

COLECCIÓN INVESTIGACIONES

---

# Y SE DETUVIERON LAS MÁQUINAS

LENGUAJES, RECONVERSIÓN  
Y ESPACIOS SIMBÓLICOS  
DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

MOISÉS GÁMEZ  
FRANCISCO ALBERTO NÚÑEZ TAPIA  
EDITORES



EL COLEGIO  
DE SAN LUIS

Primera edición en formato digital: 2020

© Todos los autores

D.R. © El Colegio de San Luis  
Parque de Macul 155  
Fracc. Colinas del Parque,  
San Luis Potosí, S.L.P. 78294  
<https://libreria.colsan.edu.mx>

E-ISBN: 978-607-8666-XX-X

Diseño de la portada: Natalia Rojas Nieto

Diseño de ePub: Ernesto López Ruiz

Hecho en México

# ÍNDICE

## Investigaciones, enfoques interdisciplinarios y perspectivas sobre el Patrimonio Industrial

*Moisés Gámez / Francisco Alberto Núñez Tapia*

Fuentes

## Las colonias obreras

El caso de El Mayorazgo, testimonio del Patrimonio Industrial en Puebla

*María Teresa Ventura Rodríguez / Sergio Rosas Salas*

Introducción

Caserío obrero y paternalismo empresarial

La fábrica El Mayorazgo. Origen de una comunidad industrial

De villa fabril a colonia de obreros textiles El Mayorazgo

Irradiación del sindicato. Vida cotidiana y tradiciones de la colonia obrera

Consideraciones finales

Fuentes

## As fábricas têxteis maranhenses do século XXI

O caso do conjunto arquitetônico da antiga Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão (C.M.A.M.), Em Codó/MA, Brasil

*Jéssica Maria Ferreira Cavalcante Sousa / Bruna Gabrielle Da*

*Costa E Silva Negreiros*

Introdução

Patrimônio em Conceito

As Fábricas Têxteis no Maranhão

Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão

Levantamento fotográfico

Diagnóstico e estado de conservação

Considerações Finais

Fontes

## Del cobre a la escoria

El complejo metalúrgico de la ASARCO en San Luis Potosí

*Gerardo de Jesús Rodríguez Contreras*

Introducción

¿Qué es el Patrimonio Industrial?

El complejo metalúrgico de la ASARCO en San Luis Potosí

La conservación del patrimonio y su posible reutilización

Conclusión

Fuentes

## Las revistas internas corporativas en Monterrey en el siglo XX

Paternalismo y Patrimonio Industrial

*Lylia Palacios Hernández*

Presentación

Monterrey y la gran industria

Las publicaciones internas como fuentes escritas y objeto de investigación en el campo del Patrimonio Industrial

Ni el paternalismo ni el Patrimonio Industrial son neutrales

Comunicólogos sin título en la industria regiomontana

Las publicaciones internas: sus temas principales

Los *obreros laboriosos* de Cervecería Cuauhtémoc  
El saber obrero en CYDSA, una práctica heredada y consolidada  
Reflexiones finales  
Fuentes

## Espacio simbólico y musealización del Patrimonio Industrial

Las cuatro estaciones del ferrocarril de San Luis Potosí

*Moisés Gámez*

Patrimonio Industrial y arquitectura del ferrocarril  
La estación Mitzell del Ferrocarril Nacional Mexicano  
La estación Bentele del Ferrocarril Central Mexicano  
La estación Unificada del Ferrocarril Central Mexicano  
La estación Monasterio de los Ferrocarriles Nacionales de México  
Musealización del Patrimonio Industrial  
Conclusiones  
Fuentes

## Rescate y reutilización del patrimonio industrial de baja california

El caso del recinto vinícola de Bodegas de Santo Tomás

*Francisco Alberto Núñez Tapia*

Introducción  
Antecedentes históricos  
Demolición parcial e intervención y defensa ciudadana  
Conclusiones  
Fuentes

## La construcción social del territorio petrolero en los estados de san Luis Potosí y Veracruz durante la Revolución Mexicana

*Cándido Eugenio Aguilar Aguilar*

Introducción

Apuntes revolucionarios de inicio

San Luis Potosí: el primer laboratorio industrial de América Latina

Veracruz: resguardo de una región petrolera de envergadura mundial

Palabras de cierre

Fuentes

## El patrimonio industrial negativo

Afectaciones y usos de infraestructura petrolera en el norte de Veracruz

*Samuel Holley-Kline*

Introducción

Consideraciones preliminares sobre el patrimonio

El petróleo en el norte de Veracruz: los legados de afectación

Past-mastering y la infraestructura petrolera

A manera de conclusión

Fuentes

## El legado industrial de Puebla frente a los retos de la globalización

*José Eduardo Carranza Luna / Romary Emireth Asención*

*Ramiro*

Introducción

La globalización en los centros históricos de México

Globalización como fenómeno socioeconómico para el Centro Histórico

El Centro Histórico de la ciudad de Puebla

El Centro de Convenciones

La enajenación del patrimonio ejemplificado en el mercado de la Victoria

Conclusiones

Fuentes

ESPACIO SIMBÓLICO Y MUSEALIZACIÓN  
DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL  
LAS CUATRO ESTACIONES DEL FERROCARRIL  
DE SAN LUIS POTOSÍ

MOISÉS GÁMEZ  
El Colegio de San Luis

En este trabajo se aborda el espacio simbólico de las cuatro construcciones edificadas para el servicio de los ferrocarriles en la ciudad de San Luis Potosí. Se plantea que la configuración de espacios constituidos por elementos materiales y simbólicos fue a partir de aspectos arquitectónicos, económicos y socioculturales. Se propone que la legislación mexicana en la materia, así como las corrientes arquitectónicas internacionales delinearon los planteamientos constructivos (formas, materiales, sistemas) de las estaciones, las cuales estuvieron insertas en una lógica de incorporación a los procesos de industrialización y en la expansión de nuevas relaciones económicas globales en el largo plazo. Uno de esos espacios simbólicos transitó a procesos de musealización del Patrimonio Industrial, convirtiéndose en un lugar de la memoria.

Se trata de una propuesta analítica desde el Patrimonio Industrial. La investigación se basa en material procedente de archivo, fuentes hemerográficas y bibliográficas, así como en trabajo de campo. Las herramientas de estudio se fundamentan en una interpretación hermenéutica,

con referentes de la arquitectura, del análisis espacial-constructivo, de los significados y de la musealización del Patrimonio Industrial.

