lugar de valor y medida de todas las cosas”* (Heikkurinen, Rininen, Jarvensivu, Wilen, & Ruuska, 2016, p. 708)

La transformación urbana y participación social

Al abordar el fenómeno urbano, como ya lo hemos anteriormente mencionado, podemos entender a la ciudad como producto de la voluntad humana, no solo por su naturaleza construida, sino porque a su alrededor hemos edificado un sinnúmero de prácticas sociales moldeadas por la ciudad, y que estas a su vez, también moldean a la ciudad, esto es como un juego doble de espejos que reflejan ilimitadamente sus posibilidades y sus potencias. La ciudad como hábitat humano subyace en la acción intencionada de la transformación del espacio, lo que lo convierte en un ámbito antrópico, ya sea a nivel de significado o a nivel material. Somos incapaces de percibir la naturaleza en su sentido real y por ello, la transformamos con criterios de habitabilidad; toda creación o transformación de la ciudad acaba por materializar una serie de valores que sustentan nuestra intervención ya sea que se declaren o que permanezcan implícitos en la obra.

La ciudad es imagen de quienes la construyen y quienes la habitan. En un inicio no había una distinción entre los primeros y los segundos; sin embargo, la especialización del trabajo, el tamaño de los asentamientos humanos y la asimetría de información y por ende, del poder, han construido un velo alrededor de los ciudadanos, quienes de manera pasiva han ido asumiendo que la construcción de la ciudad es cosa de los expertos, urbanistas o

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

arquitectos que trazan un discurso sustentado en la racionalidad como brújula de la decisión y cuyo lenguaje ha ido diluyendo el sentido común en aras de una jerga técnica, especializada y áspera que no permite diálogo o discusión alguna. Es la preminencia del sueño modernista; ante la racionalidad como verdad única solo queda como alternativa el sinsentido.

Es en este mismo sentido que el diseño y la gestión urbana forma parte fundamental de los estudios abordados por los ámbitos antrópicos, debiéndose analizar las formas en que se trabajan los diferentes fenómenos urbanos, entendiéndolos, tal como ya se ha mencionado anteriormente, como una intervención intencionada del ser humano para adecuar su hábitat natural a las diferentes necesidades de la vida cotidiana, por lo cual es necesaria contemplarla desde una nueva perspectiva que nos hace comprender a la luz de las circunstancias actuales de un mundo tecnológicamente globalizado a través de la sociedad del conocimiento, que nos encontramos frente a problema sumamente complejo, el cual debe abordarse desde diferentes puntos de vista y de especialidades, las cuales trabajando en conjunto, nos permitirá entender las diferentes problemáticas planteadas desde una perspectiva más amplia y sistémica, y por lo tanto, ofrecer mejores soluciones a la problemática urbana de nuestros días.

En este mismo contexto, el factor humano es la parte primordial al estudiar el fenómeno urbano, sin embargo, no siempre sucede de esta manera, ya que en la práctica cotidiana hemos observado que existe muy poca participación del propio habitante de la ciudad en la toma de decisiones en cuanto al diseño y gestión de la misma, en la cual el ciudadano no es un activista en el desarrollo de su propio territorio, convirtiéndose solo en un actor pasivo en espera de que las autoridades determinen lo que habrá que hacer. Ante esta situación han aparecido nuevas voces que pugnan por un diseño participativo, las cuales buscan nuevas formas de hacer ciudad de abajo hacia arriba, rompiendo con la tradicional forma de gestión urbana de arriba (administración pública) hacia abajo (ciudadano) (Hernández Araque, 2016, p. 8), es que no solamente la responsabilidad de la gestión urbana debe recaer en el gobierno en turno, el cual decide lo que si se hará o lo que no se hará en la ciudad, sino que por el contrario, muchas de las soluciones deberán de salir de los propios habitantes como usuarios de la ciudad. Estas acciones llevan a plantearnos la posibilidad de analizar los problemas de la urbe a través de esta nueva perspectiva en donde se le dé mayor

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

peso al usuario a través de un ejercicio de urbanismo emergente de carácter participativo, el cual “se basa en la participación ciudadana como punto importante en la construcción de la ciudad. [...] Podríamos resumirlo diciendo que el urbanismo emergente realiza una cartografía del papel de los ciudadanos y habitantes como productores de ciudad bottom-up frente a la visión top-down de la planificación urbanística tradicional” (Hernández Araque, 2016, p. 14)

En este mismo orden de ideas, podemos observar que todos estos efectos son producto del ejercicio de la gestión urbana la cual podemos entender como:

“El conjunto de iniciativas, instrumentos y mecanismos para la normalización de la ocupación y el uso del suelo urbano y el suelo rural (gestión territorial), articuladas por fuerzas políticas e iniciativas de la sociedad local (gestión política), y que tiene como finalidad la generación de procesos de planificación urbanística que deberán asegurar la preservación del interés público frente al privado (gestión urbanística)”
(Gaete Feres, 2005, p. 12)

Como puede observarse, la gestión urbana como un elemento del ámbito antrópico, exige el conjuntar el esfuerzo humano para bienestar de la comunidad en la que se involucran tanto gobierno como ciudadanos quienes deberán determinar los cambios, modificaciones y adecuaciones a la problemática urbana.

Ante este contexto, podemos encontrar como un reto, el lograra que la ciudadanía se involucre más en la toma de decisiones a través de la negociación y el intercambio de ideas en donde el ciudadano se convierta en eje medular del diseño y gestión urbana, con lo cual se lograra acrecentar el capital social de las comunidades en cuestión generando con ello un mejor análisis de las problemáticas así como la resolución de los problemas con la participación en conjunto de las diversas disciplinas que deberán unir sus esfuerzos para alcanzar este bien común.

Ante estas posibilidades, también han surgido nuevos movimientos antrópicos que buscan una mayor participación del habitante en la gestión urbana, como es el caso del movimiento denominado crowdsourcing el cual pretende definir estrategias innovadoras de participación y trabajo colectivo para la ejecución de proyectos, solución de problemáticas y creación de iniciativas de gran impacto para un grupo de personas por medio de lo que

podemos denominar como diplomacia pública, la cual la podemos definir como la capacidad de depositar en manos del ciudadano la gestión de sus propios intereses, escuchar sus comentarios, quejas o aportaciones y ponerlas en práctica en función de su mayoría; una democracia pública que deriva en buena parte del crowd power, en donde encontramos que la filosofía del crowdsourcing se relaciona directamente con la concepción del urbanismo participativo, donde el ciudadano hace ciudad, el urbanismo se transforma a través de pequeñas acciones y el ciudadano encuentra una oportunidad para tener una verdadera participación y construcción de soluciones a sus necesidades. (Hernández Araque, 2016, pp. 15-16).

Otro aspecto no menos importante en el análisis urbano como tema de los ámbitos antrópicos, lo constituyen no solo las acciones sociales anteriormente señaladas, sino que también todo acto de intervención antrópica en los procesos urbanos genera una interacción de carácter cultural, generando lo que otros autores han denominado como “valor de uso” el cual podemos entender como la connotación cultural que la sociedad le da al hecho urbano, el cual influye en las dimensiones económica-política, semiótica y semántica del habitante de la urbe, esto es que adquiere una dimensión simbólica, en este sentido podemos afirmar que el espacio urbano y la ciudad pueden tomar nuevas formas según lo decidan sus usuarios y habitantes, de modo que su subordinación al valor de cambio puede ser alterada por los usos y significaciones que los ciudadanos le otorguen a la urbe. (Márquez Pulido, 2014, p. 206)

En su sentido constructivo, la ciudad es también un proceso dialéctico que obliga a una conversación permanente entre el hecho arquitectónico en su sentido de lo individual y su relación con la ciudad. Esta relación entre el hecho arquitectónico en lo individual y la ciudad es mediada por el significado, por lo cual, la condición material del hecho arquitectónico puede ser leída y significada con relación a su contexto. Si bien los hechos arquitectónicos constituyen la sustancia material y concreta de la ciudad, estos se leen a partir de su significación para la ciudad. Sin embargo, esta lectura siempre depende de condiciones de historicidad. En el análisis del hecho arquitectónico comprendemos que éste constituye y construye un sentido histórico ya que algunos valores y funciones originales han permanecido, otras han cambiado completamente [razón por la cual]...tendremos que hablar de la idea que tenemos de este edificio [o hecho arquitectónico] de la memoria más

general ... en cuanto producto de la colectividad; y de la relación que tenemos con la colectividad a través de él. (Rossi, 1995)

Este mismo autor señala que la importancia de la colectividad en la construcción de la ciudad, pero a la vez deja abierto que mediante el hecho arquitectónico como también nos relacionamos con esa misma colectividad. Para comprender la complejidad que representa el análisis de la ciudad como problema de reflexión, es necesario considerar como punto de partida dos preguntas centrales ¿quién construye la ciudad? y ¿bajo qué lógica la construye? Las respuestas a estas preguntas no pueden ser generales ya que preceden de un análisis que se construye a través de comprender “cómo los hombres se orientan en la ciudad, la evolución y formación de su sentido de espacio” (Rossi, 1995). Este análisis y comprensión solo es posible en la medida que se acepte los límites espaciales y temporales del observador, es decir, su historicidad. Hablamos pues de las cuestiones del campo de interés de los ámbitos antrópicos frente a la complejidad del problema urbano, la cual sin su participación será imposible de entender.

El Ferrocarril como factor de transformación urbana

El arribo del ferrocarril y la transformación del hábitat. Indudablemente que el arribo de la Revolución Industrial marcó el parteaguas más importante en la historia de la humanidad, ya que su irrupción terminó paulatinamente con el antiguo orden económico y social que giró en torno de las actividades relacionadas con la agricultura, y cuya influencia ha sido la de más larga duración en la historia del mundo, generando con ello importantes cambios que se vieron reflejados entre otros factores en el desarrollo de los asentamientos humanos, invirtiendo la densidad poblacional prevaeciente entre el campo y las ciudades, provocando importantes cambios en la sociedad y en la cultura de la población en general y por supuesto, en la economía internacional.

Sin embargo, la revolución industrial no llegó con la misma fuerza y velocidad a nuestro país en comparación con el resto de los países europeos, y sobre todo con los Estados Unidos, presentándose este desarrollo industrial con mayor vigor hasta la última etapa del siglo XIX, ya que como es sabido, durante el porfiriato siguió prevaleciendo la economía hacendaria basada en la posesión de las tierras de cultivo y ganadera, pese a los esfuerzos modernizadores implementados por el régimen, el cual principalmente se vio reflejado en

la instalación de las líneas de ferrocarril que vinieron a generar vínculos de comunicación más eficaces entre los diferentes territorios de nuestro país, provocando con ello un gran impulso al desarrollo económico, político y social entre las diferentes entidades conectadas a través este medio de transporte, lo que permitió eficientizar la movilidad entre mercancías y pasajeros, convirtiéndose inclusive a la postre, en un símbolo de la inminente guerra armada del movimiento revolucionario que iniciaría en 1910.

En este contexto, uno de los principales cambios que genera la llegada de la maquinaria producto de la revolución industrial, tanto en el resto del mundo como en nuestro país, es la modificación urbana de las ciudades que comienzan a albergar no solamente los nuevos espacios de trabajo junto con la sustitución de los anteriores, sino también a una creciente inmigración que población que arriba a las nuevas ciudades industriales buscando integrarse al nuevo paradigma de la producción en el mundo, demandando de manera lógica, nuevos desarrollos habitacionales y de servicios para la nueva clase social que hace su aparición, que es la clase obrera.

Este fenómeno de crecimiento poblacional, se ve fuertemente impulsado por este cambio de paradigma, en el cual la economía comienza a ser generada por la industrialización provocando con ello que la agricultura y las labores del campo pasen a un segundo término, y que además la transformación del campesino, habitante de las áreas rurales, en el obrero ahora con residencia en la ciudad, se dé sin mayores contratiempos, ya que el campesino no necesita ninguna preparación especializada para convertirse en un obrero, ya que este sigue vendiendo su fuerza de trabajo física, cambiando solamente su lugar de residencia, dicho en términos coloquiales, el obrero es el campesino que solamente cambió su sombrero campirano por la cachucha obrera.

En este contexto, podemos darnos cuenta que uno de los primeros problemas que presentan las ciudades en las cuales empiezan a instalarse las diferentes industrias, es sin duda alguna el crecimiento urbano, y que en muchos casos tomo desprevenidas a las autoridades municipales, quienes tuvieron que ir solucionando sobre la marcha esta nueva problemática que además de las necesidades de habitación, requiere de la dotación de servicios básicos como agua y drenaje necesarios para el control de la sanidad urbana, así como de la infraestructura requerida para la movilidad dentro de los centros urbanos, tan necesarios para el funcionamiento de la incipiente industria establecida, destacando entre

otros los servicios de tranvías así como del importante aporte económico que significó el funcionamiento de los ferrocarriles a través de toda la nación.

Sin embargo, la implementación de este medio de transporte masivo no estuvo ajeno a múltiples problemas, ya que su desarrollo no obedeció a una planificación estratégica previamente establecida, si no que evolucionó a través de incipientes avances tecnológicos, los cuales fueron el resultado de ensayos de acierto y error, y en cuya opinión científica de la época señalaba que:

“... la terrible velocidad de 25 o 40 km/h (A la que se esperaba pudiera trasladarse las personas en tren) produciría irremediablemente la muerte de los pasajeros por asfixia. Demostrando el éxito de la técnica sobre el error de la ciencia: las escasas decenas de kilómetros de vías del ferrocarril que estaban en explotación en 1810 se habían transformado en casi 10.000 km hacia 1850” (Villas Tinoco, 1990, p. 86)

A pesar de estas vicisitudes, la aparición del ferrocarril marcó un importante precedente para el desarrollo económico y social de muchas ciudades y poblaciones por las cuales corrían estos caminos de hierro, generando un importante intercambio de mercancías y pasajeros en cada estación en las cuales este medio de transporte hacia parada, trayendo como consecuencia un trascendente desarrollo económico e industrial de gran importancia, especialmente en localidades claves del centro del país como fue el caso de las ciudades de Aguascalientes y San Luis Potosí.

Partiendo de esta idea, podemos afirmar que la instauración del ferrocarril fue uno de los principales motores del cambio industrial de mediados del siglo XIX y principios del XX que generaron las más importantes fuentes de trabajo en la región, tanto de empleos directos como indirectos que gravitaron al derredor de las instalaciones de esta industria, tal como lo señalan los datos de la época (1885 a 1895), en donde se puede apreciar que en el caso de San Luis Potosí, se presenta un importante aumento en la población en la capital del estado, siendo marcar este periodo por la expectativa de la llegada del ferrocarril a esta entidad en el año de 1888, lo cual *“representó una metamorfosis total que mucho impacto la forma de vida en esa época. Puede también deducirse el movimiento comercial y las consecuentes oportunidades de trabajo; debió la población flotante de esos tiempos ser*

importante, cuando servicios como hoteles, fondas y centros de diversión proliferaron”
(Motilla, 1991, p. 20)

En este sentido, Barquín señala que paralelamente a lo que sucedía en nuestro país como en España también existía la convicción ferviente de que la construcción de una red ferroviaria era de vital importancia para lograr el desarrollo económico de aquella nación, y en consecuencia lógica el desarrollo urbano, en el cual no podía quedarse de lado el factor económico, lo cual provocó importantes polémicas en relación a las zonas por donde debería de pasar las líneas férreas lo cual involucró de forma directa a los intereses políticos y particulares más importantes de esta etapa del siglo XIX en Europa (Barquín et al., 2012, p. 392)

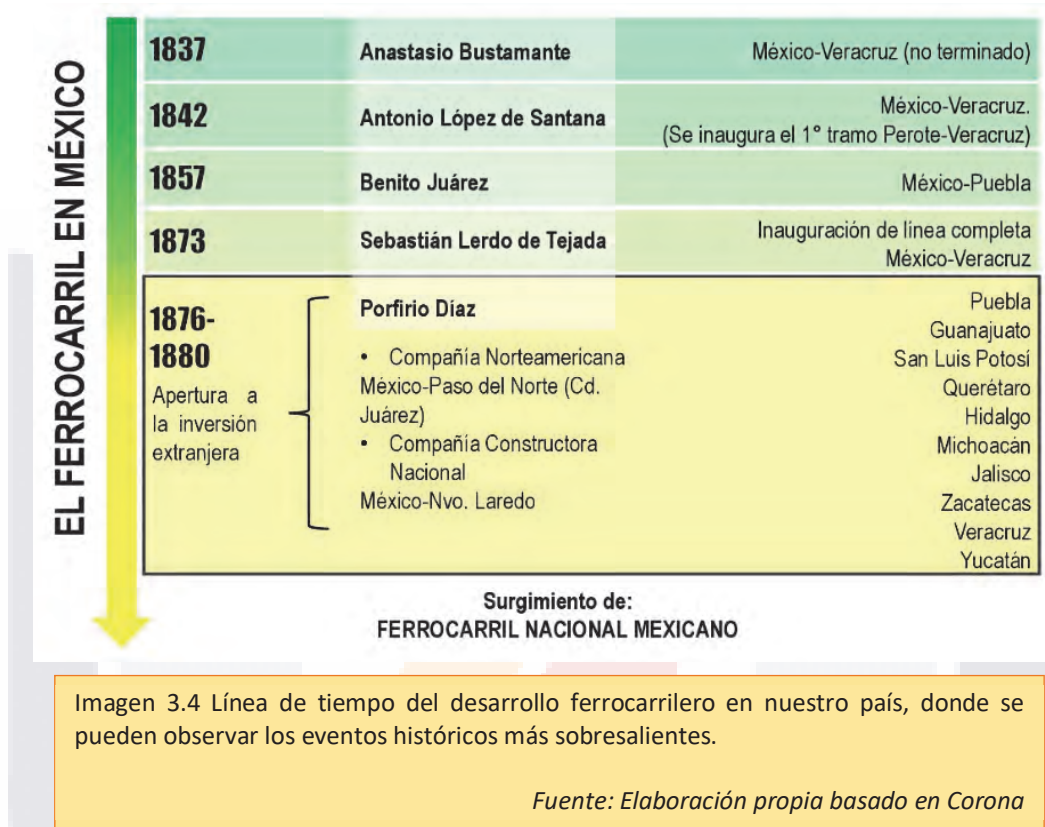
Siguiendo con este autor, también señala los importantes beneficios que la industria ferrocarrilera provocó en Europa cuando cita los trabajos de Adna Ferrin Weber y de Jean Pierre Poussou en donde se señala que:

“Apoyándose en la base estadística disponible para los principales países europeos y Estados Unidos, identificó los factores que explicarían la progresiva concentración de la población a lo largo del siglo XIX. Éstos serían la centralización administrativa y comercial, la industrialización y, de modo indirecto, el ferrocarril, al igual que para Jean Pierre Poussou, la urbanización en Francia fue propiciada por la centralización política, administrativa y comercial, y la reducción de los costes de transporte —es decir, la construcción del ferrocarril” (Barquín et al., 2012, pp. 393-394)

Ampliando mas estas aseveraciones, Barquín señala que las poblaciones europeas que contaron con el servicio ferrocarrilero crecieron un 3.6% más por cada década durante el periodo medido de 1841 a 1911. Del mismo modo cunado cita el trabajo de Hornung este señala que las ciudades europeas que se encontraban conectadas por medio del ferrocarril aumentaron su crecimiento anual en un 0.9% a partir de mediados del siglo XIX (Barquín et al., 2012, p. 394).

Otro fenómeno ampliamente ligado a la expansión ferrocarrilera es sin duda alguna el crecimiento urbano a través de la concentración poblacional, el cual puede observarse desde dos perspectivas diferentes, por un lado el crecimiento urbano anteriormente descrito valorado como una faceta positiva y por otro, el despoblamiento de las zonas que

no tuvieron la oportunidad de contar con este servicio de transporte, lo cual se puede traducir en que para inicios del siglo XX las ciudades conectadas por el ferrocarril crecieron un 60% más que aquellas que carecieron de este servicio. (Barquín et al., 2012, p. 412)



Como se puede observar, la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí en 1885 y posteriormente con la inauguración del tramo de la línea México Laredo que unía la capital del país con frontera norte del mismo, géneron un ambiente de progreso en todos los sentidos, provocando cambios importantes en la traza urbana de la ciudad, así como la construcción de edificios de lujo, algunos de ellos de proporciones importantes para la época, la movilidad urbana se acrecentó con el establecimiento de los tranvías jalados por mulas y los servicios de telégrafos para esa época tenían alcance federal, por lo que la utilización de este medio de transporte sostuvo durante muchos años la vida económica y social de la entidad, la cual terminó su vida activa como transporte de pasajeros, al momento de ser entregado el usufructo a compañías privadas extranjeras a finales del siglo pasado, dejando tras de sí una serie de instalaciones arquitectónicas que han quedado en

desuso, amenazadas con su desaparición total por causas humanas como el vandalismo o simplemente por su abandono a los medios físicos y ambientales.

EL FERROCARRIL EN SAN LUIS POTOSÍ

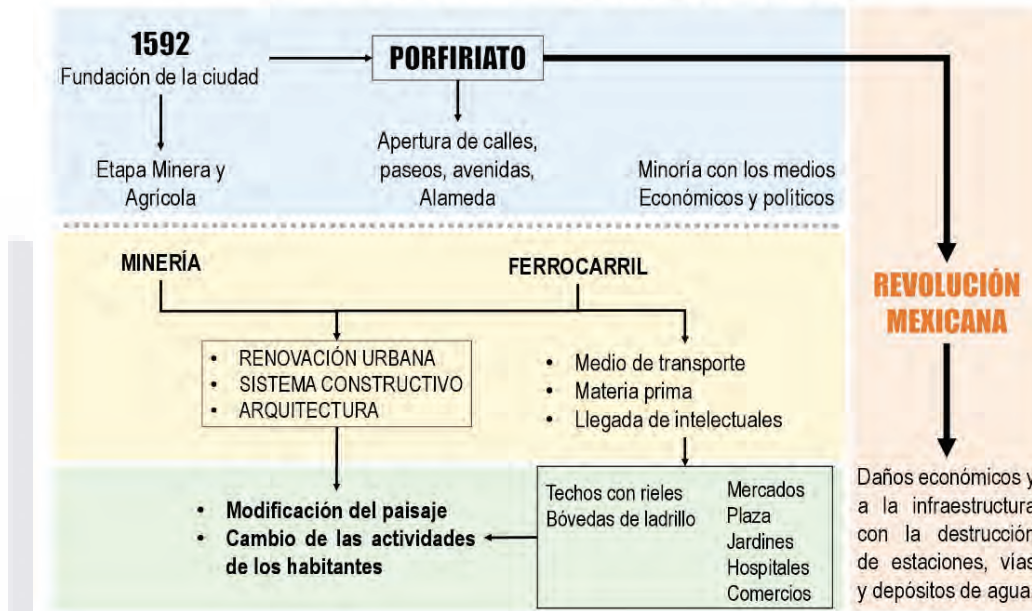


Imagen 3.5 Línea de tiempo del desarrollo ferrocarrilero en San Luis Potosí, donde se pueden observar los eventos históricos más sobresalientes para el caso de estudio.

Fuente: Elaboración propia basado en Corona

En este tenor, surge en algunas naciones sobretodo europeas, la necesidad estudiar y proteger el patrimonio industrial edificado, por lo que en el año de 1978 se forma una asociación dedicada a promover la búsqueda, protección, la comprensión y restauración del patrimonio industrial a nivel mundial denominada “*The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage*” (TICCIH) (Wei Li, 2011) la cual destaca la importancia que rescatar este tipo de construcciones que dan testimonio del pasado económico y cultural de las poblaciones donde estos establecieron, rescatando sus valores históricos, ya que como es el caso que estamos planteando este documento, no solamente las líneas ferroviarias potosinas representaron progreso económico, sino que también contribuyeron a la preservación de valores culturales anteriores, ya que como anteriormente lo habíamos señalado al inicio de este documento, la línea México Laredo coincidió por lo menos en el tramo correspondiente con San Luis Potosí, con el camino que era utilizado en el siglo XIX para trasladarse Saltillo, ruta que siglos antes, formará parte de los caminos reales de la

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

Nueva España, presentando a esta característica otro valor agregado, ya que la vía férrea siguió los caminos anteriores, las estaciones del ferrocarril fueron construidas, en la mayoría de los casos, en los mismos sitios que habían servido desde siglos atrás, de paradero en los caminos (haciendas, porterías, ranchos, puertos y porte suelos, Ventas, relojes dichosas, Distancias y estanzuelas etcétera que fueron un lugar de refugio, descanso que refrigerio de quienes emprendían un camino) (Carregha Lamadrid & Garay López, 1999, p. 27)

Partiendo de esta idea, podemos afirmar que, con el arribo del ferrocarril a tierras potosinas, este se convirtió en uno de los principales motores del crecimiento económico, de mediados del siglo XIX y principios del XX, generando importantes fuentes de trabajo en la región; tanto de empleos directos como indirectos que gravitaron en derredor de las instalaciones de esta industria, tal como lo señalan los datos de la época.

“El rasgo más notable de la economía mexicana a lo largo de cerca de los siete lustros que duró el régimen de Díaz fue la tendencia a crecer que mostró la producción en sus diferentes ramas (primarias, manufactureras y de servicios). La población creció a una tasa de 1.4% y el producto lo hizo en un 2.7%” (Mata Temoltzin & Fernández Casanueva, 2014, p. 39)

Como se puede observar, la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí en 1885 y posteriormente con la inauguración del tramo de la línea México Laredo que unió la capital del país con frontera norte del mismo, generó un ambiente de progreso en todos los sentidos, provocando cambios importantes en la traza urbana de la ciudad, así como la construcción de edificios de lujo, algunos de ellos de proporciones importantes para la época.

“De 1889 a 1902 las actividades constructivas imprimieron a la ciudad de San Luis Potosí el sello que la caracteriza hoy en día: la estación del ferrocarril, el Teatro de la Paz, la Penitenciaria, la Escuela Industrial Militar, el Edificio Ipiña, el Palacio de Cristal y varias casas de hermosas proporciones y que hoy son edificios públicos, como la que ocupa el Museo Nacional de la Máscara, el Consejo Estatal para la Cultura y las Artes, el Archivo Histórico del Estado y no pocas construcciones en la antigua calle de la Concepción, hoy Zaragoza”. (Monroy de Martí, 1991, p. 25)

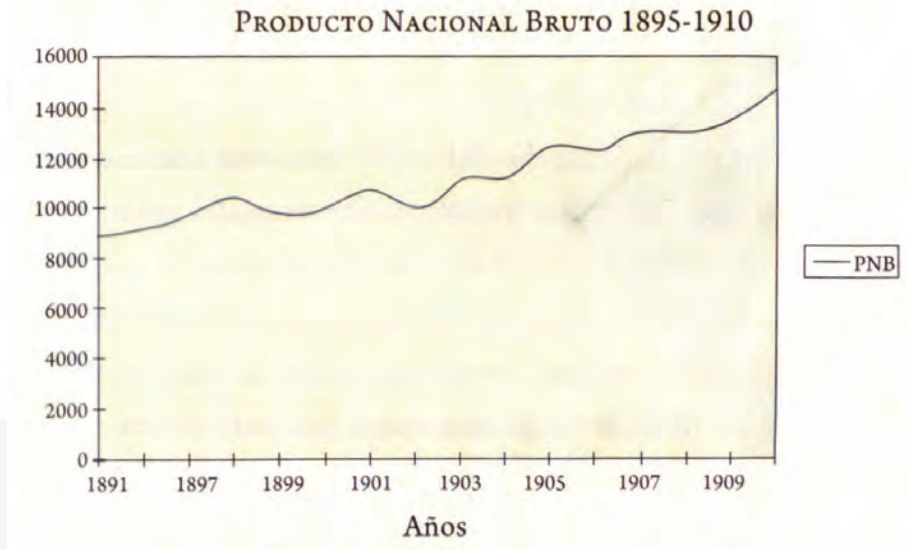


Imagen 3.6 Gráfica del Producto Nacional Bruto durante la última etapa del porfiriato en México. Nótese el importante crecimiento observado por la economía nacional, cifras expresadas en millones de pesos.

Fuente: Mata Temoltzin & Fernández Casanueva, (2014)

En este mismo contexto en relación con la economía del país, entre los años de 1893 y 1907 se registró un notable incremento en la economía mexicana gracias a la aportación del sistema ferrocarrilero, el cual se vio impulsado gracias al aumento de la productividad en los diferentes sectores del país como fue en la minería, el comercio, siendo notorio que en este mismo periodo se introdujo en México los principales elementos de innovación económica que ya eran experimentados en otros países del entorno latinoamericano tal como bancos, legalización comercial, inversión extranjera y el aumento de la capacidad administradora del estado. (Araujo Meléndez, 2002, p. 11)

En este sentido San Luis Potosí con su natural su vocación minera, se ve consolidada con la llegada de este medio de transporte, ya que atrajo una mayor población inmigrante, lo cual detono la creación y crecimiento del comercio local para satisfacer las demandas de productos y servicios, generando con ello un mayor flujo de efectivo, lo cual se puede observar en la siguiente cita de Enrique Márquez: "*El comercio en el estado, puede ser uno de los más vastos del continente: la situación topográfica de su capital y partidos, ofrecen un centro para repartir todos los artículos comerciables de las especulaciones mercantiles*" (Araujo Meléndez, 2002, p. 16), estas características a su vez fortalecieron las posibilidades

de inversión local, nacional y extranjera, ya que su ubicación en el centro del país y su relativa cercanía con la capital del mismo, le da una importante ventaja competitiva, por lo que esta ciudad fue considerada como una de las principales plazas ferrocarrilera del país, además de que la entidad bajo estas circunstancias vio aumentada su capacidad de exportación gracias a su conexión ferroviaria con el Puerto de Tampico, lo cual con este mayor flujo monetario permitió el desarrollo de nuevas construcciones en la ciudad.

En relación a la industria, en San Luis Potosí existían dos rubros industriales importantes que fueron el sector textil y el sector artesanal, destacando el primero de ellos ya que éste presentaba un campo de acción que generaba mayor interés en los empresarios ya que este sector constituía una de las más recientes innovaciones de finales del siglo XIX, destacando en la entidad las fábricas de algodón en el municipio de Venado y en la capital el estado la fábrica de casimires España Industrial, lo cual junto con otras fábricas de menor tamaño, generó el consabido problema de inmigración del campo a la ciudad buscando las nuevas fuentes de trabajo que requerían de 10 a 16 horas diarias de actividad laboral, y cuyo suministro de materia prima provenían principalmente de los Estados Unidos y de Europa conectados por el puerto de Veracruz, con lo cual el ferrocarril contribuyó a mejorar notablemente la distribución de estos productos hacia la entidad potosina, en cambio el sector artesanal luchaba por colocar sus productos a través de los comercios establecidos, o bien a través de las mercancías ofrecidas en las calles de la ciudad, sin embargo, como es lógico suponer, los artesanos poseían poco capital y sus ganancias eran mínimas, las cuales en la mayoría de los casos, sólo proveían el sustento familiar, y cuyos negocios estaban formados en su mayoría, por una multitud de pequeños talleres así como diferentes oficios como fueron carpinteros, herreros, tableros, zapateros etc. Así como actividades caseras como la venta de miel, vinos y licores, membrillos, dulces entre otras cosas, las cuales vinieron a sumarse una nueva clase social que fueron los obreros industriales. (Araujo Meléndez, 2002, pp. 21-22).

"Con el ferrocarril el estado de San Luis Potosí recibió un impulso en la minería, el perfil industrial y comercial de la ciudad capital aumentó considerablemente en la última década del siglo XIX y en la primera del siglo XX. Con el paso del ferrocarril haciendas como la de Gogorrón se consolidaron como unidades productivas industriales, la producción artesanal se transformó en industrial, la maquinaria y el

equipo mecánico aceleraban el proceso en fábrica y el proceso de entrega." (Araujo Meléndez, 2002, p. 27)

En este mismo sentido, el sistema de comunicaciones se vio igualmente beneficiado, como fue el caso de la movilidad urbana, la cual se acrecentó con el establecimiento de los tranvías jalados por mulas, por lo tanto la utilización de este medio de transporte sostuvo durante muchos años la vida económica y social de la entidad, la cual terminó su vida activa como transporte de pasajeros, al momento de ser entregado el usufructo a las actuales compañías privadas extranjeras a finales del siglo pasado, dejando tras de sí una serie de instalaciones arquitectónicas que han quedado en desuso, amenazadas con su desaparición total por causas humanas como el vandalismo o simplemente por su abandono a los medios físicos y ambientales.

El urbanismo como espacio del poder.

Al abordar el tema urbano, resulta inevitable hablar sobre el espacio público en el cual la población desarrolla su vida urbana para generar relaciones sociales y recreacionales, sin embargo, el análisis del espacio público comienza a ser estudiado bajo otros puntos de vista destacando en este trabajo la dimensión del poder de decisión de los grupos de poder social, político y económico observado desde el caso de la transformación urbana del barrio del Montecillo a finales del siglo XIX.

La transformación del espacio urbano genera a la vez transformaciones sociales determinados por acciones de índole político y económico, y que además dotan a estos espacios de un importante valor significativo, por lo que no solo el valor de uso, conformado por las condiciones políticas y materiales, determina los espacios sociales, sino también valor simbólico de los mismos, dicho de otra manera, se puede teorizar que no solo las necesidades bióticas (agricultura, ganadería, caza, etc.) determinaron el desarrollo del espacio urbano, sino también que *"este tipo de conocimientos estaban vinculados a un imaginario cultural específico que daba pie a una elaboración simbólica de la naturaleza, del medio cósmico y la organización social, que nos lleva a preguntarnos por el papel que juega lo simbólico en la creación de la ciudad y la organización de su espacio urbano"*. (Márquez Pulido, 2014, p. 197) razón por la cual el espacio, antes que ser entendido sólo como

expresión de la estructura económica, o de cualquier otro tipo, debe comprenderse también como la expresión del aparato ideológico y de control. (Coronado Guel, 2009, p. 21)

En este sentido, se puede observar que en la determinación del espacio público y su consecuente uso y significado, los grupos de poder tenían gran influencia en el diseño urbano del mismo, ya que como lo señala Coronado:

“... se entiende que la ciudad era reflejo de la acción de un grupo que, mediante bases ideológicas (históricas, filosóficas, científicas, religiosas o tradicionales) ejercía el poder sobre ella al establecer un orden específico sustentado, procesiones en divisiones que dotaban de distintos sentidos los espacios urbanos. Este grupo, que en palabras de Ángel Rama se podría denominar "la ciudad letrada", imponía su conocimiento o visión del mundo a través de mecanismos persuasivos, tales como fiestas, ceremonias o procesiones, que reproducían el orden legítimamente aceptado y mediante ello alteraban la vivencia cotidiana del espacio urbano de los diferentes grupos sociales.” (Coronado Guel, 2009, p. 46)

Con base a lo anterior, podemos afirmar según lo que señala Coronado que en la determinación del espacio público, inclusive su permanencia posible desaparición, está altamente condicionado a los más importantes círculos del poder, los cuales a través del conocimiento y el poder político y económico determinan los derroteros del diseño urbano de la ciudad, tal como fue el caso presentado en San Luis Potosí con la llegada del ferrocarril, el cual no simplemente representó la implementación de la fuerza bruta para desarrollar la economía y el progreso de la entidad, sino que simbolizó también la fuerza bruta del poder.

En este mismo sentido, se puede entender que existe una imposición que obedece a los intereses que grupos de poder y que se proyecta en el diseño y desarrollo urbano, en el cual la opinión y participación de la población no es un punto importante en la toma de decisiones, esto lo podemos observar al analizar el contexto del siglo XIX en el cual los denominados países “civilizados” eran quienes imponían las nuevas formas de trabajo, la nueva tecnología, los gustos estéticos y las normas de urbanidad, por lo tanto la sociedad tenía que ser modelada conforme a estas reglas de la élite del poder en su momento, lo cual se proyectaba al espacio urbano el cual debía de reflejar la organización de la ciudad con base en los intereses del grupo de poder correspondiente. (Coronado Guel, 2009, p. 46)

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

Sin embargo en este punto podemos reflexionar con que herramientas o bajo qué mecanismos los grupos de poder pueden lograr legitimizar sus decisiones ante la población a la cual no se ha tomado en cuenta para la toma de decisiones de su propio ámbito urbano, por lo que conforme a Coronado, la aplicación de una eficaz herramienta de legitimización lo constituyen la organización de actividades sociales colectivas como lo son las fiestas, ceremonias o procesiones impulsadas por los grupos de poder en turno, ya que según este autor, las fiestas y ceremonias en torno a las obras de infraestructura urbana cumplían una función política muy importante: eran el vehículo idóneo para dar a conocer y reiterar los proyectos de los grupos en el poder así como su visión del mundo, hasta hacerlos ver lógicos y legítimos, (Coronado Guel, 2009, p. 47), por lo tanto la importancia que el arribo del ferrocarril significaba para este sector de la sociedad, justificaba los principios ideológicos que sostenían y hacían legítimo estas acciones de las clases sociales dominantes, lo cual se puede confirmar cuando Coronado cita a Lisón:

“Los mecanismos de persuasión llevan una carga simbólica muy fuerte, pues su objetivo es velar o disimular la cara real del poder que, ...casi siempre es sutil, arraigado en analogías y metáforas, actúa detrás de signos, se disfraza de ceremonial y de protocolo, "su cara es el ritual, polivalente y ecléctico, aunque formal y estructurado. El ritual organiza y dramatiza el conjunto simbólico-emotivo legitimante. En consecuencia, la función ritual del espacio urbano se hace vigente en cada ceremonia o festejo, toda vez que al acudir los diferentes sectores sociales y convivir en un evento, el statu quo se renueva y se repite; se crea así la idea de la existencia de orden natural y lógico de la sociedad, un orden jerárquico en el que existen superiores e inferiores.” (Coronado Guel, 2009, p. 47)

En afirmaciones de este autor, no existe la participación social en proyectos inherentes al desarrollo urbano de una ciudad, existiendo una fuerte tendencia a generar cambios que respondan a los intereses de los grupos socialmente dominantes, afirmando con esto la existencia de una segregación de tipo social que se refleja en el uso del espacio público, en donde las actividades cotidianas son marcadamente diferenciadas según la marca social del individuo de que se trate, afirmando que los sectores urbanos también están jerárquicamente organizados, en cuyo caso el concepto de “progreso” solamente alcanzaba aquellos individuos cuyo estrato social fue el adecuado, encontrando con esto no solamente

en la época de la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, que esta segregación es un fenómeno que se ha dado en toda la historia de la humanidad, pero que se hace más acentuado en la temporalidad de este trabajo que transcurre bajo el régimen el presidente Porfirio Díaz, en la cual los elementos no deseables de la sociedad debían ser escondidos, cuyos individuos pertenecientes a este grupo social, debían acatar y hasta venerar las decisiones tomadas por quienes, en pos de los diferentes ideas de progreso tenían la bien tomar las decisiones "por el beneficio de toda la población" todo esto bajo un discurso del poder el cual entiende la estructura social dentro de un orden jerárquico, en el que cada individuo juega un papel dentro de la misma, los miembros del poder, "la gente decente" son quienes tienen las capacidades y la sabiduría necesaria para encausar y conducir a la sociedad a alcanzar sus más altos fines de anhelos y óptimo desarrollo, en consecuencia la clase media representaban el esfuerzo por alcanzar la superación a través del trabajo y el esfuerzo que aunado a inteligencia poder lograr nuevos polos de desarrollo, y en el último lugar del escalafón social, la gran masa poblacional cuya presencia solo debes ser perceptible en cuanto acate las decisiones superiores para alcanzar el bienestar de todos.

Ante este contexto, podemos afirmar que los cambios urbanos sufridos en el caso del barrio del Montecillo, obedecen estrictamente a las necesidades de los grupos sociales dominantes al término del siglo XIX, en la cual como buena sociedad porfirista, trataban de imponer no sólo normas de urbanidad europeas, sino que también buscaban las tecnologías del momento para beneficio de la industria y comercio local que estaba en manos de unas cuantas familias potosina, por lo tanto la conducta de estos grupos era modelada acorde a estas reglas, y por lo tanto, el espacio urbano debía ser modificado conforme a estos ideales sociales, por lo cual el desmembrar una zona urbana de un barrio considerado de bajo nivel social, no era tan importante como el permitir el paso al "mensajero del progreso y el bautizo de la ciudad en la fuente de la civilización".

En resumen podemos también afirmar que la consolidación del régimen porfirista a finales del siglo XIX fue en gran medida por la modernización del país poniéndolo al nivel de las grandes urbes europeas, razón por la cual el gobierno mexicano a la par de los principales sectores sociales de la sociedad de este momento, buscaron afanosamente importar, no solo los avances tecnológicos de punta de la época, sino también las modas y costumbres

prevalecientes en el viejo continente, lo cual consolidó lo que sería el perfil del México moderno ante el umbral del siglo XX.

Al instaurarse los nuevos implementos tecnológicos como la luz eléctrica, el servicio telegráfico, o el incipiente servicio telefónico, también se fue configurando entre la sociedad una importante carga simbólica de mano de las nuevas tecnologías que alcanzaron el campo de las modas y costumbres de la época, con lo cual se proyectaba el espíritu del progreso y modernidad a la que tenía que estar encaminado el país casi de manera obligatoria.

El análisis de la cultura social

Para hablar del rubro del estudio de la cultura social, es importante abordar el tema de las representaciones sociales, las cuales nos ayudarán a determinar el análisis del impacto que la industria ferrocarrilera tuvo en la cultura social durante el periodo de estudio este trabajo, estando en el entendido que la temporalidad el objeto de estudio, nos obliga a escudriñar en el pasado para determinar los resultados del presente, del tal forma que podamos entender las representaciones sociales y los imaginarios urbanos en esta última etapa del porfiriato, entendiendo con esto, que las representaciones no son simples imágenes de la realidad si no un factor que genera importantes fenómenos orgánicos y físicos en la sociedad donde se producen, los cuales pueden ser analizados a través del discurso social y político, por lo tanto el análisis de los diferentes géneros de los discursos *“pueden ser organizados sintéticamente, por formas esquemáticas, consistentes en categorías convencionales que definen su naturaleza y la estructura total del “contenido” (temas) semántico de cada uno. Los ejemplos típicos son las categorías convencionales que organizan argumentaciones (premisas, conclusiones), historias (complicaciones y resoluciones) y reportes de noticias (resúmenes, sucesos recientes, antecedentes, etc.)”*. (Van Dijk & Mendizábal, 1999, p. 46)

En este sentido, el análisis del discurso nos lleva también a entender el fenómeno de las representaciones sociales, las cuales en palabras de Ramírez Plascencia estas designan todo contenido mental, en el que caben las sensaciones, las percepciones, las imágenes y los conceptos, entendiendo con esto que

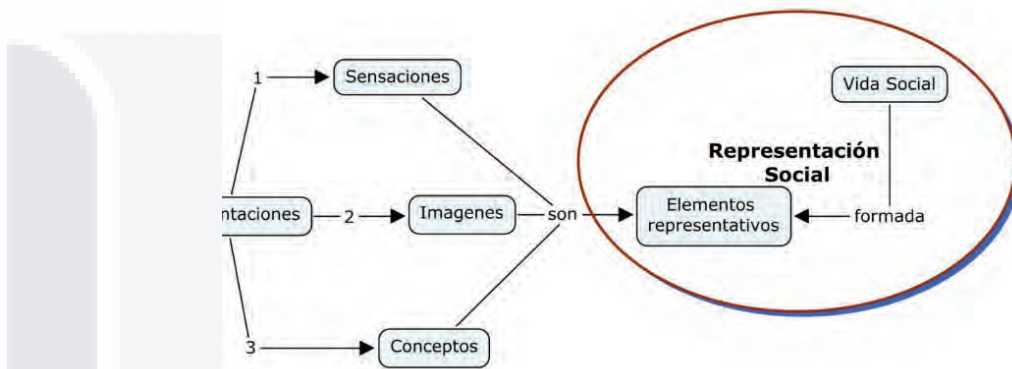
“El conjunto de las creencias y de los sentimientos comunes al término medio de los miembros de una misma sociedad, constituye un sistema determinado que tiene su vida propia, se le puede llamar la conciencia colectiva o común [...] Es el tipo psíquico de la sociedad, tipo que tiene sus propiedades, sus condiciones de existencia, su manera de desenvolverse, como todos los tipos individuales, aunque de otra manera”. (Ramírez Plascencia, Rodríguez Salazar, & García Curiel, 2007, p. 26)

En este mismo sentido, es importante aclarar que la conciencia colectiva no es una prolongación de las conciencias individuales, ya que ambas son entidades con cierto grado de independencia, sin embargo, la conciencia colectiva sólo puede existir a través de la existencia y la manifestación de la conciencia individual, entendiendo con esto en palabras de Ramírez citando a Durkheim, que las representaciones colectivas surgen cuando:

“Un determinado número de hombres reunidos son afectados de la misma manera por una misma circunstancia y son conscientes de esta unanimidad, al menos parcial, por la semejanza de los signos por los que se manifiesta cada sentimiento particular. ¿Qué sucede entonces? Cada cual se representa confusamente el estado en el que se encuentran los demás alrededor de él. Se forman en la mente imágenes que representan las diferentes manifestaciones emanadas desde diversos puntos de la muchedumbre con sus diversos matices... Una vez despiertas en mi conciencia, estas variadas representaciones empiezan a combinarse las unas con las otras y con la que constituye mi propio sentimiento. De este modo se forma un estado nuevo que ya no me es propio en el sentido en que lo era el precedente” (Ramírez Plascencia et al., 2007, p. 33)

Así mismo podemos afirmar que la base de las representaciones está en el conocimiento el cual es comunicado un sujeto a otro por medio de las informaciones dadas a través de las imágenes o de los modelos, de las actitudes, de las creencias, dentro de otras formas de expresión social compartidas por los grupos que, algunas veces, no se conocen personalmente, sino que se ha heredado ese conocimiento colectivo. Las representaciones sociales son reconocidas como formas de conocimiento. (Valencia Abundiz, Rodríguez Salazar, & García Curiel, 2007, p. 54), por lo tanto, las situaciones sociales son formas del conocimiento social donde todos los individuos pertenecientes a una determinada sociedad aprenden mentalmente la realidad.

Al realizar un trabajo como el presente estudio en el que tenemos que analizar el problema partiendo de un periodo anterior al actual, obliga a analizar los hechos a través de los acontecimientos históricos, tratando de definir los elementos que dieron continuidad a la cultura y al pensamiento, o bien aquellos que generaron pérdidas por rupturas, observando con detenimiento las tradiciones sociales, que no son otra cosa que los procesos de producción mental de las sociedades, los desplazamientos producidos por el retraso de las mentes para ad:



sociales.

C

Desde que el hombre tiene noción de su propia existencia, ha sido consciente de sus propias capacidades y limitaciones para lograr sus objetivos, los cuales van desde la necesidad vital de la supervivencia hasta el deseo de alcanzar la más alta hegemonía en la cumbre de los grupos sociales a los que pertenece, en el cual existe un factor que se hace presente en todas las culturas y civilizaciones, y que ha fungido como un común denominador en todas las épocas: la tecnología, gracias a la cual ha podido realizar, de manera consciente en unos casos, e inconsciente en otros, modificaciones a su hábitat.

Ante esta realidad, el ser humano es totalmente consciente de que su presencia en el mundo actual es el resultado de una serie de intervenciones que éste ha sido capaz de realizar desde su aparición en el planeta, y que le han permitido sobrevivir a muchos embates presentados por la misma naturaleza así como por el hombre mismo, cuyos eventos van desde desastres naturales así como por guerras y conflictos sociales, en donde

se observa la siempre perenne presencia de una variable que ha sido constante en toda la historia del desarrollo humano que es la necesidad de protección.

Ante este contexto, la formación de comunidades solidas se ha convertido en piedra de toque en la búsqueda de seguridad ante los diferentes embates humanos y naturales a los que el hombre se ve sometido, siendo el desarrollo de las ciudades uno de los principales mecanismos que le han permitido realizar sus actividades bajo un modelo protector que este sistema complejo le proporciona, constituyendo con ello, uno de los contextos en donde la mano del hombre ha alterado con mayor fuerza el hábitat natural para adecuarlo a sus necesidades de supervivencia así como de desarrollo personal y comunitario. En este mismo sentido, sobresale notoriamente la intervención de los ámbitos en los que el ser humano interactúa y modifica su contexto natural, generando con ello cambios y alteraciones al mismo, y cuyo análisis corre a cargo del estudio de los ámbitos antrópicos, los cuales interactúan en el hábitat humano, transformando entre otras cosas los asentamientos humanos en los cuales el hombre ha construido su hábitat edificado en lo que hoy llamamos ciudad, y es a través de las ciencias de los ámbitos antrópicos cómo es posible entender el fenómeno de transformación del hábitat natural, no solo como la acción del hombre como origen de muchas de las alteraciones físicas al mismo, sino también como la formación y la construcción de valores culturales con los cuales el ser humano establece relaciones significantes y que a la vez interactúa de manera cotidiana en una afectación mutua y constante que define no solo sus estructuras materiales, sino también su cosmovisión del mundo que le ha tocado vivir, es decir, abordar el fenómeno urbano que representa el estudio de la ciudad, es enfrentarse a un sistema complejo que engloba no solo la parte material de la misma, sino todo bagaje social, económico, político, y cultural que caracteriza al ser humano, tal como lo menciona Márquez Pulido cuando señala que:

“La ciudad desde sus orígenes ha funcionado como un eje central de la conformación de las sociedades. De este modo, la ciudad representa un momento clave en la historia de las culturas y su surgimiento marca un cambio trascendental en la organización de lo social. Con la ciudad surgen los grandes conocimientos que han marcado el desarrollo de la humanidad y en la actualidad se ha convertido en el principal lugar de asentamiento poblacional en el mundo.” (Márquez Pulido, 2014, p. 206)

El estudio de la ciudad a través del análisis urbano y arquitectónico nos lleva de manera lógica a entender que ésta es el producto de la acción del hombre, que a través de los años, ha logrado transformar la naturaleza para ir adecuándola, en algunos aspectos a sus necesidades de seguridad, abrigo y realización personal, con lo cual podemos darnos cuenta que desde sus inicios, el hombre estableció una relación con la propia naturaleza que lo llevó a transformar el espacio con la finalidad de hacerlo más propicio para la vida humana; fue construyendo el hábitat como un espacio dialéctico que mediaba su relación con la naturaleza. El carácter dialéctico de esta relación se estructura en el hecho de que tanto la naturaleza y el hombre ejercen influencia mutua el uno en el otro, transformándolo y transformándose.

El hábitat y el hombre

Como la mayoría de las tareas iniciales del hombre, la transformación de la naturaleza y del entorno con el fin de hacerlo habitable fue un trabajo colectivo, por lo cual, la creación del hábitat es una creación humana y, por tanto, intencionada y significada, confirmando con ello, la influencia antrópica en el desarrollo de las ciudades, en las cuales el uso del espacio se convierte la arena donde las prácticas y los hechos sociales se llevan a cabo, es decir, no solamente se construye el espacio físico, sino el pensamiento social siendo estas mismas prácticas las que modifican y transforman la percepción del espacio, lo que lleva a su cambio y adecuación en diferentes momentos de la historia social del hombre.