En principio habría que mencionar que los cuatros proyectos constructivos a manos de las empresas: Ferrocarril Nacional de México (FNM), Ferrocarril Central de México (FCM) y los Ferrocarriles Nacionales de México, tuvieron su emplazamiento en las inmediaciones de la Alameda Juan Sarabia de la capital potosina, uno de los paseos tradicionales de la ciudad desde mediados del siglo XIX; un punto neurálgico ciudadano que presencié la edificación de las cuatro estaciones en diversas temporalidades. Para su establecimiento inicial se dieron controversias y discusiones en diversos niveles de la sociedad, pues además de que el proyecto ferroviario representaba un “progreso económico”, también tenía una implicación cultural de gran envergadura. Tanto la Alameda como las estaciones ferroviarias pueden concebirse como espacios simbólicos, los cuales tuvieron tesisuras diferentes en cada momento histórico en el cual surgieron y tuvieron vida. De esta manera, el espacio simbólico tuvo un proceso de transformación al paso del tiempo, fue dinámico, desde constituirse como el espacio porfiriano de referencia para los transportes y el progreso material, hasta convertirse en un espacio musealizado, en un lugar de la memoria.

## PATRIMONIO INDUSTRIAL Y ARQUITECTURA DEL FERROCARRIL

La concepción, problemas y metodologías sobre el Patrimonio Industrial tienen una larga tradición en el ámbito internacional, que en este trabajo es imposible tratar y desborda los alcances del capítulo, de tal manera que se mencionarán las coyunturas más significativas. Una de las referencias más conocidas sobre el tema es la Carta de Venecia de 1964, la cual mostró avances sobre la concepción del “monumento histórico” al identificar a aquellos que eran apropiados para la conservación y restauración desde el punto de vista de un conjunto. No obstante, se han generado críticas sobre el poco reconocimiento que entonces se le daba al concepto de Patrimonio Industrial (Di Biase, 2014).

Hay quienes señalan que el entendimiento respecto a la conservación y salvaguarda del Patrimonio Industrial tuvo su auge en la década

de 1970 y se extendió gradualmente en los países del norte de Europa, Estados Unidos y Canadá (Grande, 2017: 660). Sucesos más recientes han mostrado un considerable avance en la concepción sobre el Patrimonio Industrial. De acuerdo a la Carta Nizhny Tagil de 2003, el Patrimonio Industrial es un conjunto de evidencias de la cultura industrial con “valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico” (TICCIH Nizhny, 2003: 1). En ese conjunto de vestigios se pueden encontrar edificios, maquinaria, talleres, molinos, fábricas, minas, metalurgias, sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, procesos de generación de diversos tipos de energía, medios de transporte y toda su infraestructura; por último remite a espacios de actividades sociales relacionadas con la industria: vivienda, culto religioso, educación, entre otras.

Por su parte, la Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial, derivada del encuentro organizado por el Centro de Estudios Andaluces y The International Committee for Conservation Industrial Heritage-España (TICCIH-España) en mayo de 2018, propone que el Patrimonio Industrial constituye un mosaico que permite conocer los acontecimientos, vistos como episodios, tramas o procesos, de las actividades económicas desarrolladas desde la mitad del siglo XVIII, para la comprensión de elementos, conjuntos y sistemas que en diferentes localizaciones, ordenaciones, escalas y articulaciones: “facilitan una narración comprensiva acerca de cómo los recursos endógenos, existentes en un determinado medio geográfico y a través de específicos procedimientos técnicos, con una cada vez mayor base científica, tecnológica, han generado modelos de explotación, de transformación, de transporte y de comercialización de productos para el consumo” (Sobrino y Sanz, 2019: 19). En este sentido, la concepción abre la posibilidad de la excepcionalidad de acuerdo a las características endógenas de los espacios industriales.

Ahora bien, como el patrimonio cultural en general, el Patrimonio Industrial también tiene dos concepciones: la del patrimonio tangible y el intangible. La primera de ellas tiene su expresión material en muebles e inmuebles —fábricas, maquinaria industrial, objetos técnicos y/o artefactos tecnológicos, mobiliario y otros—. La segunda, la intangible, inmaterial, corresponde a las ideas, los valores, las costumbres,

los saberes —*know how* de los procesos productivos industriales—, las mentalidades y, en general, la interacción de las personas con lo material o tangible. Una concepción más oficial es la proporcionada por la UNESCO, la cual define como patrimonio cultural inmaterial: “los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas —junto con los instrumentos, artefactos, objetos y espacios culturales que le son inherentes— que las comunidades, los grupos y, en algunos casos, los individuos, reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural” (UNESCO, Convención, 2003).

Así, la primera vez que la UNESCO incluyó en la lista del patrimonio mundial un espacio industrial fue en 1978, con las reales minas de sal de Wieliczka y Bochnia, en Polonia. A partir de entonces, se han generado cantidad de investigaciones y propuestas que rescatan, resguardan, revalorizan el Patrimonio Industrial en el ámbito internacional.

### *La arquitectura ferroviaria*

Se ha dicho que las estaciones que se hicieron a lo largo de las líneas del FNM y del FCM en México adoptaron una arquitectura denominada de tipo francés, inglés o estadounidense. También se señala que se generaron estilos heterogéneos (Yanes, 1994); lo que Katzman denominó eclecticismo semiclásico.

El uso de nuevas técnicas constructivas finiseculares en el país estaba concentrado en arquitectos e ingenieros vinculados a la construcción de las líneas férreas. No obstante, las influencias académicas procedían de Europa con claros indicios de tendencia francesa; por su parte, la tecnología era preponderantemente estadounidense, de tal forma que distanciaría a los arquitectos nacionales de la construcción industrial ferroviaria (Molotla, 2018: 10).

Para el caso de las edificaciones del tipo en la ciudad de San Luis Potosí los materiales se diversificaron y las características de las obras representaron innovaciones en la tecnología y construcción de manera similar a todo el sistema ferroviario de México. Se diseñaron con un carácter funcional y de movilidad en cuanto a la configuración y

percepción de los espacios; más adelante se llevaría a cabo un proceso de reutilización, resignificación y musealización.

El 1 de julio de 1883 se publicó el *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles*, que definía parámetros para la construcción de locales o estaciones destinadas para alojar a los pasajeros mientras esperaban la llegada o salida del tren. Parte de los criterios contemplaban especificaciones sobre la colocación del nombre de la localidad en la fachada del edificio, la existencia de un reloj, un horario o itinerario de salida de los trenes, información sobre tarifas, horario de venta de boletos y recepción de equipaje. También disponía que se anunciara en voz alta el nombre de la estación y localidad, así como el tiempo de espera; el mantenimiento del aseo y policía en cada estación, así como el resguardo de áreas para el acceso restringido a personal autorizado (Carregha y Garay, 1999).

Habría que mencionar que la mayoría de las estaciones de las líneas del ferrocarril se construyeron después de inaugurada la vía, cuando ya era posible medir la carga y el número de pasajeros promedio, para hacer el edificio de acuerdo a esas necesidades. La instalación de las estaciones y demás inmuebles ferroviarios generaron nuevas actividades económicas que favorecieron a las poblaciones en que se levantaron.

En este sentido, la ciudad de San Luis Potosí cifró altas expectativas con la llegada del ferrocarril al estado. Como sucedió en la mayoría de las poblaciones a donde arribó, se esperaban grandes beneficios en todas las actividades económicas, especialmente en el comercio. Existía un interés compartido por comerciantes, empresarios y las compañías del ferrocarril para establecer la estación lo más cerca posible al corazón de la ciudad de la que se tratase, por lo que la Alameda representaba un punto nodal por localizarse a unas calles del centro de la capital potosina.

Desde un punto de vista cultural y simbólico, la arquitectura que adoptaron las estaciones y demás obras ferroviarias simbolizaron la vanguardia para la época, representaron la materialización del progreso porfiriano gracias a la labor de las tecnologías. La estación fue y es considerada un punto nodal de reunión junto con la iglesia o plaza, es el espacio donde las personas se relacionan y conviven; por el intercambio cultural y económico que se genera entre los habitantes locales

y los viajeros, las estaciones “eran consideradas la carta de presentación de la misma, es por eso su majestuosidad e importancia” (Araujo, 1999: 71). También se menciona que las estaciones simbolizaron una puerta de entrada a las ciudades y demás poblaciones: “la estación reflejaba las características culturales, económicas y políticas del lugar, así como la importancia de la línea a la que pertenecía, por lo que no se escatimaron recursos para otorgarle la jerarquía urbana que requería” (Carregha y Garay, 1999: 89).

### LA ESTACIÓN MITZELL DEL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO

La compañía del FNM línea México-Laredo construyó en San Luis Potosí una estación que según la historiografía solamente fue superada en tamaño por la estación Colonia, ubicada en la ciudad de México. Según algunos, las estaciones de la línea del FNM en territorio potosino conservaron las características constructivas inglesas, aunque con algunas adaptaciones, por ejemplo, el uso de cobertizo exterior, la disposición de bodegas y anexos (Carregha y Garay, 1999: 73).

La edificación de las estaciones también impactó de manera evidente en el entorno inmediato de los espacios en los cuales fueron emplazadas. Por ejemplo, la traza urbana del barrio del Montecillo se modificó sustancialmente con la erección de la estación del FNM. De esa manera, se transformaron varias calles, la plaza principal y su iglesia; el cementerio del barrio literalmente desapareció, así como algunas otras calles; hubo implicaciones asociadas al acondicionamiento de obras de cañería, hidráulicas, de iluminación, entre otras.

En 1888 Sullivan Greem y el presidente y gerente general, Droge, llegaron a San Luis Potosí para analizar las posibles opciones para construir la estación y los inmuebles necesarios, además de las vías. Se consideró que era posible edificarla al oriente de la Alameda, pero hubo algunos problemas y casi se planteó colocarla a un kilómetro de la ciudad (Coronado, 2006: 207-208). En el mes de abril de 1888 iniciaron las obras de construcción de la estación.<sup>1</sup> La prensa de la época subrayaba

<sup>1</sup> *El Correo de San Luis*, 3 de abril de 1888.

que: “la estación que está construyendo la compañía [del Nacional] en San Luis Potosí promete ser un bonito edificio”;<sup>2</sup> aunque al mismo tiempo cuestionaba que el gobernador Carlos Diez Gutiérrez mantuviera una postura un tanto superficial sobre el gran proyecto del progreso potosino: “bailes como aquel de la inauguración del ferrocarril, y no se duerme en sus laureles, ya está ideando otro que supere al de las *Mil y una noches*, para cuando inaugure el famoso ferrocarril de Tampico”.<sup>3</sup>

La estación se emplazó al extremo oriente de la Alameda; ocupó los terrenos de una fábrica de clavos, contigua al antiguo cementerio; los terrenos fueron cedidos por el Ayuntamiento, con la condición de que si no eran usados se devolvieran al municipio (Betancourt, 1969: 137). Se dijo también que la empresa del FNM iba a comprar el terreno del Molino de San Luis para la ampliación de su estación.

La estación fue elogiada por Antonio Cabrera, personaje contemporáneo que dejó su opinión sobre las estaciones edificadas en la Alameda: “sus hermosas estaciones y establecidas sus principales oficinas. Merece citarse, como muy notable, la estación de pasajeros, tanto por la belleza arquitectónica y solidez del edificio, cuanto por lo bien combinado de todos sus departamentos” (Cabrera, 1891: 57).

La historiografía ha mencionado que el arquitecto Israel Katzman atribuyó el proyecto al arquitecto inglés Carlos S. Hall (Katzman, 1993: 138, 139, 359); por su parte, Carregha y Garay mencionan que Carlos Chanfón lo atribuyó al arquitecto alemán J. Müller (1998: 492), aunque subrayan que el autor no especificó si se trataba de la estación del FNM o de la del FCM, por lo que deducen que, de acuerdo a las fechas indicadas, puede corresponder a la del FNM (Carregha y Garay, 1999: 116). Ante esas versiones es importante señalar que el plano original con las fachadas de la estación del Nacional que se conserva en el Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias<sup>4</sup> está firmado por Max V. Mitzell *architect*, quien seguramente fue el autor del diseño arquitectónico.