Ante este contexto, en el desarrollo y consolidación de las ciudades, es innegable la participación de la mano del hombre en su transformación a través de los tiempos, ya sea que se trate de la simple necesidad de la supervivencia o por la necesidad del desarrollo personal y colectivo, entendiendo con esto que la intervención del ser humano altera las condiciones naturales de su entorno tanto para bien como para mal, por lo que al abordar la temática sobre la influencia que en la ciudad de San Luis Potosí tuvo la llegada de la industria ferrocarrilera, se busca el poder descubrir cuáles fueron las modificaciones urbanas, arquitectónicas y socioculturales que esta intervención humana tuvo en este hábitat construido y en desarrollo desde hace más de cuatro siglos, y en la cual no solamente se observa elementos que marcaron el desarrollo económico y social de la entidad, sino que también generó grandes afectaciones al medio ambiente gracias a los daños que se

provocaron al ecosistema, ya que el ámbito antrópico no solamente debe observarse como una simple consecuencia directa de los actos humanos, sino también de efectos secundarios que estos mismos actos generan al medio ambiente como acciones que en palabras de Hannah Arendt provoca la intervención del “homo faber” que requiere de materiales para lograr la transformación de su hábitat:

“La solidez, inherente a todas las cosas,³ incluso las más frágiles, procede del material trabajado, pero este material en si no se da simplemente, como los frutos del campo y los árboles que podemos coger o dejar sin modificar de la familia de la naturaleza. El material ya es un producto de las manos humanas que lo han sacado de su lugar natural, matando un proceso de vida, como el caso del árbol que debemos destruir para que nos proporcione madera, o bien interrumpiendo uno de los procesos más lentos de la naturaleza, como el caso del hierro, piedra o mármol, arrancados de las entrañas de la Tierra. Este elemento de violación y de violencia está presente en toda fabricación, y el homo faber, creador del artefacto humano, siempre ha sido un destructor de la naturaleza.” (Arendt & Gil Novales, 2005, p. 68)

Cómo puede observarse, las implicaciones de los actos del hombre generan una serie de consecuencias de carácter complejo dentro del ámbito antrópico, que por un lado construye y genera progreso, sin embargo, por otro también genera destrucción, por lo que es importante comprender que al estudiar los fenómenos de transformación de la ciudad, se deben observar ambas caras del progreso, sobre todo cuando hemos fortalecido la conciencia sobre los alcances que estas acciones humanas han tenido en el desarrollo del mundo hasta nuestros días, por ello es importante entender que *“el ser humano no solo surge como un agente político, económico y moralmente autoconsciente, sino también como un agente geológico y atmosférico”* (Mikhail, 2016, p. 217), en los cuales el ser humano como nunca antes en su historia, ha transformado su hábitat gracias al apoyo de la tecnología, la cual, desde los años setentas del siglo pasado, ha avanzado a pasos agigantados, por lo que resulta fundamental tomar en cuenta el factor tecnológico para entender con mayor claridad el resultado de los actos humanos como efecto generador de

³ Como en el caso de la ciudad y por ende de la arquitectura, esta observa la cualidad de solidez y durabilidad como un factor imprescindible, no solo de la buena arquitectura, sino de todas las cosas útiles para el hombre, tal como lo sentencia la triada vitruviana de solides, utilidad y belleza. *Nota del Autor.*

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

cambios en el ámbito antrópico dentro del escenario de acción que constituyen la ciudades del mundo, y en este caso de estudio el de San Luis Potosí, en cuyo contexto histórico analizado, observamos la temporalidad marcada que transcurre entre los últimos años del siglo XIX y los principios del XX durante el régimen porfirista en el que la tecnología y la ciencia jugaron un papel primordial en el desarrollo de nuestro país, en el cual la capital potosina no fue la excepción, entendiendo con claridad la peculiaridad que caracterizó el último tercio del siglo XIX, que fue sin duda alguna el afán modernizador del porfiriato simbolizado por la implementación del ferrocarril, cuya figura se convirtió en el icono del progreso de esa época.

El régimen porfirista

El inicio de la gestión presidencial de Porfirio Díaz se caracterizó por una crisis económica generada por la bancarrota de la hacienda nacional, un nulo contacto comercial y político con otras naciones y una pobreza generalizada entre la población. Situación que lo hizo comprender que el único mecanismo real que contaba para integrar a la población y garantizar el futuro de su gobierno, era conformar un proyecto de nación que impulsara al país "por medio del desarrollo de sus recursos naturales, la explotación de sus riquezas y poner a la nación rápidamente al paso de la marcha del mundo contemporáneo" (Roeder, 1973, p. 68). Sin embargo, las experiencias de México durante el inicio del siglo XIX que van desde el movimiento de independencia en 1810 pasando por las invasiones extranjeras requería que el desarrollo de cualquier proyecto de futuro para el país tuviera como eje central la paz.

El primer objetivo de la presidencia porfirista fue generar las condiciones necesarias para pacificar el país. Por lo que el régimen empleó dos estrategias, la primera fue asegurar el pago de los salarios del ejército y crear una policía rural; y la segunda fue el desarrollo comercial y el reconocimiento por parte de las diferentes naciones. Sin embargo, para lograr cumplir con estos objetivos eran necesario desarrollar una serie de condiciones que Díaz comprendió y que pasaron por "*la profesionalización del ejército y la lealtad de los oficiales. En el ámbito electoral, los gobernadores y los jefes políticos, los puestos elegibles y los no elegibles debieron gozar del beneplácito de Díaz*" (Moya Gutiérrez, 2008, p. 86)

Los resultados del trabajo político de Díaz rindieron frutos, para 1881 la fundación del Jockey Club con gran influencia del capital británico sería el inicio de la creación de grupos y clubes que promovidos por capital extranjero se asentarían en el país como promotores de las relaciones comerciales. Un ejemplo de la importancia de estos clubes queda señalado cuando observamos que el presidente de la *"Junta Directiva del Jockey Club fue por mucho tiempo el propio Ministro de Hacienda José I. Limantour"* (Pérez-Rayón Elizundia, 2017, p. 37)

El Desarrollo de los clubes sociales cumplía con diferentes objetivos, ya que también fueron el *"lugar donde se discutían en privado los negocios, donde los agentes del capital extranjero tenían ocasión de conocerse y escoger abogados autóctonos para sus firmas comerciales. También allí proyectaban las alianzas matrimoniales y se buscaba solución a las discrepancias políticas"* (Pérez-Rayón Elizundia, 2017, p. 37). Estos clubes comenzaron a conformar los inicios de un tejido industrial cuyo origen estaba en inversionistas extranjeros, pero que habría de solidificarse a lo largo de los años del porfiriato.

Una vez resueltos los problemas más apremiantes, el presidente Díaz tendría la oportunidad de construir un discurso de paz y progreso sobre el cual habría de asentar las bases de un proyecto modernizador que resultaba muy conveniente ante los cercanos inicios del siglo XX en el país.

En relación al papel que la ciencia jugó durante el régimen porfirista, como bien sabemos durante gran parte del Siglo XIX, México una vez lograda su independencia de España había oscilado entre dos grandes proyectos de nación, el liberal y el conservador. Aunado a lo anterior, una serie de invasiones extranjeras habían complicado el panorama. Para Díaz, era un punto estratégico determinar la estructura argumentativa de su modelo de progreso y modernización, ya que la población se encontraba altamente sensible ya fuera al discurso modernizador centrado en la ideología política o al discurso modernizador extranjero.

Porfirio Díaz encontró en el avance científico y en la consolidación del conocimiento un punto de partida para estructurar su discurso de modernización a través del desarrollo científico. No era casualidad, que en los periódicos de la época: *"entre los temas tratados por esta prensa finisecular, los que podemos ubicar en el área de a ciencia y la tecnología ocupan, junto a los asuntos políticos, los mayores espacios"* (Pérez-Rayón Elizundia, 1998, p.

43). Incluso entre a prensa católica se puede encontrar la "*presencia seductora de la ciencia, sus adelantos y sus potencialidades reales e imaginarias, se trasluce a través de la publicación de notas breves, pero constantes, sobre los avances de la ciencia en el mundo*" (Pérez-Rayón Elizundia, 1998, p. 43)

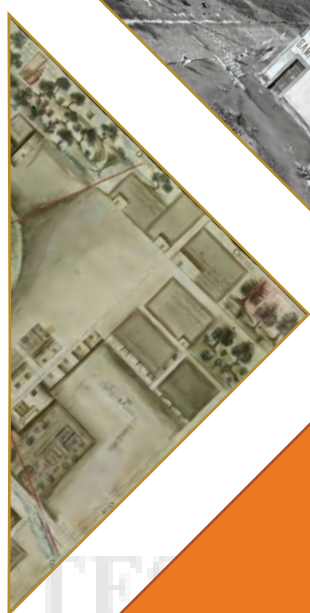
La ciencia y la modernidad habrán de concretarse en la construcción de grandes obras públicas, mejoras en las condiciones de salud, el desarrollo de las comunicaciones. La población tendría acceso a estos bienes, lo que permitió construir un argumento central que veía a la modernidad como "*este imaginario social de progreso material, civilización y cultura*" (Pérez-Rayón Elizundia, 1998, p. 44). Sin embargo, lo anterior tendría que ser matizado por un toque nacionalista que permitirá la integración de México a los países desarrollados a partir de confirmar la "*la especificidad y la autoafirmación de México y lo mexicano*". Para el informe presidencial de 1884-1888 ya el Presidente Díaz señalaría que había un posicionamiento de México en el exterior a partir de: "*haber dado a conocer su historia y sus tradiciones, sus elementos naturales y etnográficos, que entonces difundieron el vasto campo que se ofrecía a las batallas pacíficas de la inteligencia y el trabajo*" (Riguzzi, 1988, p. 139).



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES



DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS



Contexto Antrópico de la Zona de Estudio



Análisis del sitio el barrio del Montecillo

El arribo del ferrocarril a la ciudad de San Luis Potosí, como toda nueva empresa lo hubiese necesitado, requería para poder funcionar ser dotada de los espacios necesarios para su operación, y esta aportación recayó en el antiguo barrio del Montecillo en la capital de esta ciudad, y específicamente en la zona antigua de dicho asentamiento urbano, que fue la parte que termino viéndose afectada con la llegada del ferrocarril a la entidad en el año de 1888 a través de la instalación de las estaciones, así como los patios de maniobras y los talleres correspondientes instalados algunos años después.

Una de las características peculiares de este barrio potosino, lo constituyó entre otras cosas, la pobreza del mismo, que junto con otras particularidades desfavorables, como lo fueron sus condiciones orográficas, marcaron un estigma desde el origen del mismo, clasificándolo como una zona de poco desarrollo, por lo que regularmente fue desatendida en muchos aspectos de carácter social y urbanos, ya que desde sus inicios fundacionales el propio origen del nombre del barrio describe su condición agreste

“El nombre del Montecillo se derivó del hecho de que las tierras en que se asentaron los primeros pobladores eran ásperas, montuosas e infructuosas... A diferencia de los seis pueblos (barrios) el Montecillo careció de gobernador, alcaldes, ejidos, hospital de indios... De los siete barrios, era uno de los menos poblados y también uno de los más pobres en cuanto actividades riqueza material... Esta parte de la ciudad carecía de agua y era monstruosa, por lo que no reunía las características mínimas para constituirse en pueblo” (Quezada Torres, 2013, p. 186), aunque también existe otra versión donde se indica que el nombre pudiera atribuirse a la existencia de alguna elevación sobre la cual se estableciera la iglesia del barrio (Araujo Meléndez, 2002, p. 30)

En este sentido, no es de extrañar que este estigma fuera fundamental para el futuro desarrollo de esta zona de la ciudad, ya que, al ser un área considerada de importancia menor, siempre tuvo dificultades para igual su desarrollo con el resto de los barrios de la capital, y por lo tanto existen pocos datos, que puedan servir como indicadores, sobre todo de carácter histórico, que puedan apoyar los trabajos de investigación, sin embargo se puede saber que es hasta el año de 1754 cuando adquiere la categoría de pueblo, con lo cual se puede interpretar que a pesar de que su fundación puede tratarse de el año 1600

tuvieron que pasar 154 años para que pudiera ser reconocido comunidad urbana oficialmente.

En relación a su estructura urbana poco se puede saber ya que como se dijo anteriormente, existe poca información sobre estos nebulosos primeros años de este barrio, sin embargo, conforme a Galván (1999), existe un antiguo mapa que data del año de 1749 (cinco años antes de su reconocimiento como barrio) que fue levantado como parte de los expedientes de un litigio judicial presentado por los habitantes de este barrio en contra del convento del Carmen, en el que se puede ver los antiguos terrenos de la ahora Alameda Juan Sarabia, presentándose al norte de la misma, el barrio del Montecillo el cual presenta un emplazamiento sin ningún tipo de organización ni orden, presentando una estructura urbana poco definida, sin embargo se puede observar la existencia de un antiguo templo o hermanita con algunos caseríos aislados así como la presencia de algunos árboles distribuidos en derredor del lugar.

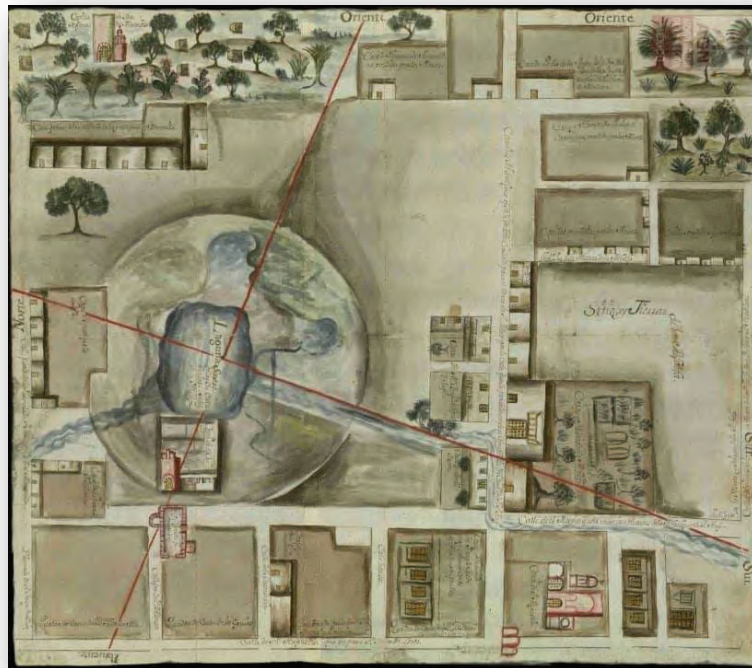


Imagen 4.1 Plano del año de 1749 donde se puede observar los terrenos de la alameda que posteriormente pasaría a ser la huerta del convento del Carmen y la presencia de una ermita que señala el barrio del Montecillo con algunos jacalones dispersos.

Fuente: *Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí*

Al igual que este mapa, existe otro documento fechado el año de 1777 o 1797, es decir, casi 50 años después del anterior, en el que se puede apreciar la presencia de una estructura urbana mejor definida, observándose al centro de la misma su templo parroquial así como una explanada abierta a manera de atrio frente al mismo, rodeados de manzanas que presentar un trazo cuadrangular o rectangular tipo damero bien definido que podremos decir que cumple con las características de los demás barrios potosinos.

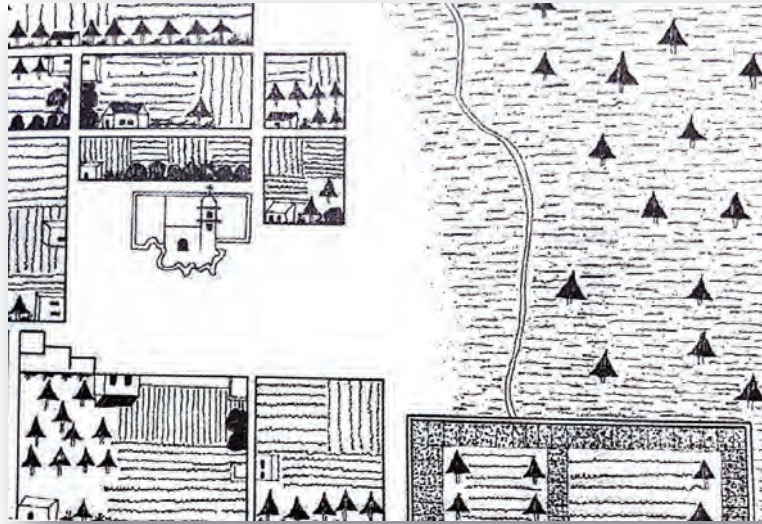


Imagen 4.2 Plano del año de 1777 o 1797 donde se puede observar el huerto del convento del Carmen y al noroeste el barrio del Montecillo presentando una estructura urbana definida

Fuente: Galván Arellano (2006)

Como se ha podido observar, dado a sus antecedentes sociales y económicos, el desarrollo del barrio del montecillo nunca fue el mejor elaborado hasta la fecha, sin embargo, contó un importante elemento el cual vendría a jugar tanto a su favor como en su contra, y fue su cercanía con el antiguo huerto del convento del Carmen que posteriormente vendría a convertirse en el Paseo de la Constitución, y finalmente en la Alameda Potosina, la cual tuvo un papel preponderante en el desarrollo y desintegración de su trazo original de este barrio potosino con el arribo de industria ferrocarrilera, ya que éste punto de la ciudad jugó un papel importante en la consolidación del espacio urbano relacionado con el ferrocarril, ya que en torno a ella, se desarrolló una gran actividad socioeconómica que vino a determinar la estructura Urbana arquitectónica durante el siglo XX, por lo que podemos afirmar que en este punto de la ciudad se desarrolló el primer tipo de organización Industrial los cuales a

través del tiempo mantuvieron su relación física con las estaciones de carga y pasajeros así como en los espacios del tendido de las vías férreas.

En este mismo tenor, la alameda potosina vino a generar un importante cambio en el barrio del Montecillo a partir de la última etapa del siglo XIX, provocando con ello una importante transformación en su entorno, que como vimos anteriormente en la parte teórica este trabajo, uno de los factores morfogenéticos que cambiaron este barrio potosino, fueron las decisiones de las elites del poder en su momento, quienes decidieron, quizás sin haber previsto los alcances urbanos y sociales del mismo, la desintegración de este barrio, conjugándose una serie de factores que fueron clave en la decisión sobre la ubicación de las instalaciones ferroviarias, ya que por una parte la zona oriente donde se ubica este barrio, era el área de la ciudad que presentaba un mayor deterioro social, ya que los vecinos de esta zona vivieron en constante pugna con los demás habitantes de la ciudad, ya que reclamaban sus derechos a los servicios públicos, los cuales poco eran atendidos por las autoridades, lo cual puede observarse durante el proceso fallido de entregar el espacio de la Alameda potosina a la empresa del Ferrocarril Central Mexicano, quien reclamaba esos terrenos para establecer sus instalaciones, opción que algunos habitantes del barrio vieron con buenos ojos ya que veían la oportunidad que con estas acciones, mejoraran la calidad de vida de los vecinos de este barrio, tal como se puede apreciar en una carta de aprobación de algunos vecinos de los barrios del Montecillo y del colindante San Sebastián donde señalan lo siguiente:

“...Para desarrollar en algo nuestro estado social, proporcionándole siquiera algún elemento de progreso en el porvenir, no debemos dejar pasar la oportunidad de que nuestros barrios se mejoren de algún modo, estableciéndose en ellos las estaciones de las principales vías férreas que han de llegar a esta población.

En ese sentido y habiendo llegado a nuestro conocimiento que la Compañía del Ferrocarril Central, trata de poner su estación en la Alameda del Carmen y que con tal objeto se ha dirigido su representante a ese R. Cuerpo, nos presentamos secundando su solicitud para que en dicha Alameda le sea concedido el terreno que necesita para la construcción de la estación expresada...” (Coronado Guel, 2010, p. 144)

Como puede verse el estigma de segregación social de este barrio era un elemento importante, sin embargo, como contraste social, la Alameda, colindante al barrio del Montecillo, se había convertido en uno de los principales paseos de la sociedad potosina en la que muchos de sus usuarios seguramente voltearon su vista hacia otro lado para no ver los contrastes sociales y urbanos existentes entre uno y otro espacio, siendo evidente, como lo señala Coronado (2009) que desde que iniciaron los trabajos de construcción en 1878, se dio un importante incremento en las ceremonias y los discursos alusivos a fomentar el impacto social de la Alameda, en los cuales bajo cualquier pretexto fueran estos la inauguración de obras, desfiles cívicos, altares a la patria, etcétera, la Alameda era uno de los lugares centrales para estos eventos, los cuales fueron fuertemente reforzados en el año de 1887 previo a la llegada del ferrocarril con la inauguración del que el entonces gobernador del estado coloca la primera piedra de lo que sería la estación del Ferrocarril Nacional Mexicano.

Frente a este contexto de polarización y ante la posibilidad real de la desaparición de la Alameda, varios sectores de la sociedad potosina pugnarán para que este paseo no fuera entregado a la empresa norteamericana, argumentando la importancia que este lugar tenía para la sociedad potosina como un importante espacio público el cual había costado grandes esfuerzos mantener arbolado pese a los constantes problemas de sequía y aridez del suelo, tal como lo argumentaba su principal defensor el acaudalado empresario José Encarnación Ipiña "...cuando en fin podemos gozar las comodidades que presta ese paseo bien ordenado, regularmente abierto a la sombra de árboles cuyo precio cuántico será fácil calcular, cuando lo principal está hecho a fuerza de dinero y tiempo, qué es lo más difícil suplir, decreta sin necesidad su ruina o mutilación es un acto verdaderamente injustificable en un pueblo culto" (Coronado Guel, 2009, p. 142), Como solución final a este conflicto, el propio empresario potosino, ofreció entregar los terrenos del que era propietario en barrio del Montecillo colindantes a la Alameda, para que ahí fuera construida la estación ferrocarrilera, propuesta que fue secundada por diferentes sectores de comerciantes y propietarios quienes señalaban que no había necesidad de construir sobre la Alameda, *"toda vez que existían opciones viables que se pudieran llevar acabo para solucionar el problema ya que, según ellos, casi a la misma distancia del centro de la ciudad existían inmuebles del ruin aspecto que podían ser sustituidos por edificios de importancia de una estación y sus anexionés"* (Coronado Guel, 2009, p. 142).

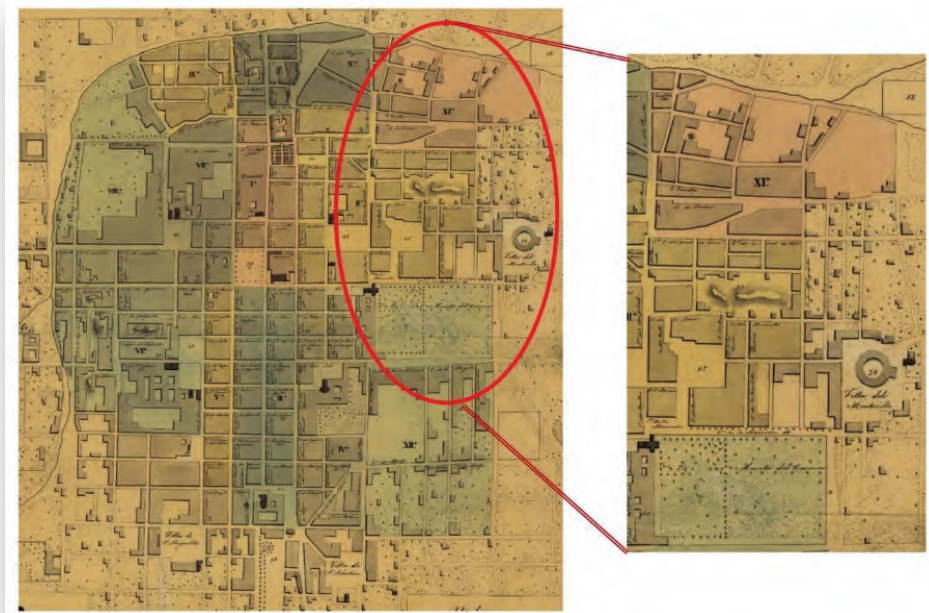


Imagen 4.3 Plano de la ciudad de 1849 en el que se puede apreciar el trazo de la huerta de los carmelitas de lo que sería la Alameda Juan Sarabia, Nótese la presencia de la desaparecida plaza de toros en el centro del barrio.

Fuente: Archivo Histórico del Estado de SLP.

El barrio de San Cristóbal del Montecillo, como ya se señaló anteriormente, se constituyó desde sus orígenes, en uno de los barrios más pobres y olvidados de la capital potosina, viéndose ligeramente beneficiado con la instauración de la Alameda Juan Sarabia que antiguamente formaba parte de la huerta del convento de los carmelitas al oriente de la ciudad durante el siglo XVIII, en el que se tienen registros de su uso público a partir del año de 1859 “Cuando la huerta de los carmelitas había sido cedida por el Supremo Gobierno al del estado y el entonces gobernador Vicente Chico Sein proyectó convertirla en un paseo público”. (Coronado Guel, 2013, p. 35) adquiriendo once años después la fama de ser uno de los mejores jardines de la ciudad, sin embargo, para 1878 (19 años después de esta primera referencia), aun existían vestigios tectónicos del antiguo huerto carmelita como son el resto de las bardas y la demanda de continuar con los trabajos de los andadores internos, “lo cierto es que sólo hasta 1878 el paseo cobró relevancia, tal como se demuestra con los recorridos cívicos, ya que a partir de ese año, un 5 de mayo se tocó este punto, precisamente como parte de la inauguración de los trabajos de construcción del ferrocarril de San Luis al puerto de Tampico.

En este sentido, la alameda potosina, se convirtió a finales del siglo XIX en un hito de referencia urbana en la ciudad de San Luis Potosí, y pese a que no se considera como parte del barrio de San Cristóbal del Montecillo, al colindar con este último adquiere también importancia para esta investigación como un punto de referencia, punto de vista que no pasó desapercibido por las compañías ferrocarrileras y los principales grupos políticos y sociales de la entidad que preparaban el arribo del “mensajero del progreso” a estas tierras.

Por lo anteriormente mencionado, las autoridades de la época deciden utilizar la parte oriente de la alameda Juan Sarabia para la instalación de la estación del Ferrocarril Nacional Mexicano que fue la primera línea en llegar a estas tierras en el mes de agosto de 1888, el cual fue provisionalmente utilizado para transporte de carga, ya que la inauguración oficial, con la presencia del presidente de la república Porfirio Díaz, tendrá lugar el 1.º de noviembre de ese mismo año. (Carregha Lamadrid & Garay López, 1999, p. 30)

En este momento histórico del estado, convergen en un mismo punto de la ciudad el jardín más importante de la capital con el barrio más pobre de la misma, lo cual genera el inicio de lo que sería las futuras modificaciones al barrio de Montecillo para dar paso a las nuevas instalaciones ferroviarias.

En este sentido en el año de 1887 otra línea ferrocarrilera, el Ferrocarril Central Mexicano, que uniría las ciudades de Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico, a través de sus representantes, pusieron sus ojos en la misma alameda para instalar en ella las diferentes instalaciones operativas y de servicio de esta última línea, acción que causó descontento en los diferentes círculos sociales de la sociedad potosina, lo cual obligo a las autoridades estatales y municipales a negociar con la empresa para salvar esta diferencia con la sociedad, y de esta manera otorgarles otros terrenos para estos fines:

“La compañía solicitó y obtuvo del ayuntamiento algunas concesiones respecto del terreno de la estación, entre las que estaban las siguientes:

1. La clausura de diez calles que rodeaban el perímetro de la estación, es decir, la superficie que ocupaban las calles Primera, Segunda y Tercera del Roble, en el barrio del Montecillo y que según el dictamen estaban anotadas en el plano de Cabrera; el terreno de las calles Primera y Tercera de Las Casas (hoy Manuel Muro); el de las calles Sexta y Séptima de la Alameda (hoy Manuel José Othón); Primera de Gaitana

(1º de Mayo, de la barda del ferrocarril hacia el oriente); Tercera del lindero (Lic. Nava, al sur de la Alameda), y Tercera de Miraflores (hoy José María Flores).

2. La concesión del terreno ocupado hasta entonces por la plaza de toros del Montecillo (ya desaparecida).

3. La concesión de todos los terrenos de propiedad municipal necesarios para tender la vía dentro de la circunscripción del municipio, siempre que no estuviesen ocupados por particulares.

4. De igual manera, solicitaba la compañía del Nacional Mexicano que se le concediera un permiso para que el Central Mexicano le cediera de modo gratuito los terrenos que le había otorgado dicha compañía para su estación, lo que también se obtuvo del municipio según el dictamen de aprobación.” (Coronado Guel, 2009, p. 199)

Como resultado de las negociaciones, las autoridades correspondientes cedieron a la empresa ferrocarrilera las propiedades urbanas al norte de la Alameda, dejando el espacio libre para la instalación de las vías férreas, así como la de los servicios de carga y pasajeros.

Basándose en el análisis de mapas antiguos, (1871-1891) encontramos una pérdida de dieciséis cuadras completas, dos mutilaciones y la demolición de la plaza de toros del mismo barrio, Sin embargo, contamos con muy escasa información que nos pueda indicar con certeza cuales fueron las cualidades arquitectónicas de las viviendas que existieron en esta zona, por lo cual nos limitaremos al análisis morfológico de dichas cuadras conforme al estudio visual de mapas de la época, lo cual parece indicar en los primeros estudios que hemos hecho de este punto, que estas cuadras desaparecidas estaban conformadas por grandes solares con su correspondiente construcción de uso habitacional, cuyo estilo solamente podremos confiar a la deducción en base al estudio de carácter comparativo de algunas viviendas contemporáneas a estos eventos.



Imagen 4.4 Planos comparativos de la ciudad con 20 años de diferencia, de 1871 a 1891 en el que se puede apreciar la Alameda y las transformaciones del barrio del Montecillo. Nótese la desaparición de la plaza de toros en el centro del barrio, así como el tendido de vías férreas frente al templo, y al norte, las áreas de los primeros talleres

Fuente: Archivo Histórico del Estado de SLP

Ante esta situación, la suerte del barrio del Montecillo estaba echada, durante los siguientes años sus espacios barriales tuvieron que ceder el lugar a las nuevas instalaciones ferrocarrileras, cambiando con esto no solamente su fisonomía física con la desaparición de cuadras enteras, sino también con la desintegración de la unidad barrial que vio destruirse el núcleo del barrio frente a su símbolo cultural y de pertenencia más importante, su espacio parroquial, que en poco tiempo se convirtió en una barrera que determinó el crecimiento de la parte oriente de la ciudad de San Luis Potosí.

El actual Barrio del Montecillo

En este sentido podemos apreciar que la historia y desarrollo de este barrio se encuentra íntimamente ligada a la Alameda y al ferrocarril, los cuales se constituyeron como factores fundamentales de los cambios que experimento esta zona de la ciudad durante el siglo XX.

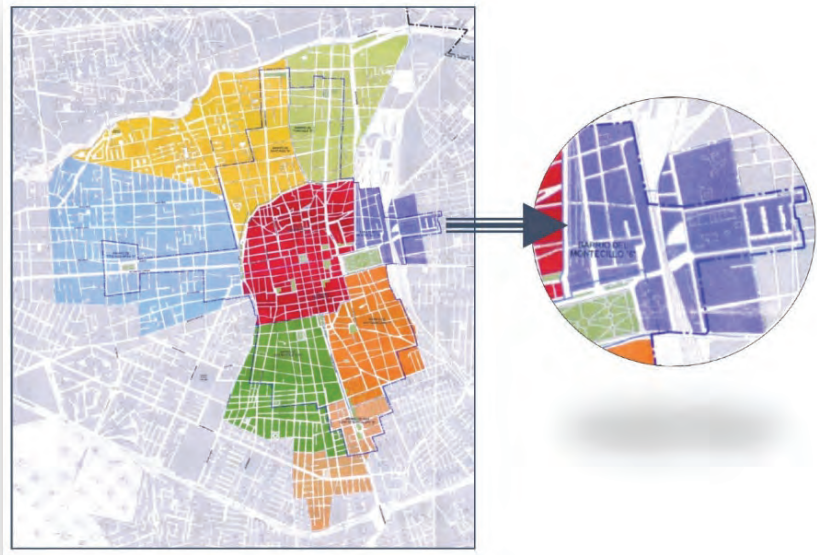


Imagen 4.5 Delimitación del Barrio del Montecillo en la cual se pueden observar dos fracciones del teniendo a las vías férreas por eje delimitante, a la izquierda la porción original del barrio y a la derecha el primer desarrollo posterior a la instauración del ferrocarril en la ciudad.

Fuente: Archivo Histórico del Estado de SLP.

Es importante señalar la existencia de trabajos previos donde se han abordado tópicos similares a este tema de investigación, encontrado el trabajo de Corona Quezada (2016) en el cual se ha analizado el estado actual del Barrio del Montecillo con los datos municipales que dan cuenta del desarrollo urbano que ha tenido este barrio hasta nuestros días, los cuales son indudablemente producto de los hechos sucedidos a partir de la llegada del ferrocarril a estas tierras en los últimos 15 años del siglo XIX y principios del XX durante la etapa del porfiriato en San Luis Potosí

La zona fundacional del centro de barrio constituye la parte más afectada del barrio del Montecillo, lo cual indudablemente atacó al corazón urbano de este asentamiento barrial, generando con ello una dispersión de sus pobladores y también de lo que fue su propia identidad como parte de este sector de la ciudad y de los valores de identidad de sus habitantes.

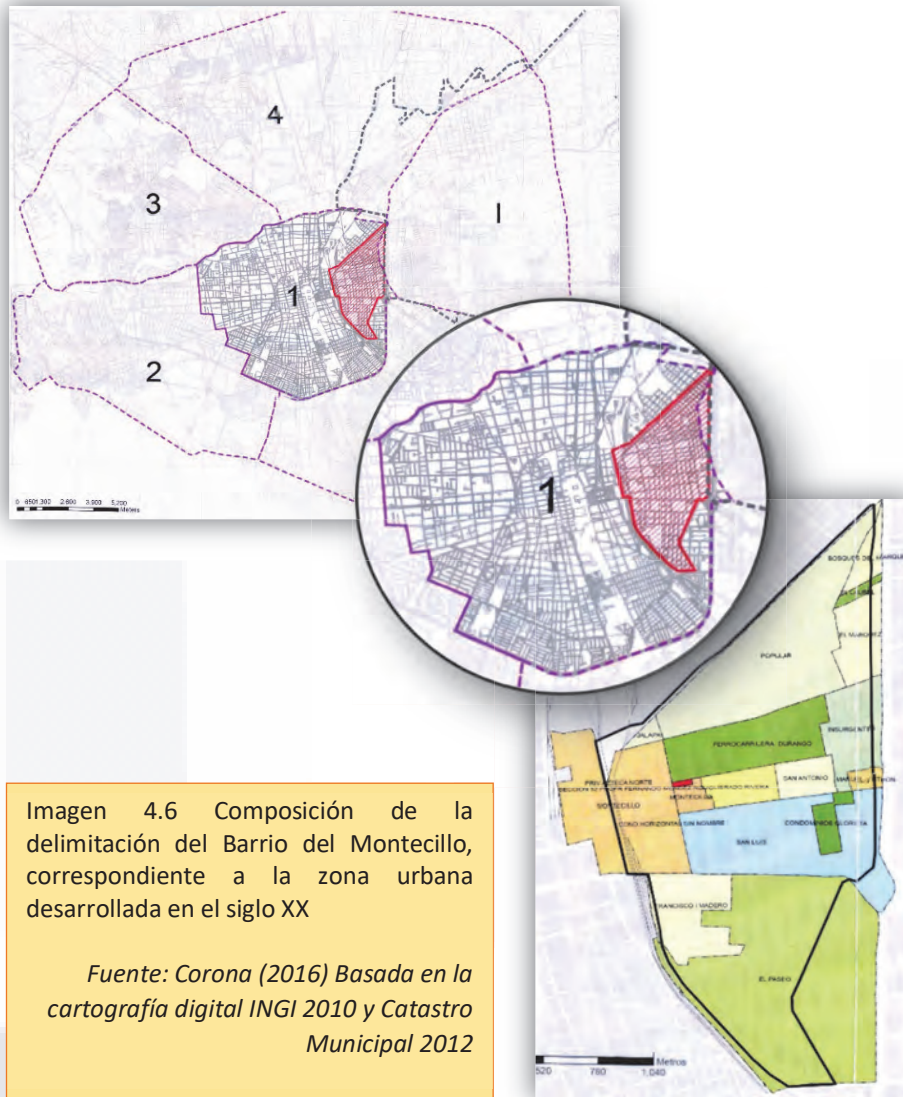


Imagen 4.6 Composición de la delimitación del Barrio del Montecillo, correspondiente a la zona urbana desarrollada en el siglo XX

Fuente: Corona (2016) Basada en la cartografía digital INGI 2010 y Catastro Municipal 2012

Ante este contexto, la zona de trabajo se encuentra integrada por el grupo de cuadras que quedaron en pie después de la desaparición de las manzanas demolidas y entregadas a la empresa ferrocarrilera a finales del siglo XIX, a quienes les correspondió ser testigos de los cambios generados con la instalación de la industria ferrocarrilera y el tendido de las vías férreas que acabaron por dividir a este sector de la ciudad de San Luis Potosí durante el siglo XX.

Adicionalmente a este grupo de cuadras originales, se puede proponer una franja más de manzanas ubicadas al oriente de las vías férreas, debido a que estas últimas constituyeron las primeras construcciones que se realizaron posteriormente a la instalación de las vías del

ferrocarril, ya que éstas pueden compartir también parte de la experiencia urbana, histórica, cultural y arquitectónica de las cuadras al poniente del tendido del camino de Hierro, el cual para este momento histórico, ya se había convertido en un bordo urbano que dividió el desarrollo del sector oriente de la ciudad de San Luis Potosí

La circunscripción del barrio se encuentra delimitada al norte por la Av. México; al oriente por tres arterias: la primera con la carretera No. 57 México Laredo, la segunda con Joaquín Antonio Peñaloza, la tercera con Av. de las Torres; al sur: con la calle Vicente Rivera y al poniente con las instalaciones del ferrocarril concesionados a la empresa Kansas City Southem México. (Corona Quezada, 2016, p. 29)



Imagen 4.7 Imagen aérea tomada de poniente a oriente en las primeras décadas del siglo XX donde se puede apreciar el bordo generado por las instalaciones ferroviarias. Nótese el despoblamiento de la zona oriente de la línea de tendido de las vías férreas.

Fuente: Crédito a quien corresponda, tomado de Imágenes Históricas de San Luis

Es importante aclarar que las colonias presentadas en la Imagen 4.6 tienen su origen en la segunda mitad del siglo XX como resultado directo de las instalaciones ferrocarrileras como se explicará más adelante, por lo que no se consideran como parte de la temporalidad del presente estudio, sin embargo, se hizo trabajo de campo en algunas calles seleccionadas debido a su cercanía a las instalaciones ferroviarias, y el resto de las colonias se incluyen para entender el actual contexto urbano del barrio.

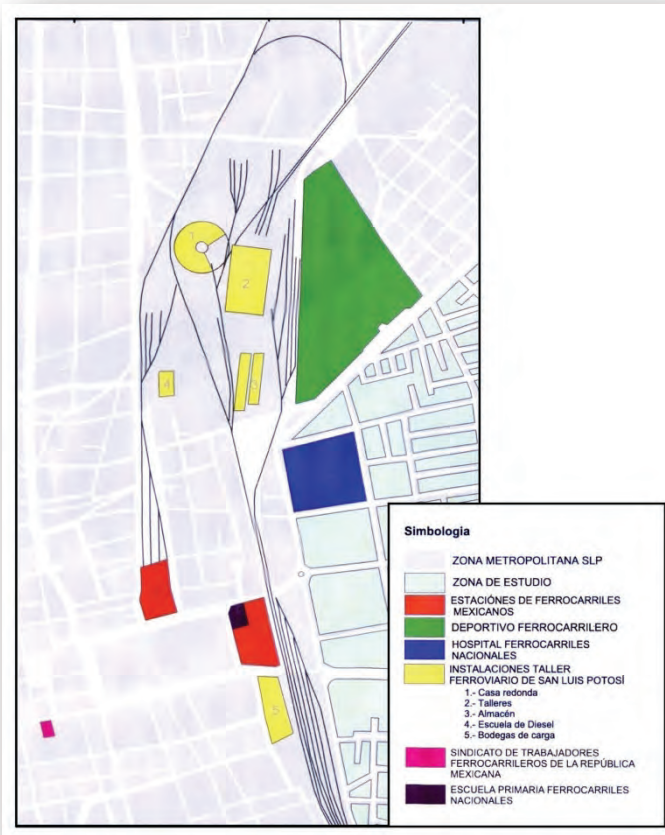


Imagen 4.8 Mapa temático de las instalaciones construidas para servicio directo del ferrocarril. Nótese la cercanía con las zonas formadas por cuadras pobladas en las áreas de corazón del barrio del Montecillo.

Fuente: Corona Quezada (2016) Basada en la cartografía digital INGI 2010 y Catastro Municipal 2012

Con el arribo de las empresas ferrocarrileras, y por ende de sus instalaciones ferroviarias a la entidad potosina, primero a través del Ferrocarril Nacional Mexicano en 1888 y dos años después, en 1890 con el Ferrocarril Central Mexicano, quedó marcada la configuración urbana de la ciudad al oriente de la misma, lo que significó la sustitución prácticamente de forma inmediata, de las antiguas construcciones de carácter habitacional y algunas de carácter agrícola, por la instalación de una nueva arquitectura de tipo industrial, la cual trajo con siglo no solamente los cambios urbano arquitectónicos antes mencionados, sino también económicos y sociales a esta entidad, ya que a partir de este momento gran parte de la economía de la capital del estado comenzó a gravitar en derredor de la industria ferrocarrilera, y la ciudad debió de aprender que a partir de este momento estaría obligada

a convivir con las nuevas instalaciones industriales, que de esta manera se convertían en parte del vecindario que por generaciones se había caracterizado por no mostrar mayores alteraciones a si tipología arquitectónica.



Imagen 4.9 Mapa temático de la nueva área del barrio del Montecillo donde se pueden apreciar las diferentes etapas de crecimiento de esta zona y su expansión al oriente de las vías férreas durante la segunda mitad del siglo XX.

Fuente: Corona Quezada (2016) Basada en la cartografía digital INGI 2010 y Catastro Municipal 2012

Como ya se ha indicado en este mismo documento, el barrio del Montecillo desde sus inicios fue conformado por trabajadores y peones de haciendas y minas, los cuales dieron paso posteriormente, a los obreros y trabajadores del ferrocarril, cuyo asentamiento marcó una barrera urbana que determinó no solo el crecimiento de la ciudad hacia el oriente, sino que también dotó de otras características culturales y urbanas a esta nueva zona de crecimiento de la ciudad influenciadas por la industria ferrocarrilera, punto que constituye la base de la hipótesis de este trabajo, sin embargo pese a este borde artificial urbano, la ciudad comenzó a extenderse hacia esta orientación, observándose cierta correspondencia, en algunos de

los casos, entre los trazos de las calles de los nuevos asentamientos al oriente de las vías férreas, con las existentes del centro histórico.

Para mediados del siglo XX, es posible ya apreciar la existencia de algunas de las más importantes vialidades de entrada y salida a la ciudad hacia el oriente, como es el caso de la Glorieta Juárez que conecta las carreteras a Monterrey y Ríoverde, así como la carretera México, las cuales convergen con la avenida universidad, generando al mismo tiempo el desarrollo de la zona industrial que se ubicarán más al oriente de la ciudad sobre la carretera a la ciudad de México. (Corona Quezada, 2016)

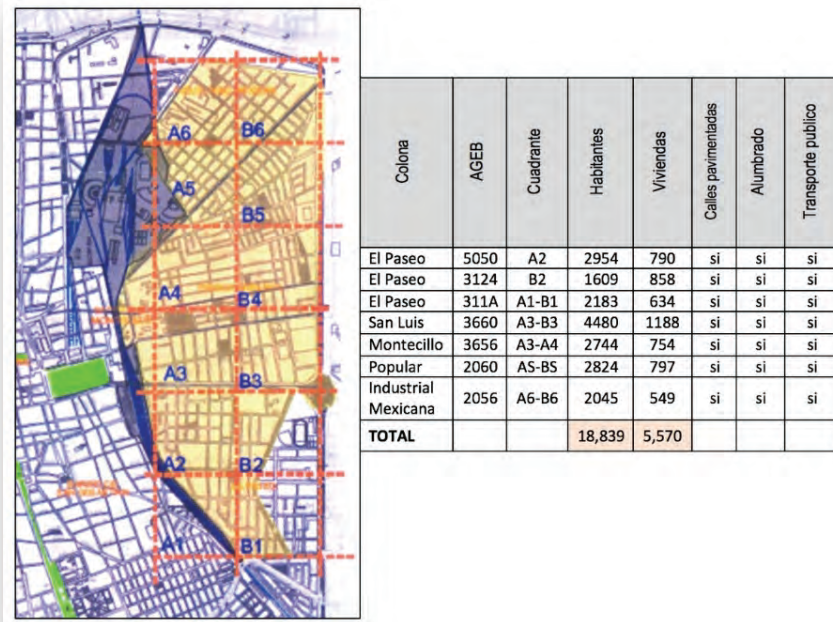


Imagen 4.10 Mapa de la nueva zona de expansión y el cuadro de información con datos urbanos, de la población y vivienda.

Fuente: Corona Quezada (2016) Basada en la cartografía digital INGI 2010 y Catastro Municipal 2012

Como podrá verse en la imagen 4.9, el crecimiento de esta zona se da durante el siglo XX en un periodo de aproximadamente 50 años, lo cual, y por consecuencia lógica, se vio reflejado en el aumento de la población de esta zona de la ciudad, y por ende, en el aumento del número de viviendas, fenómeno que trae consigo el establecimiento de un mayor número

de servicios urbanos, los cuales han sido la base del desarrollo de la ciudad, tal como se presentó en este caso en el área de extensión y colindancia del barrio del Montecillo.

Conforme al estudio elaborado por Corona (2016), encontramos algunos indicadores que nos hablan sobre la población y vivienda de esta nueva zona de expansión durante el siglo XX, por medio de un trazo reticular sobre los AGEBs oficiales, ofreciendo los datos que pueden observarse en la imagen 4.10

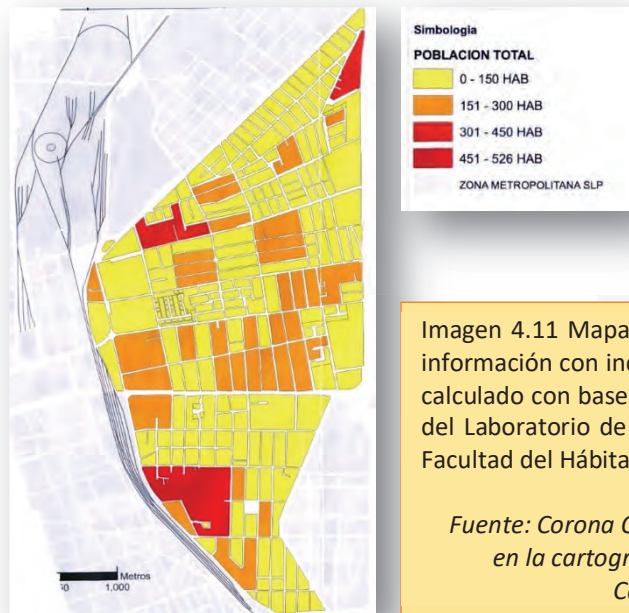
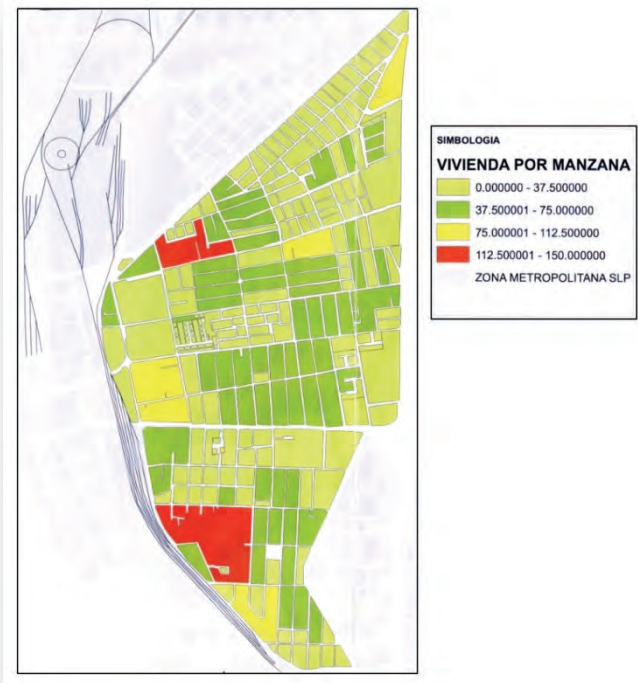


Imagen 4.11 Mapa temático y cuadro de información con indicadores de población calculado con base a manzanas con datos del Laboratorio de Manejo Satelital de la Facultad del Hábitat.

Fuente: Corona Quezada (2016) Basada en la cartografía digital INGI 2010 y Catastro Municipal 2012

Como puede observarse, el uso de suelo habitacional es el estatus que predomina en esta zona de estudio, la cual marca una densidad de población de 325 habitantes por hectárea, y cuyas edificaciones no pueden ser mayores a doce metros de altura, asimismo de acuerdo a los datos del AGEB, contamos con 18,839 habitantes, lo cual es un dato de carácter aproximado, ya que como se mencionó en el párrafo anterior, los datos se utilizaron por cuadrantes conforme a los AGEBs correspondientes, en base a estas razones, la investigación original procedió a ser un segundo conteo basado en manzanas para determinar un número más cercano a la realidad, encontrando que dicha zona de estudios hasta el año 2012 podría contener la cantidad de 21,453 habitantes.

Conforme a los datos recabados, la zona de estudio muestra una importante densidad de población manejando rangos de 0 a 300 habitantes por manzana, y conforme a Corona, existen tres sub-zonas que destacan por su mayor índice de habitantes, que en este caso son un sector de la colonia el Paseo, otro más de la colonia Popular y el desarrollo denominado El Márquez, los cuales presentan una población de 451 a 526 habitantes, cuyos datos coinciden con los ofrecidos por los AGEBs (Corona Quezada, 2016)



manzanas con datos del Laboratorio de Manejo Satelital de la Facultad del Hábitat.

Fuente: Corona Quezada (2016) Basada en la cartografía digital INGI 2010 y Catastro Municipal 2012

En cuanto a los datos de viviendas totales por manzana, los resultados indican que esta zona existen dos focos de atención especial debido a la concentración de viviendas asentadas por manzana, (marcadas en color rojo en la figura número 4.12), las cuales respectivamente se encuentran en la colonia Popular y en la colonia del Paseo, y cuyos datos arrojan que existen de sientos 112.5 a 150 viviendas por manzana, lo cual es un claro indicador de que existen espacios más pequeños, así como también que pueden habitar más de una familia por

vivienda, cuyo fenómeno genera como es sabido, índices de mayor hacinamiento poblacional.

Dentro de este mismo análisis, también se puede deducir en base a la información recabada, que esta zona en su mayor parte, habita una familia por vivienda, ya que hay una proporcionalidad entre el número de viviendas que van de 0 a 37.5 y de 37.5 a 75 viviendas por manzana, con la misma cantidad de familias que viven en cada una de ellas (uno por vivienda) razón por lo cual se presentan en estas zonas (en color verde en la figura 4.12) como áreas del bajo hacinamiento.

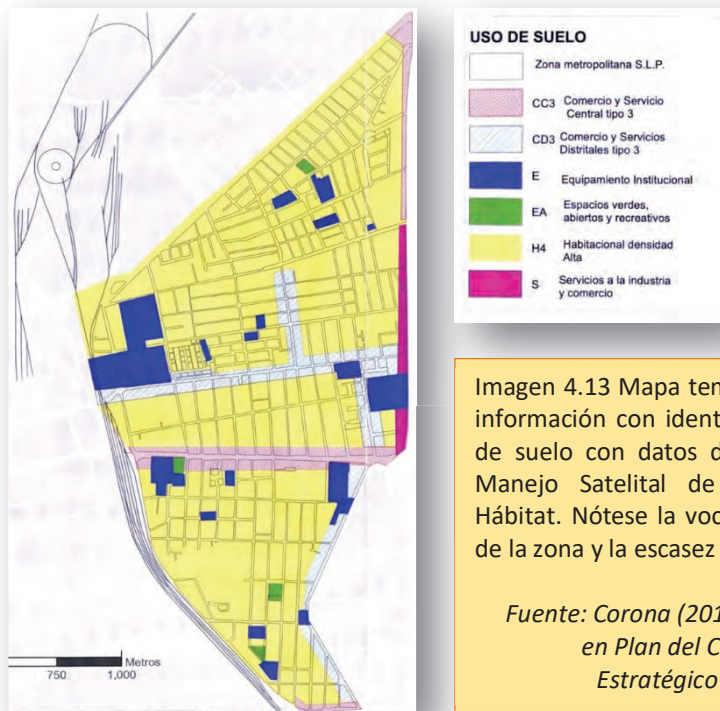


Imagen 4.13 Mapa temático y cuadro de información con identificadores de usos de suelo con datos del Laboratorio de Manejo Satelital de la Facultad del Hábitat. Nótese la vocación habitacional de la zona y la escasez de áreas verdes.

Fuente: Corona (2016) a su vez basado en Plan del Centro de Población Estratégico de San Luis Potosí.

Del mismo modo también se puede apreciar un fenómeno recurrente en los fraccionamientos de más de 50 años de la ciudad de San Luis Potosí, y que es la desocupación de la vivienda, debido a la movilidad de los habitantes o a la vejez o muerte de sus ocupantes, fenómeno que se puede observar por el deterioro general que presentan las fincas, generando con ello una mala imagen urbana al sector.

En el caso de las vialidades, encontramos que existen cuatro vialidades principales: Avenida Universidad, Calle Manuel José Othón, Avenida Valentín Amador y Avenida México, las

cuales conectan este sector con el centro histórico, así como con la carretera Matehuala y la carretera a México, el resto de las calles son de carácter local secundario, y cuyo trazo tiende a ser ortogonal.

Conforme a los criterios generales de las vialidades locales según Plan del Centro de Población Estratégico de San Luis Potosí, se han destacamos los siguientes indicadores:

ngitud	Hasta 1 Km
cho de banquetas	1.2 – 2.5 mts

Tabla 4.1 Tabla de indicadores de vialidades en la zona de estudio 2. Nótese que estos factores cumplen con los valores determinados por el Plan de Desarrollo Urbano.

Fuente: Corona (2016) a su vez basado en Plan del Centro de Población Estratégico de San Luis Potosí.

Identificar que la mayor parte de la superficie de la misma, se encuentra destinado al uso de vivienda, encontrando un fenómeno que se repite en varios sectores de la ciudad, cuando el usuario de la vivienda realiza modificaciones a la misma para convertirla en uso comercial, tal como se puede observar en la calle Manuel José Othón así como en la calle Durango entre Manuel José Othón y Av. México y la 10ª. de la colonia San Luis.

Otro punto que también es de llamar la atención en el análisis del uso de suelo es la gran escasez de áreas públicas abiertas, así como de áreas verdes, problema que aparte de su mínima presencia, también se agrava debido al mal estado de conservación que estas zonas presentan debido a un mantenimiento deficiente en términos generales.

Como ya se ha indicado anteriormente, la delimitación actual del barrio se conforma a partir de la segunda mitad del siglo XX, siguiendo algunos criterios como la cercanía a la actual barda del ferrocarril que resguarda esta propiedad en sus áreas de tendidos de camino

férreo, existiendo solo cuatro vías que conectan la zona centro con la actual parte oriente del barrio.



Imagen 4.14 Vista de la calle Azteca Sur delimitada por la barda del ferrocarril. Obsérvese como esta construcción forma una barrera urbana real.

Fuente: Propia del autor

Aunque este ejercicio no contempla el análisis de estas zonas, consideramos importante presentar la conformación actual del barrio del Montecillo en el aspecto de su extensión política, la cual es importante aclarar, no es reconocida por todos los habitantes de esta demarcación quienes en su mayoría no mantienen una identidad con el barrio tal como se abordara este punto en los siguientes capítulos de este trabajo.



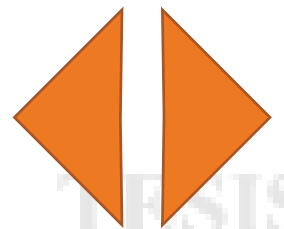
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES



DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS



La vivienda
potosina durante el
periodo de estudio



La vivienda potosina durante el período de estudio

A pesar de que el tema de la vivienda ha sido un tópico recurrente en diferentes trabajos de investigación, el estudio de la vivienda potosina no cuenta con un espectro de trabajo muy amplio sobre todo en sus aspectos formales, sin embargo el intentar definir la evolución de la casa habitación a partir del estudio de sus fachadas podría presentar un problema de mayor dificultad, ya que esta quedaría separada del análisis del conjunto arquitectónico, así como de otros factores como son la cultura social, la tecnología y la economía.

En este sentido, nos confrontamos con el reto de estudiar las características de la vivienda potosina en el barrio del Montecillo, así como de otras zonas de crecimiento seleccionadas que se fueron desarrollando durante el periodo de estudio del presente trabajo que abarca prácticamente la etapa del porfiriato en nuestro país, que va desde finales del siglo XIX y principios del XX, enmarcado por el arribo del ferrocarril a estas tierras.

Con base a lo anteriormente mencionado, es importante consolidar el estudio de la vivienda potosina a través del análisis de sus fachadas tomando como base la evolución que la vivienda tuvo durante este periodo en nuestro país, partiendo desde sus aspectos ideológicos que fueron forjando los cambios en los patrones arquitectónicos conforme a los gustos y anhelos de la población de este momento histórico, tratando de encontrar sentido en algún sello de identidad que pueda definir la llamada por algunos autores “potosinidad” a través de los signos arquitectónicos externos de la casa habitación, midiendo la posible influencia de la industria ferrocarrilera en el desarrollo de la misma.

El siglo XIX se caracterizó por ser una etapa de grandes cambios e inestabilidad política, social y económica en nuestro país, encabezadas por constantes conflictos armados que fueron determinando, de forma por demás dolorosa, la idiosincrasia social de los habitantes de la nación, y que no es hasta el establecimiento del régimen porfirista que la nación retoma un camino diferente a los anteriormente vividos, logrando gozar de relativa calma bajo de un discurso progresista basado en el orden impuesto por los nuevos grupos de poder.

Como parte de los cambios acontecidos durante el siglo XIX, se esperaba un repunte en materia inmobiliaria después de la implementación de las leyes de reforma, previendo que con la desamortización de los bienes del clero católico, el mercado inmobiliario tuviera un

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

importante auge tanto en la capital como en las mas importantes entidades del país, sin embargo esto no se dio de esta manera, quizá influenciado por cuestiones culturales fomentadas por las amenazas de excomuni3n por parte del clero para quienes adquirieran los bienes recientemente expropiados por el estado, por lo que en un lapso de 25 a3os, entre 1858 y 1883, solo se registraron cinco nuevos desarrollos habitacionales en la ciudad de M3xico. (Ayala Alonso, 1996, p. 82)

Uno de los graves problemas con los que se tuvo que lidiar desde los albores del M3xico independiente, fue sin duda alguna la lucha por encontrar una identidad como mexicano, ya que muchos de los problemas que llevaron a las diversas guerras internas fratricidas, sin mencionar las dos invasiones extranjeras, sobre todo la estadounidense la cual logr3 fragmentar el territorio nacional, dejo ver la falta de una solida consciencia de naci3n que se presento como una peligrosa falta de unidad nacional que facilit3 el importante despojo del territorio nacional.

Ante este contexto, la sociedad del siglo XIX se encontraba en la b3squeda de un cambio que viniera a dar una nueva identidad, y que a la vez rompiera con los viejos estereotipos que hab3an dejado 300 a3os de ser colonia espa3ola, sin embargo las constantes revueltas y cambios de ideolog3as partidistas que entraban y sal3an del poder, no permitieron madurar este anhelo, el cual se vio fortalecido hasta finales del siglo con el arribo del periodo porfirista, el cual obedec3 a una fuerte aspiraci3n y anhelos de "modernidad" derivado al cambio de ideas de la sociedad mexicana que hab3a visto frenado su desarrollo por los motivos antes mencionados.

Ante estas circunstancias con el arribo al poder del grupo porfirista, M3xico vive una etapa de cambios importantes que encausaron los esfuerzos de los grupos de poder en pos de una idea que permitiera al pa3s alcanzar el desarrollo de las naciones europeas que marchaban montadas en el tren del "modernismo" por lo que este anhelo se convirti3 en la punta de lanza del r3gimen mexicano.

Para poder entender las motivaciones que estimularon las ideas del modernismo mexicano, es importante reflexionar el sentido que esta palabra signific3 para las generaciones que la impulsaron nuestro pa3s, cuyo concepto representaba para ellos el ya mencionado anhelo de romper con las ideas anteriores consideradas en ese momento como caducas por lo que se hace imperante la necesidad de encontrar nuevos caminos y nuevas ideas para la

reconstrucción del país conforme a estos nuevos modelos, ... *“la palabra moderno significaba el ansia de ruptura con lo anterior, la sensación de estar inaugurando mundos inéditos, hasta el punto en que las palabras moderno y nuevo pueden considerarse sinónimas.”* (Arango Cardinal, 2012, p. 12). Bajo este contexto, el deseo progresista y de modernidad, exigía tener un modelo a seguir, y además de esto, contar con algún signo visible que demostrará la adquisición de esta nueva forma de expresión cultural a la cual se le pudiera catalogar como modernidad, por lo tanto, la arquitectura se convierte en un elemento ideal para la expresión de este nuevo modelo cultural, el cual comenzó a manifestarse en la construcción de importantes obras civiles y de gobierno, que daban testimonio de el enfoque de estos esfuerzos, los cuales también se traslaparon con la arquitectura habitacional, convirtiendo con esto a la vivienda como un indicador del cambio de la cultura social de los habitantes del país de esta época histórica, cuestión que se puede comprobar a través de los datos analizados del periodo, en donde se señala que para la primer década del siglo XX la capital del país contaba con 720,753 habitantes, lo cual significa solo el 4.75% de la población total del país, de los cuales solo una baja minoría vivía en casas unifamiliares, lo cual era un privilegio únicamente de las clases medias y altas, sin embargo, en estas familias se había arraigado fuertemente el anhelo de una nueva forma de vida que solamente sería posible con la adquisición de una casa propia la cual se convirtió en un símbolo de privacidad y de estatus social (González Franco, 2016, p. 83) generando una serie de cambios futuros, entrando con ello a una nueva etapa de arquitectura calificada como “moderna”, con la cual se da fin a las etapas anteriores y que dan origen a nuevos principios académicos que vinieron a redefinir la arquitectura con estas nuevas ideas que tienen su inicio a fines del siglo XIX, y cuyas inquietudes continuaron durante todo el siglo XX, lo cual permite entender este concepto de arquitectura moderna como:

“el proceso de un canon formal que estaría comprendido desde sus inicios a partir del desmoronamiento del canon académico (anterior) hasta su agotamiento» dando paso a los inicios de uno nuevo. La paulatina desaparición de los principios académicos a finales del XIX da origen a vigencias estéticas que no sólo se manifiestan en lenguajes formales y sistemas constructivos, sino en la definición misma de la palabra arquitectura y en las características de la profesión, con una duración que empieza a desaparecer, por profusión de arquitectos y arquitecturas, a finales del siglo XX.” (Arango Cardinal, 2012, p. 12)

Evidentemente que al hablar de una tendencia social como el modernismo, es hablar también de una influencia cultural que se genera en el ámbito antrópico de cada etapa de la humanidad, y que a la vez, estas etapas no cambian abruptamente de una época a otra, sino por el contrario, hay etapas en que en la cultura se traslapa con las tendencias y estilos anteriores, del mismo modo que lo hace con las posteriores, dicho de otro modo, la desaparición el estilo barroco no se da de la noche a la mañana, si no que es a través de un proceso de degradación del mismo al confrontarse con la llegada de una nueva tendencia que viene a imponer su estilo sobre la cultura social. En este mismo sentido, Arango en su investigación señala que *“todo el periodo puede verse como una unidad de ideas y creencias básicas que le dan coherencia a las dinámicas de una estructura social y sus realizaciones físicas”* (Arango Cardinal, 2012, p. 12) y por lo tanto propone una determinada temporalidad para los periodos de influencia repartida en seis generaciones de estilos y cultura arquitectónica dentro de la denominada época moderna en América Latina, la cual para nuestra etapa de estudio, se encuentra comprendida entre la Cientificista, la Pragmática y la Modernista, dentro de las cuales la etapa Cientificista alcanza su zenit en la última etapa del siglo XIX para dar cambio a la Pragmática cuya mayor fuerza se proyecta en los primeros lustros del siglo XX.

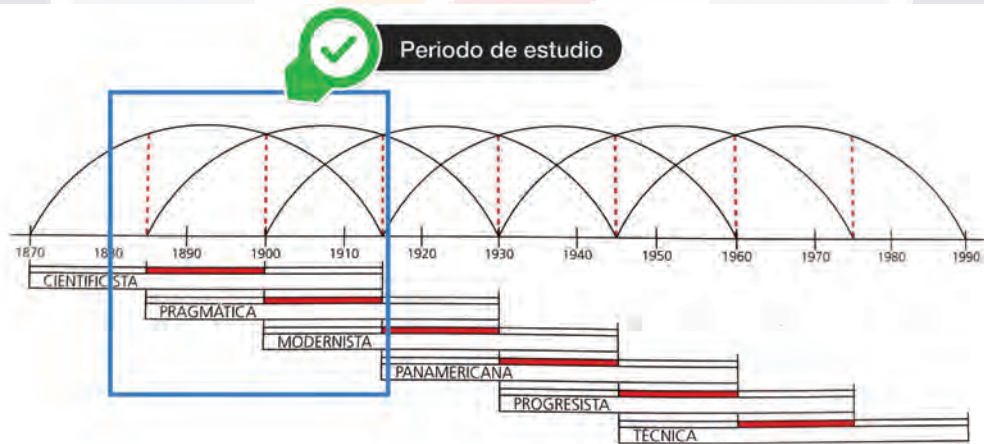


Imagen 5.1 Secuencias de seis generaciones que formaron la arquitectura en Latinoamérica, en la que se señalan las etapas correspondientes a la época de estudio.

Fuente: Arango (2012) con modificaciones del autor

Cada una de las etapas propuestas se encuentra conformadas por 6 generaciones, las cuales abarcan un periodo de 90 años cada una, la cual la autora lo justifica cuando señala que:

“...en una estructura social, seis generaciones constituyen una sucesión articulada por una memoria oral y directa, no mediatizada por la fijación histórica de la palabra escrita. Los relatos orales de hechos transmitidos por bisabuelos, abuelos y padres mantienen durante unas seis generaciones su carga emotiva y el dramatismo de las creencias que les dan unidad y sentido”. (Arango Cardinal, 2012, pp. 12-13)

Es importante aclarar que Arango Cardinal busca encontrar un origen endógeno de la arquitectura latinoamericana, buscando que esta no responda únicamente a influencias extranjeras, especialmente europeas, razón por la cual su propuesta de secuencia generacional está estructurada únicamente por arquitectos latinoamericanos, fundamentando su opinión en que las influencias arquitectónicas no llegan por si solas, sino que son escogidas, generando con esto, un efecto de intercambio cultural que en ocasiones resulta ser de gran intensidad e influencia, sin embargo, esta influencia se transforma de tal manera que el resultado cultural de la misma dice más de la cultura receptora que de aquella en la que tuvo su origen, es decir, que hay una transformación que “nacionaliza” la cultura externa transformándola a la medida del pensamiento de la cultura receptora. Sin embargo, la autora también reconoce que existe un gran problema, ya que conforme a los estudios tradicionales sobre arquitectura latinoamericana, estos mantienen fuertes lazos de seguimiento de estilísticas europeas, lo cual no ha permitido ver la presencia de estilos propios ni de procesos formales independientes a los europeos, lo cual constituye una barrera para entender los estilos propios latinoamericanos (Arango Cardinal, 2012, p. 15). Bajo esta óptica, podemos deducir que ante la búsqueda de identidad y postura social frente a los hechos del contexto mundial del último cuarto del siglo XIX, estos factores socio culturales, políticos y económicos, fueron un gran atractivo para la sociedad mexicana de esta época, la cual transitaba entre el romanticismo ecléctico e historicista que permeaba en algunos países europeos cuando el estilo neoclásico comenzaba a declinar a mediados del frente a este nuevo estilo buscaba de alguna manera rescatar algunas características de los estilos del pasado, sin embargo esta tendencia generó en nuestro país ciertas características que le acabaron por dar el sello propio de la cultura nacional de ese momento histórico, lo cual desembocó en la aparición de lo que podemos llamar los “neos estilos”

como lo fueron el Neoprehispánico, el Neoárabe, el Neogótico, el Neobarroco, etcétera, en el cual el sello fundamental que determinó su característica nacional,⁴ fue sin duda alguna el eclecticismo, el cual toma raíces de un de un genero que lo convierten en un estilo característico y propio de la sociedad en esta época histórica de México.⁵

Ante el impulso adquirido por la sociedad frente a los nuevos estilos arquitectónicos que dieran orientación e Identidad, y apoyada bajo la política modernizadora del régimen porfirista, comienza a fortalecerse el pensamiento positivista y científicista como resultado del arribo de la revolución industrial, lo cual generó un cambio de época en la historia de la humanidad, en la cual la economía y la sociedad se transforman ante los nuevos paradigmas de la sociedad industrial, de la que México no deseaba quedarse atrás, cambiando con ello la forma de vida de la gente así como la estructura social, que como consecuencia inmediata provocó la concentración de enormes grupos de obreros en derredor de las grandes fábricas, provocando la necesidad de espacios arquitectónicos de mayor tamaño para poder albergar tanto a los trabajadores como a la maquinaria necesaria para la producción, tal como fue el caso de la creciente infraestructura para el crecimiento de los ferrocarriles en nuestro país,⁶ *“ahora, se deben albergar y techar grandes claros y esto obliga a los ingenieros y arquitectos a descubrir y utilizar nuevos materiales y tecnologías constructivas para poderlo hacerlo”* (Esteva, 1993, p. 298).

Bajo esta óptica, de progreso, el país comienza una etapa de importante desarrollo económico, sin embargo los beneficios de este desarrollo no llegaban a toda la sociedad en su conjunto, debido a la cultura clasicista imperante en esta etapa final del siglo XIX y principios del XX, con lo cual se puede explicar la necesidad social de contar con un elemento que denotara la posición social de los habitantes del país, y que mejor herramienta para ello

⁴ En este punto hacemos referencia a las ideas de Silvia Arango, quien como se ha dicho, intenta rescatar las características que hacen de los estilos arquitectónicos utilizados en Latinoamérica, no una copia de los europeos, sino un nuevo estilo con características propias que estos adquirieron a través de la adaptación cultural en América Latina. (Nota del autor).

⁵ En contraposición a esta postura, Arango señala que el eclecticismo es producto de un traslado mecánico estilos derivados de secuencias de los estilos europeas, lo cual ha generado vicios de carácter interpretativo. (Arango Cardinal, 2012, pp. 14-15)

⁶ A pesar del gran impulso que se da al desarrollo industrial en el porfiriato, y especialmente a la industria ferrocarrilera, aún la producción agrícola de las haciendas reportaba una importante fuente de riqueza para sus propietarios, sin embargo, aun era muy frecuente el uso de métodos de producción tradicionales basados en el trabajo humano y animal en contraposición a la idea progresista impulsada por el gobierno de Días. (Nota del autor)

que la arquitectura doméstica, la cual confirma sus cualidades semióticas para expresar el nivel de las clases sociales que la arquitectura habitacional siempre ha tenido en el ámbito antrópico.

Bajo el contexto anteriormente señalado, se puede entender con mayor claridad la importancia que tuvieron los arribos de nuevos lenguajes arquitectónicos para poder expresar estos anhelos sociales de los habitantes de nuestro país y las tendencias posteriores que se arraigaron en la arquitectura doméstica, como es el caso del Art Nouveau y posteriormente el Art Decó, cuya utilización término en la post revolución con el arribo del estilo Racionalista que cambió la configuración de la ciudad Durante la segunda mitad del siglo XX.

La vivienda del siglo XIX al siglo XX

Como ya se mencionado anteriormente, la sociedad mexicana del siglo XIX, experimento una de las etapas de desarrollo más difíciles de la historia moderna de nuestro país como producto de los vaivenes políticos que afectaron su consolidación económica, política y social en comparación con el resto de los países del mundo con los cuales la aspiración nacional deseaba ser equiparado, entre los cuales destacaban los estilos europeos y especialmente el francés, lo cual se fortaleció gracias a las generaciones que habían ostentado, o que aun a fines del siglo, seguían ostentando el poder previas a los científicistas, las cuales como ya se ha señalado

“tenían visos de pretensiones afrancesadas, aristocratizantes e imperiales. A esa generación pertenecían tanto el fugaz emperador de México, Maximiliano de Austria (1832-1867} como Porfirio Díaz (1830-1915) y el emperador del Brasil, Pedro II (1825-1915), además de otros mandatarios de características similares, como el venezolano Antonio Guzmán Blanco (1829-1899). (Arango Cardinal, 2012, p. 26)

Siendo así que ante el multicitado anhelo de pertenencia en la búsqueda de una definición de lo nacional, la vida doméstica de la sociedad porfiriana se encaminó a una transformación que encontró la solución en el modelo francés, el cual no solamente se concebía como un modelo del “buen estilo de vivir” sino que también se convierte en el paradigma social del buen gusto y del refinamiento, que distinguía a las familias “bien” de la época, convirtiéndose con ello en un modelo aspiracional para el resto de la sociedad mexicana,

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

sobretudo de la clase media ilustrada que buscaba encontrar un lugar en la esfera social de la época porfirista con la cual la tendencia al afrancesamiento alcanzó su máxima plenitud. (Ayala Alonso, 1996, p. 86).

No es hasta finales del siglo XIX y principios del XX, en que se comenzaron a observar importantes cambios en la construcción de las nuevas colonias que se erigieron en la Ciudad de México, en las cuales no solamente se manifestaban los resultados de este gusto arquitectónico por los estilos franceses, si no que también representaban el anhelo de un cambio en la forma de vida de la familia nuclear establecida, como principal soporte de la sociedad, quiénes demandaban adecuaciones a la forma de vivir tanto el espacio público como el privado, (Ayala Alonso, 1996, pp. 83-86), y en donde el aspecto principal que determinaba el diseño funcional de la casa-habitación fue el patio en sus diversas modalidades, el cual constituye una herencia que había perdurado desde la época virreinal, y que siguió siendo profusamente utilizado en las viviendas de clase media y alta de la sociedad mexicana del momento, aportando una de las principales funcionalidades la cual permitía el habitante el contacto directo con el espacio abierto y su uso se extendió hasta por lo menos la mitad del siglo XX. (González Franco, 2016, p. 83). Sin embargo, la vivienda en la Ciudad de México continuó evolucionando, y a principios del siglo XX, el patio central que había fungido como elemento articulante, llegó a desaparecer en algunas viviendas de inicios de siglo, ya que la construcción habitacional comenzó a experimentar afectaciones de carácter administrativo y económico como fue la especulación del suelo en la capital del país, lo cual provocó la búsqueda de nuevas soluciones que hicieran la construcción y adquisición de estos inmuebles más económicos y funcionales, lo cual se pudo observar en la reducción de las dimensiones de los lotes, entre los cuales el frente fue fuertemente afectado, por lo que el patio ya no tenía acomodo en este nuevo modelo habitacional, en la cual se sustituyó la función de iluminación y ventilación del patio, mediante pozos de luz en estructuras de dos o tres niveles, lo cual inclusive se pudo observar con la utilización de materiales y acabados más modestos que los anteriormente empleados *“su esquema compositivo, que no tiene antecedentes arquitectura doméstica mexicana, se importó de ciudades europeas y de los Estados Unidos. En la planta baja se localizaba la sala, comedor y la cocina, en la planta alta, las recámaras, la biblioteca y el baño. De esta solución se derivaron otras incluirían, años después, la aparición del garaje para resguardar el vehículo automotor”* (González Franco, 2016, p. 85)

Otro punto importante a considerar sobre la vivienda de las características anteriormente señaladas, que comenzaron a convertirse en uno de los prototipos de las nuevas viviendas de las clases sociales altas, es el impacto que tuvieron sobre el espacio exterior en su conjunto, debido a la imagen que generan los grupos de casas que constituyen las nuevas colonias en la capital del país, en las cuales la traza de sus calles resulta diferente a las previamente existentes, ya que estas nuevas arterias cuentan con mayores dimensiones en el ancho de las mismas, además de contar ahora con dotación de servicios urbanos, de los cuales carecían la mayor parte de las colonias existentes hasta ese momento, formando con ello un nuevo tejido urbano que resulta en muchos sentidos totalmente diferente al anterior, ya que muchas de estas viviendas “nuevas” ya no se desplantan directamente sobre el alineamiento de las banquetas, sino que se retraen algunos metros dentro del terreno, con lo cual presentan una idea de individualidad que es transmitida a todos los grupos sociales de la ciudad. En referencia a esta característica de las viviendas urbanas, Ayala es enfático al señalar que *“Estas casas aisladas no resultan de ninguna manera de tipo rural, como veces se ha querido ver, sino que son plenamente urbanas y con un sentido bastante moderno”* (Ayala Alonso, 1996, p. 87).

Para el caso de la vivienda de clase media, también se presentan en estas importantes cambios a su interior, en las cuales los usos de los espacios se modifican o se especializan, como es el caso de el uso de la cocina, la cual empieza a evolucionar de ser originalmente un área de convivencia familiar en la que no sólo se preparan los alimentos, si no en la que se ejerce una fuerte interacción social, no solamente entre los miembros de la familia, sino también entre los visitantes, se convierte en un área de servicio separada del comedor, rompiendo la tradición del uso primitivo que trata desde la época novohispana. También se puede apreciar la nueva concepción de el área del baño, cuya construcción se convierte en un elemento obligado en el diseño de la vivienda, el cual queda ahora integrado como parte del bloque unitario de la propia vivienda en contraposición de la zona separada y alejada del área habitacional como tradicionalmente se venía haciendo. Asimismo, los patios tradicionales, se convierten en zonas de uso de carácter ornamental más que de uso funcional, ya que la parte de interacción social de las viviendas se fueron trasladando a las nuevas salas de estar que en general obtuvieron un sentido de mayor confianza e intimidad entre los propios habitantes de la casa, así como de los visitantes. (Ayala Alonso, 1996, p. 89). Sin embargo, aunque la vivienda de clase media experimenta importantes cambios en

su interior, su forma de mostrarse a la calle no presenta mayores alteraciones desde la etapa novohispana, ya que sus fachadas continúan mostrando un alineamiento continuo con la calle, lo cual le genera un importante aspecto de continuidad que le permite dar una secuencia uniforme al paramento de toda la cuadra, y consecuentemente a la manzana completa.

Otro de los momentos de cambios importantes en la vivienda mexicana, acontece conforme a lo que señala Arango (2012), a inicios del siglo XX, cuando surge con mayor fuerza la denominada arquitectura Pragmática, cuya generación confiaba plenamente en el progreso y los avances tecnológicos representada principalmente por el inicio de las primeras tendencias de los primeros balbuceos de los estilos modernistas, entre los que destacaron el Art Nouveau y posteriormente el Art Decó, estilos que se destacaron por su influencia no solo en la arquitectura, sino también en otras artes y oficios, tanto industriales como artesanales, los cuales surgieron como oposición al estilo Positivista surgido durante la generación Cientificista y Pragmática, dominada por los ingenieros quienes hicieron posible la creación de grandes estructuras para cubrir espacios mucho mayores a los construidos en anteriormente mediante la utilización de nuevos materiales como fue el caso del acero, pero que a juicio de los gremios de arquitectos, carecían de mayores valores artísticos que estos últimos estilos comenzaron a proporcionar al diseño arquitectónico y utilitario. También es importante señalar que estos estilos, especialmente el Art Decó, fueron profusamente utilizados en México y proporcionaron una característica particular a las construcciones gracias a sus diseños geométricos y líneas en zig zag, cualidad que se puede observar sobretodo en el diseño de elementos de fachadas donde destacan los diseños de herrerías de barandales puertas y ventanas, los cuales se enriquecieron con la utilización de motivos prehispánicos, así como la utilización de materiales como el azulejos y el mármol de color. (Esteva, 1993, pp. 302-308)

Como ya sea explicado en este documento, los estilos arquitectónicos al igual que la cultura social, no se transforman ni llegan de manera radical en un punto exacto en la cronología histórica del hombre, sino que van cambiando de manera paulatina, en la cual se traslapan diferentes corrientes hasta la desaparición del anterior y el fortalecimiento de la subsecuente. Tal es el caso de dos importantes tendencias, el Racionalismo y el Funcionalismo, los cuales aunque alcanzaron su punto más alto a partir de mediados del

siglo XX, tienen sus raíces a finales de la etapa de estudio del presente trabajo, y cuya permanencia se prolonga hasta la última etapa del siglo XX, la cual marcó de manera determinante gran parte de la fisonomía contemporánea del San Luis Potosí actual, y de manera indirecta, modificó la expresión de las construcciones de los barrios que constituyen parte del objeto de estudio de este trabajo, alterando tanto las viviendas decimonónicas como las de principios del siglo siguiente que forman parte de la etapa de estudio.

El Racionalismo surgió como una respuesta inmediata a la excesiva decoración producida por los estilos Art Nouveau y Decó, buscando con esto encontrar un equilibrio entre las técnicas ingenieriles y las connotaciones artísticas de estos dos últimos estilos que fueron impulsados por la tendencia positivista anterior, sin embargo, una característica que identifica a este estilo lo constituye el constante uso de elementos arquitectónicos pertenecientes a tendencias anteriores aplicados en el diseño de fachadas de edificios, Como es el caso de cornisas voladas, arquivoltas, sillares etcétera, pero ahora utilizadas en edificios de mayor altura, Es decir, de mayor cantidad de pisos en vertical, dicho de otra manera, este estilo busca encontrar un equilibrio entre la funcionalidad y la decoración de la edificación, a través de la utilización de nuevos materiales Como lo fueron el concreto armado y el acero estructural.

Otro punto importante a destacar de este estilo es la tendencia a satisfacer las necesidades sociales, ya que se enfoca al servicio que la arquitectura puede prestar al usuario, por lo que destacan como ejemplos de este tipo de estilo, la arquitectura vertical a través de la construcción de edificios comerciales y de oficinas, en el que se equilibra la relación entre vanos y masas, sin dejar de lado los conceptos del balance antes mencionado entre la forma y la función. (Esteva, 1993, p. 312).

En este sentido, las nuevas tecnologías y la llegada de nuevos materiales contribuyeron a mantener el equilibrio entre la forma y la función, como sucedió con el uso del cemento ya que:

“Este material permitía la elaboración de piedras artificiales que podían utilizarse a manera de sillares y también moldearse. Dicha cualidad hizo posible la elaboración de múltiples obras no carentes de búsqueda artística, tanto en el nivel urbano de grandes edificios como en el de la casa misma. De esta manera, muchas construcciones relativamente económicas pudieron ser dotadas de ornamentos a

bajo costo por tratarse de elementos moldeados y producidos en serie.” (Ayala Alonso, 1996, p. 96).

De manera casi paralela al racionalismo, surge el funcionalismo en la arquitectura, el cual viene a convertirse en uno de los cambios más importantes en la arquitectura habitacional del siglo XX, la cual se produce como una respuesta pragmática a los estilos y tendencias implementados durante el porfiriato, impulsado por los cambios tecnológicos y culturales posteriores a la Revolución Mexicana, ofreciendo al usuario una nueva respuesta que se ajustaba de mejor manera a las nuevas tendencias culturales motivadas a su vez por los cambios sociales, los cuales se vieron reflejados en nuevos estilos de vida, entre los cuales la arquitectura fue orientada hacia la optimización de los espacios habitacionales y de trabajo, a través del empleo de nuevos materiales, apoyados por las nuevas teorías arquitectónicas que empezaron a florecer en las principales ciudades europeas y en los Estados Unidos, de entre los cuales México no fue la excepción.

La tendencia Funcionalista se distinguía por las nuevas propuestas que propugnaban que las edificaciones se apegaran lo más posible al espíritu moderno, siendo una de sus características principales el uso y aplicación de los nuevos avances tecnológicos en la construcción de las mismas, excluyendo en lo posible lo que consideraban excesos ornamentales, ya que estos no tenían ningún aspecto propositivo, adquiriendo mayor importancia en la producción de vivienda conceptos como “la higiene, la sencillez constructiva y el bajo costo” los cuales se constituyeron en los postulados de la nueva arquitectura, que debería además servir para resolver los rezagos habitacionales que afectaban a las mayorías. (Ayala Alonso, 1996, p. 105). Sin embargo, esta nueva tendencia en la arquitectura del país confrontaba dos graves problemas, por un lado, la reducción de los espacios habitacionales, los cuales tenían que ser diseñados en lotes de terrenos de dimensiones más cortas que los de la etapa prerrevolucionaria de principios del siglo XX, y por el otro lado, y como consecuencia de lo anterior, la calidad habitacional en los nuevos espacios, ahora de tamaño notablemente menor a los de la etapa porfirista, que permitieran un mínimo de habitabilidad aceptable para el usuario, lo cual se logro paliar a través de un método de fusión de los espacios, el cual consistía en juntar en uno solo lo que antes se realizaba en dos. Esta apertura del espacio fue posible gracias a la eliminación de los muros que separaban las diferentes áreas de la casa, lo cual dio como resultado una mayor

amplitud visual, que aunque físicamente reducidos, mantenían de manera virtual su tamaño anterior. (Ayala Alonso, 1996, p. 108). En este sentido se buscaba que las nuevas construcciones se adaptaran a las necesidades del hombre, tomando en cuenta que las necesidades humanas no son de carácter permanente, sino que se encuentran en un proceso de cambio constante, por lo cual se requería una arquitectura flexible para responder a estas contingencias.

En respuesta a las premisas anteriores, el Funcionalismo hace una separación entre los elementos estructurales del edificio y los elementos arquitectónicos del mismo, es decir, distingue entre los elementos que sirven para garantizar la solidez estructural de la edificación y los elementos arquitectónicos que funcionan para separar los espacios del edificio, por lo tanto los primeros son de carácter inamovible, sin embargo estos segundos, pueden ser cambiados a voluntad según las necesidades del usuario. Como resultado de estas ideas, aparece el concepto de estandarización de los elementos arquitectónicos a través del trabajo de modulación de los mismos, siendo notorio el rechazo de todo tipo de decoración que pueda ser considerada de carácter superfluo, y en cuyo diseño predominan las líneas rectas, haciendo susceptible a que cada arquitecto imprima su estilo personal en cada una de sus obras. (Esteva, 1993, p. 324)

Arquitectura Potosina

San Luis Potosí con su posición geográfica al centro México, no fue ajeno a las importantes influencias socioculturales que acontecían en las principales ciudades de el país, y específicamente en la capital de la República, lo cual amalgamado con su característica cultural local, forjó ciertos estilos particulares impulsados por las tendencias que se consolidaban en el resto de la nación, las cuales la sociedad potosina adoptó ya que esta no era ajena a los anhelos de modernidad características de la sociedad porfiriana, imprimiendo en ellos las adecuaciones necesarias para adaptarlas a la idiosincrasia local dándole un toque de particularidad que algunos autores han denominado como la “Potosinidad” neologismo que comienza ser usado en San Luis Potosí en la época de los setentas del siglo pasado acuñada por los historiadores y cronistas locales, particularmente del presbítero Rafael Montejano y Aguiñaga a quien se le atribuye la paternidad de este término, sin embargo es importante aclarar que dicho término tiene en sus orígenes no la

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

descripción de una característica que describe el perfil social de los potosinos, sino más bien tiene un carácter despectivo resultado de la autocrítica que los potosinos de clases académicas e intelectuales hacen de los defectos propios de la sociedad potosina. Sin embargo este término puede ser rescatado de su connotación negativa para tratar de ponerlo en valor en función a la descripción de las características socioculturales de la sociedad potosina, en la cual algunos autores como García Bravo (2001) en su documento denominado “Comunicación, vida cotidiana e identidades urbanas en San Luis Potosí, en tiempos de globalización”, aborda el significado de este termino al señalar que esto define un fenómeno cultural urbano local que bajo este concepto *“Se retoman y resemantizan elementos de las distintas formas de ser potosino para entretejer una imagen con la que haya identificación, una representación identitaria... La Potosinidad es pues un discurso que da cuenta de expresiones, de prácticas en espacios simbolizados y ritualizados”* (García Muñoz, 2015, p. 79), con lo cual podríamos establecer las características de la vivienda potosina popular, es decir la que es característica de sus barrios, como elementos que tienen un fuerte carácter simbólico ritualizado, manteniendo estas características en las zonas antiguas de la ciudad, es decir el centro histórico y sus siete barrios tradicionales, ya que esta potosinidad, se va perdiendo conforme el crecimiento urbano se aleja de la zonas anteriormente mencionadas, ya que *“las características urbanas son muy semejantes a las de otras ciudades: colonias marginadas, con muchas carencias en cuanto a servicios, aunque no se deja de tener cierta relación con el centro o con los centros pues cada vez más la ciudad se vuelve policéntrica, sin por ello perder su especificidad”* (García Muñoz, 2015, p. 80 citando a Garcia Bravo).

Ante este contexto, el ejercicio de analizar la vivienda potosina es tratar de entender sus características particulares que le dan tal efecto, sin embargo, esto en el presente caso de estudio, resulta un ejercicio difícil debido a las grandes alteraciones que las fachadas sufrieron a través de los años del siglo pasado y las transformaciones del presente, sin embargo, existen elementos que pueden darnos algunos indicios para apoyar el análisis, tal como algunos autores sostienen al señalar que los elementos de la arquitectura potosina antigua, está inspirada principalmente por el diseño de los numerosos templos construidos en la ciudad, cuyas características físicas espaciales generaban un importante impacto en la cultura de la población potosina, por lo tanto los claustros con sus grandes patios centrales y corredores, se convirtieron en un modelo altamente repetido en las viviendas, las cuales

repetieron este patrón a través del patio central, que de igual manera poseía las mismas características señaladas en párrafos anteriores en la Ciudad de México, cuyo modelo siguió siendo profusamente usado desde el siglo XVI y hasta mediados del XIX, en el cual de manera paralela a los cambios habitacionales experimentados en capital del país, en San Luis Potosí se fueron gestando algunas modificaciones, entre las cuales destacan el cambio de tamaño de los vanos en fachada en una proporción de dos a uno, es decir, los vanos de las ventanas fueron haciéndose más altos que anchos, observándose una proliferación mayor de ventanas hacia la calle, mientras que en el interior los espacios se fueron adaptando a la construcción de patios laterales, los cuales serán más parecidos a anchos corredores disminuyendo su función de patio central que anteriormente poseían, en el cual seguía teniendo una importante presencia el espacio inmediato al entrada principal constituido por el zaguán, el cual fue el espacio intermedio que conectaba el espacio interior de la vivienda con la calle, cuya fachada al exterior mantuvo su alineamiento al ras de la banqueta o de la calle, lo cual contribuyó mantener la continuidad de los muros exteriores los cuales solamente presentaban variaciones en sus alturas, lo cual contribuyó a mantener el espacio de la calle claramente definido (García Muñoz, 2015, p. 244).

Otro punto importante a considerar para el análisis de las características de la vivienda potosina, es el hecho que de acuerdo con Montejano y Aguiñaga, que durante el siglo XVIII gran parte de los maestros constructores potosinos, era de origen indígena, los cuales no contaban con ninguna formación del carácter formal, por lo mismo, la posibilidad de que hubiesen viajado a diferentes lugares también es poco probable, por lo que se puede deducir que este factor fue fundamental en la definición de las peculiaridades de la arquitectura potosina durante el siglo XIX. (M. Villar Rubio, 2004, p. 38)

Bajo este contexto, podemos entender que la producción de edificios basados en lenguajes clásicos o bien de corte historicista, constituyeron el tipo de arquitectura ecléctica característica de San Luis Potosí del siglo XIX, y que para la ya mencionada idiosincrasia potosina, constituía un punto de distinción que separaba a las diferentes clases sociales de la ciudad a través de una arquitectura de características y materiales que se destacaban de los demás por su mayor tamaño, calidad y manufactura, contra la de hechura popular de los barrios potosinos, en los cuales los habitantes de clase media mantenían una visión aspiración de subir un escalafón más arriba en la escala social potosina, por lo que trataban

de alguna manera de imitar ciertas características o elementos arquitectónicos de las viviendas señoriales en sus viviendas barriales.

Es indudable que el arribo del ferrocarril a la ciudad de San Luis Potosí, constituyó un fenómeno renovador y revolucionario que vino a cambiar la cultura y la economía de la sociedad potosina, sin embargo conforme se verá más adelante en este trabajo, los cambios no se dieron de manera inmediata, ya que solamente fue notorio por su velocidad de construcción, el impacto urbano provocado por la instalación de la infraestructura ferroviaria, sin embargo, la ciudad siguió conservando parte de su tradición arquitectónica la cual paulatinamente se fue adaptando y evolucionando gracias a las ideas e influencias que empezaron a llegar con mayor rapidez a la ciudad con la ayuda del ferrocarril, las cuales de cualquier forma, siguieron respondiendo a sus propias necesidades funcionales y condiciones climáticas locales, conservando su arraigo característico, sin embargo, el conflicto armado en 1910 detuvo el proceso de renovación constructiva de la ciudad, provocando que algunas edificaciones quedarán inconclusas, provocando con esto una arquitectura que podríamos llamar de transición que se dio entre los años de 1918 y 1939, en la cual la vivienda potosina se vio altamente afectada por los movimientos ideológicos y estilísticos anteriormente mencionados, por lo cual es común encontrar viviendas construidas en este etapa las cuales conservan el eclecticismo característico de la etapa porfirista, así como por influencias de diferentes estilos ya mencionados como el Art Decó, Neocolonial hasta llegar al movimiento moderno *“estos lenguajes permearon a los antiguos barrios generando en la vivienda una expresión popular muy significativa, El espacio empezó a ser más fluido, sobre todo en las áreas públicas de las casas, la altura de los espacios interiores fue menor.”* (J. Villar Rubio, 2010, pp. 267-282)

En este mismo periodo de principios del siglo XX, la construcción de vivienda para renta alcanza un importante crecimiento, siendo utilizado para ello terrenos ubicados en el centro de la ciudad así como en sus barrios colindantes, dando con ello pie a la aparición de las vecindades, las cuales generaron nuevas comunidades en los barrios y en el centro de la ciudad, estas viviendas estaban destinadas para albergar al nuevo personal obrero que migró hacia la ciudad atraído por las fuentes de trabajo generados por el ferrocarril. Estas nuevas áreas habitacionales populares se caracterizaron por tener un acceso estrecho a la calle, regularmente ocupando los corazones de manzanas existentes, que por lo general

poseían dimensiones de carácter irregular, estos departamentos fueron en su mayoría contruidos de manera simétrica, y estaban contruidos por una sola habitación, disponiendo del resto de los servicios de manera colectiva, es decir, el patio, la cocina y el baño así como el lavadero, eran compartidos con el resto de los habitantes de la misma,

“los barrios de San Miguelito, San Sebastián, Santiago y Tequisquiapan se caracterizan por tener las más representativas. En los 40 mejoraron estas viviendas contando cada una de ellas con baño y cocina, por último, la vivienda popular, en la que los usuarios son los autores de sus programas arquitectónicos, y que hizo lo posible la creación de nuevos espacios para habitar, su memoria nos proporciona datos para construir parte de esta historia” (J. Villar Rubio, 2010, p. 270)

Ante este fenómeno de crecimiento de la construcción de vivienda para renta que se produjo a mediados del siglo XX, es importante destacar que ante este auge económico edilicio, comenzaron a desarrollarse los primeros proyectos habitacionales de vivienda en serie generando un nuevo concepto para la ciudad, el fraccionamiento, el cual podría entenderse como un desarrollo similar al barrio potosino, con algunas cualidades similares a los barrios tradicionales pero sin la fuerte cultura social establecida por la larga y antigua historia de los mismos en el desarrollo de la capital del estado.

El desarrollo de los nuevos fraccionamientos potosinos, se diferenciaron notablemente de la vivienda popular barrial por no contar estos con una tipología especializada, sino más bien a la división racional del terreno en manzanas rectangulares y lotes alargados los cuales presentaron variadas dimensiones, asimismo, también contaban con calles rectangulares, las cuales se hicieron coincidir de alguna manera con el trazo de avenidas existentes, (J. Villar Rubio, 2010, p. 279) las cuales fueron prolongaciones de arterias existentes desde el siglo XVIII.

Aquí encontramos un elemento que consideramos de vital importancia para el análisis de la presente investigación, la cual se refiere al apartado en que se describen las características que presentaban este tipo de vivienda de los barrios a principios del siglo XX, y que a su vez son retomados del siglo XIX, en donde se señala que las características de sus fachadas se identifican por *“tener vanos verticales enmarcados con piedra, con protección de reja en las ventanas, guardapolvo de piedra, puertas y ventanas de madera entablerada y cornisas*

rectas; su planta se estructura a través de un patio lateral, por lo general tiene tres vanos, la puerta y dos ventanas” (J. Villar Rubio, 2010, pp. 267-282).

Es muy importante hacer énfasis en esta última descripción, la cual nos presenta la tipología típica de la fachada de la vivienda potosina la cual es representativa de la tipología arquitectónica de la casa barrial popular.

Como ya se visto anteriormente, para finales del siglo XIX San Luis Potosí experimento el inicio de un importante cambio en todos los ordenes ya que en esta parte del porfiriato se realizaron una serie de obras de primera importancia cómo fue el telégrafo, el teléfono, la luz eléctrica, etcétera, sobresaliendo de entre todos estos el servicio de transporte a través del ferrocarril. En este periodo de la historia de nuestro país, la capital potosina duplico su densidad demográfica pasando de los 34,000 habitantes en los albores del profiriato a los 69,000 en tan solo 18 años a finales del siglo XIX con tan solo 7 años de la llegada del primer ferrocarril a la entidad en 1888.

Tal como se ha mencionado, el arribo de la industria ferrocarrilera marcó el inicio de una serie de cambios que con el paso del tiempo fueron marcando el perfil urbano de la ciudad de San Luis Potosí, el cual se dio a diferentes compases dependiendo de las adaptaciones y aspiraciones de la cultura social potosina, la cual tomo su propio ritmo en comparación de otros lugares del país.

La industria ferrocarrilera trajo consigo el auge económico de las haciendas y de la industria minera, y por supuesto del comercio, lo cual se reflejó en un importante auge económico, que como es sabido, el aumento en las posibilidades económicas trae consigo la transformación de las poblaciones a través de la construcción de nuevas estructuras y de las remodelaciones, que por desgracia fueron mermando el patrimonio arquitectónico construido de las ciudades y poblaciones.

Otro de los cambios que se generaron con la industria ferrocarrilera, fue sin lugar a dudas la movilidad, lo que permitió que el traslado a diferentes lugares de la republica fuera una actividad mas sencilla y económica, generando con ello el intercambio del conocimiento de lo que se hacia en otras entidades principalmente de la ciudad de México, sin descartar a ciudades del extranjero, las cuales comenzaron a tener mas influencia en la cultura local potosina.

De estas influencias de la ciudad de México, la arquitectura potosina de la época es un claro ejemplo, ya que muchos de las construcciones realizadas en la entidad observaron los criterios empleados en la capital del país, en los cuales se introducían nuevos materiales constructivos y criterios de higiene y sus correspondientes instalaciones así como los criterios de diversos tratadistas franceses “Reynaud, Cloquet, Guadet y Le Duc, fundamentaron el conocimiento y la practica de los ingenieros y arquitectos mexicanos. El tratado de Vignola fue también muy usado y hay muestra de él en muchas de las edificaciones potosinas” (M. Villar Rubio, 2004, p. 99) lo cual se aprecia en el constante uso de formas y modelos de la arquitectura ecléctica europea, cuyas interpretaciones se encuentran plasmadas en la arquitectura de la casa potosina.



Imagen 5.2 Fachadas típicas del Centro Histórico de San Luis Potosí, en las que se pueden observar sus características formales y sus remates arquitectónicos elaborados en cantera en la vivienda de este sector.

Fuente: Villar M, 2004

Otro punto importante de influencia en la arquitectura potosina como producto de la llegada del ferrocarril, fue el arribo a la ciudad de un importante numero de extranjeros que fueron traídos como trabajadores especializados de las empresas ferrocarrileras, cuyas influencias aunadas a la practica profesional de otros ingenieros extranjeros que trabajaban

para algunas familias de abolengo potosinas, como es el caso del canadiense Henry Guindon y los norteamericanos Russel Cook y Carlos S. Hall, marcaron sus tendencias sajonas en las obras de familias de elite locales, sobre todo en las casas de campo que fueron construidas en la Av. Centenario, hoy Venustiano Carranza, las cuales ya han desaparecido para dar paso a la “modernidad”, Sin embargo estos estilos claramente identificados con las familias de altos niveles sociales en la entidad, no tuvieron mayor repercusión en la arquitectura popular en donde se siguieron conservando los valores arquitectónicos tradicionales heredados de años anteriores. En este punto es importante destacar el trabajo del ingeniero potosino Octaviano Cabrera Hernández, el cual tuvo una gran influencia en la arquitectura local de este periodo, ya que puso en práctica los conocimientos aprendidos en sus estudios en la Ciudad de México así como en Europa y Estados Unidos, e influyó en el trabajo de los maestros de obra contemporáneos quienes fueron los principales artífices de la arquitectura potosina, ya que fueron ellos quienes realizaron la mayor parte de las obras en la entidad. (M. Villar Rubio, 2004, p. 100) por lo tanto estos constructores anónimos pudieron plasmar su sello en la arquitectura popular potosina, la cual se pudo representar en todo tipo de obras, a pesar del trabajo marginal de estos alarifes, que si bien los academistas intentaron reglamentar, las necesidades regionales la hicieron desbordar por sobre todo intento que se hizo por someterla. (Cuadriello Aguilar, 1983, pp. 41-43)

También es importante considerar qué muchas de las soluciones constructivas empleadas en la construcción, no solo en la arquitectura popular, sino residencial, fueron el resultado de la práctica milenaria de los trabajadores de la construcción, en la que por ejemplo, en los cerramientos de los vanos de puertas y ventanas, la solución se consiguió mediante la utilización de arcos adovelados y dinteles siendo la mayor parte de los arcos de forma semicircular y forjados con piedra, hasta que a finales del siglo XIX, el fierro fue utilizado para estos menesteres. Aquí es importante aclarar que al inicio del porfiriato la mayor parte de el acero era de origen extranjero es decir, era un material de importación, sin embargo la llegada del ferrocarril logró proveer de este material, sobre todo a la construcción popular, ya que como se señala en este trabajo, de forma paulatina las vigas de acero, muchas de ellas provenientes de los rieles de ferrocarril, sustituyeron a las antiguas vigas de madera empleadas para la construcción de las techumbres de bóveda catalana características de la construcción de la vivienda popular de los barrios potosinos.

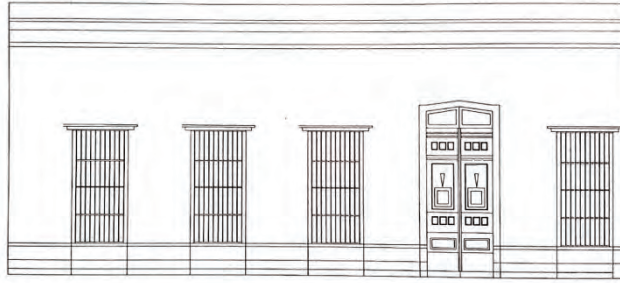


Imagen 5.3 Fachadas típicas del Centro Histórico de San Luis Potosí. Obsérvense sus características formales y sus remates arquitectónicos de diseño mas sencillo elaborados en cantera en la vivienda del sector social medio alto

Fuente: Villar M, 2004

Por otro lado, en la construcción y remodelación del primer cuadro de la ciudad, fue notoria la participación de los ingenieros y arquitectos extranjeros antes mencionados, así como del ingeniero potosino Cabrera Hernández, los cuales imprimieron su sello característico en las casonas ubicadas en el actual Centro Histórico, los cuales se convierten en elementos representativos de la época y de la cultura de los grupos sociales de poder en San Luis Potosí.

“Es notoria y determinante la influencia extranjera, sobre todo con respecto a la composición exterior de los edificios; sin embargo la distribución interior respondió a las necesidades de la sociedad potosina. El eclecticismo es característico de los edificios de la alta burguesía. La orientación cultural del porfirismo destaca por su influencia europea. La integración de los edificios porfirianos al Centro Histórico habla del respeto y armonía; son importantes las perspectivas logradas a lo largo de sus calles en las cuales armonizan las diferentes épocas” (M. Villar Rubio, 2004, p. 113)

En cuanto al diseño de la vivienda potosina, este es influenciado por las nuevas tendencias culturales de la época, las cual es para el San Luis de aquellos años, eran seguramente retomados de la Ciudad de México, obedeciendo a los patrones de uso prevalecientes en la época, como los ya mencionados en este trabajo, como es el caso de la unión de el baño, el tocador y el excusado para formar un nuevo espacio privado que quedaba integrado al

diseño interior de la vivienda, y en donde las habitaciones principales de la casa cómo son las salas y dormitorios, fueron colocadas a los lados en del acceso principal a la vivienda con lo cual obtenían vista hacia la calle, constituyendo un importante factor de la fisonomía de la fachada exterior de la casa, y en la que el patio seguía ocupando un papel predominante en su diseño, el cual seguía distribuyendo los diferentes espacios de la casa, en donde la sala constituía el reflejo del estatus social de sus habitantes y el comedor que se había convertido en el centro de la convivencia familiar, se situaba convenientemente en el eje de remate visual de la entrada.

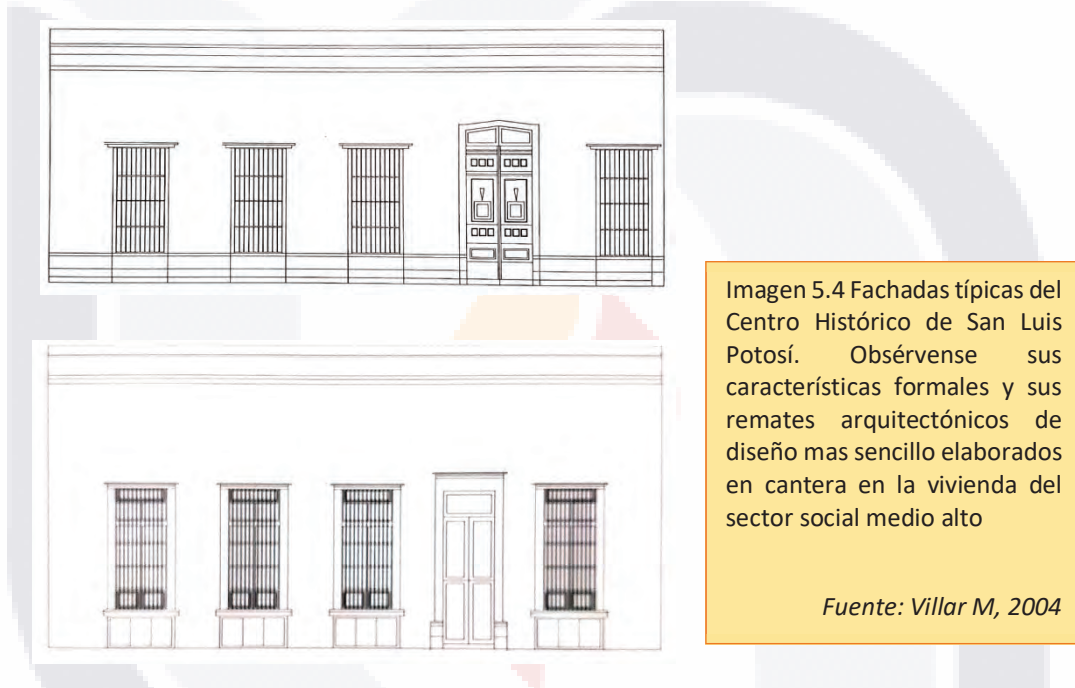


Imagen 5.4 Fachadas típicas del Centro Histórico de San Luis Potosí. Obsérvense sus características formales y sus remates arquitectónicos de diseño mas sencillo elaborados en cantera en la vivienda del sector social medio alto

Fuente: Villar M, 2004

Bajo estas circunstancias, las viviendas conforme se alejan del Centro Histórico hasta llegar a los barrios, resultan ser menos ostentosas y más modestas en sus proporciones, encontrando como una característica particular que la altura de los vanos de las ventanas resultan menos altas que las de la zona centro, así mismo se fortalece el uso de la cantera como un elemento característico de las fachadas de las casas potosinas, mostrándose en mayores cantidades en la vivienda de zona centro que en la de los barrios, sin embargo la mayor parte de ellas cuenta con algún elemento de piedra, o bien en casas mas modestas con elementos que tratan de simularla, esto deja ver que durante esta época la capital potosina contó con canteros expertos en el labrado de la piedra cantera que le dio esta característica a las fachadas de la vivienda potosina.