Dicha atribución tiene sentido en cuanto al reconocimiento de ciertos arquitectos e ingenieros ingleses en la construcción de edificaciones

<sup>2</sup> *El Estandarte*, 21 de febrero de 1889.

<sup>3</sup> *El Estandarte*, 24 de febrero de 1889.

<sup>4</sup> CEDIF, *Fondos de Vías y Estructura*.

de diversos tipos para los ferrocarriles, pero también para otro tipo de construcciones. Habría que mencionar que Hall fue miembro del Real Instituto de Arquitectos Británicos y arribó a México hacia 1888, año en el que proyectó y construyó la casa del ingeniero y empresario de origen irlandés Tomás Braniff en la capital del país (Katzman, 1993). Habría que mencionar que Braniff inició sus actividades en México en el negocio de los ferrocarriles; perteneció a un grupo de inversionistas cercanos a Porfirio Díaz (Garcidiego, 2005: 125).

Por su parte, al arquitecto alemán J. Müller participó en las obras de la estación Buenavista del Ferrocarril Mexicano —de estilo neoclásico—, contratado por Antonio Escandón. En 1888 Müller inicio la construcción de la versión definitiva con estructuras de acero y fachada de piedra labrada (SCT, 1955: 21); utilizó elementos constructivos de espacios públicos europeos, como pasajes y galerías de Bruselas y París, o de las estaciones centrales de Londres y Berlín (Navarro, 2016: 82).

El sistema constructivo de la estación Mitzell tuvo influjos evidentes de estilos arquitectónicos extranjeros, pero con materiales de la región, lo que le imprimió una tesitura peculiar. Se usó piedra sillar o sillarejo de cantería para los muros extraída de la hacienda de Bocas. Las instalaciones originales contaron con todos los servicios y áreas necesarias: la estación para los pasajeros, casa redonda, talleres principales y auxiliares, tres chalets para funcionarios de la empresa, casa para empleados de la línea y sección, corrales para carga y descarga de ganado, patio general, un hospital y sus anexos, así como tanques elevados y subterráneos. La estación de carga estuvo separada.

Según la inscripción que aún se conserva en la fachada, la estación se terminó de construir en diciembre de 1889, fue la primera estación de pasajeros de la capital potosina, concluida un año después de la llegada del primer tren. El edificio se dirigió al oriente, de forma paralela a las vías; pero su fachada principal se dispuso hacia el poniente (Figuras 1 y 2); su ubicación respecto a las vías la definen como el tipo de estaciones de paso, pues la de San Luis Potosí formaba parte del trayecto México-Laredo.

El inmueble consta de cuatro fachadas, todas ellas levantadas con base en muros de sillarejo en almohadilla, aparente de cantería. Consta de dos niveles de tres cuerpos, de planta cuadrangular simétrica. Su

partido arquitectónico se basa en un vestíbulo central interno, desde el cual se accedía al andén hacia el fondo, a las salas de espera, a las taquillas colocadas en ambos costados del vestíbulo (Carregha y Garay, 199: 112). La planta baja daba cabida al área administrativa y control de operaciones, contaba con restaurante, servicios sanitarios, sala de espera, área de registro de equipaje, mensajería, venta de boletos y un pórtico que servía de andén para la espera del tren. La puerta principal se ubicó al centro de la planta baja, flanqueada por dos columnas cuadradas de estilo sencillo. Las oficinas administrativas estaban ubicadas en el segundo nivel, al cual se accedía por medio de una escalera central localizada en la parte posterior del vestíbulo; era un espacio privado. Había un andén angosto paralelo y próximo a las vías.

FIGURA 1.  
FACHADA POSTERIOR DE LA ESTACIÓN MITZELL DEL FERROCARRIL  
NACIONAL DE MÉXICO



Fuente: CEDIF. Sección Planoteca.

FIGURA 2.  
FACHADA PRINCIPAL DE LA ESTACIÓN MITZELL DEL FERROCARRIL  
NACIONAL DE MÉXICO

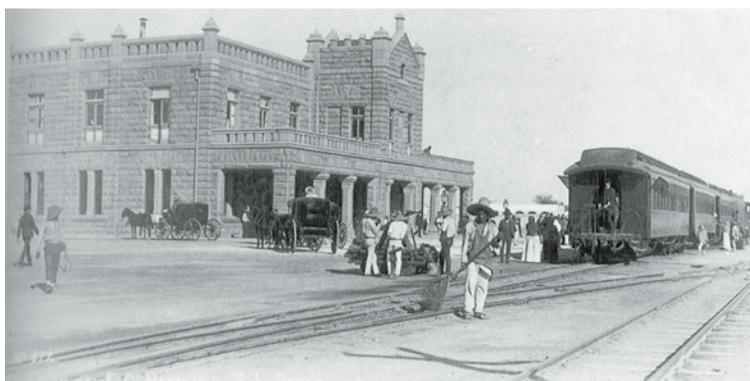


Fuente: Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.

En la segunda planta había dos vanos rectangulares verticales en un cubo central y, de cada lado, una terraza con balaustrada de cantera. Las terrazas contaban con tres vanos rectangulares verticales. Los vanos estaban rematados por cerramiento de una sola pieza de cantería, adornados por platabandas con dovelas aparejadas a montacaballo y dentadas en la parte superior.

El tercer cuerpo consistió solamente en un remate del cubo central de la segunda planta, con un vano pequeño. Dotado de un frontón con forma triangular, el conjunto está decorado en la parte superior por almenas que rematan todo el edificio, excepto en la parte orientada hacia las vías. La parte superior central de dicho remate tenía una pequeña torre (Figura 3).

FIGURA 3.  
FACHADA POSTERIOR DE LA ESTACIÓN MITZELL DEL FERROCARRIL  
NACIONAL DE MÉXICO



Fuente: CEDIF. Comisión de Avalúos.

Según Carregha y Garay, Katzman ubica el edificio dentro de lo que él llamó “eclecticismo integrado”:

[...] clasificación que no busca retornar a un estilo determinado, sino que se proyecta con mayor espontaneidad, pero sin dejar de lado las influencias directas y expresadas a través de los elementos tectónicos. El uso de almenas y de remates triangulares y circulares en frontones nos da idea de esa libertad. La expresión arquitectónica de las fachadas se logra a través de la volumetría del edificio a dos niveles; desplantado sobre base cuadrangular, pero jugando con volúmenes que sobresalen (parte frontal y posterior del vestíbulo y su equivalente en planta alta) o se remeten (terrazas laterales a este volumen existentes en la planta alta sobre la fachada oriente hacia las vías); y cortando su horizontalidad dominante, producto de su techumbre plana, mediante remates triangulares en volumen central, almenas en esquinas y centros, balaustrada recta de pretil y barandal de terrazas (Katzman en Carregha y Garay, 1999: 116).