En este sentido, las fachadas se encontraban organizadas por lo general de forma simétrica, en las cuales sobresalía la puerta principal y ésta era acompañada por una serie de ventanas dispuestas rítmicamente, y estas podrían variar según el tamaño del lote, y destacan por su disposición la cual se presenta en forma vertical, lo cual hace pensar que esta geometría sea producto de las antiguas Ordenanzas de Población de Felipe II en las cuales se regulaban entre otras cosas, las fachadas de las casas y su alineamiento a lo largo de las calles, así como el tamaño y forma de las ventanas, cuya característica se distinguía por su geometría en la cual la altura es mayor al ancho de las mismas, y con lo cual se permitía que la luz solar tuviese mayor tiempo de penetración al interior de la vivienda. Generalmente se distribuían de 3 a 4 vanos conforme a la posición que la puerta tuviese hacia la calle. Otra característica importante de las fachadas potosinas es que la mayor parte de ellas cuentan con marcos de cantera, tanto en puertas como ventanas, las cuales llegan inclusive a tener diferentes formas y ornamentaciones, multiplicándose y presentándose en diversas formas y estilos, lo que puede considerarse también como una característica distintiva de la arquitectura doméstica potosina. (M. Villar Rubio, 2004, p. 167)

En relación con las puertas de la vivienda, estas son regularmente realizadas con mayor detalle en su elaboración que las ventanas, pero conservan su relación de estilo con ellas, contando con su característico marco de cantera, ladrillo o argamasa en la vivienda mas modesta y en algunas ocasiones están rematadas por algún elemento arquitectónico decorativo como frontones y cornisuelos en diferentes formas y estilos. Otra característica interesante es que regularmente la puerta esta formada por dos hojas de madera tablerada, y en los casos en que la altura de esta lo permita, encontramos un fijo de madera en la parte superior de la misma el cual puede contar con una reja de herrería protegiendo un vidrio traslucido.

Otra característica de las fachadas en La vivienda potosina, lo constituyen los tradicionales balcones, los cuales son un elemento que solamente aparece en las casas de doble piso, los cuales constituyen un elemento de transición entre el espacio exterior de la calle y el espacio interior de la casa, y sus diseños pueden presentar una mejor elaboración que las propias ventanas. Los balcones se pueden presentar en dos modalidades, la primera de ellas sería de manera individual dando servicio a una sola ventana, y la segunda de forma corrida cuando une en toda su longitud varias ventanas en un solo balcón, esto se encuentran

estructuralmente sostenidos por ménsulas de cantera ancladas a los muros, y en algunos casos ostentan diferentes elementos decorativos, y son rematados con un barandal de fierro forjado o bien de cantera en el menor de los casos. Es importante señalar que la presencia de los balcones va disminuyendo conforme s adentra en los barrios, ya que esta tipología solamente era permitida para las clases sociales de mayores recursos económicos, por lo que no son tan comunes de observarse en los barrios en donde la altura de las viviendas no pasa de un solo nivel.



Imagen 5.5 Fachadas típicas de los barrios colindantes al Centro Histórico de San Luis Potosí, en donde se puede observar las características formales expresados a través de sus remates arquitectónicos elaborados en cantera en la vivienda del sector social medio.

Fuente: Ibarra M. G., 2012

Una peculiaridad más de la vivienda potosina, lo constituyen sus remates y cornisas de cantera las cuales remataban las construcciones tanto de manera vertical como horizontal, sirviendo las primeras para distinguir una vivienda de otra los cuales regularmente son también forjados en cantera, los cuales al tratarse de remates verticales en esquina, es común encontrarlos construidos a manera escalonada, presentando con ello un refuerzo estructural que resolvía constructivamente los esfuerzos recibidos en los vértices de la edificación.

Como se puede observar, en la arquitectura potosina de la etapa estudio, se caracterizó por sus diferentes remates mayormente trabajado en cantera, los cuales presentaban diferentes elementos decorativos, *“característica importantes son los remates de las ventanas que son en formas muy variadas desde elementos triangulares en forma de frontón*

con diversas características haciendo que cada casa tenga su identidad propia” (M. Villar Rubio, 2004, p. 207).

Un ejemplo característico de lo anterior, lo podemos observar en la descripción que realiza Guadalupe Ibarra de la vivienda derecha de la imagen 5.5, la cual a su vez está basada en la Fichas Nacional de Catálogo de Monumentos Históricos Inmuebles del INAH, de la Coordinación Nacional de Monumentos Historicos, la cual es descrita de la siguiente manera:

“La fachada ha perdido la proporción original de los vanos y se compone actualmente de seis en general, al centro un vano recto de acceso de mayores proporciones que el resto de los vanos , conserva jambas, arco adintelado, frontón quebrado, y sobre el tímpano una flor de lis en alto relieve; al costado izquierdo de este acceso, aparecen dos ventanas con consola contemporánea, jambas, dintel y cornisamento moldurado, al otro extremo de la fachada, aparecen tres vanos retos y al centro uno de acceso con jambas y arco adintelado con frontón quebrado, a los extremos dos ventanas con consola, jambas dintel y frontón quebrado; todos los frontones presentan sobre el tímpano una flor de lis; y los elementos antes descritos son en cantera aparente; un guardapolvo en piedra aparente corre a lo largo, así como un entablamento sobrio y cornisa que remata en la parte superior, el resto de la fachada cuenta con aplanado de cal y está pintada en color rojo”. (Ibarra Ramírez, 2012, p. 36)

Otra característica común en la vivienda potosina, es la presencia de los guardapolvos, también conocidos como zoclos, los cuales tienen la función de proteger los arranques de los muros de los elementos de la intemperie en su parte inferior junto a las banquetas, los cuales regularmente son realizados con recubrimientos de piedra, distinguiéndose por su forma y relieve del resto de la fachada, pudiéndose apreciar en los casos en que existen consolas bajo las ventanas, que estos guardapolvos se integran de manera armoniosa con estos elementos arquitectónicos.

La herrería por su parte, constituye otra característica de este tipo de vivienda potosina, siendo un elemento ampliamente utilizados en sus fachadas desde la época virreinal, y cuya utilización siguió siendo ampliamente utilizada para este tipo de construcciones, con lo cual se garantiza la seguridad al interior de la vivienda, por lo que forma parte del expresión de

la fachada al exterior, lo cual generó que estas mostraran trabajos de buena manufactura que distinguía a las clases de mayor nivel económico, en las cuales podemos encontrar muestras de diseños de diversas formas y estilos artísticos, hasta las más sencillas utilizadas para la vivienda popular barrial.



Imagen 5.6 Fachada típica barrial colindante al Centro Histórico de San Luis Potosí, en donde se puede observar un arreglo más sencillo sin ningún tipo de remate sobre los dinteles, pero conserva sus características formales elaborados en cantera en la vivienda del sector medio

Fuente: Ibarra M. G., 2012

En términos generales, las puertas y ventanas se convierten en los principales elementos que determinan la expresión a la fachada de la casa, ya que generan la relación entre el exterior y el interior de la vivienda, en cuyo conjunto se generan un código tipológico en combinación con los diferentes elementos y remates arquitectónicos que formalizan la imagen exterior de este tipo de edificaciones, y en la cual denota en su conjunto la expresión de las formas y los materiales como testimonio de la cultura que le dio origen.

Resulta también interesante el análisis que se hace de la fachada la imagen 5.6, la cual presenta una tipología muy común de encontrar en la casa barrial potosina, que resulta de un arreglo más sencillo sin sobrecargas de remates y formas arquitectónicas excedentes, mostrando una fachada más austera que como se ha señalado anteriormente, es el tipo de fachada más común de encontrar en la construcción de vivienda popular potosina, la cual el INHA la describe de la siguiente forma:

“El inmueble conserva en su fachada un acceso con jambas, arco adintelado y cornisa moldurada y dos ventanas con consola, repisa, jambaje y cornezuelo moldurado. Los elementos descritos son todos en cantería aparente al igual que el guardapolvo que corre a lo largo de la fachada, en el resto de la fachada se aplicó aplanado a la cal y como remate de la fachada aparece una cornisa moldurada de loseta de barro. La puerta principal es batiente de madera así como las ventanas,

además éstas tienen vidriería sencilla y barandal de fierro”. (Ibarra Ramírez, 2012, p. 54)



Imagen 5.6 Fachada de vivienda barrial colindante al Centro Histórico de San Luis Potosí, en donde se puede observar un diseño formal diferente al del común de las viviendas barriales, sin embargo, su expresión se logra con la utilización de la cantera en sus remates conforme a la tipología potosina observada.

Fuente: Ibarra M. G., 2012

Sobre el mismo contexto anteriormente mencionado, es interesante abordar otros ejemplos que presentan otras características derivadas de las tipologías más comunes encontradas en los barrios potosinos como es el caso del ejemplo de la imagen 5.6 la cual presenta otra fisonomía formal que se distingue del común por su geometría particular, Sin embargo los elementos arquitectónicos mencionados en los ejemplos anteriores, se siguen repitiendo en esta fachada ⁷a pesar de su cambio geométrico descrito a continuación:

“El inmueble muestra en su fachada un acceso abocinado con jambas y arco de medio punto decorado con funículo y cuentas, una ventana con consola, jambas y arco de medio punto, todo lo descrito con cantera aparente, del mismo material son el guardapolvo, las dos pilastras de fuste liso flanqueando la fachada y el entablamento con friso con decoración floral en bajo relieve, sobre el entablamento aparece un pretil con albardilla. En el resto de la fachada se colocó aplanado a la cal y cantera. las puertas son batientes de fierro con vidrio y las ventanas son batientes de fierro con marco de fierro y vidriería sencilla, con barandales y rejas sencillos de fierro”. (Ibarra Ramírez, 2012, p. 62)

Cómo ha podido observarse, estas características de la arquitectura potosina, constituyen una respuesta a las condiciones del pensamiento social distintivo de la “potosinidad” generalmente representadas por las clases sociales dominantes, las cuales conforme a estas

⁷ Se conservó la redacción original. N/A

características de la sociedad potosina, tuvieron una importante repercusión sobre todo en las clases medias en la que prevalecía el deseo aspiracional de subir en el escalafón social, por lo que todos estos signos y características materiales de la vivienda del Centro Histórico, se fue instituyendo en la vivienda de los barrios aplicadas por las anteriormente mencionadas clases medias que aprovecharon el lenguaje arquitectónico para denotar este anhelo de superación social, tomando las características particulares de la construcción de elite que a falta de los recursos financieros, pudieron hacerse con la utilización de materiales y sistemas constructivos mas económicos pero que reforzaron el estilo de la vivienda potosina del siglo XIX y principios del XX.

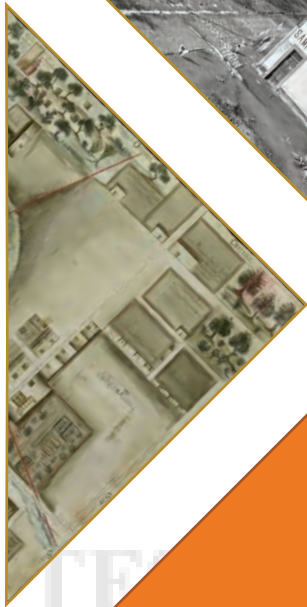




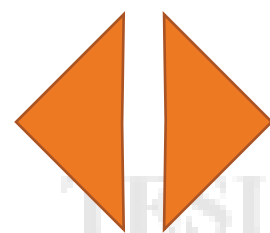
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES



DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS



Análisis del Caso de Estudio



La formación barrial como antecedente de análisis.

Al abordar el tema del desarrollo de las ciudades, sucede un fenómeno evolutivo que puede observarse de manera análoga al arquitectónico, sin embargo, la escala en relación al tiempo es el factor que hace la diferencia entre uno y otro, ya que el fenómeno urbano solo se puede apreciar en el curso de largos periodos y cuyos cambios son consecuencia de la intervención del hombre a través de la construcción de los asentamientos poblacionales en las diferentes etapas de su historia, (García Coll, 1993, p. 25), dicho de otra forma, hacemos referencia al ámbito antrópico en la que la participación del “homo faber”⁸ es el factor generador de los cambios físicos y ambientales provocados por su intervención en el hábitat.

Uno de los cambios que genera el ser humano en los lugares en donde por diversas causas ha decidido asentarse, es la no muy clara transformación evolutiva de pueblo a ciudad,⁹ en que las circunstancias socio políticas y económicas han determinado este tipo de mutaciones, cuyos principales factores de cambio identificados son el establecimiento de la sede de los poderes político y religioso de la región, así como las propuestas y manifestaciones culturales que marcan una importante diferencia en su generación,

⁸ “El homo faber es efectivamente señor y dueño, no sólo porque es el amo o se ha impuesto como tal en toda la naturaleza, sino porque es dueño de sí mismo y de sus actos... Solo con su imagen del futuro producto, el homo faber es libre de producir y, frente al trabajo hecho por sus manos, es libre de destruir” (Arendt & Gil Novales, 2005, p. 171).

⁹ Cuando decimos poco clara transformación de pueblo a ciudad, es debido a las características que se presentan en esta evolución urbana, las cuales no son criterios que se den por igual en todas las poblaciones humanas, ejemplo de cual las ciudades de origen hispano dan una muestra de ello, ya que desde sus orígenes no son claros los criterios para determinar el título de pueblo o ciudad tal como se puede observar en la Ley II, Título VII Libro IV, De la población de las ciudades, villas y pueblos de la legislación española del s. XVII donde expresa que:

“Elegida la tierra, Provincia y Lugar en que se ha de hazer la nueva población, y averiguada la comodidad y aprovechamientos, que pueda haver, el Governador en cuyo distrito estuviere, o confinare, declare el pueblo, que se ha de poblar, si ha de ser Ciudad, Villa, ó Lugar, ... (Galván Arellano, 2006, p. 14)

Entendiendo con esto que la asignación de categoría de pueblo o ciudad dependía en gran medida de la opinión personal de quien ostentara la autoridad en el momento de su registro ante la Corona Española N/A

producción y percepción de las mismas en comparación a la cultura generada y practicada en los pueblos. (Glancey, 2017, p. 6)

Partiendo de la idea sistémica que señala que para poder conocer de manera integral un fenómeno natural o social, este no debe ser estudiado de manera aislada, sino que es necesario observar su evolución como un conjunto integrado que forman las relaciones existentes, que en el caso de desarrollo de una ciudad, lo conforman los espacios libres como son las plazas, jardines, atrios y calles, junto con los espacios construidos, los cuales a su vez están conformados por los diferentes edificios arquitectónicos, generando con ello un fenómeno de autorregulación que marcó de alguna manera las directrices del crecimiento de la ciudad como es el caso de San Luis Potosí. (Galván Arellano, 2006, p. 17)



Imagen 6.1 Mapa de la Ciudad de San Luis Potosí de 1794 del Capitán Manuel Pascual de Burgoa, en el que se puede apreciar la traza de la ciudad durante el siglo XIX.

Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de San Luis Potosí

Al abordar el tema del desarrollo urbano de las ciudades, y en específico la de la ciudad de San Luis Potosí, ésta no se encuentra exenta de presentar los mismos fenómenos que determinaron las características de las grandes ciudades de origen español en nuestro país, partiendo de la regulación española, que a su vez conservaba en su esencia el

tradicional trazo en damero como herencia de la planeación clásica greco romana, la cual mantiene sus ventajas de ordenamiento y control característico tal como lo señala Glancey:

“El trazado en cuadrícula de las antiguas ciudades griegas y romanas tenían un sentido racional y militar, capaz de imponer una idea de orden en el paisaje. Eran ciudades fáciles de supervisar y que podían ampliarse de manera limpia y ordenada, dando la sensación de tener un claro propósito. Esta planificación conformaría las ciudades de todo el mundo durante siglos.” (Glancey, 2017, p. 8)

Lo anteriormente señalado lo podemos apreciar en la cartografía del siglo XVIII al observar el plano de la ciudad de 1794 titulado como “La Noble y Leal Ciudad de S. Luis Potosí dividida en Cuarteles de Orden Superior del Exmo. Señor Virrey Marqués de Branciforte, diciembre 15 de 1794” en el cual se puede observar la traza urbana de la ciudad destacando su estructura de damero, sin embargo, en un comentario realizado posteriormente por el historiador potosino Primo Feliciano Velázquez, al comparar este documento con otro anterior, señala que “Sin mucho examen se conoce que no es más exacto que el anterior, pues sus calles y cuadras están trazadas con una regular uniformidad que desgraciadamente no existe” (Villar Rubio, 2008, p. 34) con lo cual podemos percatarnos que si bien la traza de la ciudad no genera cuadrantes regulares, si conserva dicha estructura en su diseño original de lo que ahora denominamos como Centro Histórico, con lo cual cumple con la esencia funcional de este tipo de traza urbana.

“Respecto a la planta de la ciudad, un cronista carmelita del siglo XVIII expresa "es bellísima; tiene algo más de un cuarto de legua en cuadro, siendo más larga de norte a sur que de oriente a poniente. Las calles están todas a cordel, con ancho suficiente para su tránsito. Los edificios, los más bajos y de adobe, aunque muy bien enjarrados, pero en el día se han labrado y se están labrando muchas y muy buenas casas, altas y bajas, todas de mampostería y de piedra muy bien labrada" (Villa de Mebius, 1988, p. 7)

originalmente como pueblo de españoles, por lo cual la traza urbana de este último marca cierta continuidad con algunas calles de los tres barrios cercanos, sin embargo no siempre se logró dar una continuidad a esta traza urbana, lo cual dio como resultado que el trazo en retícula no tuviera cabida, “lo que dio origen a calles sinuosas e irregulares que dotaron de otro carácter a la ciudad” (Villar Rubio, 2008, p. 38), por lo tanto, el barrio del Montecillo en cuestión, conserva algunos rasgos de las vialidades del Centro Histórico, sin embargo, debido a la fragmentación del barrio sufrida a finales del siglo XIX con el arribo del ferrocarril, en la que muchas de ellas fueron truncadas por el paso de las vías férreas, observándose que a pesar de ello, se mantuvieron algunos de los trazos originales en los cuales en ciertos casos se siguieron conservando los mismos nombres de calles entre la traza del Centro Histórico y las nuevas del poniente de mediados del siglo XX.

Es importante considerar que la ciudad de San Luis Potosí experimentó dos importantes etapas de transformación en su estructura urbana, en las cuales se pudieron observar los más notorios cambios en la traza de la ciudad, los cuales se dieron durante el siglo XIX, el primero de ellos con la aplicación de las Leyes de Reforma del 12 de julio de 1859, que provocó una destrucción casi sistematizada de los templos y conventos de la entidad, generando una transformación urbanoespacial, que se pudo observar con la apertura de nuevas calles en lo que fueron las grandes manzanas otrora propiedad de los antiguos conventos para lo cual también se tuvieron que demoler importantes remates visuales, se seccionaron plazas y se transformó el tejido urbano y la construcción de nuevos edificios terminó por transformar la estructura urbana anterior, como un simple ejemplo de esta transformación, basta mencionar que de la mutilación del conjunto franciscano se pudieron obtener 35 nuevos predios, lo cual constituye un claro indicador de la magnitud de esta transformación de la ciudad. (Villar Rubio, 2008, p. 36)

Análisis de cambios urbanos.

Conforme a las bases teóricas e históricas del desarrollo urbano de la ciudad de San Luis Potosí anteriormente señaladas, encontramos al estudiar la cartografía antigua existente, que en la traza urbana entre el Centro Histórico y el barrio del Montecillo, no existe una continuidad del trazo de calles y andadores, así como tampoco se observa regularidad en los polígonos de las cuadras que forman el barrio, tal como lo señala Villar cuando menciona

el Decreto 18 emitido el día 10 de diciembre de 1867 mediante el cual las villas que formaban los suburbios de la ciudad pasaron a formar parte de la misma, dejando con esto de ser municipios independientes “La estructura urbana de la ciudad de San Luis, no coincidió con las villas mencionadas, (los barrios actuales)¹⁰ y al unirse dieron por resultado una traza urbana muy particular, en la que la retícula no tuvo cabida” (Villar Rubio, 2008, pp. 37-38)



Imagen 6.3 Plano de la ciudad de San Luis Potosí del año de 1864 de Juan B. Laurent, en el que se puede apreciar la estructura vial y la traza urbana del Centro Histórico contrastado con el barrio del Montecillo. Obsérvese la poca relación existente entre la traza urbana del Centro Histórico y la del barrio del Montecillo.

Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de San Luis Potosí

En el plano de la ciudad de 1864 de Juan B. Laurent, (Imagen 6.3) se puede apreciar las descripciones del diseño urbano anteriormente señaladas, encontrando una clara separación en su trazo que inicia en la parte oriente de la Plaza de San Juan de Dios, destacando también que la mayor parte de uso de suelo del barrio del Montecillo está dedicado a la agricultura en comparación con el uso habitacional, y que en este caso se puede considerar como mixto, ya que algunas viviendas están emplazadas en terrenos dedicados al cultivo. Así mismo, se puede observar la presencia de 4 vías importantes de las

¹⁰ Nota del Autor

cuales solo dos son prolongaciones del Centro Histórico, la calle marcada en el mapa como de la Artillería, (hoy Av. Universidad) y la marcada con el nombre de la Alameda (hoy Manuel José Othón) las cuales corren al norte y sur de la alameda respectivamente, y otras dos vías que no tienen continuidad con el Centro Histórico que son el Camino del Cerro de San Pedro (actual Avenida San Pedro o Ricardo Gallardo) y la prolongación de la denominada Calle del Corral de los Toros cuyo trazo no existe en la actualidad. Otro punto importante a destacar en este mapa es el hecho de que el Huerto del Carmen ya aparece como la Alameda con su traza actual.



Imagen 6.4 Plano de la ciudad de SLP levantado por Florencio Cabrera de 1869 en el que se aprecia la irregular traza urbana del barrio del Montecillo, así como la permanencia de las principales conexiones al centro histórico como lo es el camino a Rioverde (hoy Av. Universidad). Nótese la existencia del canal del desagüe (resaltado en color morado) al norte de esta última arteria.

Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de San Luis Potosí

Al estudiar el plano de la ciudad elaborado por Florencio Cabrera en año 1869 (imagen 6.4), se puede observar con mayor detalle la traza urbana de las cuadras y vialidades que formaban a mediados del siglo XIX en el barrio del Montecillo, las cuales se caracterizan por su irregularidad y por la aparición de nuevas calles que no existían en el plano anterior de 1864, siendo más notoria en este documento la gran diferencia existente en el trazo de la retícula urbana entre el Centro Histórico y la del barrio en cuestión, así mismo en este documento, ya se aprecia la presencia de la plaza de toros del Montecillo frente al templo

de dicho barrio dedicado a San Cristóbal y de igual manera se mantiene la presencia de grandes áreas de cultivo en la parte oriente del emplazamiento del templo del barrio.

En este mismo tenor, podemos observar que para finales del Siglo XIX, en el Plano de la Ciudad de Antonio Cabrera de 1891 (Imagen 6.5), ya se encuentran instaladas las primeras vías férreas, y por lo tanto, y como consecuencia de ello, han desaparecido varias manzanas del barrio del Montecillo, y entre ellas, es evidente la ausencia de la plaza de toros ubicada en esta zona. Se advierte también en este documento, un ligero crecimiento de construcciones en la parte oriente del tendido férreo, quizá como elementos de servicio a esta nueva industria, sin embargo es a partir de este momento en que la instalación de las vías del ferrocarril cortan la continuidad de algunas de las vialidades existentes, dando inicio a la formación de un bordo urbano que junto con otras circunstancias socioeconómicas, vino a determinar el crecimiento de la ciudad en los siguientes 50 años.

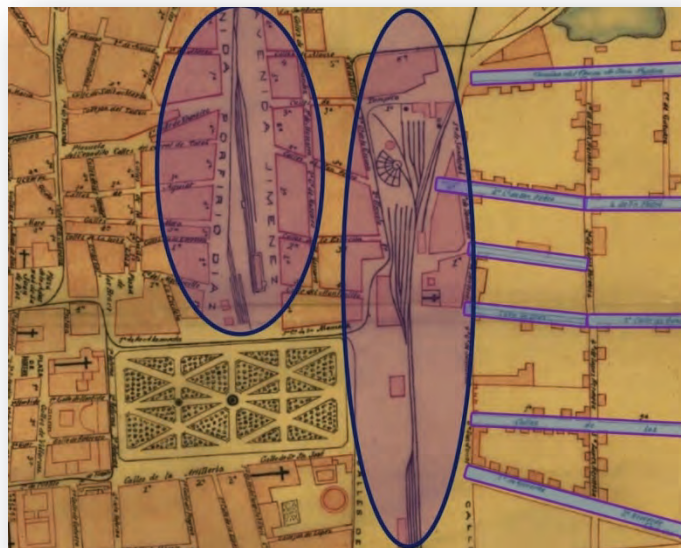


Imagen 6.5 Plano de la ciudad de 1891 de Antonio Cabrera, en el que se puede observar el tendido de las vías férreas y la alteración de la traza urbana con la desaparición de varias manzanas, así como la fragmentación del barrio y sus vialidades.

Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de San Luis Potosí

El último documento analizado, corresponde al Plano General de la ciudad de San Luis Potosí, del Ing. Ignacio Maldonado de 1924 (Imagen 6.6), en el que se puede observar los tendidos de vía definitivos, sin embargo, no se aprecia aun la existencia de las bardas

perimetrales que terminaron por fragmentar el barrio en su parte oriente. En relación con el trazo de las vialidades, estas presentan las características observadas desde fines del siglo XIX, pudiéndose observar también que en este plano ya aparece el antiguo hospital del ferrocarril, que el día de hoy funciona como escuela preparatoria, así como la nueva Plaza de Toros “El Paseo” construida en la calle que aparece con el nombre de Tomasa Esteves ahora Av. Universidad.



Imagen 6.6 Plano de 1924 de Ignacio Maldonado en donde se aprecia los tendidos finales de las vías ferroviarias, obsérvese nuevos elementos urbanos como son el antiguo hospital del ferrocarril, la nueva Plaza de Toros El Paseo y la planta de luz.

Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de San Luis Potosí

Como ya se ha indicado anteriormente, el presente estudio tiene por objetivo el determinar los principales cambios urbanos generados por la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, se decidió trabajar con la información de dos documentos cartográficos los cuales funcionaran como indicadores del crecimiento urbano de la ciudad de San Luis Potosí, los cuales ofrecen información que ilustra los cambios generados durante la etapa de estudio de la temporalidad de este trabajo, es decir, la parte final del siglo XIX que marca la llegada y establecimiento del ferrocarril a esta ciudad, y hasta los primeros años posteriores a la primer década del siglo XX en el cual la industria ferrocarrilera ve frenado su desarrollo debido al inicio del movimiento armado de la revolución mexicana. Sin embargo, conforme al análisis inicial de las zonas seleccionadas para la etapa de estudio de este trabajo, se

decidió integrar de forma extraordinaria otra etapa cronológica de la ciudad correspondiente al desarrollo de la zona oriente durante el siglo XX, ya que es hasta estos años cuando comenzó a darse un crecimiento real de esta área de la ciudad de San Luis Potosí que fue reprimida por más de 50 años por las instalaciones físicas de la infraestructura ferroviaria. Aunque es importante aclarar que el estudio de esta zona de la ciudad es solamente de carácter informativo con el fin de ofrecer al lector de este trabajo un poco más de información documental sobre el desarrollo posterior de esta zona, la cual será susceptible de ser someterla a un proceso de análisis más detallado en futuros trabajos.

Como se ha indicado, para fines del siglo XIX como parte de los esfuerzos modernizadores del régimen porfirista, así como de las diferentes iniciativas de las principales familias potosinas con intereses económicos en la región, promovieron la necesidad de contar con el servicio del principal medio de transporte en el momento que fue el ferrocarril, arribando el



bre la que se ha sobrepuesto la
perficie de lo que era su
ntensión durante el año de
891, es decir 7 años antes a la
llegada del Ferrocarril.

Nótese el poco crecimiento del
barrio del Montecillo cuyo
emplazamiento marcaba los
límites de la ciudad hacia el
oriente para esta época.

*Fuente: Observatorio Urbano de
la UASLP.*

Para el análisis de las variables e indicadores determinados para este trabajo, se seleccionaron tres zonas dentro de las áreas de crecimiento de la mancha urbana que se formaron entre los años de 1891 y 1914, ubicando la primera de ellas en el barrio de el Montecillo al poniente de las vías del ferrocarril, la segunda etapa perteneciente al mismo barrio pero al oriente del mismo tendido férreo, y la tercera y última etapa corresponde a

otros 3 diferentes desarrollos habitacionales en diferentes sitios de la ciudad, dos al sur del Centro Histórico en el barrio de San Miguelito, y uno al norte del mismo, en el barrio de San Sebastián cuyos barrios se caracterizan junto con el del Montecillo, por su relativa cercanía con el Centro Histórico.



Imagen 6.8 Plano de la mancha urbana actual de San Luis Potosí sobre la que se ha sobrepuesto la superficie de su extensión de 1914.

Nótese como se mantiene la tendencia de poco crecimiento del barrio del Montecillo al oriente, en la cual las instalaciones ferroviarias ya estaban establecidas en esta primera etapa del siglo XX.

Fuente: Observatorio Urbano de la UASLP.



Imagen 6.9 Plano de la mancha urbana actual de San Luis Potosí sobre la que se han sobrepuesto las diferentes superficies de lo fue el crecimiento de la ciudad entre los años de 1891 y 1914.

Nótese que la zona oriente se mantiene contenido.

Fuente: Observatorio Urbano de la UASLP.

Imagen 6.10 Plano de la mancha urbana actual de San

Como puede observarse en la Imagen 6.10 y 6.11, se han destacado las zonas de crecimiento de la ciudad durante el periodo de estudios seleccionado, y dentro de las cuales se han seleccionado las muestras para el análisis de nuestro objeto de estudio, tanto en el aspecto urbano como arquitectónico.



Imagen 6.10 Plano de la mancha urbana actual de San Luis Potosí con las diferentes superficies de crecimiento de la ciudad entre los años de 1891 y 1914. Con la ubicación de las tres etapas de análisis de campo seleccionadas.

Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio Urbano de la UASLP.

Las áreas de crecimiento registradas se encuentran divididas en cinco partes las cuales se han denominado de la siguiente forma:

Al norte la zona SA1 (Barrio de Santiago); Al oriente dos áreas, MO1 y MO2 (Barrio del Montecillo); Al sur la zona SS1 (Barrio de San Sebastián); y al poniente la zona TE1 (Tequisquiapan)



Imagen 6.11 Detalle comparativo de las zonas de estudio sobre planos antiguos de la ciudad de San Luis Potosí entre los años de 1891 y 1914 donde se marca la ubicación de las tres etapas de análisis de campo seleccionadas.

Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio Urbano de la UASLP.

Como parte del análisis de las cinco zonas de estudio antes citadas, encontramos que el crecimiento de la ciudad durante el periodo de estudio fue de 278.67 ha. (2,786,654.45 m²)

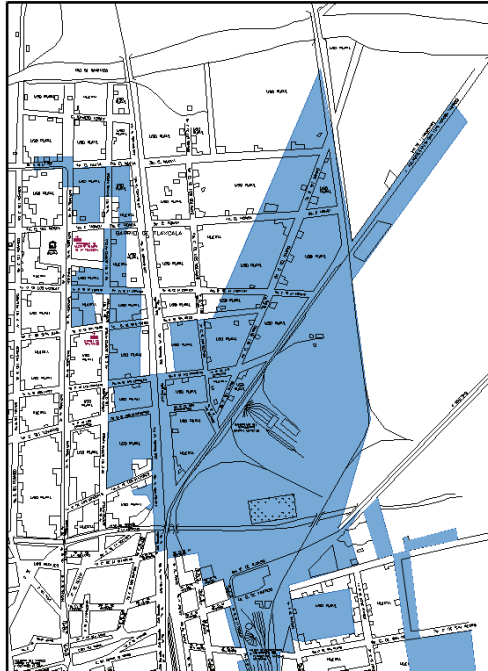
Zona	Superficie	Perímetro
MO1	854,198.74	11,153.97
MO2	183,013.82	3,564.81
SA1	349,663.82	8,361.17
TE1	801,343.46	13,324.47
SS1	598,434.60	12,208.52
Total m²	2,786,654.45	48,612.94
Total Ha	278.67	4.86

Tabla 6.12 Tabla de superficies y perímetros parciales y totales de cada una de las zonas de estudio del trabajo.
Fuente: Propia del autor

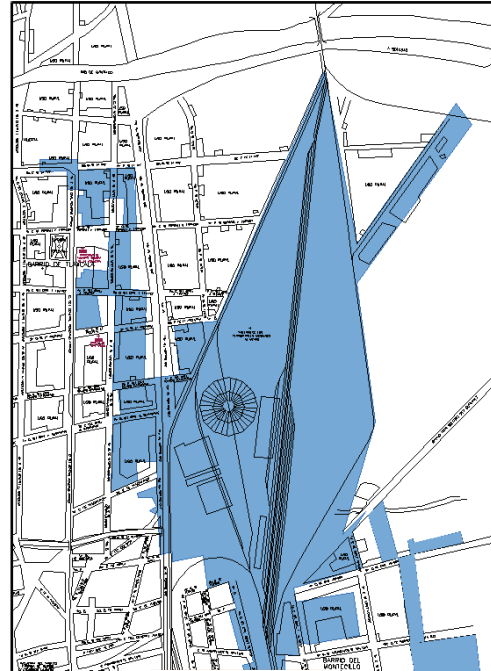
Así mismo se procedió a comparar los registros históricos entre la cartografía existente del periodo de estudio, los cuales abarcan los años inmediatos al arribo del ferrocarril a San Luis Potosí, por lo que se utilizó el plano de 1891 el cual se contrapuso con el de 1914, y a su vez con el plano de control del año de 2019, con el fin de ubicar y determinar los cambios que pudieron haberse dado en la morfología urbana en la etapa antes citada, tal como se puede observar en las imágenes 6.13 a la 6.17.



Imagen 6.12 de la calle Porfirio Díaz, actual Avenida 20 de Noviembre vista de norte a sur, donde se puede observar el tendido de las recientes vías férreas contemplándose al fondo los templos de San José y del Convento del Carmen a fines del siglo XIX.
Fuente: Imágenes Históricas de San Luis. Crédito a quien corresponda



1891



1914

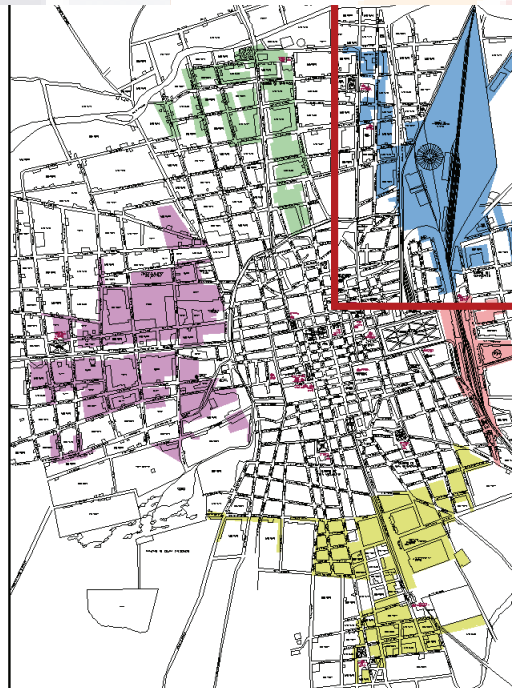
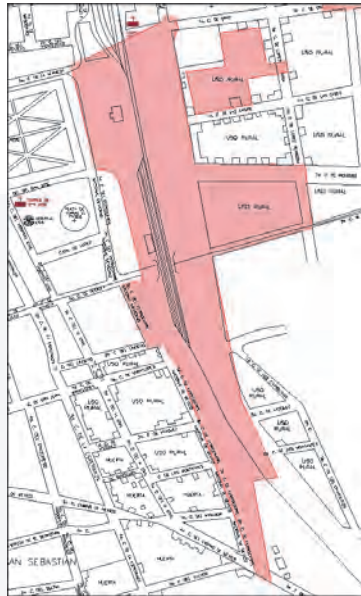


Imagen 6.13 Planos de la zona MO 1 (Montecillo uno) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio.

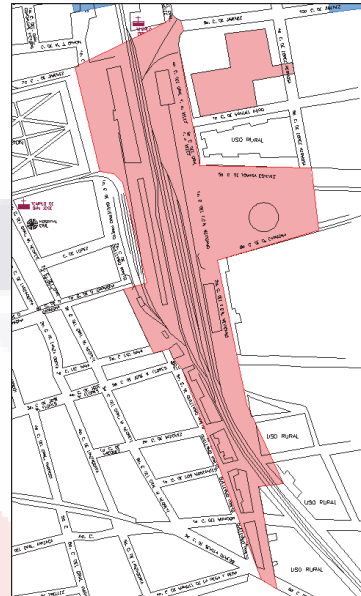
Fuente: elaboración propia

Conforme al análisis visual de las zona MO1, es posible notar que los cambios más significativos siguen presentándose en la zona ocupada por los patios del ferrocarril, en los cuales se puede apreciar la desaparición de una serie de cuadras y calles completas así como

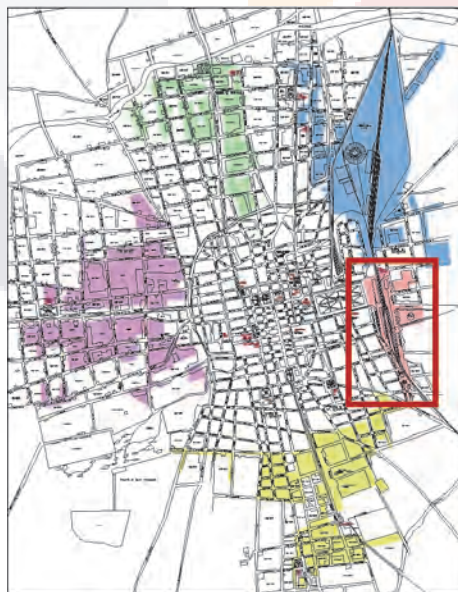
la mutilación de otras más, Sin embargo, en las zonas fuera de las áreas de tendido de las vías férreas, se presentan pocas alteraciones ya que siguen conservando la traza urbana que tenían desde más de medio siglo atrás, mostrando solo cambios en algunas construcciones o bien relotificaciones en las cuadras de este perímetro.



1891



1914



2019

Imagen 6.14 Planos de la zona MO 2 (Montecillo dos) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio.

Fuente: elaboración propia

En la zona MO 2 (Montecillo dos), conforme a la imagen 6.14, encontramos que pertenece a la región cedida a la compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano donde queda claro la desintegración del núcleo central del barrio del Motecillo donde solo sobrevive el templo

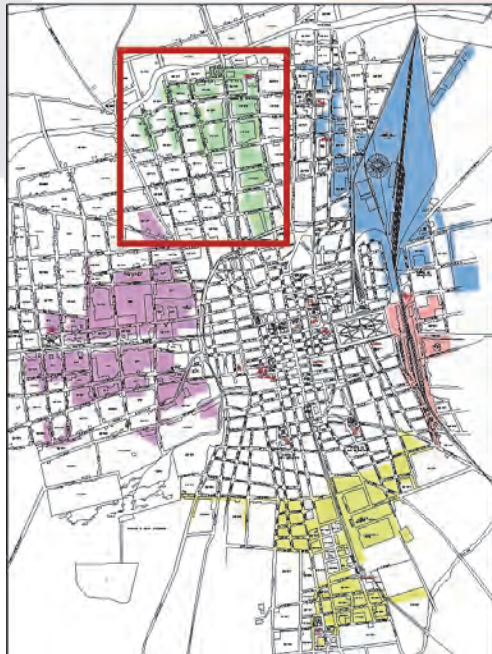
católico de San Cristóbal del Motecillo pudiéndose observar que no se presentan mayores modificaciones a la traza urbana salvo algunas construcciones de servicio para la operación de las actividades de la empresa ferrocarrilera. Aquí vale la pena apuntar que en el plano de 1891 se puede apreciar la presencia de la Plaza de Toros “El Paseo” ubicada en la cuadra suroriente de la Alameda, sin embargo, en el plano de 1914 este rondel se encuentra localizado al lado oriente de las vías del ferrocarril en su actual ubicación.



1891



1914



2019

Imagen 6.15 Planos de la zona SA 1 (Santiago uno) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio.

Fuente: elaboración propia

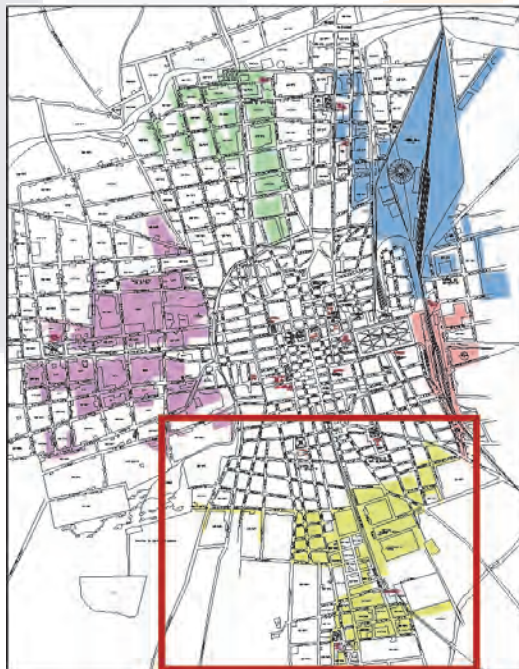
Observando los planos de la zona SA 1 (Santiago uno) en la imagen 6.15, se puede advertir que no existe prácticamente ningún cambio en la estructura urbana, solamente se aprecian cambios en las lotificaciones de las cuadras, pero se mantiene el trazo original, con lo cual se deduce la poca influencia generada en este sector por la instalación y operación de la industria ferrocarrilera.



1891



1914

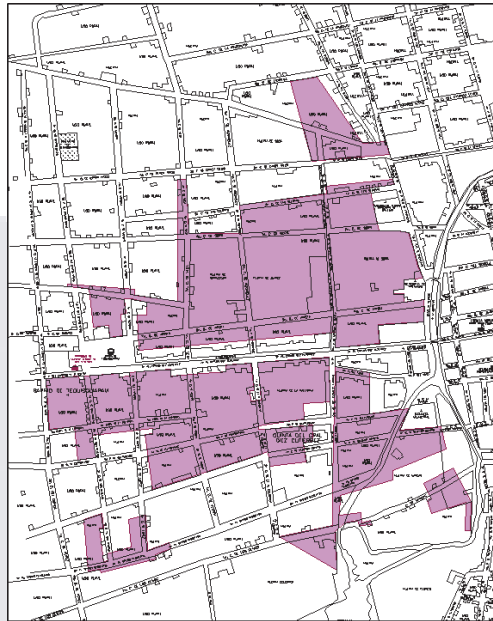


2019

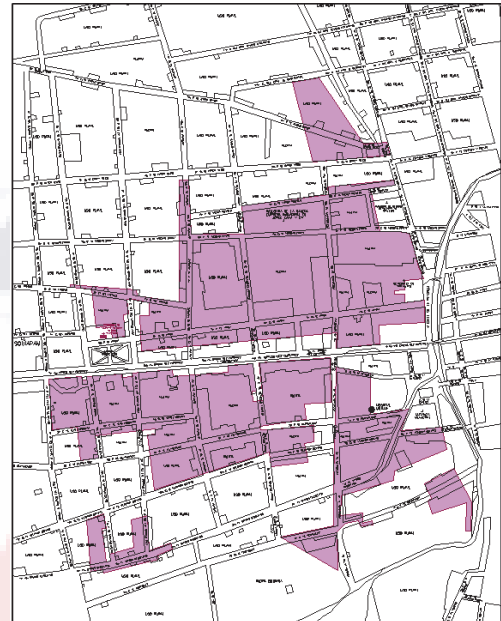
Imagen 6.16 Planos de la zona SS 1 (San Sebastián uno) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio.
Fuente: elaboración propia

En relación con la zona SS 1 (San Sebastián) en la imagen 6.16, al igual que los anteriores, existen pocos cambios en la traza urbana, aunque se puede observar que algunos grandes solares son fraccionados para la formación de una nueva zona habitacional, la cual conforma un nuevo núcleo de casas habitación, con lo cual se puede apreciar un pequeño cambio

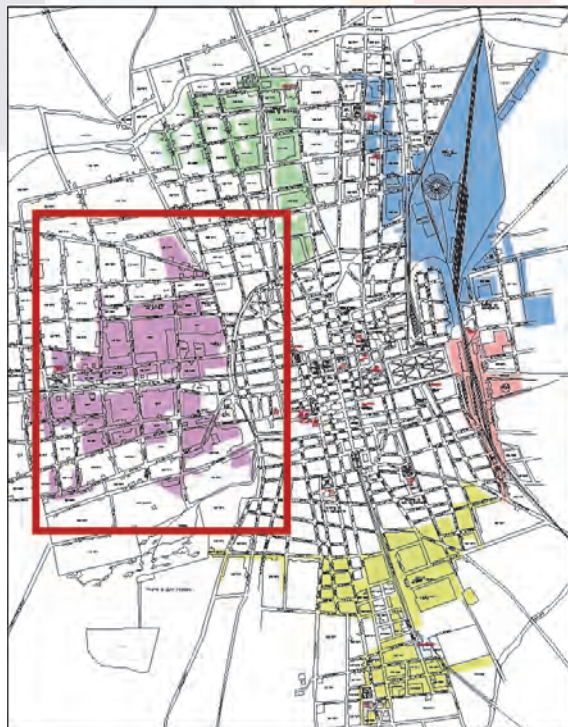
urbano en las zonas de crecimiento en esta primera etapa de la instauración de la industria ferroviaria. En este mismo tenor, también se observa la construcción de edificios públicos y educativos en la parte poniente de la Calzada de Guadalupe, conectando algunas arterias con las calles existentes.



1891



1914



2019

Imagen 6.17 Planos de la zona TE 1 (Tequisquiapan uno) donde se pueden observar los cambios urbanos sufridos en esta área durante la etapa de estudio.

Fuente: elaboración propia

En el análisis de la zona TE 1 (Tequisquiapan 1) en la figura número 5.17, se puede observar que no existen cambios en la estructura urbana durante este periodo de estudio, y que al igual que las anteriores solamente se aprecian cambios en la lotificación. En esta área de la ciudad solo existe un cambio importante que destacar que es la prolongación al poniente de la antigua calle de Carlos Diez Gutiérrez (hoy Venustiano Carranza) para lo cual se procedió a demoler el antiguo templo de Tequisquiapan que obstruía el trazo recto de dicha arteria urbana.

Resultados del análisis inicial.

Al observar la estructura urbana que presenta actualmente la ciudad de San Luis Potosí en comparación con los planos de 1891 y 1914, (incluyendo planos de fechas anteriores), encontramos que la traza urbana de la misma no muestra prácticamente ningún cambio significativo, ya que solo se ha podido observar que el crecimiento urbano se da por extensión de las zonas existentes a las de nueva aparición, en donde obedecen únicamente a la prolongación axial de las calles que ya estaban presentes, las cuales cumplieron la función de conectar las áreas antiguas con las nueva creación, sin embargo sí se ha podido apreciar, confiando en los datos que ofrece la cartografía histórica, que se presentan cambios en los anchos de las calles, las cuales se muestran en la tabla numero 5.2 la cual fue analizada por zonas.

ÁREA	CALLE (Nombre antiguo)	CALLE ACTUAL	ANCHO EN MTS 1891	ANCHO EN MTS ACTUAL	DIFERENCIA
MO1	C. DE LA PAZ	AV. DE LA PAZ	21.05	23.37	2.32
MO1	AV. XICOTENCATL	EJE VIAL PONCIANO ARRIAGA	29.56	22.73	-6.83
MO1	C. DEL JUZGADO ANTIGUO	C. NEZAHUALCÓYOTL	18.27	9.23	-9.04
MO1	C. HONDA	C. CORONEL ESPINOSA	18.52	7.85	-10.67
MO1	C. DE LA ESPALDA	C. JUAN ALVAREZ	20.59	10.63	-9.96
MO1	C. DE SAN DIEGO	C. AQUILES SERDAN	20.09	9.64	-10.45
MO1	C. DE LAS CARTILLAS	C. IGNACIO ALTAMIRANO	21.35	8.09	-13.26
MO1	C. DE LOS CARPINTEROS	C. PEDRO MONTOYA	22.68	5.61	-17.07
MO1	C. NUEVA	****	19.09	****	****

MO1	C. DEL BARRO	****	20.97	****	****
MO1	C. DE LOS SOLANOS	****	25.77	****	****
MO1	AV. PORFIRIO DIAZ	AV. 20 DE NOVIEMBRE	45.21	47.27	2.06
MO1	CAMINO DEL CERRO DE SAN PEDRO	AV. VALENTIN AMADOR	18.84	12.21	-6.63
MO1	C. DE SAN PEDRO	C. INSURGENTES	22.15	10.60	-11.55
MO1	C. DE GRAZ	C. MANUEL JOSE OTHON	21.62	11.99	-9.63
MO1	C. DE SANDOVAL	C. AZTECA SUR	16.96	15.04	-1.92
MO1	C. DE ESCUELA	C. GOMEZ PEDRAZA	14.41	7.91	-6.50
MO1	C. DE ALONSO	C. ALONSO	17.05	9.43	-7.62
MO1	C. DE LA SALITRERA	C. PIPILA	25.62	****	****
MO1	C. DE TAMPICO	****	18.65	****	****
MO2	C. DE LOS LOPEZ HERMOSA	C. LOPEZ HERMOSA	20.24	12.88	-7.36
MO2	C. DE RIOVERDE	AV. UNIVERSIDAD	32.45	26.51	-5.94
MO2	C. DE LA GAITA	C. JERONIMO MASCORRO	16.03	10.41	-5.62
MO2	C. DE SANDOVAL (TERRENO)	C. AZTECA SUR	****	14.75	****
MO2	C. DEL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO (TERRENO)	GUILLERMO PRIETO	****	6.75	****
SA1	C. DEL OJO DE AGUA	MARIANO MATAMOROS	17.87	13.35	-4.52
SA1	C. DE LA FLORIDA	MARIANO HIDALGO	16.20	12.50	-3.70
SA1	C. DIVISORIA DE SANTIAGO	C. 16 DE SEPTIEMBRE	20.24	11.71	-8.53
SA1	C. DE LOS NARANJOS	PEDRO MORENO	24.48	14.03	-10.45
SA1	AV. DE LA LIBERTAD	AV. DAMIAN CARMONA	26.03	25.87	-0.16
SA1	C. DEL CHAYOTE	DARIO DE LOS REYES	18.61	14.59	-4.02
SA1	C. DE SALAS	C. CORONEL ESPINOSA	18.48	12.33	-6.15
SA1	C. DE LAS SIERRAS	C. JUAN ALVAREZ	15.24	11.11	-4.13
SA1	C. DE LAS BANCAS	C. AQUILES SERDAN	21.11	10.27	-10.84
SA1	C. DE LA RINCONADA	C. IGNACIO ALTAMIRANO	17.32	10.03	-7.29
SA1	C. DE ESTRADA	C. PEDRO MONTOYA	20.76	7.91	-12.85
SA1	C. DEL CHARCO VERDE	C. GRAL IGNACIO MARTINEZ	19.44	8.98	-10.46
SS1	C. DE H. ROMERO	PROL. CORONEL ROMERO	17.90	18.38	0.48
SS1	C. DE BOLIVAR	C. SIMON BOLIVAR	16.21	10.02	-6.19
SS1	C. DE LA INDEPENDENCIA	C. INDEPENDENCIA	17.67	11.59	-6.08

SS1	C. XICOTÉNCATL (ACTUAL)	C. XICOTENCATL	15.74	13.40	-2.34
SS1	C. DE LA ESPERANZA	C. LANZAGORTA	16.43	9.36	-7.07
SS1	C. DEL DUENDE	C. PENA Y PENA	15.66	9.20	-6.46
SS1	C. DE LA FORTUNA	C. FORTUNA	18.06	8.59	-9.47
SS1	C. DEL PROGRESO	C. ANASTACIO PARRODI	17.55	8.54	-9.01
SS1	C. DE GUANAJUATO	C. M. DE MENDALDE	13.75	9.93	-3.82
SS1	C. DE LA LONJA	C. LA LONJA	16.03	9.74	-6.29
SS1	C. DE LA SACRISTIA	C. JUAN BUSTAMANTE	19.34	12.12	-7.22
SS1	C. DE LA NORIA	C. JOAQUIN RIVA PALACIO	15.84	10.44	-5.40
SS1	C. DE ZOPILOTE	AV. HIMNO NACIONAL	18.00	29.20	11.20
SS1	C. DE 5 DE MAYO	C. DE 5 DE MAYO	20.60	15.81	-4.79
SS1	C. DE LA ESTACION	CALZ. DE GUADALUPE	21.91	16.84	-5.07
SS1	C. DE SIMON DIAZ	CAMINO A SIMON DIAZ	9.99	10.44	0.45
SS1	C. REAL DE SAN JUAN	PROL. PEDRO VALLEJO	18.59	12.26	-6.33
SS1	C. ESCANDON (ACTUAL)	C. ESCANDON	18.03	10.31	-7.72
SS1	C. GENERAL. N. REGULES (ACTUAL)	C. GENERAL N. REGULES	17.17	10.99	-6.18
SS1	CJON. DE LA PLAZA DE TOROS	C. FERNANDO ROSAS	17.86	7.04	-10.82
SS1	JOSE MARÍA MORELOS Y PAVÓN (ACTUAL)	C. JOSE MARÍA MORELOS Y PAVON	18.84	11.68	-7.16
SS1	C. DE MUÑIZ	C. CORONEL ONTAÑON	17.51	11.72	-5.79
SS1	C. DEL LLANO	C. JUSTO CORRO	18.45	13.94	-4.51
SS1	CALZADA DE GUADALUPE	CALZADA DE GUADALUPE	48.81	41.52	-7.29
TE1	C. DE MATANZA DE JUAREZ	C. TOMASA ESTEVEZ	20.15	15.27	-4.88
TE1	C. DE GOMEZ FARIAS	C. TOMASA ESTEVEZ	20.57	12.02	-8.55
TE1	C. DE RODRIGUEZ	C. BENIGNO ARRIAGA	18.33	14.44	-3.89
TE1	C. DE LA H. COLORADA	C. BENIGNO ARRIAGA	19.71	14.40	-5.31
TE1	C. DE VEGA	C. ANAHUAC	17.13	10.75	-6.38
TE1	C. DE ACOSTA	C. ANAHUAC	20.56	12.99	-7.57
TE1	C. DE VICTORIA	C. MARIANO AVILA	20.54	9.49	-11.05
TE1	CJON. DEL FRANCES	C. MARIANO AVILA	18.47	11.22	-7.25
TE1	C. DE LOPEZ	C. MARIANO AVILA	17.70	11.24	-6.46
TE1	C. DEL CAMPO SANTO	C. MARIANO OTERO	19.40	13.18	-6.22
TE1	C. DE DON PAULINO	C. MARIANO OTERO	20.22	12.05	-8.17
TE1	C. DE LAS DELICIAS	C. VICTOR ROSALES	19.44	11.01	-8.43

TE1	C. DE SORIA	AV. NICOLAS ZAPATA	19.46	19.63	0.17
TE1	PROL. ALBINO GARCÍA	PROL. ALBINO GARCIA	18.17	10.36	-7.81
TE1	AGUSTÍN VERA	C. AGUSTIN VERA	18.38	14.09	-4.29
TE1	C. DE ARISTA	C. MARIANO ARISTA	20.15	18.55	-1.60
TE1	CJON. DE LA ESTACION	C. BLAS ESCONTRIA	18.20	11.49	-6.71
TE1	C. DE CUAHUTEMOC	AV. CUAHUTEMOC	20.84	16.50	-4.34
TE1	C. DE MELCHOR OCAMPO	C. MELCHOR OCAMPO	17.38	13.67	-3.71
TE1	AV. SANTOS DEGOLLADO	AV. SANTOS DEGOLLADO	23.15	18.27	-4.88
TE1	AV. MARIANO JIMENEZ (ACTUAL)	AV. MARIANO JIMENEZ	25.65	23.33	-2.32
TE1	C. DE LOS OLIVOS	C. IGNACIO COMONFORT	21.21	13.78	-7.43
TE1	C. DE VARGAS	C. IGNACIO COMONFORT	13.71	14.57	0.86
TE1	C. DEL NUDO	C. FRANCISCO I. MADERO	14.78	6.88	-7.90

Tabla 6.2 Tabla comparativa de registro de ancho de calles. Datos basados en lecturas directas de los planos de 1891 y actuales de San Luis Potosí

Fuente: Elaboración propia

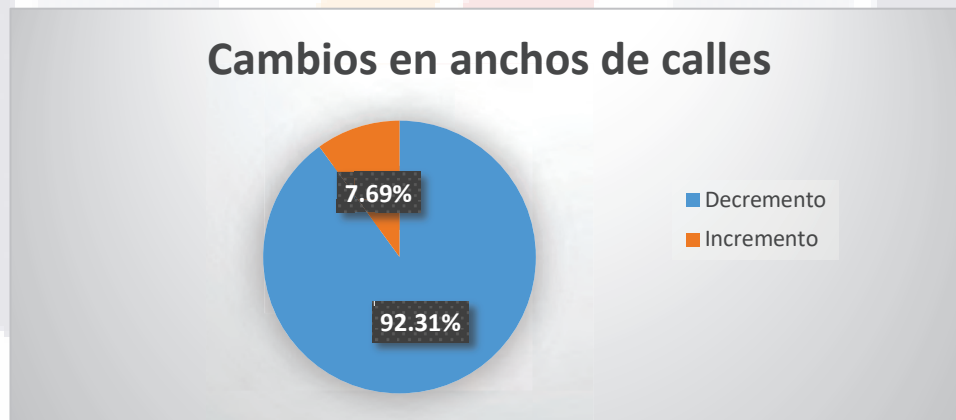


Imagen 6.18 Grafica de registros de ancho de calles entre 1891 y la actual ciudad de San Luis Potosí.

Fuente: Elaboración propia

Conforme a los datos de la tabla 5.2, encontramos que si bien como ya se ha mencionado anteriormente, las nuevas zonas de desarrollo se integraron conforme a las prolongaciones de las calles antiguas existentes, aumentando de manera obvia su longitud, sin embargo los cambios más significativos se presentan en los datos registrados en los anchos de las calles, en las cuales se puede apreciar una importante disminución en comparación con las

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

observadas en el plano de 1891 en la que se aprecia la recientemente instalada industria ferroviaria, esto como resultado de una mayor organización en los alineamientos de los paramentos y la construcción de banquetas en las calles, en donde en promedio redujeron su ancho un 92.31% contra un 7.69% de las que aumentaron esta dimensión, destacando también que en 1891 la calle menos ancha era de 10.00 m (9.99 m medida en sistema CAD) contra 5.5 m de la ciudad actual (5.61 m en sistema CAD), sin embargo los registros de las calles más anchas no se destaca una sobre la otra, ya que en ambas comparativas el ancho mayor de 1891 registra 48.81 m contra 47.27 del actual.

Aunque se han estudiado 5 zonas de trabajo correspondientes a las nuevas áreas de crecimiento de la ciudad entre 1891 y 1914, entramos ahora en el estudio de lo que corresponde a la unidad de análisis que corresponde al barrio del Montecillo, entendiendo este como el resultado de la mutilación sufrida a fines del siglo XIX por las instalaciones ferrocarrileras. Esta zona, entre otras características, no cuenta con vías de comunicación franca con la parte oriente de la ciudad, por lo que su conexión con esta zona se realiza a través de dos ejes viales principales, uno al norte y otro al sur de esta área. Esta zona de estudio, presenta una traza mayormente de forma ortogonal irregular, con algunas variaciones en sus vialidades, las cuales se rompen por los bordos que rodean a esta zona ya que al oriente topa con la barda del ferrocarril, al sur con los andenes de la otrora estación de ferrocarril y ahora museo del mismo nombre, así como el norte y al sur por las avenidas anteriormente mencionadas, lo que provoca que esta parte del barrio muestre un marcado “encajonamiento” con pocas opciones de desplazamiento, a lo cual se suma lo angosto e irregularidad de las calles, generando problemas viales, problema que se ve afectado por la falta de estacionamiento y por ende, de una mala imagen urbana. Es también importante destacar que, con las características anteriormente señaladas, esta parte del barrio del Montecillo quedó separada y aislada de su templo y atrio correspondiente, generando con ello el rompimiento de su unidad barrial, lo cual ha marcado la poca identificación y apropiación que los habitantes de esta zona de la ciudad tienen con su territorio.

1ª Zona de estudio (núcleo antiguo del Barrio del Montecillo)

Con el fin de entender el comportamiento del desarrollo urbano de la primera etapa de análisis formado por el antiguo barrio del Montecillo, es importante saber que esta se encuentra compuesta por 9 cuadras bajo las características anteriormente señaladas, en los

cuales se aplicaron las siguientes agrupaciones de variables e indicadores: Vialidad; Espacio Público; Lotificación y Usos de suelo, dividida en diferentes subdimensiones con sus correspondientes indicadores, índices y criterios y cuya evaluación y resultados nos permitirá determinar la evolución urbana de la zona antes y después del arribo del ferrocarril.

Es importante no perder de vista que la implementación de las instalaciones ferrocarrileras generó la fragmentación del barrio con la consecuente desaparición de forma definitiva de manzanas enteras, con lo cual se destruyó el tejido urbano desintegrando no solo de áreas privadas, sino también públicas, tanto civiles como religiosas, sin embargo y a pesar de haber quedado aislada esta zona por las instalaciones ferrocarrileras, las vialidades interiores no sufrieron mayores modificaciones en sus trazos y dimensiones originales, tal como se puede apreciar en la tabla de indicadores, por lo que podemos afirmar, que a pesar de todos los cambios y alteraciones que provocaron las instalaciones ferrocarrileras, las zonas que lograron sobrevivir conservaron su estructura urbana del siglo XIX hasta nuestros días, mostrando solo algunas adecuaciones a los espacios abiertos sobrantes que no impactaron de manera significativa esta estructura urbana original.

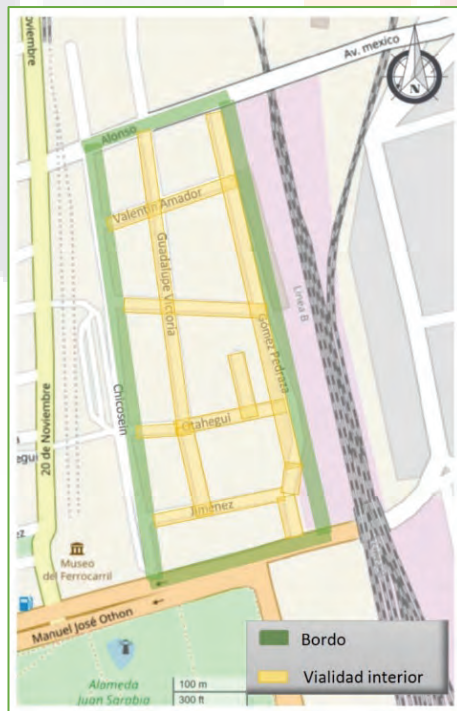


Imagen 6.19 Plano de la zona de estudio correspondiente al barrio del Montecillo en el que se puede observar las condiciones urbanas del mismo y su posición de confinamiento entre cuatro bordos.

Fuente: Google Maps con modificaciones del autor.

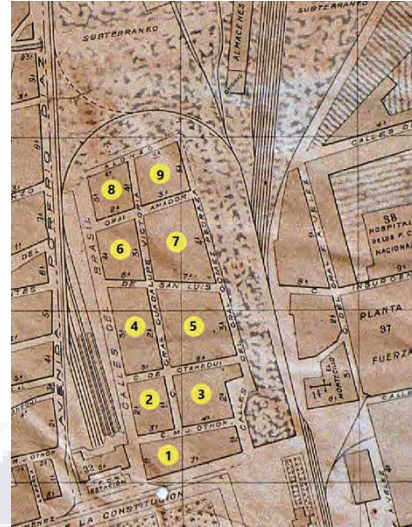


Imagen 6.20 Planos de la primera zona de estudio correspondiente al barrio del Montecillo original, donde se pueden apreciar las modificaciones sufridas de 1891 a la época actual. Obsérvese la desaparición de las cuadras 10, 11 y 12 y el callejón en la manzana 5 actual.

Fuente: Archivo Histórico del Estado y Google Maps con modificaciones del autor.

Como se puede observar, el estudio de las 9 manzanas corresponden a la zona antigua del barrio del Montecillo, la cual es el área que alcanzó a sobrevivir a la instalación del ferrocarril y al simultaneo desmembramiento de la unidad barrial, sin embargo, y pese a los grandes acontecimientos sufridos, esta zona poco logró transformarse con el tiempo, ya que de acuerdo al análisis de la cartografía analizada así como a los estudios de campo realizados, encontramos que la traza urbana no se ve alterada, ya que esta conserva sus características físicas que tenía en la última etapa del siglo XIX a la llegada del ferrocarril a esta entidad, tal como son el tamaño y la geometría de sus cuadras así como la traza de las calles, las cuales, salvo la mutilación experimentada por el tendido de la vía férrea, estas se han conservaron igual hasta nuestros días, apuntando como únicos cambios la construcción de pavimentos y

banquetas, las cuales fueron realizadas hasta mediados del siglo XX, ya que en la etapa de la instalación ferroviaria eran calles de tierra con pocos servicios municipales.

Otro punto importante destacar en esta etapa, es la completa desaparición del núcleo central de este barrio, el cual se encontraba ubicado frente al templo parroquial dedicado a San Cristóbal del Montecillo, el cual estaba formado por una explanada, que seguramente al igual que todas estas áreas públicas de la época, funcionaba como centro que actividades y reuniones cívicas y religiosas, en una convergencia de actividades sociales propias de los habitantes del barrio, en la cual incluía, como ya se mencionó anteriormente, una de las plazas de toros más antiguas en la ciudad de San Luis Potosí, la cual al igual que el resto del conjunto desaparece para dar paso a las instalaciones del ferrocarril. No conforme con esta mutilación, hacia la primera mitad del siglo XX, se construyen las bardas perimetrales que terminarían por aislar la parte oriente del resto de la ciudad, generando con ello el bloqueo visual de la fachada del templo y de la entrada de la gente al mismo, viéndose obligadas las autoridades eclesiásticas a invertir el acceso a la parte posterior tal y como funciona en la actualidad.

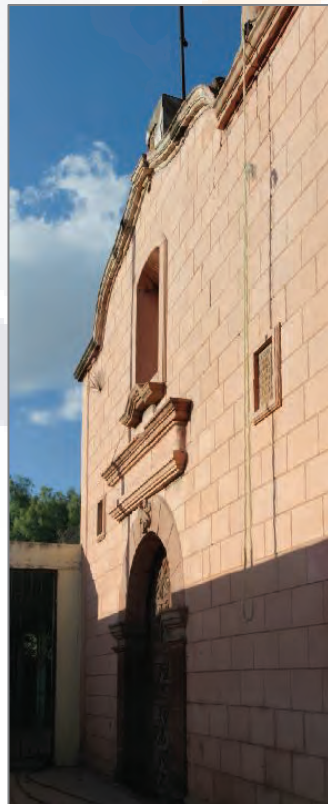


Imagen 6.21 Fachada original del templo de San Cristóbal del Montecillo la cual no se encuentra en funcionamiento debido a haber quedado bloqueada por la barda del ferrocarril que corre a dos metros de distancia de la misma.

Fuente: Propia del autor.

Conforme al proceso metodológico, se ha procedido a generar una comparación entre los valores de las variables seleccionadas para este estudio, en las cuales se comparan los datos de la estructura urbana actual contrastándola con la del año de 1891, en el cual se presentan las primeras afectaciones de la industria ferrocarrilera a la estructura urbana de la ciudad.

Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 1)

Esta variable hace referencia a los cambios sufridos por la ciudad de San Luis Potosí, a finales del siglo XIX y principios del XX con el arribo del ferrocarril, medidos a través de las transformaciones urbano arquitectónicas observadas en las zonas seleccionadas para su estudio. Observando con ello los procesos y fenómenos de transformación y cambio de las estructuras de los lugares que constituyen el hábitat humano en los centros de población, entendiendo que como consecuencias de ello, las transformaciones urbanas afectan de manera positiva en algunos casos, y negativa en otros, la calidad de vida de la población y por ende a la cultura social por lo que estos fenómenos tienen un importante nivel significativo en la sociedad.

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual	Criterio 1891
Vialidad Características físicas y dimensionales de las calles, callejones y andadores de las áreas de estudio	Dimensión	Largo y ancho			5 a 8 metros	Igual
	Geometría	Regular/Irregular/Mixto			Mixto	Igual
	Estructura	Lineal	Sectorial	Concéntrico	Ejes principales lineales, sin trazo perpendicular. Damero Irregular	Igual
	Múltiples núcleos	Damero Irregular	Radial			
Espacio publico Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios abiertos de carácter público de las áreas de estudio del proyecto de investigación.	Estructura	Espacio abierto	Espacio confinado	Andadores	Espacio Confinado por vialidades secundarias y bordeado por bardas del ferrocarril y vialidades principales	Igual Sin las bardas del ferrocarril
		Fragmentado	Unificado	Otro Irregular		
	Superficie áreas abiertas	Explanada plancha plana	Áreas verdes		Una plazoleta central usada como estacionamiento	Igual
		Recreativa	Deportiva		Ninguna	Igual

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual	Criterio 1891
	Actividad	Cultural	Ecológica	Otras		
	Materiales de vialidades	Cantera	Concreto	Pasto	Concreto	Se desconoce, posible sin pavimento alguno
		Arcilla	Asfalto	Otros		
Tamaño	Dimensión			2,895 M ²	Igual	
Lotificación Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios dedicados para un uso de suelo determinado, habitacional o comercial de las áreas de estudio seleccionadas para este fin.	Dimensión de la manzana	Tamaño de cada unidad			M1 4,134 m ² M2 4,823 m ² M3 4,841 m ² M4 9,456 m ² M5 7,146 m ² M6 10466 m ² M7 4,682 m ² M8 7,469 m ² M9 7,191 m ²	Igual Mas 3 manzanas desaparecidas M10 5,878.89 m ² M11 2,735.66 m ² M12 1,103.81 m ² Total 9,718.36 m² perdidos
	Estructura de lotificación	Regular		Irregular	Regular	Igual
	Aperturas de calles	Calle primaria	Calle secundaria	Eje vial	Calles Primarias: Chicosein; Gpe Victoria; Gómez Pedraza	Igual pero con sus nombres antiguos
					Calles Secundarias: Alonso, Valentín Amador, Insurgentes, Antonio Otahegui, Jiménez	Igual pero con sus nombres antiguos
	Estructura	Lineal	Concéntrico		Lineal	Igual
		Sectorial	Múltiples núcleos			
	Crecimiento urbano	Áreas de nueva expansión			Ninguna	Igual
Usos de suelos Tipo de actividades y acciones que se efectúan sobre un área de terreno urbano de las zonas de estudio con el fin de medir	Habitacional	Unifamiliar	Multifamiliar	Plurifamiliar	Unifamiliar	Igual

Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio Actual	Criterio 1891
los posibles cambios en el desarrollo de actividades humanas con la introducción de la industria ferrocarrilera.	Industrial	Industria	Industria con comercio	No Aplica	Igual

Tabla 6.3 Cuadro de información de la primera zona de análisis correspondiente al área original del barrio del Montecillo con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.

Fuente: Propia del autor.

2ª Zona de estudio (cuadras oriente del Barrio del Montecillo)

La segunda zona de análisis del barrio del Montecillo, corresponde a las áreas de nueva expansión posteriores a la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, las cuales fueron las primeras que se formaron en el lado oriente del nuevo borde formado por el tendido de las vías férreas, y que se encuentran en las inmediaciones del mismo, en las cuales se ha podido observar la presencia de algunas construcciones que tienen un marcado estilo ferrocarrilero, así como edificios de servicio Como lo fue el hospital del ferrocarril destinado en un principio a la atención médica del personal extranjero llegada a esta entidad.

En relación a la traza urbana de esta zona, podemos encontrar que el trazo de las vialidades de esta área responden en su mayoría a los caminos existentes previos a la llegada del ferrocarril, los cuales permiten deducir que tampoco hubo ningún tipo de influencia que alterara o aportara algún cambio a los trazos originales existentes desde el siglo XIX, aunque si resulta notorio en la parte arquitectónica la presencia de edificios con una clara tendencia a copiar los estilos arquitectónicos de las edificaciones que comenzaron a fabricarse para brindar servicios de la industria ferrocarrilera en San Luis Potosí.

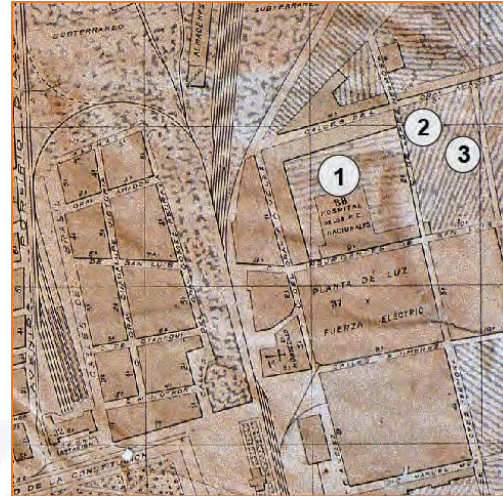


Imagen 6.22 Plano de la Segunda Etapa de la zona de estudio conformada por una de las primeras áreas en fincarse a inicios del siglo XX. Esta selección está formada por 3 cuadras las cuales se han numerado para su valoración. Obsérvese que las cuadras 2 y 3 son generadas por la división del lote original antes de 1914

Fuente: Google Maps y AHSLP con modificaciones del autor.

Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 2)¹¹

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual	Criterio 1891
Vialidad Características físicas y dimensionales de las calles, callejones y andadores de las áreas de estudio	Dimensión	Largo y ancho			6 a 9 metros	Igual
	Geometría	Regular/Irregular/Mixto			Mixto	Igual
	Estructura	Lineal	Sectorial	Concéntrico	Ejes principales lineales, sin trazo perpendicular. Damero Irregular	Igual
	Múltiples núcleos	Damero Irregular	Radial			

¹¹ Ver la descripción de la variable en la página 29 de este mismo capítulo

Dimensión de la variable	Indicador	Índice				Criterio Actual	Criterio 1891
Espacio publico Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios abiertos de carácter público de las áreas de estudio del proyecto de investigación.	Estructura	Espacio abierto	Espacio confinado	Andadores		Espacio formado por vialidades secundarias y andadores	Igual
		Fragmentado	Unificado	Otro	Irregular		
	Superficie áreas abiertas	Explanada plancha plana	Áreas verdes		No aplica	Igual	
	Actividad	Recreativa	Deportiva		Cultural	Otra Salud	Otra Salud
		Cultural	Ecológica	Otras	1 escuela publica		
	Materiales de vialidades	Cantera	Concreto	Pasto	Concreto	1 hospital IMSS	Se desconoce, posible sin pavimento alguno
		Arcilla	Asfalto	Otros			
Tamaño	Dimensión			No aplica	Igual		
Lotificación Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios dedicados para un uso de suelo determinado, habitacional o comercial de las áreas de estudio seleccionadas para este fin.	Dimensión de la manzana	Tamaño de cada unidad			M1 36,143 m ² M2 5,424 m ² M3 4,956 m ²	M1 34,740 m ² M2 20,057 m ² No existe la manzana 3 M1 sin cambios M2 Se convierte en 3 manzanas nuevas	
	Estructura de lotificación	Regular		Irregular	Regular	Igual	
	Aperturas de calles	Calle primaria	Calle secundaria	Eje vial	Calles Primarias: Valentín Amador; Azteca Sur	Igual, pero con sus nombres antiguos	
				Calles Secundarias: Insurgentes; López Hermosa; Ramón Gómez; Michoacán; Veracruz	Igual, pero con sus nombres antiguos, sin embargo, no existen aún las calles Michoacán y Veracruz con las que se dividió el lote original registrado en el plano de 1891		

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual	Criterio 1891
	Estructura	Lineal	Concéntrico		Lineal	Sectorial
		Sectorial	Múltiples núcleos			
	Crecimiento urbano	Áreas de nueva expansión			Ninguna	Nueva lotificación
Usos de suelos Tipo de actividades y acciones que se efectúan sobre un área de terreno urbano de las zonas de estudio con el fin de medir los posibles cambios en el desarrollo de actividades humanas con la introducción de la industria ferrocarrilera.	Habitacional	Unifamiliar	Multifamiliar	Plurifamiliar	Unifamiliar	Igual
	Industrial	Industria	Industria con comercio		No Aplica	Igual

Tabla 6.4 Cuadro de información de la segunda zona de análisis correspondiente a la primera área de crecimiento posterior a la instalación del ferrocarril en el lado oriente de la ciudad, con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.

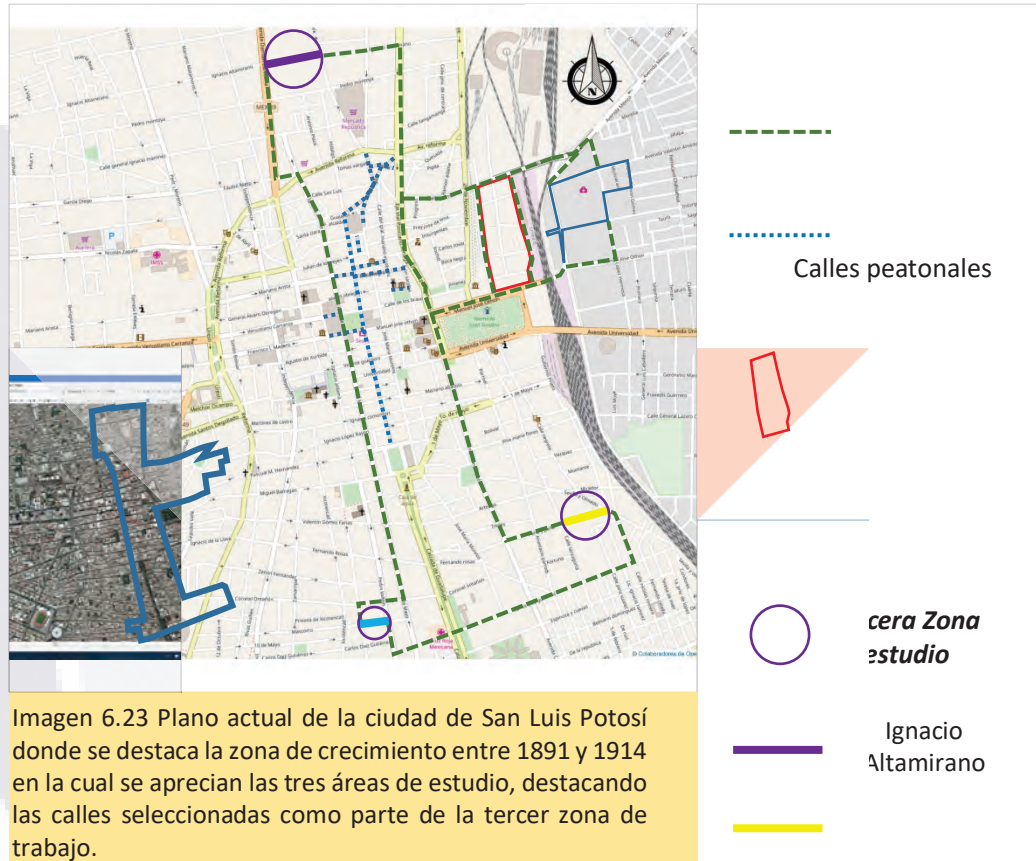
Fuente: Propia del autor.

Como ha podido observarse, en esta zona no se advierten mayores cambios con las instalaciones ferrocarrileras en el estudio de los planos de 1891 y 1914, sin embargo si es notorio el cambio que se presenta en la época actual en el que la manzana numero dos es dividida en 3 nuevas manzanas por las calles Michoacán al poniente y al sur por la calle Veracruz, siendo evidente el aumento de densidad poblacional gracias a la lotificación que generaron estas antiguas parcelas, sin embargo este fenómeno se presentó, como ya se ha mencionado, hasta mediados del siglo XX.

3ª Zona de estudio (cuadras y calles fuera del Barrio del Montecillo)

Para el caso de la tercera etapa, se seleccionaron tres zonas de trabajo diferentes, las cuales están distribuidas en áreas distantes una de otras, pero las tres se encuentran ubicadas en

las nuevas zonas de crecimiento de la ciudad de San Luis Potosí entre los años de 1891 y 1914 conforme al avance de la mancha urbana desde finales del siglo XIX y principios del XX, (ver imagen 6.10) que es el periodo que marca el establecimiento del ferrocarril en la capital potosina. La idea de esta selección es observar en estos tres sitios las características urbano-arquitectónicas que pudiesen tener alguna relación o influencia con la nueva industria ferrocarrilera instalada en este periodo de la historia potosina.



Como se puede apreciar, la tercer zona de estudio, (marcados en la imagen 6.23 por círculos morados), se encuentra integrada por el análisis de tres calles que se formaron durante la época de 1891 y 1914, las cuales son: al suroriente la calle Peña y Paña, la cual pertenece al barrio de San Sebastián; al sur poniente por la calle Jerónimo Mascorro, perteneciente al barrio de San Miguelito; y al norte por la calle Ignacio Manuel Altamirano perteneciente al barrio de Tequisquiapan.

Zona 3.a. Peña y Peña Barrio de San Sebastián

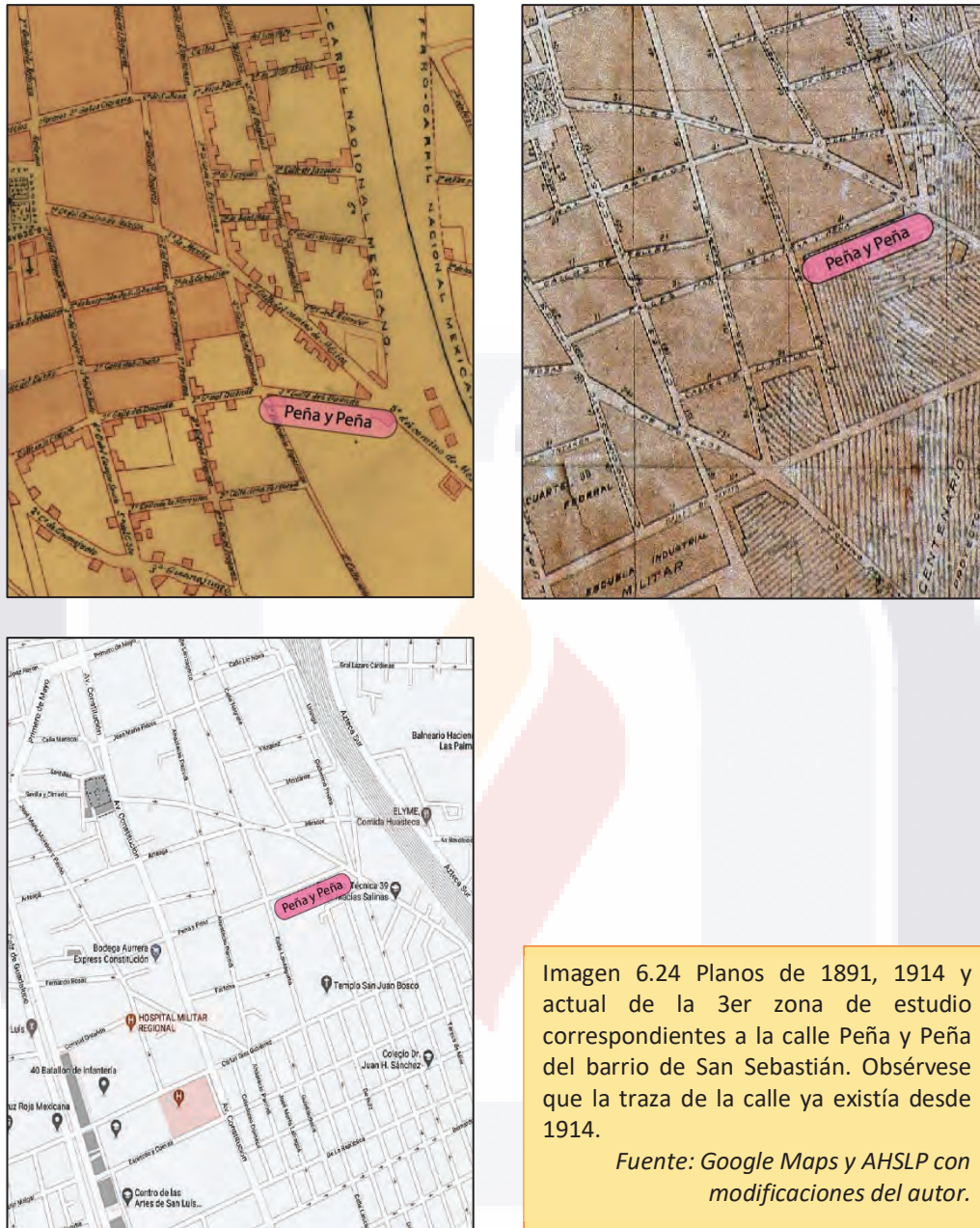


Imagen 6.24 Planos de 1891, 1914 y actual de la 3er zona de estudio correspondientes a la calle Peña y Peña del barrio de San Sebastián. Obsérvese que la traza de la calle ya existía desde 1914.
 Fuente: Google Maps y AHSLP con modificaciones del autor.

La calle Peña y Peña perteneciente al barrio de San Sebastián era una de las últimas vialidades del suroriente de la ciudad de San Luis Potosí, la cual según el plano de 1891 llevaba el nombre de “3ª Calle del Duende” y terminaba frente al antiguo camino a la ciudad de México, vialidad que se ve truncada por la instalación de las vías férreas, sin embargo ya para 1914 esta última arteria vial ya tenía su nombre actual de Sevilla y Olmedo la cual termina al encontrarse con la barrera de los muros del ferrocarril el cual genera un bordo urbano que ha dividido la ciudad desde entonces.



Imagen 6.25 Plano manzanero de la calle Peña y Peña ubicada en la Tercer Etapa de la zona de estudio la cual está conformada por tres áreas seleccionadas en diferentes lugares dentro del área de crecimiento de la ciudad durante la temporalidad de la etapa de estudio.

Fuente: Google Maps con modificaciones del autor

Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 3.a)¹²

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual Peña y Peña	Criterio 1891
Vialidad Características físicas y dimensionales de las calles, callejones y andadores de las áreas de estudio	Dimensión	Largo y ancho			7 metros	Igual
	Geometría	Regular/Irregular/Mixto			Irregular	Igual
	Estructura	Lineal	Sectorial	Concéntrico	Damero Irregular	Igual
	Múltiples núcleos	Damero Irregular	Radial			
Espacio público Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios abiertos de carácter público de las áreas de	Estructura	Espacio abierto	Espacio confinado	Andadores	Espacio formado por vialidades secundarias y andadores	Igual
		Fragmentado	Unificado	Otro Irregular		
	Superficie áreas abiertas	Explanada plancha plana	Áreas verdes		No aplica	Igual

¹² Ver la descripción de la variable en la página 29 de este mismo capítulo

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual Peña y Peña	Criterio 1891	
estudio del proyecto de investigación.	Actividad	Recreativa	Deportiva		No aplica	Igual	
		Cultural	Ecológica	Otras			
	Materiales de vialidades	Cantera	Concreto	Pasto	Concreto	Se desconoce, posible sin pavimento alguno	
		Arcilla	Asfalto	Otros			
Tamaño	Dimensión			No aplica	Igual		
Lotificación	Dimensión de la manzana	Tamaño de cada unidad			M1 9, 507 m ² M2 7, 049 m ² M3 14, 516 m ² M4 15, 344 m ² M5 34, 632 m ² M6 14,293 m ² M7 14, 402 m ² M8 13, 150 m ²	M1 7, 479 m ² M2 5, 157 m ² M3 11, 376 m ² M4 13, 667 m ² M5 no existe M6 12, 611.27 m ² M7 12, 428 m ² M8 11, 885 m ²	
Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios dedicados para un uso de suelo determinado, habitacional o comercial de las áreas de estudio seleccionadas para este fin.	Estructura de lotificación	Regular		Irregular	Regular	Igual	
	Aperturas de calles	Calle primaria	Calle secundaria	Eje vial	Calles Primarias: Sevilla y Olmedo; Constitución Morelos	Igual, pero con sus nombres antiguos	
					Calles Secundarias: Lanzagorta. Parrodi, Peña y Peña	Igual, pero con sus nombres antiguos, sin embargo, no existe aún la cuadra numero 5	
	Estructura	Lineal	Concéntrico		Lineal	Sectorial	
Sectorial		Múltiples núcleos					
Crecimiento urbano	Áreas de nueva expansión			Ninguna	Nueva lotificación		
Usos de suelos	Tipo de actividades y acciones que se efectúan sobre un área de terreno urbano de las zonas de estudio con el fin de medir los posibles	Habitacional	Unifamiliar	Multifamiliar	Plurifamiliar	Unifamiliar	Igual

Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio Actual Peña y Peña	Criterio 1891
cambios en el desarrollo de actividades humanas con la introducción de la industria ferrocarrilera.	Industrial	Industria	Industria con comercio	No Aplica	Igual

Tabla 6.5 Cuadro de información del primer punto de análisis de la Zona de Estudio numero 3 (calle Peña y Peña) correspondiente a la primera área de crecimiento posterior a la instalación del ferrocarril en el lado sur oriente de la ciudad, con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.

Fuente: Propia del autor

Como puede observarse conforme a la lectura del plano de 1891, se aprecia la preexistencia de la misma traza urbana señalada en el mapa de 1914, la cual es prácticamente la misma traza en esta zona hasta la fecha actual, a excepción de la cuadra número cinco, la cual aparece hasta el plano de 1914, sin embargo, desde planos más antiguos se aprecia su existencia como parcela de cultivo.

Por otro lado, también se puede apreciar que las cuadras analizadas resultan ser relativamente más grandes que las de 1891, lo cual puede obedecer a los mejores alineamientos de las cuadras al irse regularizando con el paso del tiempo y la pavimentación posterior de las calles, manteniendo su vocación y uso de suelo de tipo habitacional como lo es hasta ahora, con lo cual podemos afirmar que en el apartado urbano no se registran mayores cambios a excepción de los anteriormente señalados que no presentan un clara intervención de la industria ferrocarrilera a excepción de la conformación del bordo urbano oriente que generó la instalación de las vías férreas y la posterior construcción de la barda perimetral.

Zona 3. b Jerónimo Mascorro barrio de San Miguelito

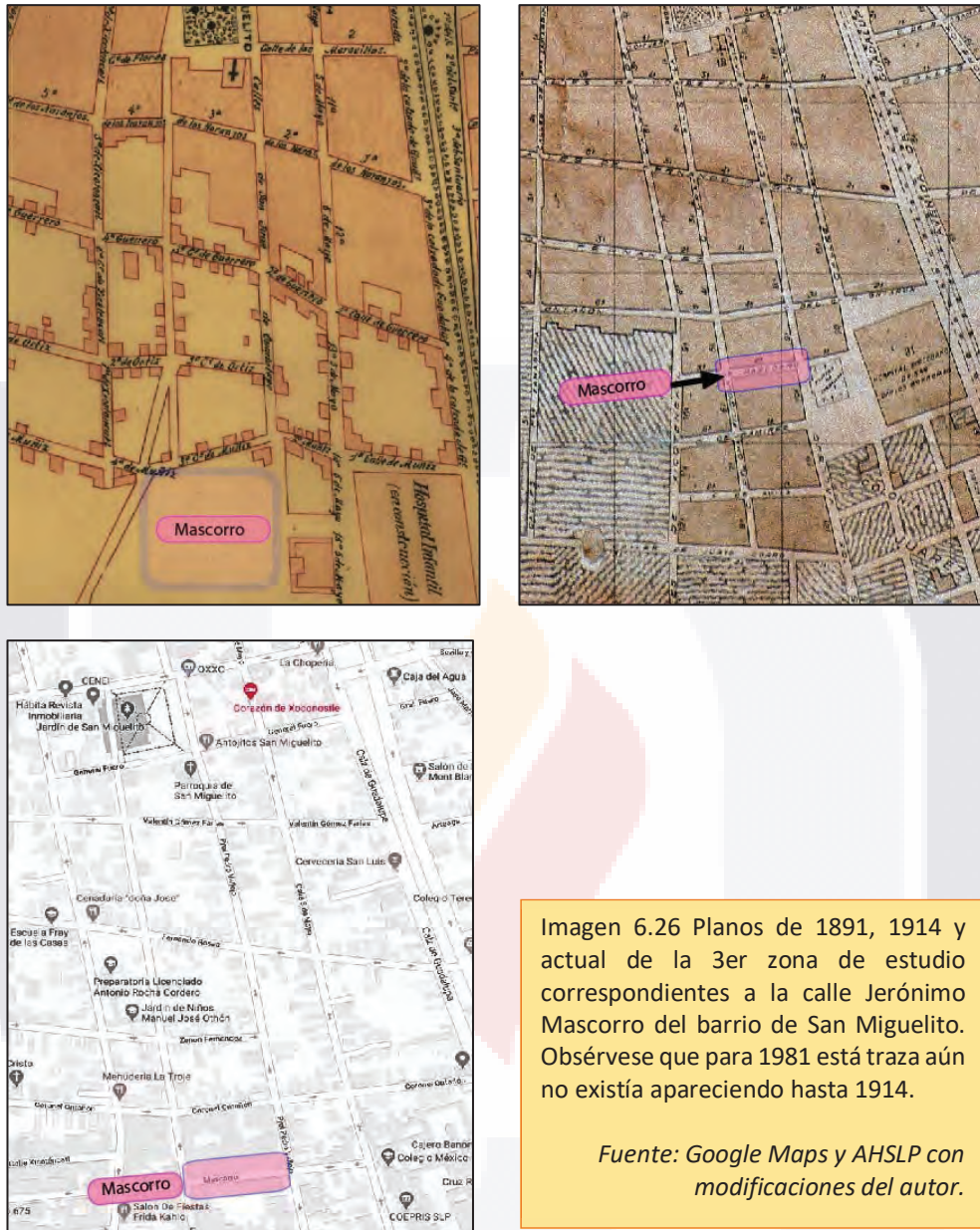


Imagen 6.26 Planos de 1891, 1914 y actual de la 3er zona de estudio correspondientes a la calle Jerónimo Mascorro del barrio de San Miguelito. Obsérvese que para 1891 está traza aún no existía apareciendo hasta 1914.

Fuente: Google Maps y AHSLP con modificaciones del autor.

Como puede apreciarse en la imagen 6.26, la calle Jerónimo Mascorro para el año de 1891 aún no existía, pudiendo observarse en su lugar la presencia de una gran parcela que demarcaba el límite de la zona centro hacia el sur de la ciudad, y no es hasta el año de 1914, según consta en el plano correspondiente, en donde ya es posible apreciar la presencia de esta calle como fruto de la fracción del terreno parcelario anteriormente señalado, constituyendo en este sitio uno de los primeros desarrollos generados para uso habitacional de la época, formado por tres nuevas manzanas divididas de norte a sur, por lo que al día

de hoy son las calles de Jerónimo Mascorro, Carlos Diez Gutiérrez y Espinoza y Cuevas, cuyo trazo inicia en este punto de la ciudad y habría de extenderse en proyección a las mismas hacia el lado poniente de la ciudad tal como se presentan hoy en día terminando en la calle primaria “Coronel Romero” dando origen a nuevas manzanas en barrio de San Miguelito que configuraron una buena parte del desarrollo de este barrio durante el siglo XX.



Imagen 6.27 Plano manzanero de la calle Jerónimo Mascorro del barrio de San Miguelito, como parte de la Tercer Etapa de la zona de estudio conformada por tres puntos seleccionados en diferentes lugares dentro del área de crecimiento de la ciudad durante la temporalidad de la etapa de estudio.

Fuente: Google Maps con modificaciones del autor.

Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 3.b)¹³

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual	Criterio 1891
					Jerónimo Mascorro	
Vialidad Características físicas y dimensionales de las calles, callejones y	Dimensión	Largo y ancho			7 metros	Igual
	Geometría	Regular/Irregular/Mixto			regular	No aplica
	Estructura	Lineal	Sectorial	Concéntrico	Damero irregular	No aplica

¹³ Ver la descripción de la variable en la página 29 de este mismo capítulo

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual	Criterio 1891
					Jerónimo Mascorro	
andadores de las áreas de estudio		Múltiples núcleos	Damero Irregular	Radial		
Espacio publico Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios abiertos de carácter público de las áreas de estudio del proyecto de investigación.	Estructura	Espacio abierto	Espacio confinado	Andadores	Espacio formado por vialidades secundarias	No aplica
		Fragmentado	Unificado	Otro Irregular		
	Superficie áreas abiertas	Explanada plancha plana	Áreas verdes		No aplica	No aplica
	Actividad	Recreativa	Deportiva		No aplica	Otra
		Cultural	Ecológica	Otras		
	Materiales de vialidades	Cantera	Concreto	Pasto	Concreto	No aplica
		Arcilla	Asfalto	Otros		
Tamaño	Dimensión			No aplica	No aplica	
Lotificación Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios dedicados para un uso de suelo determinado, habitacional o comercial de las áreas de estudio seleccionadas para este fin.	Dimensión de la manzana	Tamaño de cada unidad			M1 11, 852 m ² M2 3, 962 m ² M3 7, 318 m ² M4 4, 958 m ² M5 8,354 m ² M6 8, 169 m ² M7 5, 320 m ² M8 7, 282 m ²	No aplica
	Estructura de lotificación	Regular		Irregular	Regular	No aplica
	Aperturas de calles	Calle primaria	Calle secundaria	Eje vial	Calles Primarias: No aplica	No aplica
					Calles Secundarias: Coronel Ontañón; Privada de Xicoténcatl; Zamarripa; Xicoténcatl; León García; Pedro Vallejo; 5 de Mayo	No aplica
	Estructura	Lineal	Concéntrico		Lineal	No aplica
		Sectorial	Múltiples núcleos			
Crecimiento urbano	Áreas de nueva expansión			Ninguna	No aplica	

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual	Criterio 1891
		Unifamiliar	Multifamiliar	Plurifamiliar	Jerónimo Mascorro	
Usos de suelos Tipo de actividades y acciones que se efectúan sobre un área de terreno urbano de las zonas de estudio con el fin de medir los posibles cambios en el desarrollo de actividades humanas con la introducción de la industria ferrocarrilera.	Habitacional	Unifamiliar	Multifamiliar	Plurifamiliar	Unifamiliar	No aplica
	Industrial	Industria	Industria con comercio		No Aplica	No aplica

Tabla 6.6 Cuadro de información del segundo punto de análisis de la Zona de Estudio numero 3 (calle Jerónimo Mascorro) correspondiente a la primera área de crecimiento posterior a la instalación del ferrocarril en el lado sur poniente de la ciudad, con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.

Fuente: Propia del autor.

Conforme al análisis de la tabla 6.6, podemos observar que esta zona constituye una muestra de las áreas que fueron desarrolladas posteriormente a la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, la cual fue diseñada con el fin de generar una nueva zona de uso habitacional, ya que como se puede ver en el plano del año 1891, estas cuadras no aparecen en el trazo del mismo, encontrando en su lugar la presencia de un gran solar denominado como “Campo de Paredes” en las que se puede observar al oriente del mismo la delimitación de dos cuadras con sus respectivas construcciones, las cuales se transformaron en dos cuadras nuevas como se aprecia en el plano de 1914 en el cual ya se puede contemplar la nueva traza urbana correspondiente a este punto de estudio, con lo cual podemos afirmar que el desarrollo del mismo se dio durante los 23 años de diferencia entre uno y otro documento cartográfico.

Zona 3. c Ignacio Manuel Altamirano barrio de Santiago

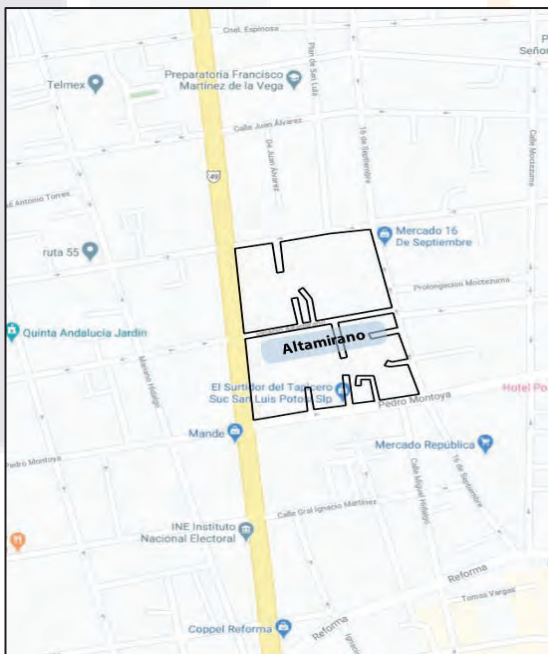


Imagen 6.28 Planos de 1891, 1914 y actual de la 3er zona de estudio correspondientes a la calle Ignacio Manuel Altamirano del barrio de Santiago. Obsérvese que desde 1891 existe ya la traza urbana de la misma.

Fuente: Google Maps y AHSPL con modificaciones del autor.

En el caso de la calle de Ignacio Manuel Altamirano, esta se encuentra ubicada al norte de la ciudad y de nuestra zona de estudio, y cuyo trazo como tal ya existía desde 1891 con el nombre de 1ª Calle de la Rinconada, la cual se encontraba franqueada por dos extensas manzanas tal como se presentan hasta nuestra época, solo que con una nueva lotificación. El desarrollo de esta cuadra se proyecta desde entonces tanto al oriente como al poniente de manera irregular ya que ninguna de las manzanas que la conforman mantiene una cuadratura constante, generando un trazo sinuoso en ambos sentidos. Es interesante

señalar que en el plano de 1891, esta cuadra en cuestión, iniciaba a partir del punto señalado por este trabajo y corría hacia el poniente conservando este nombre antiguo, sin embargo hacia el oriente, llevaba el nombre de “2ª Calle de los López” por lo que se puede suponer que este último trazo era considerado como otra calle, y no es hasta años después en que se unifica con el nombre tal como se aprecia en el plano de 1914 y con el que es conocido hasta la fecha.



Tabla 6.7 Cuadro de información del tercer punto de análisis de la zona de estudio (calle Ignacio Manuel Altamirano) correspondiente a la etapa de crecimiento posterior a la instalación del ferrocarril en el lado norte del área de crecimiento anterior a 1914 como parte de la Tercer Etapa de la zona de estudio, la cual está conformada por tres puntos seleccionados en diferentes lugares dentro del área de crecimiento de la ciudad durante la temporalidad de la etapa de estudio.

Imagen 6.29 Plano manzanero de la calle Ignacio Manuel Altamirano ubicada al norte del área de crecimiento anterior a 1914 como parte de la Tercer Etapa de la zona de estudio, la cual está conformada por tres puntos seleccionados en diferentes lugares dentro del área de crecimiento de la ciudad durante la temporalidad de la etapa de estudio. Los datos correspondientes a las variables y los resultados de las pruebas estadísticas recabados para cada una de ellas.

Fuente: Google Maps con modificaciones del autor.