Como ya se mencionó, la estación Mitzell contó con un área independiente para la carga, en ella se recogían las mercancías, se inspeccionaban,

se expedían permisos, pagaban el transporte, se almacenaban y guardaban para estibarlas después y pagar impuestos. Para facilitar la revisión de la carga, dicha construcción se dispuso de manera paralela a las vías (Figura 4) a la cual se podía tener acceso por ambos lados, desplantada a un metro del nivel del suelo; ocupó varios metros de largo para facilitar el manejo de las mercancías a los vagones o depósitos.

FIGURA 4.  
ESTACIÓN MITZELL Y ÁREA DE CARGA DEL FERROCARRIL NACIONAL DE MÉXICO



Fuente: CEDIF. Comisión de Avalúos.

El establecimiento del ferrocarril en la zona de la Alameda la convirtió en un punto hasta cierto punto conflictivo de distribución. Sus calles se modificaron y a partir de ese momento fueron muy transitadas. Entre las calles afectadas se encuentran: Gras, Tampico, López Hermosa, Corriente y Alfalfa.

## LA ESTACIÓN BENTELE DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

Después de la construcción de la estación Mitzell del FNM, se inició la del FCM. Eduardo H. Worth como representante del FCM y el ayuntamiento de la capital potosina acordaron la construcción de la estación en la parte oriental de la Alameda Juan Sarabia, hacia 1887. El representante pretendía que se concediera todo el espacio de la Alameda para el emplazamiento de la estación, lo que significaba privar a la ciudad

de su paseo. El argumento era que por la ubicación geográfica de San Luis Potosí, el estado y la capital requerían de una estación cercana a la mancha urbana de la ciudad.<sup>5</sup>

El empresario y propietario potosino José Encarnación Ipiña defendió la conservación de la Alameda como uno de los principales paseos de la ciudad.<sup>6</sup> Como estrategia de disuación, propuso ceder el Mesón de la Mulita de su propiedad, para que ahí se edificase la estación. Al parecer, el director del FCM había declarado que sería situada 500 metros lejos de la mancha urbana, por el río Santiago (Coronado, 2006: 143). El problema radicaba en que la empresa del FCM sólo quería gastar 25 000 pesos en la adquisición del terreno para la estación, pero la compra de inmuebles lo encarecía al doble, la solución propuesta fue que el ayuntamiento aportara los otros 25 000 para adquirir los terrenos y dejar intacta la Alameda.

Finalmente la negociación no prosperó y la Alameda no se vendió; en su lugar se le concedió a la empresa la clausura de calles y demolición de algunas manzanas del barrio de Montecillo. Asimismo, para las bodegas de carga y la estación se le concedieron otros terrenos que se fijaron en la resolución del 7 de septiembre de 1887, que cedían terrenos contiguos al cementerio de la ciudad y el puente del tranvía de Soledad Diez Gutiérrez, en tanto fuesen destinados al uso de la vía férrea. Se exceptuaba de esa cesión al terreno que ocupaba el antiguo cementerio de la ciudad (Betancourt, 1969: 134).

La traza urbana se modificó más allá de los terrenos ocupados por la estación, sobre todo las calles anexas. Matías Hernández Soberón propuso algunos cambios con la finalidad de hacer funcional el entroncamiento de la vía férrea de Aguascalientes con la de Tampico para dar un tráfico directo; la estación quedaría entonces a un lado de dicha estación.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> AHESLP, Ayto, Hacienda, leg. 1887.5, exp. 19, “Eduardo H. Whortf pide le venda el ayuntamiento una parte de la alameda para la ubicación de la estación del ferrocarril de Tampico”; “Que los cinco mil pesos que la compañía del ferrocarril central se destinarán a la compra de fincas para ubicar la estación”.

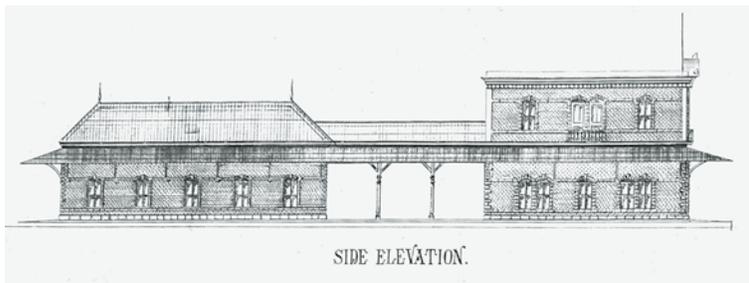
<sup>6</sup> AHESLP, Ayto, Hacienda, leg. 1887.5, exp. 19, “Petición de José Encarnación Ipiña al ayuntamiento de la capital”.

<sup>7</sup> AHESLP, Ayto, Obras Públicas, leg. 1888.6, “Matías Hernández Soberón, propone al ayuntamiento el ensanche del callejón de Berúmen (plano anexo)”; “Matías

La empresa del FCM pidió clausurar la calle al costado norte de la iglesia del Montecillo porque estaba próxima a los talleres y tendría mucho movimiento de locomotoras y material rodante;<sup>8</sup> a cambio, la empresa cedió un terreno para prolongar la calle al costado norte de la Alameda.

Algunos autores mencionan que la mayoría de las estaciones del FCM se construyeron con una arquitectura de tipo estadounidense (Araujo, 1999: 72), gracias a la presencia del capital procedente de Estados Unidos en diversos sectores económicos, que trastocaría las concepciones y teorías arquitectónicas mexicanas (Molotla, 2018: 10). Para el caso de la estación Bentele, los planos de la estación están firmados por H. Bentele, el *asistente engineer* (CEDIF. Sección Planoteca), aunque parece que esos planos no fueron los definitivos (Figuras 5 y 6).

FIGURA 5.  
FACHADA LATERAL DE LA ESTACIÓN BENTELE DEL FERROCARRIL  
CENTRAL MEXICANO



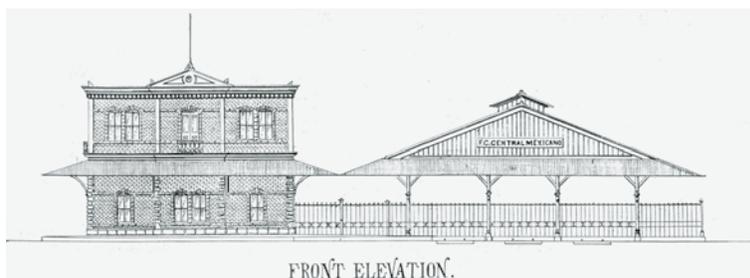
Fuente: CEDIF. Sección Planoteca.

---

Hernández Soberón se le concede permiso para clausurar el callejón que está al lado norte de su propiedad llamado plaza de la Alfalfa (plano anexo)”; “Matías Hernández Soberón, pide autorización para prolongar por su cuenta la avenida Porfirio Díaz, hasta el río Santiago, clausurar la calle Tampico, etc.”.

<sup>8</sup> AHESLP, Ayuntamiento, leg. 1889.3, “Compañía del ferrocarril nacional mexicano cede una faja de terreno para prolongar la calle del costado norte de la alameda, en cambio de la calle que pide permiso para clausurar la esquina de la escuela, al costado norte de la iglesia del Montecillo (plano anexo)”.

FIGURA 6.  
FACHADA FRONTAL DE LA ESTACIÓN BENTELE DEL FERROCARRIL  
CENTRAL MEXICANO



Fuente: CEDIF. Sección Planoteca.

La estación terminada en 1890 tenía dos plantas y fue construida de sillar y mampostería. En la primera planta estaban los locales de telégrafos, la biblioteca y el expendio de boletos; en la segunda, la habitación del superintendente de la División. En la parte lateral izquierda una sala de espera, el *express* y el restaurante (Montejano, 1991: 114). Tenía columnas interiores y muros de carga. Los andenes contaban con cobertizos que descansaban sobre estructuras de madera; la sobreestructura era de lámina (Araujo, 1999: 73).

FIGURA 7.  
ESTACIÓN BENTELE DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO



Fuente: CEDIF. Comisión de Avalúos.

A diferencia de otras estaciones en México y en el estado de San Luis Potosí —incluyendo la del FNM—, la estación del FCM se construyó de manera transversal a las vías —las otras estaban paralelas—, por lo que fue necesario “utilizar un ramal y un patio con numerosos laderos que se desprendían de la vía principal” (Carregha y otros, 2003: 100).

Cinco años después de inaugurada la vía, la empresa del FCM construyó una barda a los lados de las vías, lo cual perjudicó a los vecinos porque impedía el paso de las calles (Betancourt, 1969: 135). La edificación de las estaciones del FNM y del FCM quedaron frente a la Alameda muy cerca una de la otra; compartieron algunos tramos de vía en el interior, lo que creó un hueco urbano entre los terrenos de ambas empresas. Dicho espacio fue ocupado años más tarde por nuevas instalaciones ferroviarias, dando origen a una enorme área inaccesible que marginó al barrio del Montecillo (Carregha y Garay, 1999: 111-112).

Con la consolidación de los ferrocarriles en 1908 se hicieron algunas modificaciones importantes. La estación Mitzell de FNM dejó de dar servicio a pasajeros, se usó como oficina administrativa y para dar

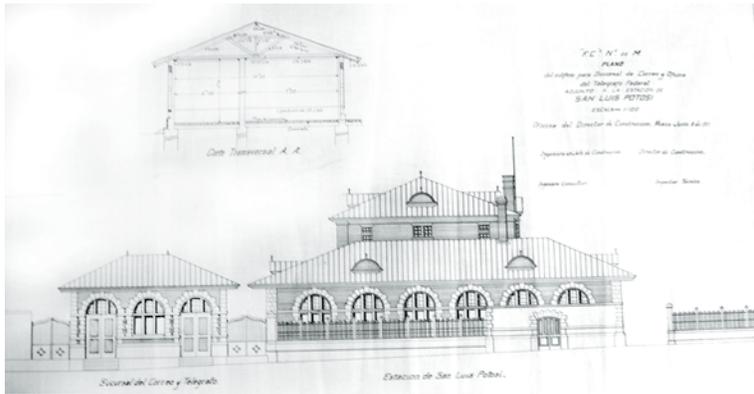
servicio de carga. La estación Bentele del FCM se convirtió en la de pasajeros porque era más funcional, por ser una terminal y no una estación de paso como la del FCN. Parte de los cambios posteriores incluyeron la demolición de la estación Bentele para construir una estación llamada Unificada.

## LA ESTACIÓN UNIFICADA DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

Entre 1910 y 1911 se expandió la idea de nuevas transformaciones en el espacio ferroviario derivada de la pretensión de la nueva empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, para hacer más eficientes los servicios de ese tipo en la capital potosina. Se comentaba que el comercio, la banca y la industria potosinas mostraban gran interés de que en esa ciudad se establecieran “los grandes talleres de los ferrocarriles nacionales”.<sup>9</sup> Esa estación se inició en 1911 a partir de la demolición de la estación Bentele, aunque su terminación se retrasó debido a ciertas prioridades como la construcción de otras vías de interés para la empresa del FNM. Se desconoce el autor del diseño arquitectónico y de la obra constructiva. Solamente existen los planos resguardados en el CEDIF —Sección Planoteca— con las firmas ilegibles del ingeniero en jefe de construcción, el director de construcción, el ingeniero consultor, y por último, del inspector técnico de nombre Manuel Rivera (Figura 8).

<sup>9</sup> *El Estandarte*, 26 de octubre, 1, 7 y 18 de noviembre de 1911.

FIGURA 8.  
PLANO DE FACHADA DE LA ESTACIÓN UNIFICADA



Fuente: CEDIF. Sección Planoteca.

Dicha estación se inauguró el 14 de marzo de 1913 (Figura 9). Se construyó de cantera y, según algunos autores, la arquitectura también tuvo la influencia de modelos de tendencia colonial californiano (Araujo, 1999: 76). También conservó la lógica de disposición de las estaciones con partido perpendicular.