Variable 1 Transformación Urbana. (Zona 3.c)¹⁴

Dimensión de la variable	Indicador	Índice	Criterio Actual Ignacio Manuel Altamirano	Criterio 1891
Vialidad Características físicas y dimensionales de	Dimensión	Largo y ancho	7 metros	Igual
	Geometría	Regular/Irregular/Mixto	regular	No aplica

¹⁴ Ver la descripción de la variable en la página 29 de este mismo capítulo

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual Ignacio Manuel Altamirano	Criterio 1891
las calles, callejones y andadores de las áreas de estudio	Estructura	Lineal	Sectorial	Concéntrico	Damero irregular	Igual
		Múltiples núcleos	Damero Irregular	Radial		
Espacio publico Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios abiertos de carácter público de las áreas de estudio del proyecto de investigación.	Estructura	Espacio abierto	Espacio confinado	Andadores	Espacio formado por una vialidad primaria y otras secundarias	Igual
		Fragmentado	Unificado	Otro Irregular		
	Superficie áreas abiertas	Explanada plancha plana	Áreas verdes		No aplica	Igual
	Actividad	Recreativa	Deportiva		No aplica	Igual
		Cultural	Ecológica	Otras		
	Materiales de vialidades	Cantera	Concreto	Pasto	Concreto	Posiblemente tierra
Arcilla		Asfalto	Otros			
Tamaño	Dimensión			No aplica	No aplica	
Lotificación Características físicas, espaciales y dimensionales de los espacios dedicados para un uso de suelo determinado, habitacional o comercial de las áreas de estudio seleccionadas para este fin.	Dimensión de la manzana	Tamaño de cada unidad			M1 23, 244 m ² M2 20, 508 m ² M3 29, 666 m ² M4a 14, 968 m² M4b 5, 304 m² M5 15, 709 m ² M6 35, 509 m ²	M1 19, 782 m ² M2 18, 699 m ² M3 26, 380 m ² M4 18, 711 m ² M5 14, 048 m ² M6 30, 441 m ²
	Estructura de lotificación	Regular		Irregular	Regular	Igual
	Aperturas de calles	Calle primaria	Calle secundaria	Eje vial	Calles Primarias: Damián Carmona Calles Secundarias: Aquiles Serdán; Pedro Montoya; Mariano Matamoros; Privada de Altamirano; Mariano Hidalgo; 16 de Septiembre	Igual con su nombre antiguo Calle Libertad Igual pero con sus nombres antiguos
Estructura	Lineal	Concéntrico		Lineal	Igual	
	Sectorial	Múltiples núcleos				

Dimensión de la variable	Indicador	Índice			Criterio Actual Ignacio Manuel Altamirano	Criterio 1891
	Crecimiento urbano	Áreas de nueva expansión			Se dividió la manzana 4 en 2 que denominamos M4a y M4b	Igual pero sin dividir
Usos de suelos Tipo de actividades y acciones que se efectúan sobre un área de terreno urbano de las zonas de estudio con el fin de medir los posibles cambios en el desarrollo de actividades humanas con la introducción de la industria ferrocarrilera.	Habitacional	Unifamiliar	Multifamiliar	Plurifamiliar	Unifamiliar	Igual
	Industrial	Industria	Industria con comercio		No Aplica	Igual

Tabla 6.7 Cuadro de información del tercer punto de análisis de la Zona de Estudio numero 3 (calle Ignacio Manuel Altamirano) correspondiente a la primera área de crecimiento posterior a la instalación del ferrocarril en el lado norte de la ciudad, con los datos correspondientes a las variables y los resultados de las observaciones recabados para cada una de ellas.

Fuente: Propia del autor.

Conforme al análisis de la tabla 6.7 podemos encontrar que la traza de estas calles, tal como se encuentran en la actualidad, ya se podían observar de esta manera desde el plano de 1891, esto debido a que el barrio de Santiago data desde los primeros años de la fundación de la ciudad, por lo que su geometría y traza urbana es prácticamente la misma, encontrando solo algunas variaciones en las construcciones representadas en los planos estudiados, sin embargo, para 1914, el plano correspondiente muestra aun las cuadras seleccionadas, con la presencia de grandes extensiones de solares centrales, siendo hasta mediados del siglo XX en el que la manzana denominada para este trabajo como “M4” es dividida en dos partes generando una nueva calle que corre de norte a sur con el nombre de “Privada Altamirano”. Así mismo para estas fechas ya no existen los grandes solares de corazones de manzana

como se aprecia en los planos anteriores, a excepción de la Manzana 1 que aún conserva una buena extensión de terreno utilizada en la actualidad como jardín para fiestas y eventos sociales. Es también de llamar la atención por lo poco notorio que resulta a simple vista, que las cuadras estudiadas presentan en la actualidad una lectura en su áreas mayores a las que registraban en el plano de 1891, cuya razón puede estar dados por los nuevos alineamientos municipales realizados durante el siglo XX.

En términos generales las variables e indicadores obtenidos en estos tres puntos de la zona urbana de San Luis Potosí, no presenta mayores alteraciones o influencia que haya sido generada por la instalación del sistema ferroviario en la entidad en el desarrollo de la estructura urbana, ya que las calles siguieron consolidándose sobre el trazo original como prolongaciones de las vialidades existentes, y en especial las que mayor flujo mostraban, y otras fueron generadas como producto de la división de los grandes solares que fungían en su mayor parte como tierras de cultivo, o en algunos casos, como reserva territorial. Sin embargo, en cuanto al diseño de cuadras, aunque impera la tendencia de damero, el trazo de estas suele ser irregular, obedeciendo a los límites de las antiguas propiedades antes mencionadas, como extensiones de terreno de uso agrícola y cuyo aspecto de irregularidad comparte con el trazo del barrio del Montecillo, el cual como vimos anteriormente, salvo su desmembramiento y aislamiento, el trazo de sus cuadras y calles mantuvieron el diseño urbano que mostraba ya en años anteriores.

Análisis Arquitectónico

En relación al análisis arquitectónico, existe muy poca información que pueda dar testimonio de las características y estilos arquitectónicos que pudieron haber existido en la zona de estudio, ya que las pocas fuentes que se han podido conseguir son de carácter gráfico a través de fotografías antiguas, las cuales desde el primer análisis muestran la presencia de tipologías de fachadas completamente diferentes a las actualmente existentes, sobre todo en las vialidades primarias, mostrando por lo tanto una gran alteración de la imagen arquitectónica de la zona, lo cual ha venido a modificar a su vez la imagen urbana en el siglo XIX, razón tal que nos permite afirmar que estamos ante la presencia de un fenómeno de transformación de la imagen urbana y arquitectónica de manera por demás anárquica, la cual resulta complicada de estudiar por la cantidad de alteraciones sufridas a

través del tiempo, y en otros casos por la completa desaparición de gran número de viviendas que dieron paso a nuevas construcciones que nada tienen que ver con la fisonomía y espíritu anterior. Sin embargo, como testimonio de este periodo de estudio, aún sobreviven la mayor parte de las edificaciones construidas expofeso como anexos o servicios para la empresa ferrocarrilera.

Con base a lo anterior, como parte de este proceso de investigación, sólo nos permite especular algunos elementos basados exclusivamente en las observaciones directas que se hicieron a través de levantamientos fotográficos realizados en cada cuadra de la zona de estudio en las demarcaciones anteriormente indicadas y cuyos resultados nos ofrecen algunos datos que nos puedan ayudar a deducir la existencia de elementos en los cuales la industria ferrocarrilera establecida en San Luis Potosí llegó a generar alguna influencia directa o indirecta en la arquitectura, y en el caso del presente trabajo por razones de logística, solamente se han analizado las fachadas de las viviendas que actualmente permanecen en pie en la zonas de estudio.

Como se explicó anteriormente, previamente a la llegada del ferrocarril, y por ende a las demoliciones posteriores, existió frente a la Alameda un antiguo mesón que daba servicio a los viajeros, comerciantes y mineros que confluían de diferentes lugares del país y que tenían negocios en la entidad potosina, y cuya ubicación resultaba ideal para quienes establecían negocios de minería por la excelente ubicación cerca del camino que llaveaba al Cerro de San Pedro, y cuyo propietario era el acaudalado empresario potosino José Encarnación Ipiña, que tal como se señaló en capítulos anteriores, para poder defender la integridad de la alameda potosina y que ésta no fuera cedida a la empresa ferrocarrilera, el empresario ofreció los terrenos que ocupaba dicho mesón que era conocido como el “Mesón de las Mulitas” así como algunas cuerdas aledañas más también su propiedad, logrando con esto su objetivo de salvaguardar este paseo potosino, pero a su vez generó la desaparición de los vestigios arquitectónicos existentes en ese momento para dar paso a las nuevas instalaciones ferrocarrileras. Lamentablemente no se cuentan con registros de cómo haya sido la fachada de dicho inmueble, por lo que hemos recurrido a una antigua fotografía de otro mesón contemporáneo a este, el cual nos puede dar solamente alguna idea aproximada de cómo pudo haber lucido esta construcción ya desaparecida.



Imagen 6.30 Fachada del Mesón de Santa Clara (ya desaparecido) ubicado en el Centro Histórico de San Luis Potosí, imagen posiblemente de principios del siglo XX

Fuente: (Hernández Soubervielle, 2012)

En la imagen 6.30 de la fachada del mesón “Santa Clara”, los elementos que resaltan a simple vista en cada uno de los cinco vanos conformados por las puertas y ventanas, son sus jambas laterales a las cuales se integra un dintel liso el cual son coronados por una cornisa sencilla de fabricación modesta, ya sea en ladrillo o en argamasa. Del mismo modo se puede apreciar que en este tipo de construcción prevalece notablemente la presencia de la maza sobre los vanos, destacando el tamaño del vano de la puerta principal como una connotación de la importancia que este tipo de establecimientos dan al acceso principal. También se puede observar en la parte superior la presencia de una cornisa aislada que sostiene un pequeño pretil. Un elemento a destacar es la protección de las ventanas con elementos de forja de hierro o bien de madera, cuestión que también resulta muy característico de este tipo de arquitectura, sobre todo de este primer material.

La llegada del ferrocarril generó cambios en la industria y el comercio como es el caso de los servicios de hospedaje en los cuales los hoteles sustituyeron paulatinamente a los tradicionales mesones, como puede notarse en la imagen 6.31, en la cual se observa la fachada del “Hotel Nacional Mexicano” el cual muestra claras diferencias en relación a la arquitectura más sencilla de los mesones como es lo descrito en el caso anterior. En esta imagen de la cuadra sur de la Alameda potosina se observa que los vanos tienen predominancia vertical. Algunos de ellos siguen teniendo sus jambas en piedra, los dinteles moldurados y las cornisas, además de una imposta sencilla en la parte inferior de los vanos que funcionan como ventanas; en la parte superior, de la fachada que se ve en el lado

derecho, encontramos que existe un remate horizontal que culmina el entablamento en una cornisa protuberante. Este tipo de terminaciones es otro de los elementos muy característicos que podemos encontrar en las edificaciones del siglo XIX de la capital potosina.



Imagen 6.31 Calle de la Artillería, hoy Avenida Universidad, en el año de 1890 aproximadamente. Del lado izquierdo el jardín de la alameda. Al fondo la iglesia de San José con su torre aún inconclusa. Del lado derecho se observa la fachada del Hotel Nacional Mexicano.

Fuente: (Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí)

En el primer edificio de derecha a izquierda el entablamento además de incluir modillones y ménsulas, está rematado por un arreglo de cantera en cada extremo que podían ser sencillas o hasta ricamente adornadas tanto en su cuerpo como en sus terminaciones con capiteles elaborados o arquivadas simuladas. En la parte inferior de las fachadas se logra ver una división de colores aproximadamente a los cincuenta centímetros. En el primer y segundo inmueble se ve claramente esta separación, la cual podría ser solamente con un color de pintura diferente, un elemento de piedra o cantera tratado de forma sencilla; la separación se podía definir con una imposta o un guardapolvo

del mismo material. Esto se puede verificar gracias a las mismas fotografías que delatan este diseño mismo que los edificios de las zonas cercanas que se conservan desde entonces hasta nuestros días. En la fachada del ya señalado Hotel Nacional Mexicano existe otro elemento que se debe destacar: los balcones. Los diferentes diseños pueden ser de balcones rectos, circulares, etc. sostenidos muchas veces con ménsulas sencillas o sumamente elaboradas;

los barandales, al igual que las protecciones de los vanos estaban hechas de herrería.
 (Meléndez Cardona, 2018, pp. 23 -24)



Imagen 6.32 Lado norte de la Alameda a mediados de 1920. Las flechas rojas señalan las alturas similares de las fachadas en toda la cuadra. Nótese el detalle del camellón central con alumbrado y el camellón lateral arbolado.

Fuente: Meléndez (2018) basado en René Contreras, (2012)

En la cuadra norte frente a la anterior, tal como se puede apreciar en la imagen 6.32 se pueden observar las fachadas en el lado norte de la Alameda en un tramo de la actual calle Manuel José Othón, en donde se puede notar que las fachadas tienen las mismas características arquitectónicas de la época en San Luis Potosí, en las cuales destacan las ventanas con una proporción 2:1 a lo alto, generalmente construidas por dos hojas de madera y protecciones de hierro forjado enmarcado por un marco de cantera en las casas de mayor nivel económico las cuales generalmente están situadas en avenidas primarias, o bien de ladrillo o argamasa, más común de encontrarse en las vialidades secundarias. También es posible apreciar que mantienen un skyline uniforme, siguiendo la misma línea de una sola planta. Los elementos arquitectónicos conservan la verticalidad en todos sus vanos y su ritmo en cada uno de ellos, marcando una estructura donde la maza prevalece sobre el vano especialmente en el tercio superior de las fachadas, ya que el tercio central e inferior es ocupado por las puertas y ventanas.



Imagen 6.33 Fotografía tomada posiblemente desde uno de los vagones del ferrocarril en el año de 1920 con vista a la actual calle Manuel José Othón, lugar donde ahora existe un paso a desnivel. Del lado izquierdo se ve parte del jardín de la Alameda y al fondo las torres de la catedral.

Fuente: (México en fotos, 2018)



Imagen 6.34 Vista de la calle Manuel José Othón de finales del siglo XIX aproximadamente, donde se pueden apreciar las fachadas de la cuadra y sus elementos arquitectónicos. La calle de terracería aún y del lado izquierdo parte del jardín de la Alameda.

Fuente: (IHSLP, Facebook, 2018)

En el análisis de las imágenes 6.33 y 6.34 correspondientes a dos porciones seguidas de las cuadras norte de la actual calle Manuel José Othón, se pueden observar las diferentes fachadas existentes, ahora ya desaparecidas, en donde se aprecia la tipología arquitectónica y el skyline uniforme en la que todas las construcciones conservan la misma altura dándole un carácter de uniformidad ahora perdido. Nótese en la imagen 6.33 la existencia de

construcciones que muestran la clásica tipología ferrocarrilera instaurada por esta empresa, en donde se identifican sus característicos muros fabricados con piedra de corte, así como los también los clásicos vanos verticales en las viviendas, los cuales se encuentran enmarcados por jambas y dinteles de argamasa, ladrillo o cantera, y en algunos casos se pueden observar sobre los dinteles molduras arquitectónicas de tipo pecho de paloma, posiblemente hechos con cantera de la región.

Con esta serie de imágenes, aunado a la arquitectura de algunos inmuebles que siguen con pocas alteraciones hasta el día de hoy, se constata un tipo de tipología arquitectónica y materiales, con lo cual podemos reconstruir la fachada de un inmueble típico de la zona, así como un skyline completo en donde se vea la diferencia de alzados comparándolo con el que existe actualmente.



Imagen 6.35 Alzado hipotético de una fachada de un inmueble típico de principios del siglo XX. En ella se observan los elementos arquitectónicos como el entablamento en la parte superior, diseños sencillos de cornisas en la parte superior de los vanos, dinteles y jambas enmarcando los accesos y ventanas; guardapolvos de cantera y en los extremos pilastras que van desde el nivel inferior hasta el entablamento.

Fuente: Meléndez (2018)

En la Imagen 6.35. se hizo un alzado hipotético de una de las fachadas típicas de un inmueble de finales del siglo XIX y principios del XX en la zona de estudio. La verticalidad de los vanos, el ritmo entre ellos eran características notorias en la mayoría de ellas. Los elementos más resaltantes son principalmente las jambas en todos los vanos, los dinteles que están todos coronados por una cornisa moldurada, así como en la parte inferior una imposta que

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

sobresale para delimitar el murete que corre a lo largo de la fachada con los vanos haciendo remate con las consolas de las ventanas. En los extremos existen unas pilastras sencillas que llegan hasta el entablamento, que termina en otra cornisa sencilla delimitando el pretil. Todos estos elementos arquitectónicos eran por lo regular de piedra o cantera con su color original café oscuro, que es un material abundante en las zonas aledañas a la capital potosina. Por otra parte, la mayor área de la fachada constaba de un recubrimiento sencillo de cal-arena sobre los muros, con pintura con colores paja o arenas, que son los que predominaban en ese entonces si es que la fachada no estaba completamente cubierta también de cantera. Esto último por lo regular se utilizaba más en edificios de mayor envergadura y con mucha más importancia, como es el caso de las dos antiguas estaciones del ferrocarril, que estaban construidas en su mayoría por muros de piedra y cantera.

Como podrá verse en la imagen 6.35, el esquema representa las características formales de la fachada de la casa típica barrial potosina en la vivienda de mediados del siglo XIX y principios del XX, las cual es son comparables a las construcciones del Centro Histórico aunque con pretensiones más modestas, sin embargo presentan las mismas características señaladas en el capítulo anterior donde se analiza la vivienda potosina.

Como anteriormente se ha señalado, una de las característica de la vivienda potosina de la etapa de estudio del presente trabajo, fue su tradicional alineación con la calle a través de la banqueta con lo cual se lograba presentar una imagen urbana más compacta y homogénea, y en la cual no era común apreciar notorias diferencias en las alturas en las colindancias entre las casa y casa, por lo cual se mantenía una imagen urbana mas equilibrada con un skyline que presentaba un mejor proporcionamiento, sin embargo, esta condición se ha perdido en muchas zonas urbanas, sobre todo en áreas de alto flujo vehicular que acabaron por convertirse en zonas comerciales, con lo cual las antiguas viviendas fueron modificadas por sus propietarios, lo cual contribuyó a romper esta homogeneidad. Si bien los paramentos de las viviendas se han mantenido alineados a la banqueta, no es el caso para las alturas, donde se ha roto la imagen urbana tu la homogénea qué fue característica de este tipo de vivienda. Como se puede ver, esta situación es el producto de las diferentes intervenciones que se han hecho de forma irresponsable en las cuales no ha habido ni autoridad ni conciencia para evitar los perjuicios urbanos que estas

remodelaciones o construcciones nuevas, hechas sobre la demolición de la edificación anterior, han generado a la imagen y cultura urbana en la capital del estado.



Imagen 6.36 Reconstrucción hipotética basada en las imágenes existentes de las fachadas originales en contraposición de las actuales en la cuadra norte de la calle Manuel José Othón en la zona de estudio.

Fuente: Meléndez (2018)

En la imagen numero 6.36 se puede observar un claro ejemplo de lo anteriormente argumentado sobre la alteración de la imagen urbana de la ciudad, en la cual con el apoyo de las fotografías antiguas presentadas en este mismo documento, se ha podido hacer una comparación que denota la gran diferencia entre la vivienda de la etapa de estudio y las construcciones actuales en la Zona 1 correspondiente al área antigua del barrio del Motecillo, en la cual el uso de suelo se alteró de habitacional a mixto, pudiéndose notar la imagen anárquica que presenta esta zona en la actualidad, la cual resulta ser muy evidente.

Es importante aclarar al llegar a este punto, que la mayor parte de inmuebles que presentan las alteraciones más significativas, son regularmente aquellos que se encuentran ubicados

en las calles principales, cuyas viviendas, como sucede en la actualidad, se encontraban en manos de la gente con mayores recursos económicos, lo cual hizo factible su remodelación o demolición para construir otro inmueble que respondiera a las características y objetivos del contexto económico y social del momento, y que en comparación con el resto de sus vecinos de menores alcances económicos, que por lo general vivían en calles secundarias, no es tan común que sus viviendas muestren alteraciones importantes en su fisonomía formal, sin embargo también es posible encontrar fachadas de buena factura o de mejor calidad que el resto de las viviendas de arterias secundarias.

Con el fin de profundizar más en el análisis de la tipología de las fachadas en la zona de estudio, se realizó un trabajo de campo que dio inicio con la toma de imágenes fotográficas casa por casa y trabajadas en software para unión de imágenes, con el fin de poder visualizar las diferentes variables establecidas para el análisis de las fachadas las cuales se clasificaron por calle y por su cuadra correspondiente.

Como podrá verse en las ilustraciones arriba mencionadas, se establecieron diversos ordenamientos de fachadas por cada cuadra analizada, en las tres zonas de muestreo, dando un total de 540 fachadas estudiadas, en las cuales se identificaron, clasificaron y cuantificaron una serie de elementos tectónicos, que conforme a la tipología señalada en el capítulo 5 de este trabajo¹⁵, se determinó como el arquetipo de vivienda potosina, los siguientes elementos:

- a) Ventanas verticales 2:1 (altura 2 veces al ancho aproximadamente)
- b) Enmarcamiento en vanos de puertas y/o ventanas, pudiendo ser estos de cualquier material
- c) Enmarcamiento en colindancias laterales y en esquinas, pudiendo ser de cualquier tamaño material
- d) Enmarcamiento en pretilas, pudiendo ser de cualquier tamaño y material
- e) Remates arquitectónicos en dinteles de vanos enmarcados pudiendo ser de cualquier estilo arquitectónico y material
- f) Pretil en muros pudiendo ser de cualquier tamaño y material

¹⁵ Ver imagen numero 6.35 así como las correspondientes en el capítulo anterior

Del mismo modo también se clasificaron y contabilizaron las características de los estilos en las fachadas calificándolas como concordantes o discordantes, es decir en la primer clasificación se contabilizaron las fachadas que conservaron las características formales típicas de la casa de barrio potosino, cuyas características generales son la uniformidad de sus paramentos en lienzo que corren al parejo de la banqueta y la calle, su skyline uniforme sin demasiadas variaciones en las alturas entre la vivienda de uno y dos niveles, así como la presencia y forma de los vanos que conforman sus puertas y ventanas, en contraposición de aquellas que presentan modificaciones significativas, las cuales han provocado la pérdida de las características anteriormente descritas para la vivienda barrial, presentando una imagen notoriamente distinta al resto de las demás.

Primera área de muestreo, Zona 1 Montecillo original

Esta primera zona de estudio corresponde a la porción original restante del Barrio del Montecillo, la cual constituye el conjunto más antiguo del estudio, la cual esta comprendida por un área confinada de 9 cuadras bordeadas por las bardas del ferrocarril y por tres arterias principales de circulación vehicular conforme se puede apreciar en la imagen 6.10

Como se ha mencionado anteriormente, en esta primera zona de trabajo, quedó el remanente original del barrio del Montecillo, después de la fragmentación que sufrió con el arribo del ferrocarril y la construcción de sus instalaciones.

Esta zona esta conformada por 317 fachadas, las cuales no necesariamente presentan el mismo numero de predios, ya que algunos de ellos fueron subdivididos o bien anexados a otros contiguos, presentando 94 fachadas discordantes contra 221 que conservan las características tipológicas de este tipo de vivienda barrial. Se detectaron también que 26 de ellas son ahora de uso comercial con evidentes modificaciones en cada una de ellas, quedando la información numérica conforme a las siguientes graficas:

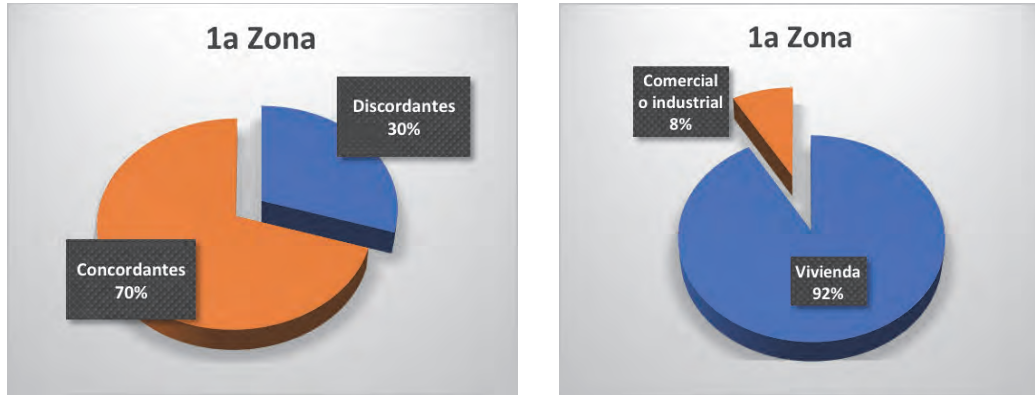


Imagen 6.37 Graficas de la 1ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas concordantes contra discordantes, nótese que la mayor parte mantienen sus características típicas y en las cuales solo el 8% es de uso comercial

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Como puede observarse en los datos que presenta la imagen 6.37, y como resultado del análisis de las fachadas de esta zona, se encontraron que el 70% de las mismas muestran características acordes con la tipología de las fachadas de los barrios potosinos tal como se ha descrito anteriormente, y el 30% restante presentan características totalmente disonantes al contexto del resto de las viviendas vecinas, lo cual es clara muestra de que se trata de construcciones o remodelaciones realizadas después de la segunda mitad del siglo XX, cuyas características distintivas son los jardines a los frentes o cocheras en espacios abiertos al frente de la casa, cuestión que denota su posterior construcción ya bajo otras influencias arquitectónicas.

En este mismo sentido, también se pudo apreciar que el uso del suelo sigue siendo primordialmente para uso de casa habitación, presentando una densidad que alcanza el 92% de este tipo de uso, en contraposición de un 8% restante que es utilizado para fines comerciales o de servicios, siendo evidente los cambios en su tipología, la cual se ha contabilizado entre las fachadas discordantes, y que de igual manera presentan características que son totalmente diferentes al resto de las demás, con lo cual se puede deducir que en la mayoría de los casos, las viviendas originales fueron demolidas, en el supuesto caso de haber existido como construcciones previas, o bien fueron construidas con estos nuevos usos y patrones en los solares donde se encuentran en la actualidad.

Otra de las características particulares que se manejaron en el modelo del prototipo de la casa potosina, es la ventana vertical como una herencia de la vivienda novohispana la cual es de uso recurrente en los barrios de la capital del Estado, y que a su vez es característica de la vivienda de clase media alta, sin embargo encontramos que en esta 1ª zona de estudio correspondiente a la parte original del barrio del Montecillo, solamente se detecto un 21% del total de la muestra con estas características frente a un 79% de ventanas de características rectangulares o cuadradas, lo cual podría interpretarse como resultado de la condición social de los habitantes del barrio de estudio desde se fundación hasta finales del siglo XIX y principios del XX

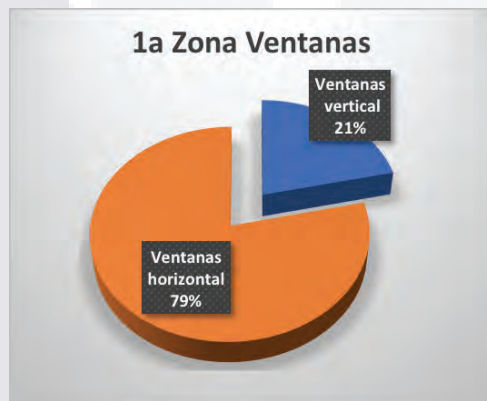


Imagen 6.38 Grafica de la 1ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas con ventanas de tipo vertical, las cuales solo contabilizaron 62 viviendas con estas características con lo cual alcanza un 21% de la muestra

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Como se indico anteriormente, se identificaron y seleccionaron seis factores que de acuerdo con la teoría establecida, determinan la tipología de la vivienda potosina, los cuales son ventanas verticales, enmarcamiento en vanos, enmarcamiento en colindancias, enmarcamiento en pretiles, remates en cornisas de dinteles, y rodapiés.

Es importante señalar que estos datos, si bien son cantidades totales contabilizados de cada una de las fachadas, no son datos de carácter absoluto, ya que los conceptos analizados no son excluyentes unos de otros, sino que son datos compartidos por diferentes conceptos a la vez, dicho de otra manera, dentro de la contabilidad de ventanas verticales pueden entrar también con enmarcado y cornisa sumados de manera individual, por lo que con esta información fue posible sacar el factor porcentual de incidencia de las seis características en la zona de estudio especificada como resultado aproximado sobre el total de la muestra.

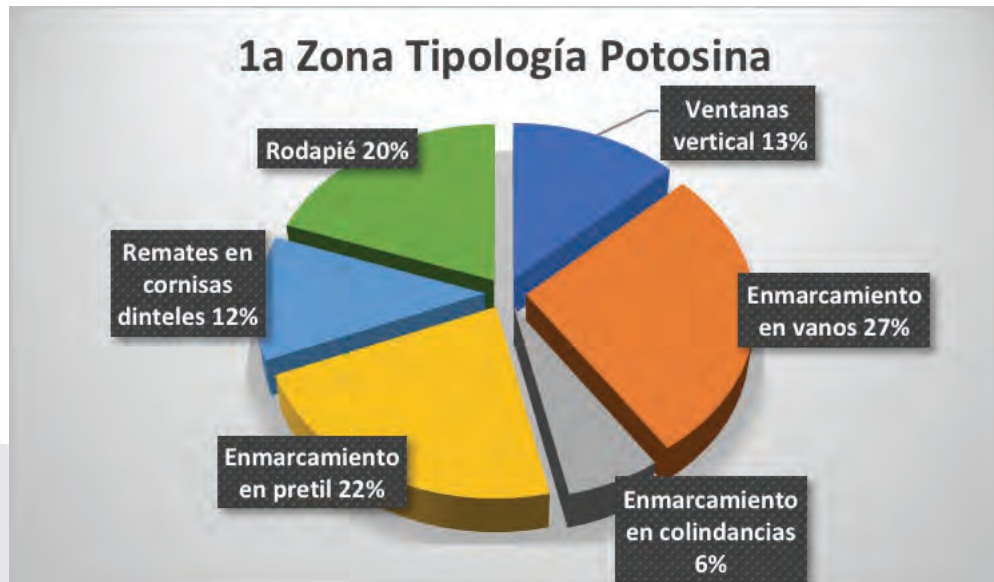


Imagen 6.39 Grafica de la 1ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia es en los enmarcamientos de vanos

Fuente: propia del autor por análisis observacional

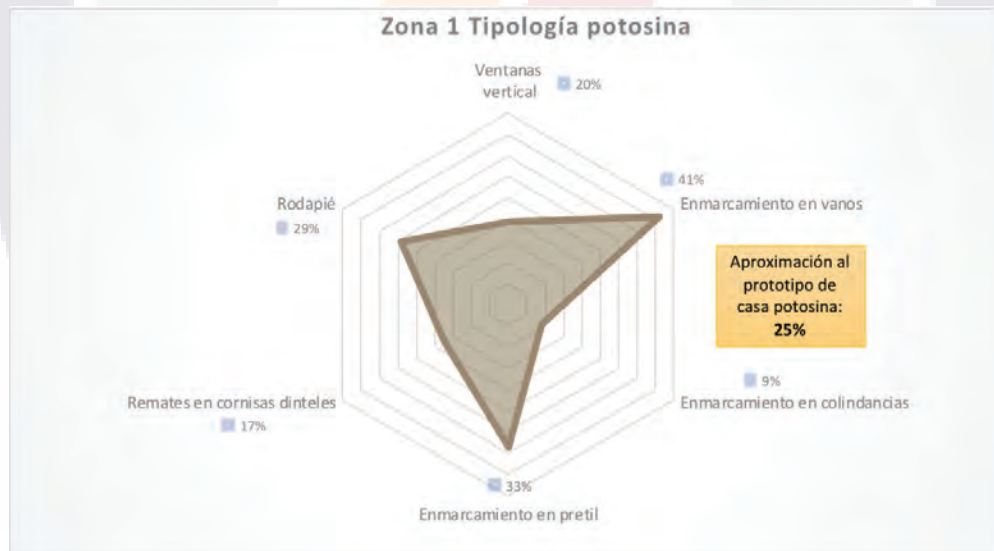


Imagen 6.40 Grafica radial de la 1ª zona de estudio, donde se puede apreciar los porcentajes de incidencia de los elementos característicos de la tipología de la vivienda potosina, los cuales promedian en conjunto un 25% del total de la muestra analizada.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Cómo se ha podido observar en los resultados finales del estudio de la zona de la muestra número 1, solamente se pudieron clasificar dentro de este prototipo de vivienda potosina un aproximado de 25% de las fachadas que cumplen esta tipología, por lo que resulta evidente las modificaciones que estas han sufrido a través del tiempo sobre todo durante la segunda mitad del siglo XX, dentro de las cual es solamente se detectó una sola fachada con características fuertemente similares a la de la arquitectura ferrocarrilera, la cual es de tipo industrial.

Segunda área de muestreo, Zona 2 Montecillo oriente

Esta segunda zona de análisis, corresponde a lo que podremos considerar como la primer zona nueva de crecimiento posterior a la instalación de la industria ferrocarrilera en el barrio del Montecillo, la cual se encuentra ubicada al oriente de dichas instalaciones y de la porción restante del barrio antiguo, en donde se construyeron las primeras obras de apoyo para la naciente industria ferrocarrilera en San Luis Potosí, tal como se puede apreciar en la imagen numero 6.10 de este mismo trabajo.

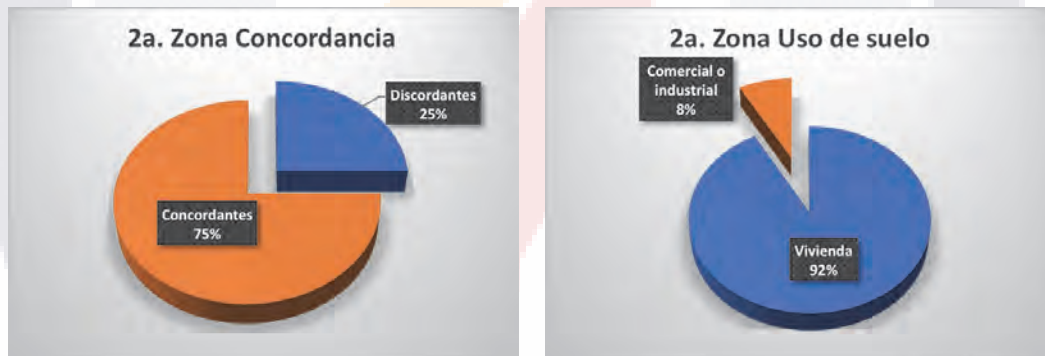


Imagen 6.41 Graficas de la 2ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas concordantes contra discordantes, nótese que la mayor parte (75%) mantienen sus características típicas y que solo el 8% de los predios son de uso comercial.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Cómo puede observarse en la imagen 6.41, en las viviendas estudiadas de la segunda zona de estudio, el 75% de ellas conservan las características típicas de la casa de barrio potosina contra sólo el 25% de fachadas discordantes que tal como se ha indicado, son productos de remodelaciones recientes. Por otro lado, el 92% de ellas continúan manteniendo su uso como vivienda contra sólo un 8% de las cual es son de carácter comercial, cuestión que es

mucho de llamar la atención ya que en esta primera zona debería de haber existido más áreas de uso industrial o comercial para dar servicio a la industria ferroviaria recientemente asentada, sin embargo, como podemos ver en el análisis, sigue prevaleciendo de manera contundente el uso de suelo como vivienda.

Otro punto importante a destacar en esta zona es la presencia del primer hospital construido en 1888 para atender a los empleados extranjeros del ferrocarril el cual funcionó desde finales del siglo XIX y hasta principios del XX, el cual presenta un estilo de marcado acento inglés que es totalmente discordante con la tipología arquitectónica de la zona pero más relacionada con el resto de la arquitectura industrial ferroviaria instalada en la entidad.



Imagen 6.42 Fachada de la entrada principal del antiguo Hospital del Ferrocarril construido para dar servicio al personal extranjero de la empresa y el cual era atendido por facultativos también de origen extranjero con un estilo ajeno al contexto potosino.

Fuente: El Universal

<https://sanluis.eluniversal.com.mx/nuestras-historias/14-10-2018/barrio-del-montecillo-lugar-donde-cobran-vida-las-historias-de-los#imagen-1> obtenido junio del 2020



Imagen 6.43 Grafica de la 2ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia más amplia es en los rodapiés de fachada con un 24%

Fuente: propia del autor por análisis observacional

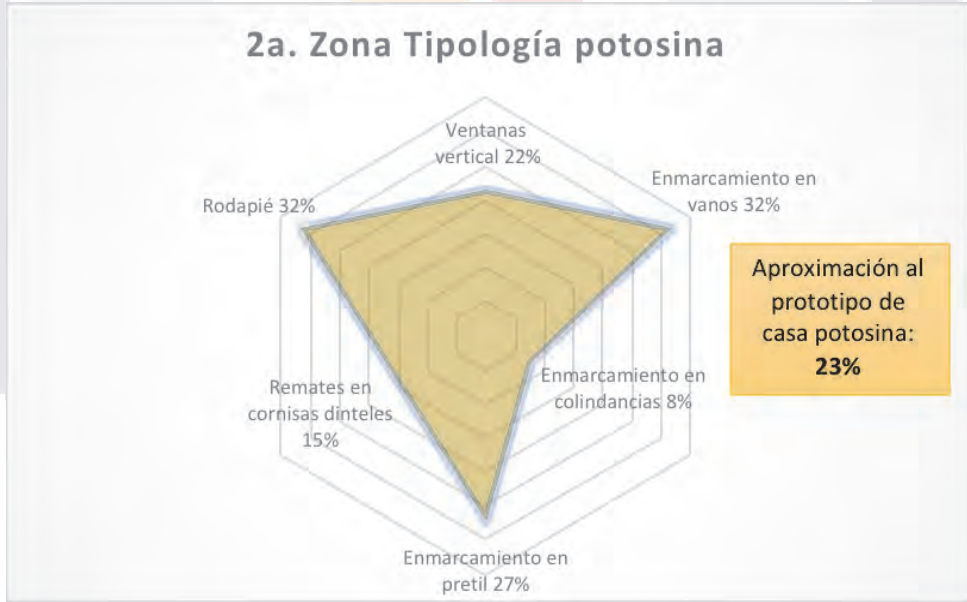


Imagen 6.44 Grafica de la 2ª zona de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en enmarcamientos de vanos y rodapié de fachadas.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Conforme los resultados presentados, encontramos que las características más comunes de las viviendas de esta zona de estudio se encuentran en los enmarcamientos de vanos, así como en los rodapiés en las fachadas, mostrando una incidencia de 32% de los inmuebles de la zona de estudio, y encontrando que la que menos impacto tiene en la gráfica, son los enmarcamientos en colindancias donde solamente alcanzan un 8% de la muestra.

En relación con los vanos, encontramos que la incidencia correspondiente a las ventanas verticales es de un 22%, sin embargo, los remates arquitectónicos en vanos alcanzan un 15% de la muestra, los cuales contribuyen a dar énfasis a los enmarcamientos de los vanos de puertas y ventanas sin importar su material o geometría. Con esta información encontramos que la incidencia general promedio del prototipo de vivienda potosina de un 23% de la muestra.

Tercer área de muestreo, Zona 3a Calle Peña y Peña barrio de San Sebastián.

Como parte de la tercer zona de estudio, correspondiente a la primera de las tres ubicaciones que fueron seleccionadas dentro del área de crecimiento registrada en la temporalidad del objeto de estudio del presente trabajo, corresponde a la calle Peña y Peña perteneciente al barrio de San Sebastián, el cual se encuentra ubicado al sur del barrio del Montecillo, el cual comparte la época de desarrollo con el resto de las muestras de este estudio y cubrió un total de 47 predios o fachadas.

La ubicación del barrio de San Sebastián, colindada al sur con el barrio del Montecillo, el cual comparte el espacio de la Alameda Juan Sarabia con este último a manera de nodo urbano, la cual genera una zona de transición ente ambos barrios y cuyo crecimiento y desarrollo puede considerarse de forma paralela ya que, por la cercanía existente entre los dos, las interacciones entre ellos seguramente fueron más fuertes que con otros barrios como los de Tequisquiapan o San Juan de Guadalupe.

Con base a lo anterior, la calle Peña y Peña donde se toma la muestra para este estudio, comparte la misma etapa de desarrollo dentro de la temporalidad del trabajo, específicamente en la sección de las cuadras que fueron seleccionadas exprofeso para el estudio del mismo.

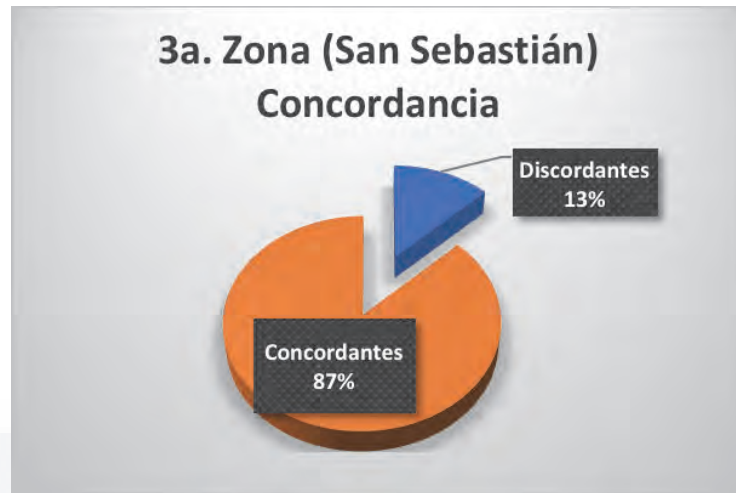


Imagen 6.45 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3a) donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas con las características concordantes con la tipología de casa barrial potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en las fachadas que si cumplen con esta condición que generan el 87% de la muestra.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

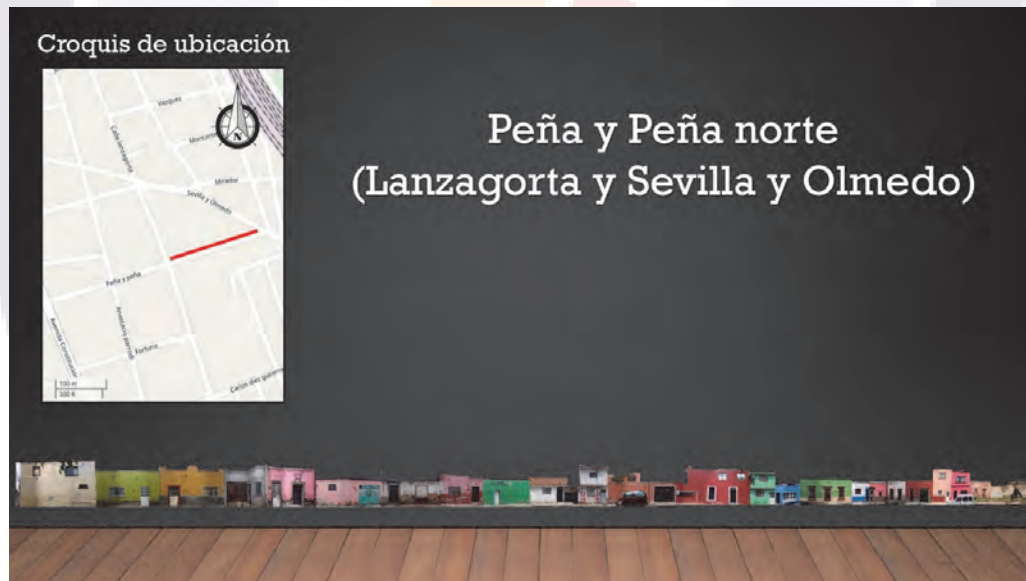


Imagen 6.46. Muestra de corte por fachada de la calle Peña y Peña del barrio de San Sebastián donde se pueden apreciar las características de las fachadas de los predios para su análisis.

Fuente: Propia del autor.

Cómo puede observarse en la gráfica 6.45, el análisis de las fachadas arrojó que el 87% de ellas aún son concordantes con el contexto del barrio en el aspecto del arquetipo de vivienda barrial, y solamente se logra apreciar que el 13% pertenecen a tipologías que son

notoriamente diferentes a las anteriormente descritas, por lo cual el porcentaje concordante es notablemente mayor y califica para el análisis.

En este mismo contexto, el uso de suelo presenta la totalidad para uso de vivienda, dicho de otra forma, el 100% de la muestra es de uso habitacional, por lo que no se encuentran ningún otro tipo de uso para comercio o servicios, por lo tanto la parte discordante sigue siendo perteneciendo al rubro de vivienda.



Imagen 6.47 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3a) donde puede apreciarse el porcentaje general de ventanas de tipo vertical contra las de geometría rectangular horizontal determinadas para la tipología de vivienda potosina.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

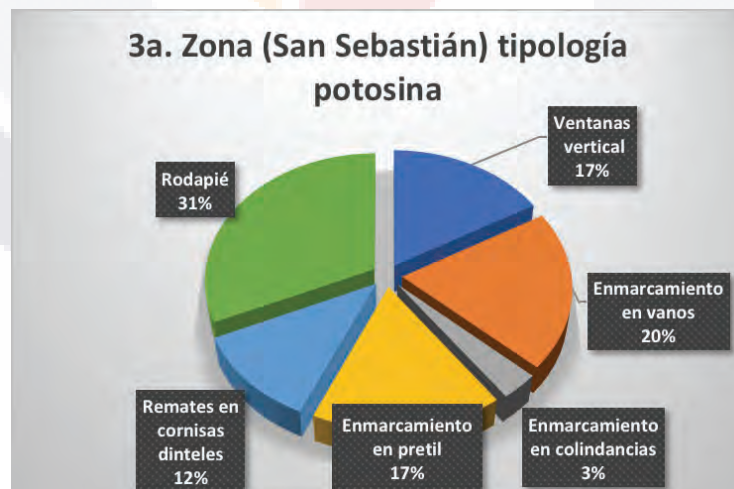


Imagen 6.48 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3a) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en los rodapiés de fachadas seguido por los enmarcamientos en vanos.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

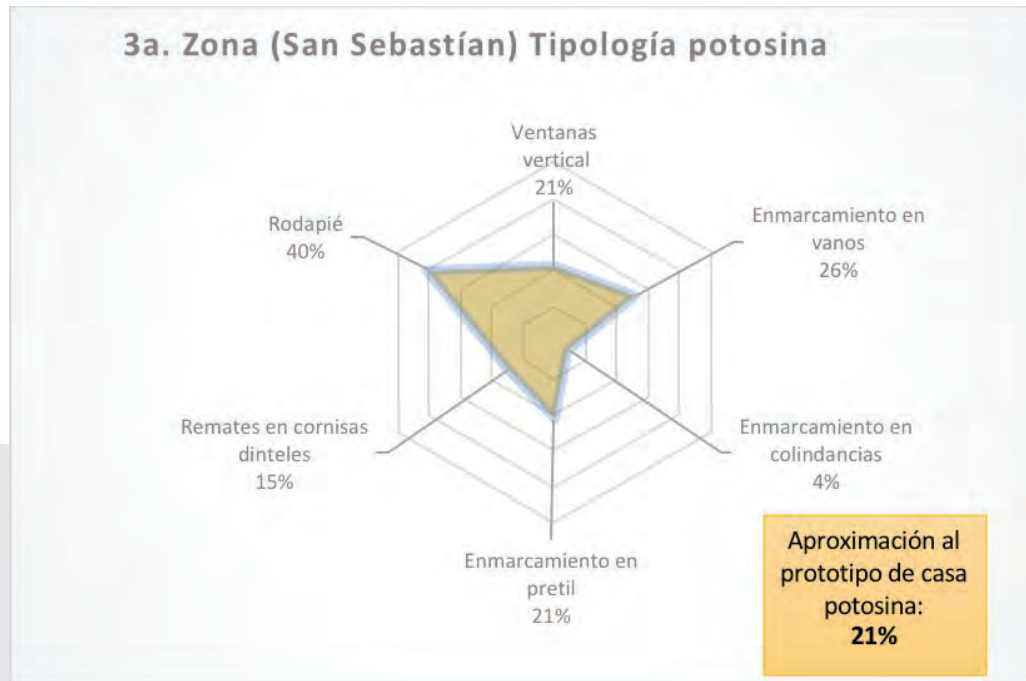


Imagen 6.49 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3a) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia total promedio es del 21% que calzan con este prototipo.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Como podrá observarse, esta parte de la muestra de la calle Peña y Peña del barrio de San Sebastián, presenta una concordancia con las seis características seleccionadas de solo un 21% en su conjunto, lo cual puede ser interpretado como un porcentaje en el que menos de un cuarto de la muestra caben en esta tipología característica de la casa potosina, sin embargo, no hay que perder de vista que el número de viviendas estudiadas en la Zona 3 es menor a la de la Zona 1 ya que la tercera está formada por un área más pequeña.

Con base a los datos anteriormente mostrados, se puede identificar que el rubro que más peso tuvo en la muestra fueron los rodapiés en fachada, los cuales alcanzaron un 40% de la muestra, seguidos de manera lejana por otros tres rubros con porcentajes similares que fueron los enmarcamientos en vanos de puertas y ventanas, las ventanas verticales y los enmarcamientos en pretil, los cuales rondan entre el 26% y el 21% de la muestra total que en el global representan el 21% de características típicas anteriormente señaladas.

Tercer área de muestreo, Zona 3b Calle Jerónimo Mascorro barrio de San Miguelito.

La calle Jerónimo Mascorro, se encuentra ubicada en el barrio de San Miguelito al sur poniente del barrio del Montecillo, que al igual que los demás elementos de esta tercera zona, pertenecen a la misma temporalidad de crecimiento de la ciudad junto con el caso de estudio. Esta muestra está integrada por el análisis de 39 predios, con los cual es se hizo el presente estudio de la muestra.



Imagen 6.50. Muestra de corte por fachada de la calle Jerónimo Mascorro del barrio de San Miguelito donde se pueden apreciar las características de las fachadas de los predios para su análisis.

Fuente: Propia del autor.

El barrio de San Miguelito, colinda con el barrio de San Sebastián, sirviendo como límite entre ambos territorios la importante Avenida Juárez, mejor conocida como Calzada de Guadalupe. El barrio de San Miguelito se formó como pueblo de indios al sur del pueblo de españoles y se ha convertido en uno de los barrios más populares de la ciudad de San Luis Potosí, ya que es considerado como parte también del centro histórico aunque se encuentre fuera del primer cuadro de la ciudad.

La calle Jerónimo Mascorro, se encuentra en un área que se desarrolla en la misma etapa temporal el presente trabajo de investigación, por lo que también fue seleccionado para su análisis para este fin.

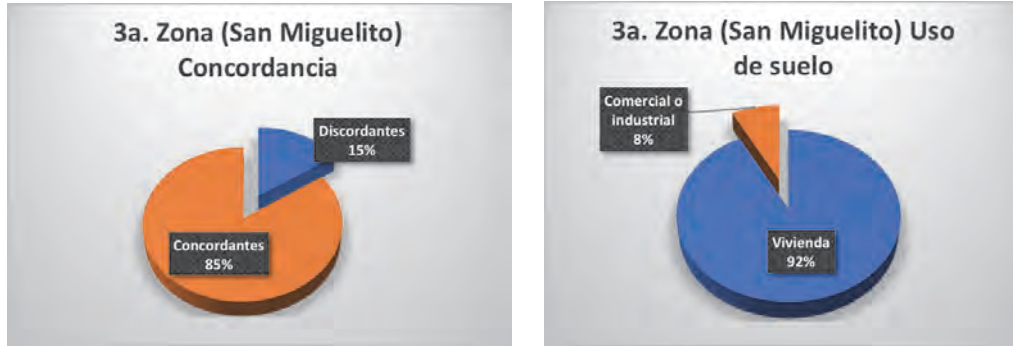


Imagen 6.51 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3b) donde puede apreciarse el porcentaje de viviendas con las características concordantes con la tipología de casa barrial potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en las fachadas que si cumplen con esta condición que generan el 85% de la muestra, así como el 92% conserva el uso de suelo como vivienda.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

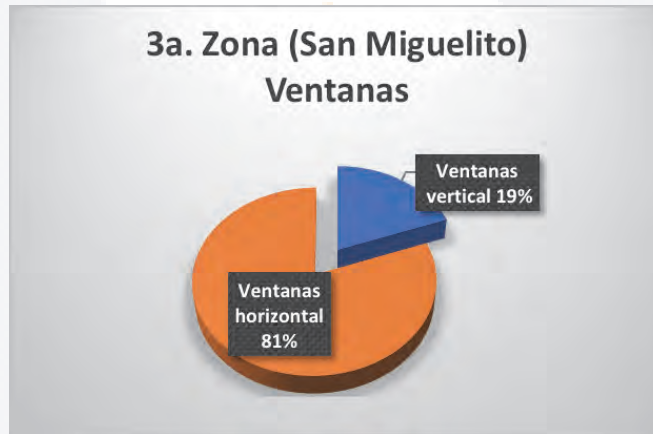


Imagen 6.52 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3b) donde puede apreciarse el porcentaje general de ventanas de tipo vertical contra las de geometría cuadrada o rectangular horizontal determinadas para la tipología de vivienda potosina.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Cómo puede observarse en la imagen 6.52, la evidencia tomada en el barrio de San Miguelito presenta una tipología de ventanas de carácter horizontal en su mayor parte, alcanzando un 81% de la muestra contra un 19% de las ventanas verticales, lo cual hace deducir que a pesar de su cercanía con el Centro Histórico el tipo de estos últimos vanos no alcanzo una cifra mas significativa, lo cual también pudo ser producto de modificaciones a las fachadas durante el siglo XX.