La distribución espacial en su volumen central contaba con sala de espera, taquillas, oficina del jefe de estación, circulaciones verticales, servicios sanitarios; lo rodeaba un pasillo que comunicaba al restaurante dispuesto de lado izquierdo y al *express* de lado derecho. El acceso era a través del pasillo circundante de tal manera que se podía ingresar a los andenes sin cruzar la sala de espera. Los andenes remataban con tres volúmenes y se extendían cobertizos entre cada eje de circulación. El pórtico contaba con arcos de medio punto. Las cubiertas eran a cuatro aguas revestidas de lámina galvanizada. Los vanos de la fachada eran rectangulares uniformes. En la segunda planta los vanos tenían forma ortogonal en ritmo alternado; en la parte central estaban rematados con un pequeño frontón que enfatizaba el volumen. Los vanos estaban hechos con jambaje de piedra y remate con dintel; la parte superior del volumen central se resolvió también con jambaje y dintel con corte recto de piedra. El cemento armado se usó para las circulaciones, la

duela para las áreas administrativas y el mosaico de cemento para el restaurante y los sanitarios (CEDIF. Sección Planoteca; Araujo, 1999: 76-77).

FIGURA 9.  
ESTACIÓN UNIFICADA



Fuente: CEDIF. Comisión de Avalúos.

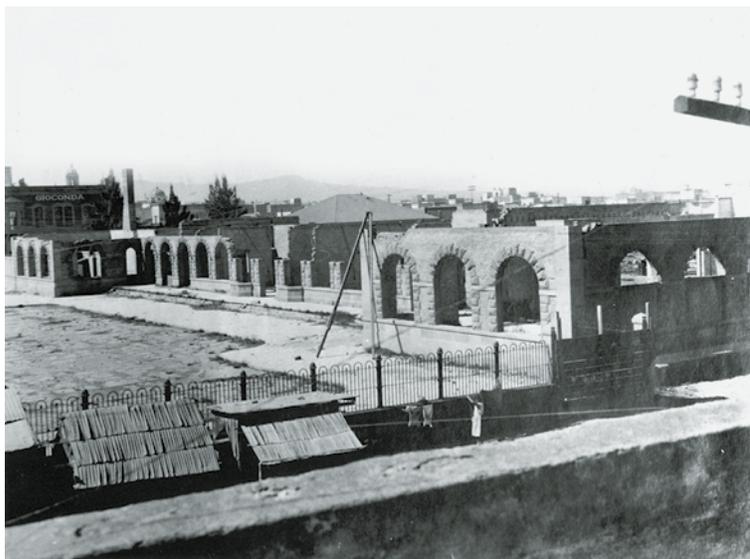
La construcción de la estación Unificada conllevó nuevas modificaciones en el entorno urbano inmediato, principalmente en los barrios del Montecillo y Tlaxcala, pues se requerían nuevas áreas para el desarrollo de talleres y otras instalaciones de tipo industrial ferroviario. Se señalaban peligros o riesgos y molestias para los pasajeros, porque tenían que rodear o brincar los trenes estacionados en las vías de paso.<sup>10</sup>

Una externalidad a la organización de las estaciones, del tráfico de personas y de mercancías llegó a modificar lo que había prevalecido por décadas. La estación Unificada padeció un incendio en 1920, que la destruyó casi en su totalidad (Figura 8). De esa contingencia solamente

<sup>10</sup> *El Sol de San Luis*, 7 de noviembre de 1912.

quedó en pie una parte de lo que fue la habitación del superintendente de la División y los muros circundantes de la estación.

FIGURA 10.  
RESTOS DE LA ESTACIÓN UNIFICADA



Fuente: CEDIF. Comisión de avalúos, 1929.

El incendio planteó nuevamente una reorganización de los servicios de pasajeros y de carga para ambas líneas que pasaban por la capital potosina. Entonces, la “vieja estación” Mitzell volvió a dar todos los servicios durante décadas, hasta que se planificó la construcción de una estación más moderna, acorde a los vientos arquitectónicos que corrían en México.

Habría que mencionar que el planteamiento funcional de ubicar la estación de manera transversal a las vías pervivió en las edificaciones que se levantaron después del incendio, en especial con la estación Unificada y la estación diseñada por Manuel Ortiz Monasterio.

## LA ESTACIÓN MONASTERIO DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

A finales de la década de 1930 la estación de pasajeros Mitzell resultaba insuficiente para el tránsito de pasajeros y de carga que se hacía cotidianamente, por lo que la compañía había decidido construir una nueva estación que respondiera a las necesidades de tránsito de la capital potosina. El proyecto se inició hacia 1937 a cargo del arquitecto Manuel Ortiz Monasterio con el apoyo de Luis Ávila,<sup>11</sup> en un área de 3 865 metros cuadrados. Lo significativo del hecho es que se edificó en el mismo lugar en donde habían funcionado la estación Bentele —demolida— y la estación Unificada —incendiada—. Así que de entre los escombros y cenizas de dos estaciones emplazadas en un lugar simbólico, se levantaría otro emblemático espacio y lugar de la memoria.

La nacionalización de los ferrocarriles en 1937 sucedida durante el periodo de Lázaro Cárdenas conllevó una ruptura en los estilos arquitectónicos de las estaciones, particularmente en las estaciones terminales emplazadas en ciudades y puntos prioritarios. Las necesidades de entonces condujeron al diseño de nuevos edificios cobijados bajo el uso del funcionalismo, en boga en esos años (Molotla, 2018: 17).

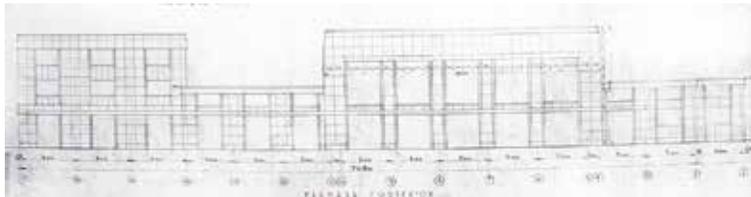
El 6 de abril de 1937, el ingeniero Antonio Madrazo, gerente general de los ferrocarriles, realizó un viaje de trabajo a la ciudad y recibió a la Cámara Nacional de Comercio local, integrada por Francisco Javier Garza, Manuel Monsiváis y Francisco Sandoval Navarro. Madrazo comunicó que estaba interesado en que se construyera una estación y ya se habían conseguido los permisos de la Junta Directiva y un presupuesto de un millón de pesos, con el plazo de un mes para que se iniciaran los trabajos, así como otras obras complementarias.