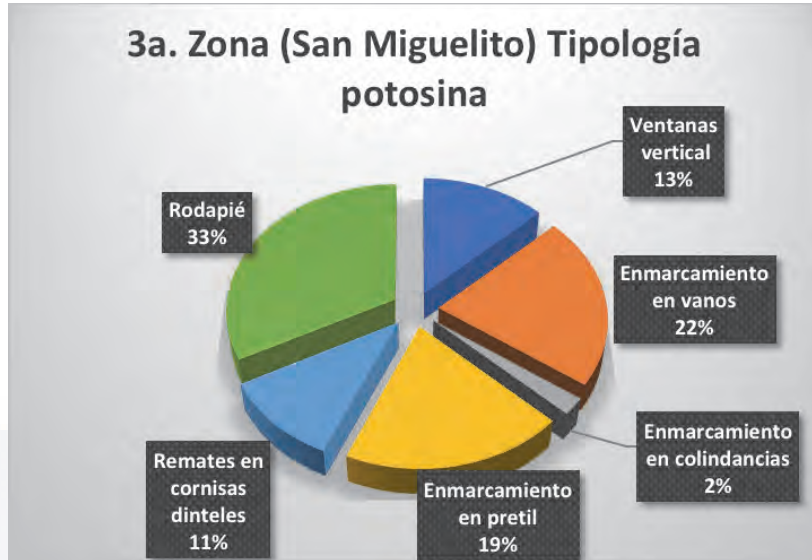


Imagen 6.53 Gráfica de la 3ª zona de estudio (Zona 3b) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en los rodapiés de fachadas seguido por los enmarcamientos en vanos y pretil.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Cómo se puede observar en la gráfica 6.53, en la cual se muestra el resultado del análisis general de las cualidades del conjunto de conceptos que determinan la tipología de la casa potosina, encontramos que conforme a la muestra, los rodapiés son junto con los enmarcamientos en los vanos de la fachada, (puertas y ventanas), los que presentan una mayor incidencia en las características formales de las unidades estudiadas, sin embargo, también es interesante observar qué existe un 11% de remates arquitectónicos sobre dinteles, lo cual demuestra la presencia de estas importantes características en las viviendas con elementos tectónicos mejor elaborados y con un toque artístico distintivo, sin embargo, también llama la atención que los enmarcamientos en las colindancias laterales de las viviendas solamente alcanzaron un 2% de la del total de la muestra, demostrando con ello la poca influencia que en este sentido tuvieron las casas pertenecientes al primer cuadro de la ciudad, en donde es más común encontrar este tipo de remates arquitectónicos en sus fachadas durante el período de la temporalidad de este estudio.

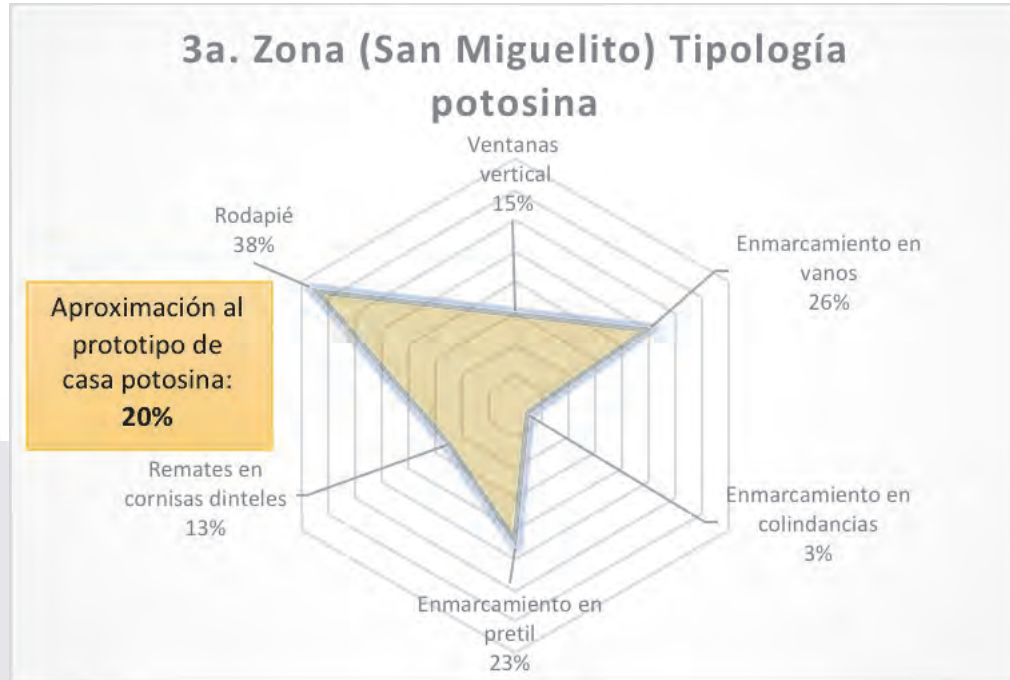


Imagen 6.54 Grafica de la 3ª zona de estudio (Zona 3b) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia total promedio es del 20% de las viviendas que entran con este prototipo.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

En la imagen número 6.54, se puede observar la incidencia a nivel general del prototipo de la casa potosina, la cual alcanza un promedio global aproximado del 20% el cual es prácticamente el mismo porcentaje alcanzado por la muestra anterior de la zona 3ª del barrio de San Sebastián, lo cual puede ser un claro indicativo de la fuerte relación que se tiene entre los criterios tipológicos formales de la vivienda de este periodo de estudio. Así mismo, como ya se ha mencionado en el caso de la calle Jerónimo Mascorro destaca la presencia de los rodapiés en fachada en los que el material predominante es la piedra de corte de la región, seguido, aunque de manera lejana por los enmarcamientos en los vanos y pretil, los cuales al igual que los rodapiés, son también en su mayoría fabricados con piedra de corte. Otro punto interesante a observar es que el registro de la presencia de ventanas verticales es notablemente menor a las registradas en la muestra anterior del barrio de San Sebastián donde se pudo contabilizar un 21% contra un 15% de las registradas en el barrio de San Miguelito.

Tercer área de muestreo, Zona 3c Calle Ignacio Manuel Altamirano barrio de Santiago

Como parte de la última muestra perteneciente a la tercera zona de estudio seleccionada, corresponde el turno a la calle Ignacio Manuel Altamirano perteneciente al barrio de Santiago, el cual se encuentra ubicado al norponiente del barrio del Montecillo, en el cual se analizaron 49 fachadas con sus predios correspondientes. Cabe hacer mención que el barrio de Santiago no comparte colindancias con el barrio del Montecillo, ya que entre los barrios antes mencionados, se encuentra ubicado el barrio de Tlaxcala.

El barrio de Santiago tiene sus orígenes a la par de la ciudad de San Luis Potosí, así como con el resto de los barrios tradicionales de la ciudad. Para fines del siglo XIX las inmediaciones de su plaza principal se había convertido en uno de los paseos principales de la ciudad, contribuyendo a ello la existencia de dos importantes centros de reunión social, ahora ya desaparecidos como lo fueron el Teatro Arista y una plaza de toros ubicada frente al atrio del templo, este contexto se vio fortalecido gracias a que este barrio contaba con el servicio de tranvías que fluían hasta este lugar, los cuales conectaban a este barrio con la zona Centro de la ciudad, así como con otros puntos de la misma.



Imagen 6.55 Grafica de la 3ª zona de estudio (zona 3c) donde puede apreciarse el porcentaje de concordancia de viviendas con las características formales de la tipología de vivienda barrial la cual alcanza un 94% de la muestra. Nótese que la incidencia más amplia del porcentaje de ventanas verticales en esta zona.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Cómo se puede observar en la figura 6.55, el porcentaje de concordancia de las fachadas analizadas con el prototipo de la vivienda barrial potosina, alcanza un importante registro de 94% contra solo un 6% de discordancia, y también es de llamar poderosamente la atención la relación de los vanos para ventanas, los cuales presentan la incidencia más grande de toda la muestra de ventanas de tipo vertical que han sido determinadas como

características de la vivienda de la elite potosina estando casi a la par de las de tipo horizontal alcanzando una contabilidad de 44%.

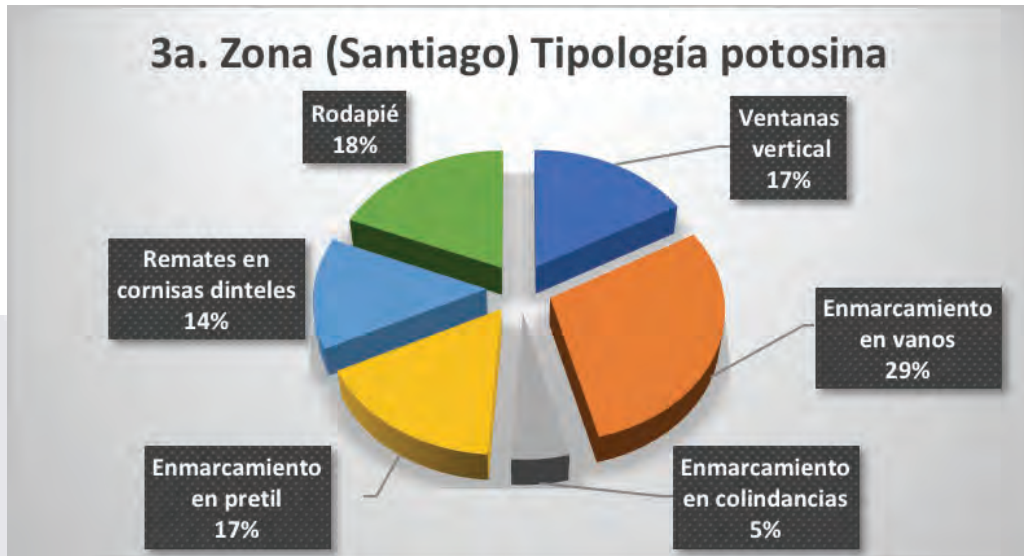


Imagen 6.56 Gráfica de la 3ª zona de estudio (Zona 3c) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en los enmarcamientos de vanos de fachadas.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Conforme al análisis de la gráfica de la imagen 6.56, encontramos que la característica que más incidencia tiene en esta selección es el enmarcamiento de vanos de puertas y ventanas, los cual es contabilizan un 29% de la muestra, en segundo lugar vemos en prácticamente un triple empate, la presencia de ventanas de geometría vertical junto con los rodapiés en fachadas y Enmarcamiento de pretil, los cual es son seguidos de manera muy cercana por los remates en cornisas arquitectónicas en dinteles. Finalmente encontramos que los enmarcamientos en las colindancias laterales son los elementos que menos presencia tuvieron en la muestra analizada, ya que solo alcanzaron un 5% del total de la misma, cuestión que se ha presentado de similar manera en casi todas las unidades contabilizadas de las tres zonas estudiadas para este trabajo de investigación.

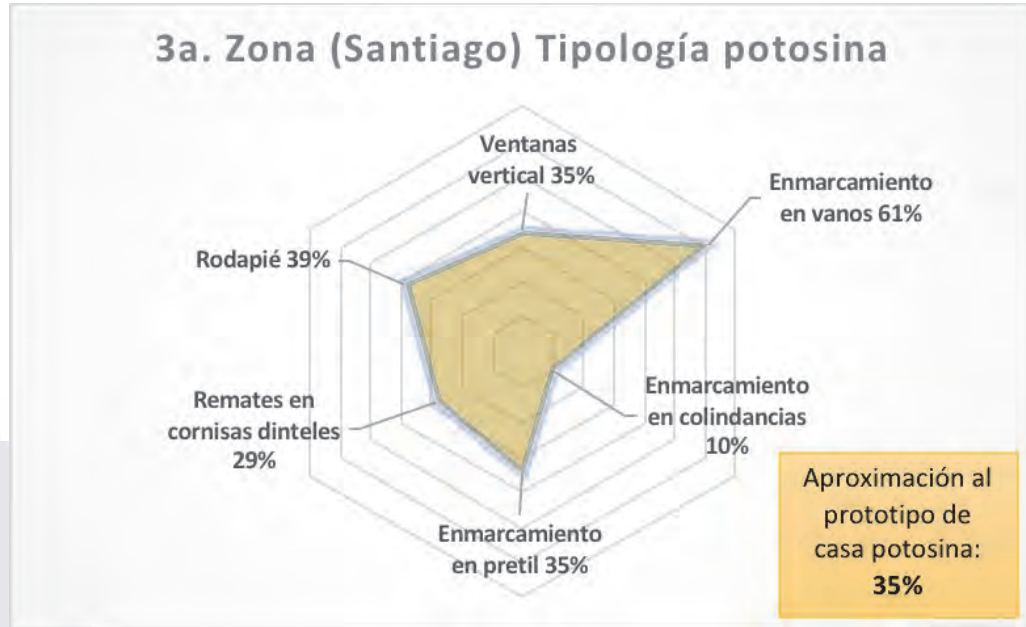


Imagen 6.57 Gráfica de la 3ª zona de estudio (Zona 3c) donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia total promedio es del 35% de las viviendas que calzan con este prototipo.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

En relación al análisis de las características generales del prototipo de casa potosina en los barrios tradicionales de la ciudad, encontramos que las unidades analizadas en esta muestra, son las que alcanzan el mayor índice dentro de esta tipología, alcanzando un 35% en promedio aproximado de afinidad con los criterios establecidos, siendo notorio que los enmarcamientos en vanos de puertas y ventanas son los elementos que comunmente son mas representativos en todas las muestras analizadas, junto con los rodapiés en fachadas.

Bajo este contexto, destaca de manera particular en esta muestra que los vanos de ventanas de tipo vertical son las que presentan una mayor incidencia en comparación con las anteriores muestras analizadas, y que a su vez también es representativo el número de remates arquitectonicos en cornisas y dinteles sobre los vanos anteriormente mencionados, así como los enmarcamientos en los pretilos, lo cual nos permite deducir que en está zona de estudio se cuidó con más esmero el detalle en el diseño de las fachadas conforme a los prototipos de la época de estudio del presente trabajo, independientemente del material utilizado para su construcción, en el que sigue manteniendo una presencia importante la piedra en este tipo de remates arquitectónicos.



Imagen 6.58. Muestra de corte por fachada de la calle Altamirano del barrio de San Sebastián, donde se pueden apreciar las características de las fachadas de los predios para su análisis.

Fuente: Propia del autor.

Resultados finales de las tres zonas de estudio.

Como resumen final del análisis en el que confrontamos las tres zonas de estudio que fueron conformadas por la primera etapa consistente en la zona original del barrio del Montecillo, presentando una muestra de 317 fachadas; La segunda etapa conformada por las viviendas construidas al oriente de las vías del ferrocarril que partieron el antiguo barrio del Montecillo las cuales conformaron la primer zona inmediata de construcción posterior a la instalación del sistema ferroviario con una muestra de 88 fachadas, y la tercer etapa conformada por tres zonas diferentes dentro de la misma temporalidad de crecimiento de la ciudad, las cual es fueron la calle Peña Peña en el barrio de San Sebastián, que incluyo una muestra de 47 fachadas, la calle Jerónimo Mascorro en el barrio de San Miguelito con una muestra total de 39 fachadas analizadas y la calle Ignacio Manuel Altamirano en el barrio de Santiago la cual incluyó una muestra de 49 fachadas de viviendas.

Bajo las anteriores condiciones, se procedio a confrontar los datos de las tres zonas de manera global obteniendo los siguientes resultados finales.

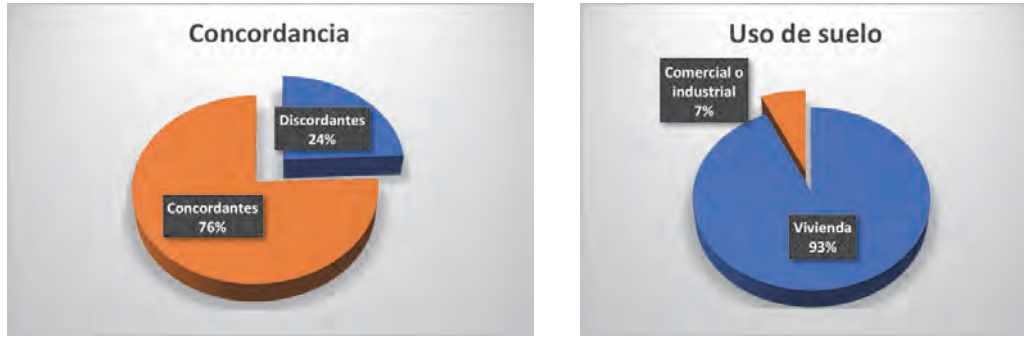


Imagen 6.59 Grafica de los datos globales de las tres zonas de estudio donde puede apreciarse el porcentaje de concordancia de viviendas con las características formales de la tipología de vivienda barrial y los usos de suelo correspondientes. Nótese que las incidencias mas altas de vivienda concordante en promedio de toda la muestra.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Conforme al análisis de la imagen 6.59, podemos observar que la muestra presenta un 76% de concordancias con la tipología de la vivienda de los barrios potosinos, lo cual contribuye a dar validez a la muestra en contra de un 24% de construcciones discordantes, que cómo se ha mencionado anteriormente, pueden ser en la mayoría de los casos, producto de modificaciones a las construcciones previamente existentes. Así mismo, es también notorio el peso que tienen los predios cuyo uso de suelo es destinado para fines habitacionales, presentando una densidad de un 93% en contraposición de un 7% de las dedicadas para uso comercial o industrial, que al igual que los discordantes presentan notables modificaciones realizadas en el transcurso del siglo XX a las construcciones previamente existentes en la zona.

En lo referente al rubro de la tipología de los vanos para ventanas, la muestra presenta una mayor incidencia de ventanas de tipo cuadrada o rectangular horizontal las cual es contabilizan el 76% de las fachadas analizadas, en contraposición las ventanas cuyos vanos son de geometría vertical los cual es solamente alcanzaron de manera general un 24% de la muestra, lo cual es un claro indicador qué esta tipología de ventanas qué se ha determinado como característica de la casa potosina, no fue un elemento que fuera implementado en la vivienda de los barrios populares de la ciudad, sin embargo el porcentaje que su presencia es indicativo de qué fue implementado como un elemento distintivo entre el común de las viviendas vecinas de cada una de las zonas estudiadas.

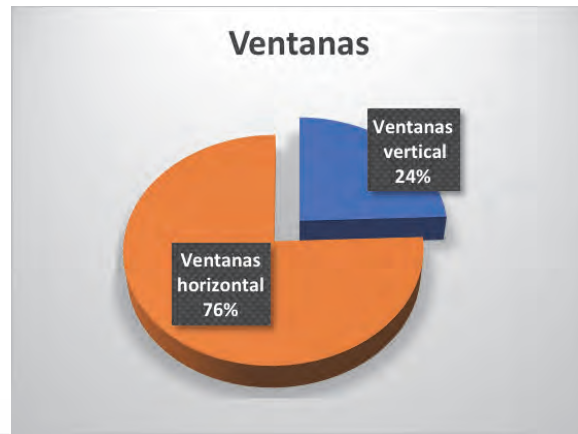


Imagen 6.60 Grafica de la incidencia total de las tres zonas de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de ventanas de tipo vertical contra las de vanos cuadrados o rectangulares horizontales que fueron determinadas para la tipología de vivienda potosina.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

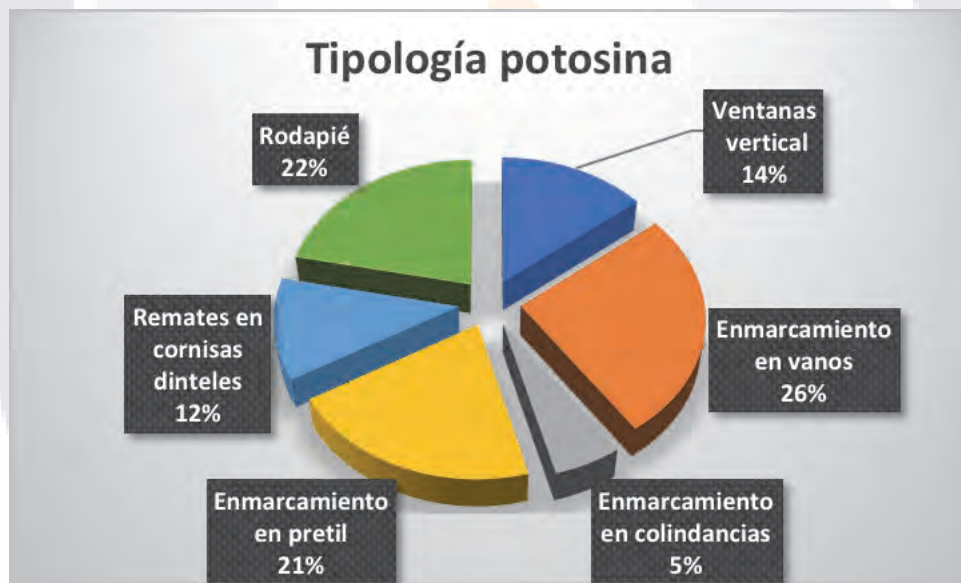


Imagen 6.61 Grafica global de las tres zonas de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia mas amplia se encuentra en los enmarcamientos de vanos de fachadas.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Bajo el análisis de los resultados mostrados en la imagen 6.61, se puede deducir que los enmarcamientos en los vanos de puertas y ventanas de las fachadas de las tres zonas analizadas, constituyen la incidencia de mayor peso en la muestra con un 26%, seguido por los rodapiés en fachada y los enmarcamientos en pretil, quedando en un nivel inferior la

presencia de ventanas de tipo vertical y los remates arquitectónicos en cornisas y dinteles, coincidiendo con los datos de cada una de las muestras en la que los enmarcamientos en las colindancias laterales de las fachadas son las que menor presencia tienen en la contabilidad general de estas características en las muestras analizadas.

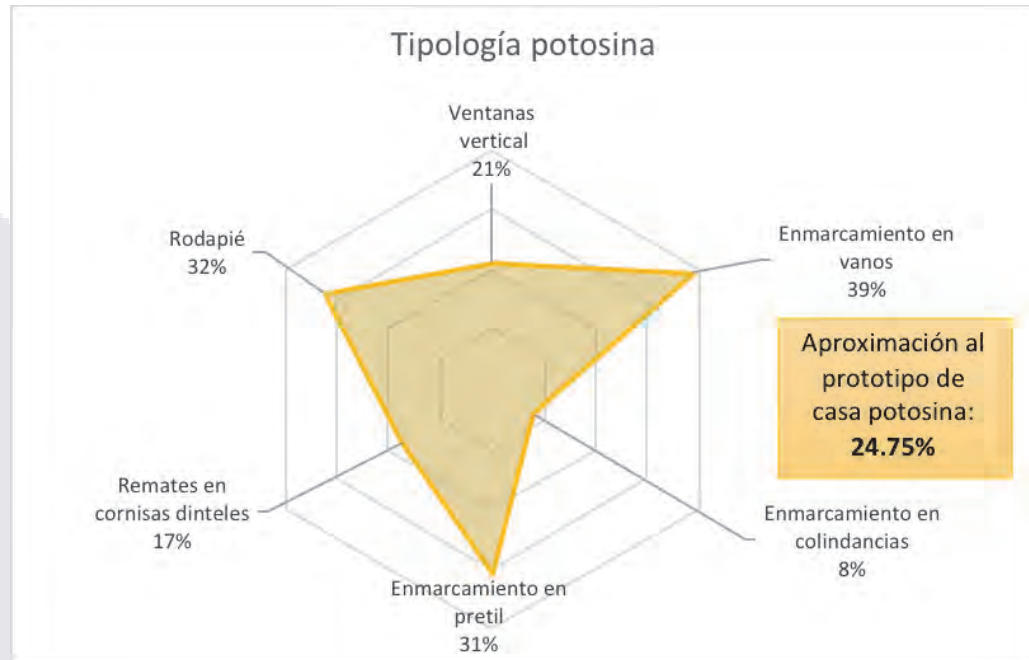


Imagen 6.62 Grafica de los datos globales de las tres zonas de estudio donde puede apreciarse el porcentaje general de viviendas con las características determinadas para la tipología de vivienda potosina. Nótese que la incidencia total promedio de toda la muestra fue de un 24.75% de las viviendas que calzan con este prototipo.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Por medio del análisis de los datos proporcionados en la gráfica mostrada en la imagen 6.62, se puede encontrar que de las muestras totales analizadas en las tres zonas de estudio, estas presentan un alcance total promedio aproximado de 24.75% de concordancia con la tipología de la casa potosina de este periodo de estudio, lo cual se puede traducir cómo de una cuarta parte de las viviendas estudiadas que conservan estas características de manera general, y en los cuales el promedio de mayor incidencia lo forman los enmarcamientos en vanos de puertas y ventanas así como los rodapiés en fachada y los enmarcamientos en pretil, sin embargo pese al importante número de enmarcamientos en vanos de puertas y ventanas, los remates arquitectónicos sobre los dinteles de los mismos solamente alcanzaron una presencia de un 17% lo cual es un indicador de que estos elementos de

distinción arquitectónica por ser de un mayor costo no fueron tan profusamente empleados como en las viviendas de familias con mayores ingresos económicos, o bien de las del modelo del Centro Histórico potosino.

Arquitectura ferroviaria potosina

Uno de los aspectos tecnológicos más importantes de la industria de la construcción en la era porfiriana, fue sin duda alguna la utilización del acero como principal elemento estructural de las numerosas obras que fueron realizadas durante este periodo de la historia contemporánea de nuestro país, por lo que esta nueva modalidad constructiva estaba haciendo cada vez más utilizada en las principales obras realizadas en este mismo periodo en San Luis Potosí, por lo que el arribo del ferrocarril a esta entidad, fortaleció el significado de la utilización del acero como principal material de construcción, el cual fue empleado en grandes volúmenes, con lo que se convirtió en el material característico de esta industria, ya que en el imaginario popular el hablar de la industria rielera o ferroviaria, era sinónimo que rememoraba a este relativamente nuevo material.

Bajo este contexto, debemos entender que la relación entre materiales, técnicas constructivas y estilos arquitectónicos se encuentran íntimamente ligadas, y como resultado material de esta relación es la obra arquitectónica construida, Sin embargo, los resultados de la aplicación de estos conceptos en la arquitectura civil de nuestro país y específicamente en San Luis Potosí, no se vieron implementadas de inmediato, ya que *“la arquitectura ferroviaria y sus consecuentes influencias no se encontraban en el sendero de la “buena arquitectura” Simplemente se había dejado el camino libre para que los ingenieros se encargaran de sus realizaciones; además también se daría pie a la contratación de arquitectos extranjeros para el diseño de estaciones relevantes”*. (Molotla Xolalpa, 2018, p. 89).

Con base a lo anteriormente expuesto, se puede afirmar que el estilo de la arquitectura ferroviaria fue desdeñada desde el principio por el gremio de los arquitectos en nuestro país, ya que no constituía parte de los cánones artísticos establecidos para esta disciplina, en este sentido la arquitectura ferroviaria estaba exclusivamente orientada al concepto de arquitectura industrial, la cual como hemos visto no era apreciada por los arquitectos mexicanos, sin embargo no podemos dejar de ver la importancia que la arquitectura

ferroviaria tuvo para la construcción de nuestro país, ya que fortaleció el uso de los nuevos materiales como el acero, además de que esta industria estaba cimentada sobre conocimientos de carácter científico con los cuales se aseguraba la estabilidad de las edificaciones a través de los cálculos estructurales, los cuales nunca habían sido aplicados en nuestro país.

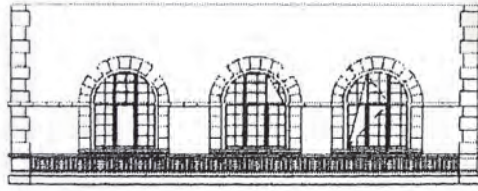


Imagen 6.63 Fotografías de las fachadas norte y poniente del edificio de bodegas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Nótese la terminación con almohadillado de cantera labrada

Fuente: Propia del autor

Conforme lo señala Molotla (2018), la mayor aportación que la arquitectura ferrocarrilera generó a la industria de la construcción en nuestro país, fue la aplicación de los nuevos materiales y las técnicas de construcción en la edificación de muros y cubiertas en los nuevos edificios, lo cual nos hace ver que en la cuestión del estilo arquitectónico extranjero importado por esta industria no tuvo mayor impacto en la construcción habitacional y por ende en la de San Luis Potosí, ya que este estilo industrial ferrocarrilero no logró desarrollar mayor influencia en la construcción de la vivienda tal como lo vimos en el análisis de las muestras estudiadas en este capítulo, y cuyas características formales y estilísticas, quedaron en los edificios que esta industria construyó para el servicio de sus operaciones.

“En tales circunstancias el campo de acción de los arquitectos se vio sumamente restringido. Situación que tendía a agravarse porque a muchos de ellos no les cabía en la cabeza que les correspondía llevar a cabo los espacios habitables exigidos por las nuevas ramas de la producción. De este modo las terminales, talleres, oficinas y todo lo concerniente a los ferrocarriles, por ejemplo, fue realizado por los ingenieros de manera casi total”. (Molotla Xolalpa, 2018, p. 88 Citando a Vargas (1996))



PASILLO CABECERA EXPRESS



PASILLO CORREDOR Y BATERIAS



Imagen 6.64 Fachadas de la estación de ferrocarril en San Luis Potosí, tomada de los planos originales del año 1911. Nótese los remates de piedra labrada en los vanos y esquinas.

Fuente: Araujo Meléndez y fotografía Gobierno del Estado de San Luis Potosí

Ante los argumentos anteriormente descritos, y frente a una de las más importantes interrogantes del presente trabajo, la cual cuestiona hasta qué punto influyó la industria ferrocarrilera al urbanismo y la arquitectura en San Luis Potosí, encontramos que en realidad el impacto mayor fue en la arquitectura industrial y comercial gracias sobre todo al uso del acero como material de construcción, el cual aunado a las nuevas técnicas de construcción, permitió la edificación de áreas libres mas amplias en tiempos mucho mas cortos, así como la utilización de elementos modulares y prefabricados que vinieron a fortalecer las ideas de los estilos funcionalistas de la época:

“La concepción utilitaria de la estación del ferrocarril, pero sobre todo las cubiertas de fierro y cristal fueron precursoras en la edificación de otros géneros como los mercados, almacenes, bodegas, hangares, centros mercantiles, etc., que se transformarían en las plantas libres o plantas tipo que revolucionarían arquitectónicos”. (Molotla Xolalpa, 2018, p. 96)

Sin embargo, este estilo ferrocarrilero no tuvo mayor influencia en la arquitectura domestica, al menos durante la primera mitad del siglo XX, sin embargo se ha detectado

que el empleo del acero en la vivienda popular, pudo haberse comenzado a emplear en reestructuraciones de vivienda popular en los barrios potosinos, específicamente los rieles de ferrocarril, con los cuales fueron sustituidas las viejas vigas de madera o concreto armado en techumbres, ya que el sistema de techado utilizado en este tipo de vivienda, era el de bóveda catalana plana hecha con ladrillo de barro cuadrado de la región.



Imagen 6.65 Fotografía de la única fachada de vivienda de la zona de estudio que mimetiza la tipología de las construcciones ferrocarrileras. Obsérvese el estilo y materiales empleados de la misma manera que las construcciones industriales de esta empresa.

Fuente. Propia del autor.

Conforme lo señala Katzman, en el transcurso de la última década del siglo XIX la primera del siglo XX, la actividad comercial aumentó notablemente en nuestro país llegando a registrar la producción de importantes obras reconocidas a nivel nacional, dentro de las cuales destacaban aquellas que constituyen diferentes espacios para la industria ferrocarrilera. (Katzman, 1973), sin embargo, estos no poseían un estilo propio que los caracterizará como una arquitectura ferrocarrilera en nuestro país, razón por lo cual seguían ciertos principios estéticos importados del extranjero, principalmente ingleses y franceses, y cuyos diseños y manufacturas fueron realizados en su mayor parte por ingenieros extranjeros, los cuales conforme a su tradición, utilizaron el acero para solventar claros y lograr un adecuación en los espacios arquitectónicos, lo cual tenía como fin último la utilidad del espacio construido, dando menor importancia a los aspectos estéticos en la construcción, generando con ello una confrontación con grupos de arquitectos que defendía esta última característica de la arquitectura, como es el caso del arquitecto contemporáneo

a estos acontecimientos, Jesús T. Acevedo quien señalaba que a pesar de que reconocía que las necesidades eran una realidad, este rechazaba la adopción de nuevos materiales que pudieran caracterizar la arquitectura de la época. (Araujo Meléndez, 2002, p. 68)



Imagen 6.66 Comparación entre las instalaciones del actual Museo del Ferrocarril "Jesús García Corona" que fungió en el siglo XX como la Estación de los Ferrocarriles Nacionales de México y las instalaciones de la segunda estación del ferrocarril al inicio del siglo XX.

Fuente: Meléndez (2018)

En imagen 6.37 se pueden apreciar las instalaciones de la antigua y de la nueva Estación del Ferrocarril. La primera corresponde de finales del siglo XIX y principios del XX, la cual fue destruida por un incendio en el año de 1920 por lo que fue sustituida con la que actualmente alberga al Museo del Ferrocarril Jesús García Corona que fungió hasta finales del siglo pasado como la Estación de los Ferrocarriles Nacionales de México. Es importante distinguir el estilo de la antigua estación la cual obedece aun estilo totalmente ajeno a la ciudad de San Luis Potosí y por ende a el barrio del Montecillo, ya que esta obra denota su origen en la cultura anglosajona que trajeron consigo los dueños de las primeras concesiones ferrocarrileras que llegaron a San Luis Potosí, tanto en el Ferrocarril Nacional Mexicano como el Ferrocarril Central Mexicano los principales empleados fueron de origen extranjero,

principalmente estadounidenses, con lo cual nos encontramos por primera vez con una nueva tipología arquitectónica de carácter industrial en los albores del siglo XX.

“Igual que la tecnología de los caminos de hierro, el género arquitectónico ferroviario llegó a México del extranjero y no contaba con antecedentes internos. La construcción de inmuebles para el servicio de las líneas del ferrocarril y casas habitación de sus empleados respondió a lo que empresarios y técnicos extranjeros consideraron necesario. En general los edificios utilizados como estación siguieron el modelo inglés impuesto por la empresa que dió servicio al ferrocarril Liverpool-Manchester en Inglaterra”. (Carregha Lamadrid, 2014, pp. 232-233)

En este sentido, la arquitectura ferrocarrilera se caracterizó por la construcción de obras de servicio para la empresa ferroviaria, a través de la edificación de estructuras de grandes proporciones y de grandes alturas, las cuales solventaba grandes claros, sin embargo su aspecto expresivo se mantuvo equilibrado en la relación al ritmo y proporción de la misma, y cuyas funciones estaban orientadas específicamente a labores de carga y descarga de materiales, mercancías y productos, así como de las estaciones para brindar el transporte a la población y posteriormente la construcción de los importantes talleres que florecieron en el siglo XX.

En este mismo tenor, podemos afirmar que las características de estas obras ferrocarrileras representaban los ideales de desarrollo y progreso que el régimen porfirista buscaba expresar como parte de su programa de desarrollo, lo cual se logró expresar al combinar los diferentes materiales de la región con el uso del acero anteriormente mencionado, generando con ello una imagen que determinó las características de este tipo de construcción en las primeras etapas del siglo pasado.



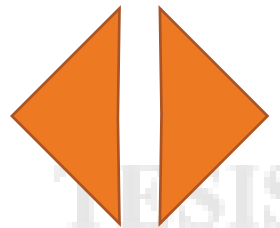
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES



DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS



Conclusiones



Los nuevos paradigmas de la investigación.

En esta época de la información en la que actualmente vivimos, es necesario encontrar nuevos enfoques que ayuden a entender los procesos de intervención en el espacio construido, el cual está representado por la arquitectura y el urbanismo, y estos a su vez quedan agrupados dentro de lo que podemos entender como el espacio antrópico, el cual no es otro que el ámbito del hábitat natural que es alterado por la acción del hombre de manera consciente y en ocasiones inconscientemente. Ante este escenario, en el cual las tecnologías de la información han revolucionado la forma en que enfrentamos las diversas problemáticas del mundo contemporáneo, nos han obligado a replantear los procesos y sistemas que considerábamos adecuados para entender, plantear y resolver los problemas del hábitat, obligándonos a reflexionar sobre las metodologías y plataformas que anteriormente conformaron los antiguos paradigmas de cómo entendíamos el mundo.

En este mismo orden de ideas, si bien hemos hablado de la complejidad que presenta el mundo moderno, y la idea que prisa en algunos círculos académicos que señalan que los problemas de la actualidad deben ser abordados desde una perspectiva sistémica, surge la duda sobre si el ser humano tiene la capacidad de entender los problemas del mundo –y por ende del hábitat- de una manera holística, lo cual parece ser casi imposible, sin embargo cuando mencionamos este término, no lo consideramos como un conocimiento que nos lleva a entender la totalidad de las cosas, si no a ver la totalidad a través de las diferentes partes que la componen a través del estudio de sus relaciones como partes del todo.

Tal como se mencionó anteriormente, el manejo de la información se ha convertido en la piedra de toque del siglo XXI, en la cual los individuos que están en las cumbres de los sistemas productivos y de desarrollo actuales, son los que poseen y manejan de manera efectiva este recurso, lo cual aunado a la globalización y a los cambios políticos y sociales contemporáneos, han demostrado que enfrentamos un mundo donde la complejidad de los problemas es el común denominador de las actividades productivas y de transformación del hombre moderno, por lo cual los patrones pasados en la que un solo hombre, o una sola disciplina eran suficientes para resolver los diversos problemas humanos, ahora ya no es eficiente, ya que ante esta complejidad, la simple mirada unidisciplinaria no alcanza a

ofrecer soluciones integrales de mayor alcance a los problemas de la transformación del hábitat.

En este sentido, la construcción epistemológica de lo urbano parte de reconocer su complejidad y por ende su condición de sistema complejo. Asumir lo anterior plantea retos teóricos metodológicos para el diseño y la gestión urbana. Es en esta lógica, que las ciencias del hábitat a través de los ámbitos antrópicos se convierten en un elemento integrador que a partir del enfoque de sistemas permite ir construyendo un objeto de investigación capaz de aprehender la complejidad del fenómeno urbano. Para ello, se planteó partir de cinco dimensiones de análisis: natural, espacial, económica, social y cultural, constituidos como elementos capaces de ir coordinando los saberes disciplinarios y con ello generar un lenguaje común o híbrido propio del conocimiento inter o transdisciplinario.

Con base a lo anterior, podremos abordar los proyectos de diseño o intervención urbana desde la perspectiva inter o transdisciplinaria que enriquece tanto la construcción del objeto de estudio como el análisis y las propuestas. El enfoque de sistemas y la lógica de los sistemas complejos se convierten así en una serie de recursos propios del trabajo inter y transdisciplinario y obligan al estudioso de lo urbano a construir un marco epistemológico particular y a desarrollar los elementos teóricos-metodológicos a partir del reconocimiento de la particularidad de la construcción del objeto de estudio, es decir, reconocer la historicidad y su carácter que además lleva consigo una importante carga en la dimensión cultural que construye a la ciudad y que está a la vez construye en el usuario en una afectación múltiple y recíproca que otorga valores significantes a la urbe, tal como lo afirma Marqués Pulido cuando señala que “el espacio urbano y la ciudad pueden tomar nuevas formas según lo decidan sus usuarios y habitantes, de modo que su subordinación al valor de cambio puede ser alterada por los usos y significaciones que los ciudadanos le otorgan a la urbe” (Márquez Pulido, 2014).

Por lo tanto, el fenómeno urbano analizado a través de la ciudad no puede obedecer únicamente a los patrones teóricos e inmutables destinados para marcar su desarrollo, sino también obedece a la variabilidad de los contextos naturales en el que la urbe se encuentra establecida, entendiendo además que:

“El territorio y los asentamientos humanos tampoco están quietos, porque no son espacios físicos inertes, sino que cambian con la acción de sus ocupantes o gobernantes y estos los alteran con sus prácticas para adaptarlos al medio y a las necesidades del grupo, reconfigurándolos una y otra vez en procesos continuos de transformación del territorio. Pues precisamente reconocer los procesos sociales por los que se producen las transformaciones culturales del espacio, es decir, los procesos morfogenéticos que determinan los cambios del espacio construido en cada cultura, época y territorio es identificar los modos universales posibles y sus combinaciones de todas las formas de gestión social territorial” (Hernández Araque, 2016, citando a Garcia y Garcia, p. 13),

Ante este contexto, podemos afirmar que el estudio de los proyectos y la gestión urbana es un reto cuyo común denominador es la complejidad, que demanda ser abordado desde diferentes puntos de vista disciplinarios, el cual es producto de las diversas acciones humanas, las cuales determinan el campo de acción de las ciencias de los ámbitos antrópicos.

El presente trabajo, es sin duda alguna una muestra de esta complejidad a la que se enfrenta el conocimiento, sobre todo cuando se trata de reconstruir la historia del presente y sólo se cuenta con pequeños y dispersos pedazos de información del pasado, muchos de los cuales quedan expuestos a la interpretación personal del investigador cuando no se cuenta con todos los recursos para la obtención del conocimiento, ya sea porque éste no existe o porque no se tiene acceso a él, ya que como en este caso de estudio, el poder haber hecho calas en los muros de cada fachada, hubiera permitido obtener mejor información y más certera en relación a los materiales de los que están constituidos, razón por lo cual no nos dejan más que el recurso de la observación directa sobre el elemento trabajado.

El ámbito antrópico.

Como se menciona anteriormente en este trabajo, el fenómeno urbano es producto 100% de la voluntad humana, construido a través de sus elementos materiales como por la cultura de la sociedad que le da origen, representa de manera notable la superación del “homo faber” de la definición Arendtiana, que es capaz de explotar el planeta para transformar su hábitat natural en uno de carácter artificial, en otro que ha iniciado una manipulación a nivel

celular de los orígenes de la vida a través de las intervenciones en el ADN transformando y afectando en todo sentido el futuro de su propia existencia sobre la tierra.

Ante este contexto, el poder estudiar las transformaciones urbano arquitectónicas de nuestro entorno actual, debe hacerse a través de una visión antrópica en la cual no se coloque al ser humano como el centro del universo, conforme la visión antropocéntrica del mismo, sí no a través de la visión en donde el ser humano actúe como un elemento que es capaz de generar transformaciones materiales y sociales bajo una perspectiva sistémica, y aunque pareciese una ambición desmedida, debe acercarse más a un análisis holístico, pero bajo un estricto respeto a la dignidad humana y a su hábitat el cual constituye el sustento de su vida,

El ámbito antrópico puede ser concebido como un fenómeno que debe ser observado desde diferentes variables que actúan sobre el como son los índices bióticos (naturales), sociales, económicos y culturales, en donde estas actúan dentro de ciertos límites espaciales y temporales, en donde estas dimensiones interactúan entre ellas de manera interdependiente de tal forma que se convierten en causa y efecto al mismo tiempo, lo que permite caracterizar al “hábitat edificado” como un sistema altamente complejo.

Por lo anteriormente descrito, el estudio de la influencia del arribo del ferrocarril a la ciudad de San Luis Potosí en su ámbito urbano arquitectónico conlleva en mayor o menor parte, la interacción de las dimensiones anteriormente señaladas, poniendo a prueba las teorías que tratan de determinar estos hechos, como es el caso de la teoría schumpeteriana del ciclo económico, que considera el desarrollo y la progresiva implantación del ferrocarril como uno de los factores determinantes de los grandes ciclos económicos, los cuales deberán ser abordados desde una postura sistémica para entender de mejor manera los procesos del hábitat, observando como son afectadas unas a otras así como la relación de los seres humanos en sus interacciones con el hábitat y en los ámbitos antrópicos.

El ámbito cultural

Con relación al tópico de a la cultura social, el arribo del ferrocarril no estuvo exento como es lógico saber, de las diferentes manifestaciones culturales que se presentaron ante las diversas circunstancias mediante las cuales llegó la industria ferrocarrilera San Luis Potosí,

comenzando por comprender que la extensión de las líneas ferrocarrileras constituían en una de las principales prioridades del régimen porfirista enarbolando los ideales progresistas del gobierno, las cuales se encontraban altamente influenciadas por un deseo de asemejarse a la cultura europea que permeaba en la sociedad mexicana de finales del siglo XIX y principios del XX.

Estas circunstancias culturales, no solamente caracterizaban el pensamiento social de un país que pese a los avances tecnológicos que estaba experimentando, se encontraba altamente fragmentado en su estructura social, en la cual se trataba de imponer las ideas de los grupos económicos y políticos que ostentaban el poder, a tal grado que era necesario para las élites sociales, no solamente imponer sus ideas, sino de convencer a las clases “inferiores” de que estas eran lo mejor para el país, y qué al proceder de estos grupos de importante peso político y económico, las clases sociales de menor influencia tenían la obligación de acatarlas por el bien de la nación y en nuestro caso de estudio, por el bien del Estado. Encontrando con esto que las políticas de convencimiento que se emplearon fueron de tal grado persuasivas que cambiaron el pensamiento de la gente, a tal grado de lograr la desintegración sin mayor oposición de un barrio tradicional potosino para dar paso a lo que se denominó como “el mensajero del progreso” con el cual se logró establecer en el imaginario social todo lo que la industria ferrocarrilera representaba para el país.

Como parte de este mismo fenómeno, y pese al convencimiento popular de los beneficios económicos y sociales del arribo del ferrocarril a la entidad, la cultura ferrocarrilera no tuvo mayor arraigo en la ciudad, al menos durante los primeros años del siglo XX, ya que esta industria representaba una cultura que era absolutamente ajena al contexto local, la cual experimentó una etapa de cambio a partir del inicio de la lucha armada de 1910, en la que la industria ferrocarrilera jugó un papel determinante en el desarrollo de esta contienda como el principal elemento de transporte de tropas y pertrechos de guerra de los diferentes bandos en pugna, en donde por primera vez la imagen del ferrocarril se convirtió en un símbolo de la Revolución Mexicana. Sin embargo, el establecimiento de una cultura ferrocarrilera se comenzó a generar con mayor solidez a partir de la nacionalización de la industria durante el periodo cardenista, en lo que los grupos sociales formados por los sindicatos ferrocarrileros comenzaron a fortalecer una cultura ferrocarrilera local la cual adquiere mayor presencia hasta la segunda mitad del siglo XX.

Otro punto importante que queda como consecuencia de la cultura social inherente a la industria ferrocarrilera, fue sin lugar a dudas la división física que generó el bordo del tendido de las vías férreas que separaron al centro de la ciudad de la parte oriente de la misma, cuya división estigmatizó a esta área de la ciudad como una zona dedicada para la clase popular, la cual no fue del interés de los grupos de la élite potosina, cuyos intereses territoriales se fortalecieron hacia el extremo opuesto del bordo ferrocarrilero, es decir hacia el lado poniente de la ciudad, dando una connotación de diferenciación social entre un lado y otro de las vías del ferrocarril, A tal grado que esta zona no pudo desarrollarse sino hasta la segunda mitad del siglo XX.

Por lo anteriormente señalado, podemos afirmar que durante la etapa de estudio, si bien se viven y se experimentan los efectos culturales inherentes al arribo de la industria ferrocarrilera a la entidad, muchas de estas tendencias culturales no logran establecerse de forma permanente en los imaginarios sociales de la población hasta por lo menos 50 años después de la instauración de esta industria en la entidad potosina, a través de la acumulación de experiencias adquiridas por los diferentes acontecimientos históricos y políticos del país, en donde la frase que señala que “la cultura avanza más rápido por ferrocarril” no se ve consolidada hasta el establecimiento de las instituciones que estructuraron el país posteriores a los movimientos armados que ensangrentaron a la nación durante el siglo XX.

El ámbito urbano

Como ya se ha indicado en este documento, el arribo del ferrocarril representó un importante parteaguas para toda la humanidad, ya que se le ha atribuido de manera tradicional los grandes cambios sociales, políticos, económicos y urbanos e inclusive medio ambientales, que generaron la nueva imagen del mundo contemporáneo, lo cual lo ubica como uno de los elementos más trascendentales del ámbito antrópico.

Como se ha visto, y conforme a las teorías de Henri Lefebvre, este autor ha señalado a través de sus teorías que el espacio se transforma obedeciendo a diversos factores entre los que destaca las necesidades productivas y sociales de la comunidad, llegando a determinar que los modelos de transformación espacial llegan a depender del producto de que se trate, que

en este caso es la industria del transporte a través del ferrocarril en el cual la fuerza de trabajo ha producido el espacio y la propia ciudad en consecuencia.

En este mismo tenor de ideas, Lefebvre también señaló que existe un importante conflicto entre lo que él determinó como el espacio de representación y las representaciones del espacio, ya que estos últimos son realizados por los especialistas, y el primero se genera a través de los imaginarios y anhelos de la sociedad, encontrando que como suele suceder con los grandes cambios sociales producidos por influencias de carácter político o económico, estas son inducidas por los grupos sociales de poder, tal como lo señala Franco (2016) cuando afirma que:

“Cada etapa de construcción capta un ideal urbano que refleja las aspiraciones e intereses políticos y económicos de las personas involucradas en la toma de decisiones y que implican una modificación en las ciudades. En un espacio edificado, se desarrolla un sistema intrincado de intereses que obedece a una elite que dirige y orienta la expansión de la ciudad” (Franco Muñoz, 2016, p. 21)

Bajo este contexto, el fenómeno de cambio que experimentó el barrio del Montecillo se desarrolla a través de otro concepto lefebvriano que es la formulación del espacio abstracto el cual fue determinado por la imposición de las clases dominantes apoyado por sus tecnócratas por medio de la mercantilización y burocratización en la que las actividades laborales se reducen a la generación de dinero, lo cual transformó la vocación habitacional del barrio del Montecillo en un espacio de producción y de vivienda para trabajadores de la empresa.

Con base a lo anteriormente mencionado, en nuestro caso de estudio podemos señalar que el resultado de las afectaciones que sufrió el barrio del Montecillo con el arribo de la industria ferrocarrilera, obedecieron en gran medida a esta confrontación entre tecnócratas y el habitante mismo de esta zona de la ciudad, en la cual acaban imponiéndose los primeros a través de la implementación de una enorme campaña propagandística impulsada desde las grandes esferas del gobierno en alianza con las élites sociales y económicas potosinas, quienes conforma a las ideas de Pierre Bourdieu, generaron con el tiempo un “habitus” con el cual la gente adoptó las reglas impuestas por estos grupos sociales los cuales a fin de cuentas lograron impulsar la industria ferroviaria sin importar la

desintegración del barrio del Montecillo, cambiando por completo la fisonomía y crecimiento de esta zona de la ciudad.

Sin embargo en San Luis Potosí, se da un fenómeno particular confirmado por los datos analizados en este trabajo, el cual señala que el impacto urbano ocasionado por la llegada del ferrocarril a esta ciudad, solamente tuvo una marcada influencia en su zona directa de operación, ya que no se presentaron como en el caso de otras entidades del país, cambios paralelos en el diseño urbano arquitectónico de las ciudades en la que esta industria izó sus banderas, fomentando de manera inmediata transformaciones en otras partes de la ciudad, como lo fue el caso del vecino estado de Aguascalientes, en donde esta industria generó el crecimiento de la ciudad en torno sus instalaciones,

“... su infraestructura se constituyó como el principal motor para la construcción de viviendas obreras que satisfacían la demanda habitacional de una población de escasos recursos que llegaba a la ciudad en busca de empleo. Especialmente, la ciudad se desarrolló con base en nuevos equipamientos e infraestructuras que proporcionaron un contenido y perfil novedosos para el ámbito urbano” (Franco Muñoz, 2016, p. 69)

En San Luis Potosí no se produjeron nuevos espacios para albergar al creciente número de trabajadores que empezaron a llegar a la ciudad, ya que no se registran indicadores de construcción de vivienda masiva para este sector, lo cual nos permite deducir que la demanda de espacio habitacional fue satisfecha por la renta de las viviendas existentes en los barrios cercanos al Centro Histórico incluyendo lo que quedaba del barrio del Montecillo.

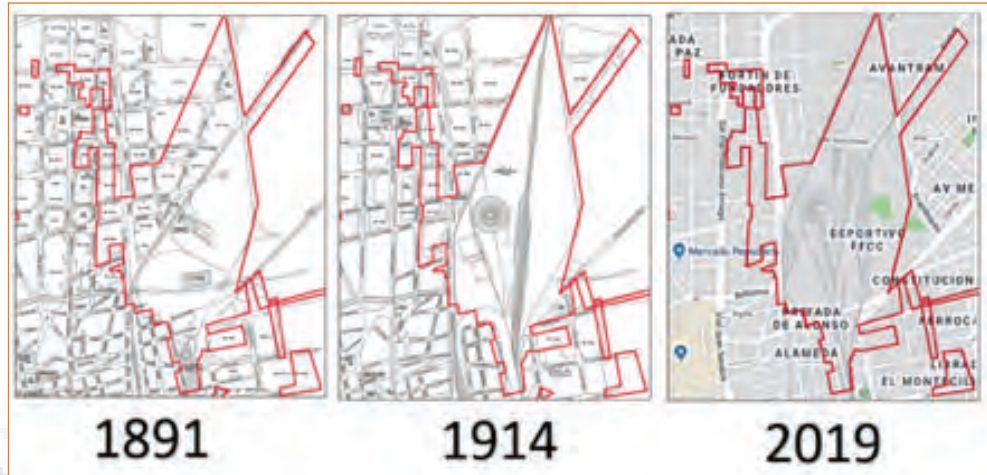


Imagen 7.1 Mapas de la 1ª etapa de estudio de la traza urbana de los patios de maniobras del ferrocarril, que muestran el desarrollo urbano de los primeros años de su arribo hasta nuestros días, en la cual se puede observar que existen pocos cambios en la traza urbana.

Fuente: Propia del autor con datos del Observatorio Urbano de la UASLP

La traza urbana tampoco sufrió mayores transformaciones fuera de la zona de trabajo de las instalaciones ferrocarrileras, ya que conforme al análisis de los planos antiguos de la ciudad que datan desde el principio del siglo XIX, demuestran que la mayor parte de las calles ya estaban planteadas como prolongaciones de las existentes del centro histórico y de los barrios, las cuales solo cambiaron algunos de sus anchos como producto de los nuevos alineamientos de los predios y por la paulatina urbanización de los mismos. También es importante señalar que durante la etapa de estudio solamente se logró visualizar una nueva zona de carácter habitacional hacia el sur de la ciudad, sin embargo, su desarrollo real fue después de la primera mitad del siglo XX a la par del notable crecimiento que se da hasta esta segunda mitad de siglo experimentó la ciudad de San Luis Potosí.

Bajo este contexto, podemos afirmar con toda seguridad que lo que si generó claramente una influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano de la ciudad de San Luis Potosí, fue la división que esta industria provocó con el tendido de las vías férreas, lo cual vino a detener el crecimiento de la ciudad en su zona oriente, ya que tuvieron que pasar más de 50 años para que esta zona de la ciudad comenzará a ser poblada y urbanizada, ya que los patios y vías férreas que corren del norte sur, constituyeron, y aun constituyen una barrera que

detuvo este desarrollo urbano durante todo este tiempo, cuestión que empezó a revertirse hasta la construcción de los pasos a desnivel de la Avenida Manuel José Othón y de la avenida Universidad que permitieron la conexión entre el centro y la parte oriente de la capital del estado.



Imagen 7.2 Fotografía aérea (poniente a oriente) de mediados del siglo XX donde se puede apreciar el poco desarrollo de la ciudad de San Luis Potosí hacia el sector oriente de la misma, lo cual ha sido ocasionado por el bordo urbano en que se convirtieron las instalaciones ferrocarrileras.

Fuente: Acervo fotográfico ICA



Imagen 7.3 Fotografía aérea (oriente a poniente) de mediados del siglo XX donde se puede apreciar el poco desarrollo de la ciudad de San Luis Potosí hacia el sector oriente de la misma, lo cual ha sido ocasionado por el bordo urbano en que se convirtieron las instalaciones ferrocarrileras.

Fuente: Acervo fotográfico ICA

El ámbito arquitectónico.

Como resultado final del estudio arquitectónico de las 540 muestras analizadas de la zona de estudio, (ver capítulo 6) se establecieron seis criterios arquitectónicos para definir las características de la casa potosina barrial y la posible influencia de la industria ferrocarrilera en ella, de cuyo análisis se desprenden las siguientes conclusiones:

De la muestra total de 540 fachadas, encontramos que el 75% de ellas mantienen una tipología concordante con la casa típica de los barrios de la ciudad de San Luis Potosí, y el 93% de ellas, continúa funcionando como vivienda, en tanto que solamente el 7% restante

son predios que al día de hoy se encuentran siendo utilizados para uso comercial o industrial, lo cual nos hace ver que a pesar del tiempo transcurrido, el uso de suelo se ha mantenido cómo fue desde su origen para uso habitacional a pesar de la fuerte influencia que pudo haber tenido los cambios económicos y sociales ocurridos durante el siglo pasado en nuestra ciudad, por lo tanto podemos ver que el impacto que pudiera haber traído el ferrocarril motivando el impulso hacia un aumento significativo del uso industrial del suelo es sumamente bajo y por lo tanto de muy bajo impacto.

En relación a los criterios establecidos para determinar el cumplimiento de las características para una vivienda potosina: rodapiés en fachadas, enmarcamientos en pretilos, enmarcamientos en colindancias laterales, enmarcamientos en vanos de puertas y ventanas, remates arquitectónicos en dinteles de puertas y ventanas y ventanas verticales, se observó que la característica principal de la vivienda analizada, fue la presencia de los enmarcamientos en vanos de puertas y ventanas, las cuales alcanzaron un 39% de la muestra, de las cuales el 17% presentan remates arquitectónicos en las cornisas de los dinteles, con lo cual se puede deducir que este último porcentaje pertenece a familias que de algún modo podrían tener mayores recursos económicos que el resto de sus vecinos, ya que estos remates arquitectónicos constituyen un toque de mayor distinción a nivel ornamental a dichas fachadas, y que evidentemente, requerían mayores gastos para el empleo de las mismas.

La segunda característica con mayor presencia en las muestras analizadas, fueron los rodapiés en fachadas, las cuales alcanzaron un 32% de la muestra, a la par que los enmarcamientos en los pretilos en las fachadas de la vivienda, los cuales alcanzaron una marca del 31%. Estos datos nos permiten deducir que el rodapié por su uso práctico tiene una importante presencia en las muestras analizadas, ya que al cumplir una función utilitaria obligó a que su presencia fuera más constante en la construcción de las fachadas de las viviendas de este sector, sin embargo, los remates en pretilos son más de carácter ornamental, pero a pesar de ello, no podemos perder de vista que muchos de estos elementos son de sencilla manufactura y materiales modestos en comparación a la piedra como es el caso de ladrillo de barro, y que además estos remates en pretilos podrían también tener una función práctica como tapajuntas o albardillas en azoteas, por lo tanto los constructores de estos elementos pudieron intentar destacar estas piezas como un

remate final sobre la casa independientemente del material o la función con que se estuviera construyendo.

Otra de las características que denotan la evidencia de esta tipología para la vivienda potosina, son los vanos de las ventanas cuyo trazo es de geometría vertical, las cuales registraron un 21% de la muestra, lo cual demuestra que la geometría de los vanos de las ventanas de esta zona son en su mayoría de tipo rectangular vertical, por lo cual la geometría vertical destaca de manera sobresaliente sobre el resto de las demás fachadas, con lo cual podemos deducir que esta característica de la arquitectura potosina requería de mayores gastos económicos en su fabricación por su tamaño y por ende de otras características arquitectónicas que la acompañaban como son los marcos y consolas que remataban de manera regular a estos elementos, por lo que en los barrios en donde la mayor parte de las familias eran de clase media, y media baja, no contaban con los recursos suficientes para implementar esta tipología de ventanas en su vivienda, por lo cual las razones económicas seguramente pesaron más que la propia influencia de la típica ventana del Centro Histórico de San Luis Potosí con el cual colindaban.

Por último el elemento final de la muestra con menor presencia fueron los enmarcamientos en las colindancias laterales de las fachadas, los cuales solamente alcanzaron una presencia de un 8% del total de la muestra, lo cual nos permite deducir que al ser un elemento de carácter exclusivamente de tipo ornamental en la mayor parte de las viviendas se optó por no incluirlos como parte de sus fachadas, dejando solamente su presencia en aquellas en las que las posibilidades económicas de la familia lo pudiera permitir, por lo que es poco significativo para esta zona de estudio.

En términos generales el impacto que estas características tienen la zona de estudio fue de un 24.75%, lo cual representa la cuarta parte de la muestra estudiada. En este mismo tenor de ideas, dentro de este porcentaje así como del resto de la muestra total, no se percibe ningún elemento influenciado de manera notable por la industria ferrocarrilera, salvo por el hecho del uso de la piedra de corte mayormente utilizada en los rodapiés de las casas analizadas, lo cual sin ser una característica determinante, pudo tener alguna ligera relación con la arquitectura industrial ferrocarrilera, así como algunas viviendas encontradas de manera aislada como casos únicos, como es el caso de un grupo de cuatro viviendas de tipo chalet ubicadas en la parte sur de la antigua estación del Ferrocarril Nacional Mexicano con

un estilo que recuerda al colonial californiano, sin embargo fuera de este grupo, no hubo prácticamente ninguna influencia de estos estilos en el resto de las viviendas analizadas en la muestra, pese a encontrarse inmersa dentro del barrio del Montecillo, ya que estos estilos se desarrollaron en su mayoría en otro barrio de diferentes características al del caso de estudio, como fue el barrio de Tequisquiapan dónde se encontraban las huertas de las familias principales de la ciudad de San Luis Potosí, las cuales ya utilizaban estilos similares al de las anteriormente descritas, por lo que podemos afirmar que no hay influencia en los barrios populares de la ciudad de este tipo de arquitectura.



Imagen 7.4 vista de viviendas tipo chalet construidas para alojar a personal administrativo extranjero del ferrocarril durante la etapa de estudio. Nótese la tipología arquitectónica y los materiales empleados en las techumbres.

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Del mismo modo, y de forma paralela a las conclusiones anteriores, se realizaron otras observaciones complementarias para describir el contexto y los materiales empleados en una muestra de 40 fachadas elegidas de entre la muestra con el fin de complementar la información anteriormente mencionada.

Vanos contra masa. En esta variable, encontramos que en todos los casos que esta zona predomina la masa sobre los vanos, los cuales conforman las puertas, portones y ventanas de las fachadas analizadas, cuya geometría es variable sobre todo en las ventanas, encontrando hasta la fecha que estas construcciones han sido objeto de diferentes

remodelaciones a través de los últimos 50 o 70 años, lo que ha alterado de manera considerable las formas originales que éstas debieron tener en la segunda mitad del siglo XIX, que a juzgar por las observaciones en las fachadas de la época del Centro Histórico potosino, estas debieron en su mayoría ser de forma vertical, sin embargo al tratarse de un barrio de menos recursos económicos, muchas de ellas no llegaron a cumplir esta geometría, conformándose con forjar vanos de claros más pequeños y por ende económicas, lo cual puede dar respuesta a está prevalencia observada de la masa sobre los vanos en una proporción aproximada de 60 a 40 por ciento conforme al análisis del capítulo 6 del presente trabajo.

Sky Line. En relación al diseño horizontal de la vivienda de este barrio, encontramos que la zona mantiene una línea horizontal más o menos homogénea en su mayoría la cual se rompe al encontrarnos con casas remodeladas con estilos diferentes al barrial, lo que hace evidente las alturas discordantes, lo cual puede ser explicado a través de las diferentes intervenciones que se han hecho de las viviendas esta zona, y por supuesto al poco cuidado de una reglamentación urbana que hubiesen normado las construcciones en esta zona durante los últimos años del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX.

Merece una mención importante el skyline de la calle Manuel José Othón, ya que por estar ahora ubicada en una zona de alta afluencia vehicular presenta una imagen altamente discordante, en la cual gracias a la observación de las fotografías antiguas mostradas en capítulos anteriores de este mismo trabajo, podemos definir que originalmente mantenía un concordante el Skyline de viviendas de un solo nivel con una altura aproximada de entre 3.20 a 3.60 metros de altura, la cual como ya se ha dicho, se perdió en la actualidad.

Puertas y ventanas. Como ya se ha mencionado anteriormente, las puertas y ventanas de esta zona de estudio, se llegaron a contar 136 puertas y 670 ventanas, cuyos estilos son difíciles de identificar o clasificar, ya que pocas de ellas siguen alguna normatividad o responden algún estilo arquitectónico, demostrando que son intervenciones realizadas de manera vernácula por los propios habitantes, y que en el mismo sentido han sido intervenidas en diferentes ocasiones a través el siglo XX, sin embargo se ha podido observar en algunos de estos vanos, algunos enmarcamientos que tratan de simular los recubrimientos de piedra labrada utilizados en las diferentes construcciones del ferrocarril, sin embargo esta apreciación aunque no puede ser determinante, si puede ser un pequeño

indicio de esta influencia de industria ferrocarrilera en la construcción y modificaciones posteriores de la vivienda popular de este sector, así mismo las puertas y ventanas constituyen los vanos de cada una de las fachadas, por lo que en su conteo, aunque pudiera parecer que forman una cantidad importante, sigue siendo de inferior a la mostrada por la masa.

Otro punto importante en esta observación y abonando en la información de los enmarcamientos de puertas y ventanas, estas se encuentran presentes en prácticamente todas las fachadas, aunque tampoco resultan de buena manufactura

Ángulos rectos	2
Carece de estos elementos	1
De ángulos rectos y de aparentemente de concreto	5
De ángulos rectos y de aparentemente de piedra	31
Sin estos elementos	1
Total general	40

Tabla 7.1 Tabla cuantitativa de las características de las puertas y ventanas de la muestra de valoración complementaria

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Otra característica de la vivienda potosina del Centro Histórico, lo constituyen los remates laterales en sus colindancias, ubicadas en este caso en los perímetros de las casas que separan una vivienda con otra formando elementos verticales, observando en esta muestra que no cuentan de manera clara con estos elementos.

Cornisas. Las cornisas se han tomado como otro elemento distintivo de la vivienda popular como elemento de análisis para verificar estas posibles influencias con la industria ferrocarrilera, tomando como base de análisis el tipo de piedra labrada utilizada en las construcciones de servicio del ferrocarril. Hemos encontrado que estos elementos están forjados de distintos materiales como se presenta en la tabla 7.2

Como puede observarse estos elementos están presentes en casi todas las fachadas las cuales 30 son de piedra similar a la utilizada en las construcciones de servicio ferrocarrileras,

las cuales, sin ser contundentes en esta afirmación, pudiera considerarse esta relación con el objeto de estudio, ya que conforme a los sistemas constructivos, la piedra cumple una función estructural al evitar el volteo de las techumbres haciendo presión como parte del pretil en los cabezales y machones de las vigas que sostenían las clásicas bóvedas catalanas de ladrillo características de estas viviendas.

Aparentemente de concreto	5
Aparentemente de piedra	30
Carece de estos elementos	4
Rectas de material aparentemente de piedra	1
Total general	40

Tabla 7.2 Tabla cuantitativa de las características de las cornisas en fachadas de la muestra de valoración complementaria

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Rodapié. Otro elemento que parece ser característico en este tipo de viviendas es el rodapié, el cual es construida de diferentes materiales y cuyo origen y utilidad es la protección de las partes bajas de las fachadas contra las humedades y las circulaciones de los usuarios de la ciudad, encontrando los datos siguientes:

Aparentemente de concreto	6
Aparentemente de piedra	31
De concreto	1
Sin estos elementos	2
Total general	40

Tabla 7.3 Tabla cuantitativa de las características de los rodapiés en fachadas de la muestra de valoración complementaria

Fuente: propia del autor por análisis observacional

Como puede observarse, la presencia de este elemento se encuentra presente en casi todas las fachadas en donde predomina la piedra como material de construcción, lo cual nos hace reflexionar hasta que punto puede ser influencia del material, ya que este elemento genera un lambrín que se presta con mayor efectividad para ser influenciado por el estilo de los muros de las construcciones características del ferrocarril.

Materiales y antigüedad. El análisis de los aspectos relacionados con los materiales y la antigüedad de las viviendas, son dos aspectos de difícil dictaminación, ya que como se señaló anteriormente, para poder adentrarse en estos aspectos es necesario intervenir la obra físicamente, ya que la simple inspección visual no es suficiente para detectar estas características, a menos que se tenga acceso a viviendas en estado de deterioro para poder analizar y constatar estas características.



Imagen 7.5 fotografías de casa en ruinas donde se puede observar los materiales y sistemas constructivos. Obsérvese la presencia de rieles de ferrocarril como vigas en estructuras

Fuente: Propia del autor

Para poder tener un acercamiento a estos conceptos, pudimos acceder a algunas viviendas en ruinas dentro del mismo sector lo que nos permitió constatar lo siguiente:

La vivienda de esta zona regularmente pertenece al siglo XIX y principios del XX y han sido intervenidas de manera anárquica durante estos años, por lo que se puede apreciar la

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

presencia de muros antiguos hechos con adobe pero la mayoría, producto de las intervenciones antes mencionadas, fueron sustituidos paulatinamente por muros de ladrillo, del mismo modo las techumbres características de la vivienda de los barrios potosinos, fueron durante muchos años hechos de bóvedas planas de ladrillo cuadrado, sostenido por vigas que originalmente fueron de madera, pero que con la llegada de la industria ferrocarrilera, estas fueron paulatinamente sustituidas por vigas de acero procedente de los rieles del ferrocarril, o bien de las vías de los tranvías que para esas fechas se encontraban en vías de extinción como industria del transporte urbano en la localidad.

En terminos generales como resultado de estos trabajos, y a riesgo de contradecir a algunos otros autores potosinos que han señalado enfáticamente la influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en San Luis Potosí, podemos afirmar que esta influencia no se vio sino hasta mediados del siglo XX, en el cual el crecimiento urbano y las nuevas tipologías arquitectónicas empezaron a inundar a la ciudad, lo cual se pudo observar con la creación de los nuevos desarrollos habitacionales que se realizaron dentro del marco de crecimiento en la capital del Estado.

Conforme al trabajo de otros autores como es el caso de Tlatoani Molotla (Molotla Xolalpa, 2018), la principal influencia de la industria ferrocarrilera fue en la construcción industrial civil, ya que por sus características encontró mayor espacio de realización en este tipo de obras ingenieriles que sobre la construcción de trabajos habitacionales, siendo notoria la ausencia de construcción de vivienda ferrocarrilera en San Luis Potosí, *“No hay evidencia de que el género ferroviario haya influido en la arquitectura local, excepto en los casos de Cárdenas y Vanegas (municipios con estaciones ferrocarrileras en la entidad), donde además, la madera tuvo un importante uso para la construcción de casa habitación”* (Carregha Lamadrid, 2014, p. 233)

Por otro lado las pocas construcciones con características y tipología arquitectónica extranjera que fueron realizadas para los empleados foráneos del ferrocarril, no tuvieron mayor crecimiento ni influencia en el resto de la arquitectura local de carácter habitacional.

No podemos negar que el primer conjunto industrial que se instaló en la ciudad de San Luis Potosí fueron las instalaciones ferrocarrileras, las cuales se desarrollaron a través de una

franja longitudinal de terrenos aledaños a la Alameda, los cual es fueron arrebatados al barrio del Montecillo:

“...con un carácter bien definido, planta libre, grandes dimensiones, cubierta a dos aguas, la tipología de las naves industriales se hizo presente en el espacio urbano de la zona. Los edificios del ferrocarril fueron colocados de manera paralela a las vías por la tipología funcional de la estación de paso, además para facilitar la carga y descarga de mercancía”. (Araujo Meléndez, 2002, p. 158)

La cuestión urbana tampoco se vio inmediatamente afectada, ya que la mayor parte de la traza de la ciudad no cambio sus características las cuales se siguieron manteniendo durante todo el siglo XX, a demas que no se generó ningún polo habitacional de desarrollo, observando que los trabajadores que se van integrando esta empresa, buscaban vivir cerca de la misma en viviendas cercanas a la empresa las cuales estaban construidas en lotes ya existentes en los barrios antes de la llegada del ferrocarril.

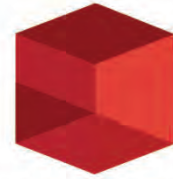
En terminos generales, no podemos negar de ninguna manera la importante influencia que tuvo la industria ferrocarrilera en el desarrollo urbano y arquitectónico de la ciudad, solamente que en San Luis Potosí se presentó de diferente manera al común de otros Estados del país, en donde su influencia se hizo paulatinamente más fuerte con el paso del tiempo, lo cual se vio reflejado prácticamente después de medio siglo de haber sido instaurada, ya que durante todos estos años las instalaciones ferroviarias constituyeron un bordo urbano que contribuyó en la separación de la ciudad entre el centro y su parte Oriente por mas de 50 años.

Podemos concluir este trabajo citando una frase de Honoré Marabeau cuando señala que:

“No es en los estudios de los pintores, arquitectos y escultores, donde se prepara la revolución y la evolución del hombre, sino que este proceso saldrá de los talleres, de las fábricas, y las formas de hoy nacen al golpe del martillo o en la laminadora de acero”. (Molotla Xolalpa, 2018, p. 97)



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE BUARAMANGA



DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS



Bibliografía



Bibliografía.

- Arango** Cardinal, S. (2012). *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna* (CONACULTA Ed.). México: Fondo de Cultura Económica.
- Araujo** Meléndez, R. d. C. (2002). *El espacio urbano arquitectónico del ferrocarril en la ciudad de San Luis Potosí : origen, evolución y desarrollo*. (Maestría en Arquitectura Non-fiction). San Luis Potosí, Méx. : R. del C. Araujo Meléndez, San Luis Potosí. Retrieved from <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat00814a&AN=uaslp.251821>(=es&site=eds-live Available from EBSCOhost cat00814a database).
- Arendt**, H., & Gil Novales, R. (2005). *La condición humana* (6a. ed.): Barcelona : Paidós ;.
- Ayala** Alonso, E. (1996). *La casa de la Ciudad de México, evolución y transformaciones* (CONACULTA Ed.). México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Baringo** Ezquerro, D. (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, 3(Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales UBA), 119-135.
- Barquín**, R., Pérez, P., & Sanz, B. (2012). La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español (1860-1910) *. *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 30(3), 391-416. doi:10.1017/S021261091200016X
- Betancourt** Covarrubias, L. P. (1987). *Influencia de los ferrocarriles en el desarrollo de México. El caso del Ferrocarril Mexicano, línea México Veracruz vía Córdoba*. (Licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- Brandao**, A. L., Castillo García, M., Esparza Lozano , D., Padilla Llano, S. E., Mendez de Oliveira, L. P., Pinto, A. J., . . . Sasa Marín , Z. (2014). Interdisciplina: la enseñanza/aprendizaje en proyectos de diseño urbano. *On the w@terfront*(29), 22-40.
- Carregha** Lamadrid, L. (2014). *Ahi viene el tren, construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato* (1a. Edición ed.). México: CONACULTA.
- Carregha** Lamadrid, L., & Garay López, B. (1999). *Un camino olvidado, Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosi: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*. México: El Colegio de San Luis.
- Castells**, M. (1999). *La cuestión urbana*. México, D.F.: Editorial Siglo XXI.
- Corona** Quezada, L. E. (2016). *La llegada del ferrocarril: Las transformaciones del espacio urbano hacia el oriente del centro histórico de San Luis Potosí (1888-1995)*. (Licenciatura). Universidad Autónoma de San Luis Potosí, San Luis Potosí.
- Coronado** Guel, L. E. (2009). *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudad moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*. San Luis Potosí: Editorial Ponciano Arriaga, Gobierno del Estado de San Luis Potosí.
- Coronado** Guel, L. E. (2010). Estrategias de legitimación del poder: San Luis Potosí recibe al mensajero del progreso en 1888. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*(52), 49-78.
- Coronado** Guel, L. E. (2013). La Alameda Potosina: Historia fragmentada y patrimonio urbano olvidado. *Diversae, Revista del Seminario de Historia Mexicana: Territorio y cultura*, 1(1), 33-52.
- Cuadriello** Aguilar, J. (1983). *La arquitectura en México (ca. 1857-1920): ensayo para el estudio de sus tipos y programas*: Universidad Iberoamericana.

- Esteva**, A. (1993). *Universo de los estilos en arquitectura*. México: Editorial Hermon.
- Franco Muñoz**, R. (2016). *Modelos urbanos y proceso de transformación territorial en la ciudad de Aguascalientes. De la ocupación periférica a la liquidación del centro tradicional*. In UAA (Ed.), (pp. 450).
- Gaete Feres**, H. (2005). *Hacia un modelo de administración y gestión del urbanismo para ciudades intermedias. El caso del Gran Concepción en la Región del Bío-Bío, Chile*. Universitat Politècnica de Catalunya., España. Retrieved from <http://www.tdr.cesca.es/handle/10803/6117jsessionid=4D77DB25A876B582F9AD794A33DB67D3.tdx1>
- Galván Arellano**, A. (1999). *Arquitectura y urbanismo de la ciudad de San Luis Potosí en el siglo XVII*. San Luis Potosí, México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- Galván Arellano**, A. (2006). *El desarrollo urbano en la ciudad de San Luis Potosí*. San Luis Potosí, México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- García Muñoz**, M. E. (2015). *La potosinidad en la obra arquitectónica de Francisco Javier Cossío Lagarde 1939-1996*. (Maestría). Universidad Autónoma de San Luis Potosí, San Luis Potosí.
- García**, R. (2011). Interdisciplinarietà y sistemas complejos. *Revista Latinoamericana de Metodología de las Ciencias Sociales*, 1(1), 66-101.
- Gigch van**, J. P. (1993). *Teoría general de sistemas*. México D.F.: Trillas.
- González Franco**, L. C. (2016). *La casa en la Ciudad de México en el siglo XX. Un recorrido por sus espacios* (UNAM Ed. Facultad de Arquitectura ed.). México: UNAM.
- Heikkurinen**, P., Rinkinen, J., Jarvensivu, T., Wilen, K., & Ruuska, T. (2016). Organising in the Anthropocene: an ontological outline for ecocentric theorising. *Journal of Cleaner Production*, 705. doi:10.1016/j.jclepro.2015.12.016
- Hernández Araque**, M. J. j. a. g. c. h. c. (2016). Urbanismo participativo construcción social del espacio urbano. (Spanish). *PARTICIPATORY PLANNING. SOCIAL CONSTRUCTION OF URBAN SPACE. (English)*, 18(1), 6-17. doi:10.14718/RevArq.2016.18.1.2
- Hernández Soubervielle**, J. A. (2012). Sin un lugar para pernoctar en "la garganta de Tierra Adentro": Los mesones en San Luis Potosí. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, 33, 151-190.
- Hábitat**, F. d. (2013). *Propuesta de reestructuración curricular 2013*. San Luis Potosí, México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- Ibarra Ramírez**, M. G. (2012). *Tipologías de la vivienda del barrio de San Sebastián del siglo XX*. (Licenciatura Arquitectura). UASLP, San Luis Potosí.
- Katzman**, I. (1973). *Arquitectura del siglo XIX en México*: México : Centro de Investigaciones Arquitectónicas. UNAM.
- López Lara**, E. J. (2005). Urbanismo y ferrocarril. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, (55), 49-56.
- Martínez Álvarez**, F., Ortíz Hernández, E., & González Mora, A. (2007). Rev Hum Med [online].
- Mata Temoltzin**, V., & Fernández Casanueva, A. (2014). *La economía mexicana y los ferrocarriles (1910-1920)* (R. F. Chedraui Ed.). México: Editorial Las Ánimas.
- Mikhail**, A. (2016). Enlightenment Anthropocene. *Eighteenth-Century Studies.*, 49(2), 211-231.
- Molotla Xolalpa**, P. T. (2018). La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México. *Gremium*, 5(9), 81-98.

- Mongin, O.** (2006). *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires: Paidós.
- Monroy de Martí, M. I.** (1991). Entorno socio económico de la época. D) San Luis Potosí a vuelo de pájaro. In *Centenario del Ferrocarril en San Luis Potosí. 1888-1988* (pp. 21-28). México: Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.
- Montejano y Aguñaga, R.** (1990). *San Luis Potosí, la tierra y el hombre*. San Luis Potosí, México: Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.
- Moreno Olmos, S. H., & Chávez, M. E.** (2009). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida en los desarrollos habitacionales de interés social. *Rizoma, Revista de cultura urbana*(13), 2 - 5.
- Motilla, J.** (1991). Entorno socio económico de la época,. In A. H. d. E. d. S. L. Potosí (Ed.), *Centenario de ferrocarril en San Luis Potosí, 1888-1988* (Primera Edición ed., pp. 9-28). México: Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.
- Moya Gutiérrez, A.** (2008). Rehabilitando históricamente al porfiriato: una digresión necesaria acerca del régimen de Porfirio Díaz, México 1876-1910. *Revista de Ciencias Sociales (Cr)*, I(119), 83-105.
- Márquez Pulido, U. B.** (2014). Valor de uso y espacio urbano: la ciudad como eje central de la conformación política, cultural y simbólica de las sociedades. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 59, 187-208. doi:10.1016/S0185-1918(14)70215-6
- Osorio, J.** (2001). *Fundamentos del análisis social : la realidad social y su conocimiento*: México : Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco : FCE.
- Peréz-Rayón Elizundia, N.** (2017). Entre la tradición señorial y la modernidad: la familia Escandon Barrón y Escandón Arango. Formación y desarrollo de la burguesía en México durante el porfirismo (1890-1910). *Sociológica, Año 32 Numero 92*.
- Powell, P. W.** (1997). *Capitán mestizo: Miguel Caldera y la frontera nortea, La pacificación de los chichimecas (1548-1597)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Pérez-Rayón Elizundia, N.** (1998). México 1900: la modernidad en el cambio de siglo. La mitificación de la ciencia. *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas*, 18, 41-62.
- Quezada Torres, M. T.** (2013). *Estudio de los siete barrios de San Luis Potosí como fuente de conocimiento para la historia local*: México : El Colegio de San Luis.
- Ramírez Plascencia, J., Rodríguez Salazar, T., & García Curiel, M. d. L.** (2007). Durkheim y las representaciones colectivas. In U. d. Guadalajara (Ed.), *Representaciones sociales. Teoría e investigación* (pp. 17-50). Guadalajara, Jalisco, México: CUCSH-UDG.
- Riguzzi, P.** (1988). México próspero: las dimensiones de la imagen nacional en el porfiriato. *Revista de La Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia*(20), 137-158.
- Roeder, R.** (1973). *Hacia el México moderno: Porfirio Díaz* (Vol. I). México: Fondo de Cultura Económica.
- Román Kalisch, M.** (1997). *La tecnología de la construcción de la arquitectura religiosa virreinal de Yucatán*. Universidad Autónoma de Yucatan, Merida Yucatan.
- Rossi, A.** (1995). *La arquitectura de la ciudad*. (9a. Edición ed.). Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili, S. A.
- Roth, L. M.** (2000). Entender la Arquitectura, sus elementos, historia y significado. In (2a. Edición ed.). Barcelona, España: Gustavo Gilli.

- Scheel** Mayenberger, C. (2012). El enfoque sistémico de la innovación: ventaja competitiva de las regiones. *Estudios Gerenciales, 28 Edición Especial*, 27 - 39.
- Senge**, P. M. (1998). *La quinta disciplina : cómo impulsar el aprendizaje en la organización inteligente*. Naucalpan, Edo. de México: Naucalpan, Edo. de México, : Granica.
- Toffler**, A. (1980). *La Tercer Ola*. Bogotá, Colombia: Plaza & Janes Editores.
- Valencia** Abundiz, S., Rodríguez Salazar, T., & García Curiel, M. d. L. (2007). Elementos de la construcción, circulación y aplicación de las representaciones sociales. In U. d. Guadalajara (Ed.), *Representaciones sociales. Teoría e investigación* (pp. 51-88). Guadalajara, Jalisco, México: CUCSH-UDG.
- Van Dijk**, T., & Mendizábal, I. R. (1999). *Análisis del discurso social y político*. Quito Ecuador: Ediciones Abya-Yala, Escuela de Comunicación Social Universidad Politécnica Salesiana.
- Vergara** Figueroa, A. (2015). *Horizontes teóricos de lo imaginario. Mentalidades, representaciones sociales, imaginario, simbolismo, ideología y estética*. México: Ediciones Navarra.
- Villar** Rubio, J. (2010). La vivienda potosina en el cambio del siglo XIX al XX. In A. Collado & G. Salazar (Eds.), *Lecturas del espacio habitable en México, Brasil y Argentina : trabajos de histografía y crítica* (pp. 267-282). Santa Fé, Argentina: Universidad Nacional del Litoral.
- Villar** Rubio, J. V. (2000). *El centro histórico de la ciudad de San Luis Potosí y la obra del ingeniero Octaviano Cabrera Hernández*. San Luis Potosí, México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- Villar** Rubio, M. (2004). *Evolución e influencias de la vivienda de los siglos XIX y principios del XX en la ciudad de San Luis Potosí. La Casa Potosina*. (Maestría). UASLP, San Luis Potosí.
- Villas** Tinoco, S. (1990). *Las claves de la revolución industrial 1773-1914*. Barcelona: Editorial Planeta.
- Wei Li**, H. (2011). *The Introduction of Taiwan's Industrial Heritage*, . Taiwan: Headquarters Administration of Cultural Heritage.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES

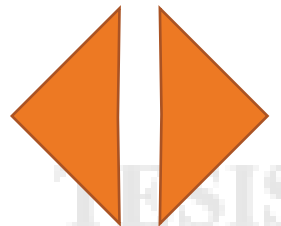


DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS

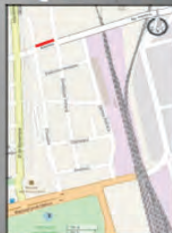


Anexos

9



Croquis de ubicación



Alonso norte (Chicosein y Gpe Victoria)



Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		70% masa 30% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		7	
			Ventanas		5	
			Jambas y dinteles Ángulos rectos	Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos		
		Materiales predominantes	Cornisas Rectas de material aparentemente de piedra	Rodapié Aparentemente de piedra		
			Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Alonso sur (Chicosein y Gpe Victoria)



Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		7	
			Ventanas		10	
			Jambas y dinteles Ángulos rectos	Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos		
		Materiales predominantes	Cornisas Carece de estos elementos	Rodapié De concreto		
			Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Chicosein este
(Valentín Amador y Alonso)



Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		15	
			Ventanas		20	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de concreto		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
		Materiales predominantes	Carrisas Aparentemente de concreto		Rodapié Aparentemente de concreto	
			Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
			Antigüedad		Estilo Arquitectónico	

Croquis de ubicación



Chicosein este
(Insurgentes y Valentín Amador)



Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		9	
			Ventanas		16	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de concreto		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
		Materiales predominantes	Carrisas Aparentemente de concreto		Rodapié Aparentemente de concreto	
			Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
			Antigüedad		Estilo Arquitectónico	

Croquis de ubicación



Chicosein este
(Otahegui e Insurgentes)



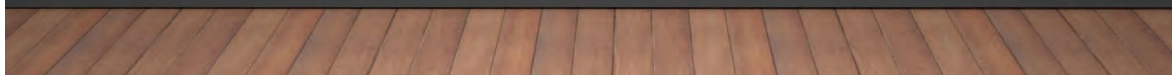
Chicosein este (Otahegui e Insurgentes)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2.- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		16	
			Ventanas		33	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Chicosein este
(Jiménez y Otahegui)



Chicosein este (Jiménez y Otahegui)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		11	
			Ventanas		12	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Gómez Pedraza oeste
(Av. México y Valentín Amador)



Gómez Pedraza oeste (Av. México y Valentín Amador)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		5	
			Ventanas		17	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de concreto		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de concreto		Rodapié Aparentemente de concreto	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Gómez Pedraza oeste
(Insurgentes y Valentín Amador)



Gómez Pedraza oeste (Insurgentes y Valentín Amador)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice	Criterio		
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas	Predomina el área sobre el vano		
		Proporción	Vanos vs masa	60% masa 40% vanos		
			Sky Line	Discordante		
		Elementos tectónicos	Puertas y portones	18		
			Ventanas	23		
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de concreto	Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos		
			Cornisas Aparentemente de concreto	Rodapié Aparentemente de concreto		
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico	Siglo XX		

Croquis de ubicación



Gómez Pedraza oeste
(Insurgentes y Otahegui)



Gómez Pedraza oeste (Insurgentes y Otahegui)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		12	
			Ventanas		10	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de concreto		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de concreto		Rodapié Aparentemente de concreto	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Gómez Pedraza oeste
(Jiménez y Otahegui)



Gómez Pedraza oeste (Jiménez y Otahegui)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		0	
			Ventanas		8	
			Jambas y dinteles Sin estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Sin estos elementos		Rodapié Sin estos elementos	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



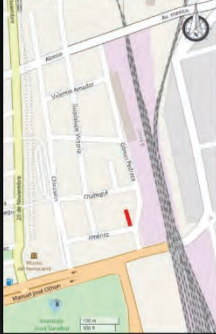
Gómez Pedraza oeste
(Jiménez y Otahegui)



Gómez Pedraza oeste (Jiménez y Otahegui)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		1	
			Ventanas		3	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Gómez Pedraza oeste
(Jiménez y Otahegui)



Gómez Pedraza oeste (Jiménez y Otahegui)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice	Criterio		
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		5	
			Ventanas		9	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Gómez Pedraza (Manuel J Othón y Jiménez)



Gómez Pedraza (Manuel J Othón y Jiménez)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		3	
			Ventanas		12	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Guadalupe Victoria este (Alonso y Valentín Amador)



Guadalupe Victoria este (Alonso y Valentín Amador)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		9	
			Ventanas		19	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Guadalupe Victoria este
(Insurgentes y Valentín Amador)



Guadalupe Victoria este (Insurgentes y Valentín Amador)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		11	
			Ventanas		22	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Guadalupe Victoria este
(Insurgentes y Otahegui)



Guadalupe Victoria este (Insurgentes y Otahegui)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Cordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		18	
			Ventanas		30	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Guadalupe Victoria este
(Jiménez y Otahegui)



Guadalupe Victoria este (Jiménez y Otahegui)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Cordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		6	
			Ventanas		22	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Guadalupe Victoria oeste (Alonso y Valentín Amador)



Guadalupe Victoria oeste (Alonso y Valentín Amador)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		12	
			Ventanas		23	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Guadalupe Victoria oeste
(Insurgentes y Valentín Amador)



Guadalupe Victoria oeste (Insurgentes y Valentín Amador)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		12	
			Ventanas		20	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Guadalupe Victoria oeste
(Otahegui e Insurgentes)



Guadalupe Victoria oeste (Otahegui e Insurgentes)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Cordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		14	
			Ventanas		24	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Guadalupe Victoria oeste (Jiménez y Otahegui)



Guadalupe Victoria oeste (Jiménez y Otahegui)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		9	
			Ventanas		23	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Valentín Amador norte
(Gpe Victoria y Chicosein)



Valentín Amador norte (Gpe Victoria y Chicosein)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		8	
			Ventanas		16	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Valentín Amador norte
(Gómez Pedraza y Gpe Victoria)



Valentín Amador norte (Gómez Pedraza y Gpe Victoria)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Muy discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		7	
			Ventanas		29	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Valentín Amador sur
(Gpe Victoria y Chicosein)



Valentín Amador sur (Gpe Victoria y Chicosein)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		6	
			Ventanas		12	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Valentín Amador sur
(Gpe Victoria y Gómez Pedraza)



Valentín Amador sur (Gpe Victoria y Gómez Pedraza)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		12	
			Ventanas		22	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Insurgentes norte
(Chicosein y Gpe Victoria)



Insurgentes norte (Chicosein y Gpe Victoria)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		9	
			Ventanas		16	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Insurgentes norte
(Gómez Pedraza y Gpe Victoria)



Insurgentes norte (Gómez Pedraza y Gpe Victoria)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		9	
			Ventanas		10	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Insurgentes sur (Gpe Victoria y Chicosein)



Insurgentes sur (Gpe Victoria y Chicosein)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		7	
			Ventanas		7	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Insurgentes sur (Gómez Pedraza y Gpe Victoria)

Nota: esta sección fue tomada del Street view de Google con fotos registradas del 2014, son preexistencias que fueron recientemente demolidas para construir esta nueva privada



Insurgentes sur (Gómez Pedraza y Gpe Victoria)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		9	
			Ventanas		13	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Otahegui norte
(Gpe Victoria y Chicosein)



Otahegui norte (Gpe Victoria y Chicosein)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		9	
			Ventanas		10	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Otahegui norte
(Gómez Pedraza y Gpe Victoria)



Otahegui norte (Gómez Pedraza y Gpe Victoria)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		14	
			Ventanas		27	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Otahegui sur
(Gómez Pedraza y Gpe Victoria)



Otahegui sur (Gómez Pedraza y Gpe Victoria)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		12	
			Ventanas		26	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Otahegui sur
(Gpe Victoria y Chicosein)



Otahegui sur (Gpe Victoria y Chicosein)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		8	
			Ventanas		15	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Jiménez norte (Chicosein y Gpe Victoria)



Jiménez norte (Chicosein y Gpe Victoria)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		5	
			Ventanas		11	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra	Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos		
		Materiales predominantes	Cornisas Aparentemente de piedra	Rodapié Aparentemente de piedra		
			Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
Madera	Acero	Ladrillo				
Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX		

Croquis de ubicación



Jiménez norte
(Gpe Victoria y Gómez Pedraza)



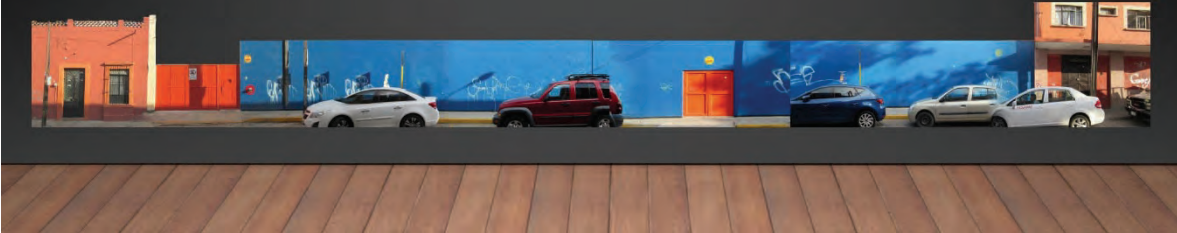
Jiménez norte (Gpe Victoria y Gómez Pedraza)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		7	
			Ventanas		21	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Jiménez sur
(Gómez Pedraza y Chicosein)



Jiménez sur (Gómez Pedraza y Chicosein)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		4	
			Ventanas		4	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Jiménez sur
(Gómez Pedraza y Gpe Victoria)



Jiménez sur (Gómez Pedraza y Gpe Victoria)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		11	
			Ventanas		16	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Manuel J Othón
(Chicosein y Gómez Pedraza)



Manuel J Othón (Chicosein y Gómez Pedraza)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		22	
			Ventanas		40	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Segunda zona de muestreo

Este análisis corresponde a la primera zona de crecimiento posterior a la instalación de industria ferrocarrilera en San Luis Potosi ubicada en la parte oriente de la ciudad en lo que conforma la primer franja que se forma en el borde que generará la instalación de las vías ferreas sobre la actual calle de Azteca Sur.



Insurgentes norte (Azteca sur y López Hermosa)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2.- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		El porcentaje es similar	
		Proporción	Vanos vs masa		50% masa 50% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		16	
			Ventanas		18	
			Jambas y dinteles Carecen de estos elementos		Enmarcamientos en calindancias Sin estos elementos	
		Materiales predominantes	Cornisas Carecen de estos elementos		Rodapié Carecen de estos elementos	
			Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



Insurgentes sur
(Vías y Azteca sur)



Insurgentes sur (Vías y Azteca sur)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		65% masa 35% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		5	
			Ventanas		5	
			Jambas y dinteles Carecen de estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Carecen de estos elementos		Rodapié Carecen de estos elementos	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

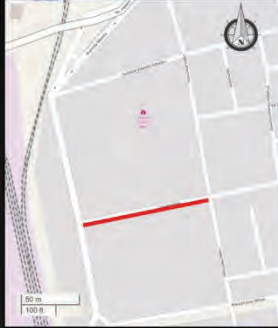


Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Muy discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		7	
			Ventanas		10	
			Jambas y dinteles Carece de estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
		Materiales predominantes	Carnisas Carece de estos elementos		Rodapié Carece de estos elementos	
			Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
	Madera	Acero	Ladrillo			
Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XXI		

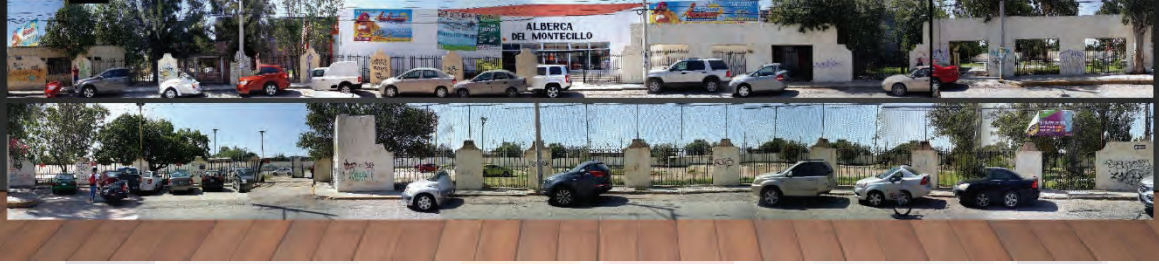


Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Muy discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		3	
			Ventanas		4	
			Jambas y dinteles De ángulos rectos y de aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
		Materiales predominantes	Carnisas Carece de estos elementos		Rodapié Aparentemente de piedra	
			Argamasa	Piedra	Adobe	Piedra
	Madera	Acero	Ladrillo			
Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XIX		

Croquis de ubicación



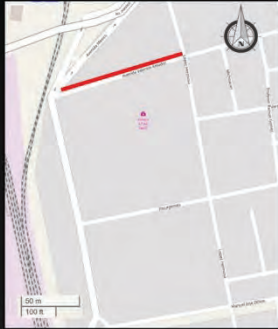
Insurgentes sur
(Azteca sur y López Hermosa)



Insurgentes sur (Azteca sur y López Hermosa)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el vano sobre el area	
		Proporción	Vanos vs masa		30% masa 70% vanos	
			Sky Line		Cordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		6	
			Ventanas		0	
			Jambas y dinteles Caren de estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Caren de estos elementos		Rodapié Caren de estos elementos	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



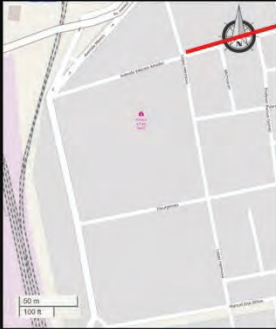
Valentín Amador norte
(Azteca sur y López hermosa)



Valentín Amador norte (Azteca sur y López hermosa)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		27	
			Ventanas		26	
			Jambas y dinteles Aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Valentín Amador norte
(López hermosa y primera
privada Valentín Amador)



Valentín Amador norte (López hermosa y primera
privada Valentín Amador)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		20	
			Ventanas		19	
			Jambas y dinteles Aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



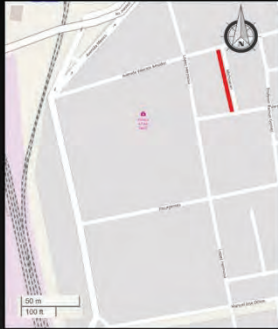
Profesor Ramón Gómez oeste
(Valentín amador y Veracruz)



Profesor Ramón Gómez oeste (Valentín amador y Veracruz)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		13	
			Ventanas		18	
			Jambas y dinteles Aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Michoacán oeste
(Valentín amador y Veracruz)



Michoacán oeste (Valentín amador y Veracruz)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		13	
			Ventanas		17	
			Jambas y dinteles Sin estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de feja		Rodapié Aparentemente de concreto	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Veracruz norte
(López hermosa y Michoacán)



Veracruz norte (López hermosa y Michoacán)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		5	
			Ventanas		10	
			Jambas y dinteles Aparentemente de concreto		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de concreto		Rodapié Aparentemente de concreto	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX			

Croquis de ubicación



Veracruz norte
(Michoacán y Prof. Ramon Gómez G)



Veracruz norte (Michoacán y Prof. Ramon Gómez G)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Cordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		8	
			Ventanas		11	
			Jambas y dinteles Sin estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de concreto		Rodapié Sin estos elementos	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Tercera zona de muestreo.

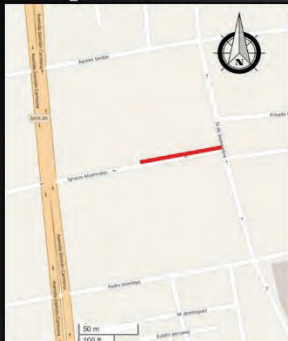
Esta área de análisis corresponde a las tres calles anteriormente indicadas, ubicadas dentro del área de crecimiento de la mancha urbana hasta el año de 1914, las cuales son al norte Ignacio Manuel Altamirano, hacia el poniente Gerónimo Mascorro, y al sur oriente la calle Peña y Peña. (hay que recordar que las orientaciones son en razón de la ubicación del barrio del Montecillo)



Ignacio Altamirano norte (16 de Septiembre y Damián Carmona)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
			Elementos tectónicos			
		Puentes y portones			9	
			Ventanas		10	
		Jambas y dinteles Aparentemente de piedra	Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos			
			Cornisas Aparentemente de concreto		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX			

Croquis de ubicación



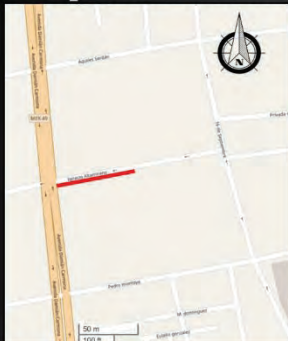
Ignacio Altamirano norte
(16 de Septiembre y Damián Carmona)



Ignacio Altamirano norte (16 de Septiembre y Damián Carmona)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		16	
			Ventanas		24	
			Jambas y dinteles Aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de concreto		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



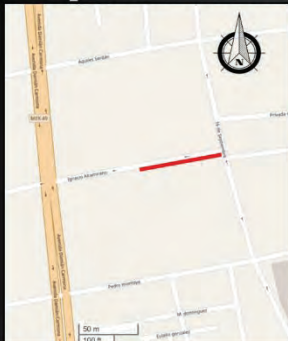
Ignacio Altamirano sur
(16 de Septiembre y Damián Carmona)



Ignacio Altamirano sur (16 de Septiembre y Damián Carmona)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos
			Sky Line		Cordante con una pequeña variación
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		17
			Ventanas		24
		Materiales predominantes	Jambas y dinteles Aparentemente de piedra	Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra	Rodapié Aparentemente de piedra	
		Antigüedad	Argamasa	Piedra	Adobe
Madera	Acero		Ladrillo		

Croquis de ubicación



Ignacio Altamirano sur (16 de Septiembre y Damián Carmona)



Ignacio Altamirano sur (16 de Septiembre y Damián Carmona)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos
			Sky Line		Cordante con una pequeña variación
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		20
			Ventanas		16
		Jambas y dinteles <i>Aparentemente de piedra</i>		Enmarcamientos en colindancias <i>Sin estos elementos</i>	
		Cornisas <i>Aparentemente de piedra</i>		Rodapié <i>Aparentemente de piedra</i>	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe
Madera	Acero		Ladrillo		
Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX	

Croquis de ubicación



Mascorro norte
(Vallejo y 5 de mayo)



Mascorro norte (Vallejo y 5 de mayo)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		4	
			Ventanas		3	
			Jambas y dinteles Carecen de estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Carecen de estos elementos		Rodapié Carecen de estos elementos	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Mascorro norte
(Vallejo y León García)



Mascorro norte (Vallejo y León García)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		16	
			Ventanas		33	
			Jambas y dinteles Carecen de estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de concreto		Rodapié Aparentemente de concreto	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Mascorro sur
(Vallejo y 5 de mayo)



Mascorro sur (Vallejo y 5 de mayo)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Cordante en mayoría	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		6	
			Ventanas		6	
			Jambas y dinteles Sin estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Poca presencia de estos elementos		Rodapié Aparentemente de concreto	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



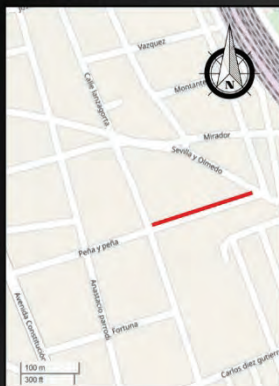
Mascorro sur
(Vallejo y León García)



Mascorro sur (Vallejo y León García)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		16	
			Ventanas		12	
			Jambas y dinteles Aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Poca presencia de estos elementos		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico		Siglo XX	

Croquis de ubicación



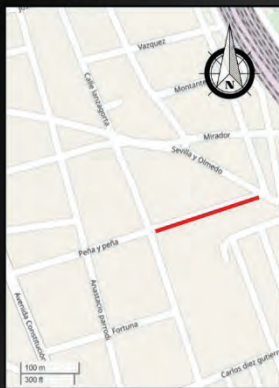
Peña y Peña norte
(Lanzagorta y Sevilla y Olmedo)



Peña y Peña norte (Lanzagorta y Sevilla y Olmedo)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		24	
			Ventanas		30	
			Jambas y dinteles Poca presencia de estos elementos		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Poca presencia de estos elementos		Rodapié Poca presencia de estos elementos	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX

Croquis de ubicación



Peña y Peña sur
(Lanzagorta y Sevilla y Olmedo)



Peña y Peña sur (Lanzagorta y Sevilla y Olmedo)

Variable	Dimensión de la variable	Indicador	Índice		Criterio	
2- Transformación Arquitectónica	Tipologías arquitectónicas	Vanos contra masa	Áreas		Predomina el área sobre el vano	
		Proporción	Vanos vs masa		60% masa 40% vanos	
			Sky Line		Discordante	
		Elementos tectónicos	Puertas y portones		25	
			Ventanas		30	
			Jambas y dinteles Aparentemente de piedra		Enmarcamientos en colindancias Sin estos elementos	
			Cornisas Aparentemente de piedra		Rodapié Aparentemente de piedra	
		Materiales predominantes	Argamasa	Piedra	Adobe	Ladrillo
			Madera	Acero	Ladrillo	
		Antigüedad	Estilo Arquitectónico			Siglo XX