El 22 de abril de 1937 llegó el material para la estructura metálica del edificio, que fue diseñada por el arquitecto Manuel Ortiz Monasterio (Figura 11). Se concentró al personal de Puentes y Edificios de la propia empresa, por ser mano de obra especializada. Durante 1937 y 1938 se

<sup>11</sup> CENIDIAP, “Invitación a las festividades de Inauguración de la Nueva Estación de Pasajeros de San Luis Potosí”, Expediente de Fernando Leal Audirac, rollo 1.

limpió el terreno que ocupaban los restos de la estación Unificada y se instaló la estructura de metal.

FIGURA 11.  
ESTACIÓN DISEÑADA POR MANUEL ORTIZ MONASTERIO



Fuente: CEDIF. Sección Planoteca.

Más tarde se interrumpieron los trabajos porque la administración de los Ferrocarriles Nacionales de México fue tomada por los obreros. Esos fondos se destinaron a la unificación de los talleres de los ferrocarriles fusionados, ya que se encontraban situados en sitios diferentes, y se agregaron una nueva casa redonda y otros edificios.

En marzo de 1939 corrió el rumor de que los terrenos y estructura se venderían para la instalación de la estación de Apizaco, en Tlaxcala. Elías Terán Gómez —secretario general del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros—, desmintió tal rumor y prometió usar su influencia para continuar el proyecto. Su intervención tuvo resultado, pues el 14 de julio de 1939 durante la visita de Salvador J. Romero, gerente general de la empresa, declaraba que se continuarían los trabajos, y agregaba que “San Luis Potosí sería un centro ferrocarrilero de primera línea con la fusión de los talleres y la construcción de la nueva casa redonda, generando con eso nuevas fuentes de trabajo y mayor actividad para la ciudad”.<sup>12</sup>

Como el año de 1942 presentó algunas dificultades por la segunda guerra mundial, ello provocó la escasez de algunos materiales para concluir la estación; ya casi terminada, en varias ocasiones se cambió la fecha de inauguración. Del 1 de mayo (día del trabajo), se pospuso

<sup>12</sup> *El Sol de San Luis*, 7 de noviembre de 1992.

para junio, luego para septiembre por las fiestas patrias, y por último se fijó el 7 de noviembre, día de los ferrocarrileros.<sup>13</sup> De esa manera, el 7 de noviembre de 1942 se inauguró la nueva estación (Figura 12), entre silbatos, el repicar de campanas y una gran cantidad de personas.

FIGURA 12.  
ESTACIÓN DISEÑADA POR MANUEL ORTIZ MONASTERIO



Fuente: CEDIF. Comisión de avalúos.

El tren número 1, procedente de la ciudad de México, arribó a los andenes de la nueva estación. Tanto las autoridades, funcionarios de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y los ciudadanos potosinos habían impulsado la construcción de una estación que respondiera a las necesidades y expectativas industriales, comerciales y turísticas de San Luis Potosí. Las personalidades políticas que inauguraron la estación viajaron a la sección ferroviaria de La Pila, donde se encontraban otros invitados para viajar en el coche especial de 1° de Febrero, entre ellos el

<sup>13</sup> *El Sol de San Luis*, 7 de noviembre de 1942.

subgerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, Pablo Hernández, y el arquitecto Manuel Ortiz Monasterio, autor del proyecto de la estación. Tanto el gobernador, Hernández y Viramontes expresaron sus palabras de agradecimiento por la inauguración de la estación.<sup>14</sup>

Como parte de esas festividades, se adornó y pavimentó la prolongación de la calle Los Bravos, se dio mantenimiento a la Alameda Juan Sarabia, se pensó en sanear la zona periférica del Jardín Escontría. La prensa local publicó una nota alusiva:

Al abrir las puertas del inmueble, la sociedad potosina pudo apreciar la elegancia, los servicios y la comodidad de sus instalaciones, ya que los tres accesos eran engalanados con una espaciosa recepción flanqueada por dos hermosísimos murales que surgieron de la inspiración de los pintores potosinos M. López y Félix Rojas, ambos con motivos netamente locales que a la fecha nos recuerdan la majestuosidad de un pueblo comprometido con su desarrollo. El programa inaugural se iniciaba al filo de las 9 de la mañana, hora en que el entonces gobernador del estado, general Ramón Jiménez y Delgado, hizo su aparición por la entrada principal acompañado del presidente del Consejo Municipal, Alfonso Miramontes, y sus principales colaboradores. Diez minutos más tarde por la parte posterior del edificio apareció en el horizonte la locomotora número 2531 que conducía Zeferino Z. Jiménez, apoyado por el maquinista Pablo Chavero, quienes venían de la ciudad de México, remolcando el tren 1.<sup>15</sup>

Luego se rindieron honores y quedó oficialmente inaugurada. Ahora bien, el edificio diseñado por Manuel Ortiz Monasterio se sumó a la corriente del funcionalismo y al *art-déco*. Habría que mencionar que a mitad del siglo XX se gestó la corriente arquitectónica conocida como *art-decò*, que constituyó un importante movimiento arquitectónico en México durante el periodo comprendido entre 1925 y 1940, el cual incorporó sistemas constructivos con el uso de concreto armado y acero —hormigón— (Magaña, 2017: 29).

<sup>14</sup> *El Sol de San Luis*, 7 de noviembre de 1992.

<sup>15</sup> *El Sol de San Luis*, 7 de noviembre de 1992.

El estilo internacional y el funcionalismo europeo tuvieron eco en las principales ciudades de Latinoamérica, que los adaptaron y los resignificaron de acuerdo a sus propias concepciones y características, y que en México fueron interpretados por los arquitectos con fuerza innovadora (Bojórquez, 2016: 14-15). En este sentido, los discursos de la arquitectura cumplieron con una función vinculada con la estructura; también se dice que fueron una respuesta a los requerimientos del proyecto nacional, así como al impulso modernizador de las vanguardias de la arquitectura mundial. El funcionalismo también integró materiales como el concreto, el vidrio y el hierro estructural como expresión de modernidad. En el ámbito ferrocarrilero y los procesos industriales, se mostró una relación simbiótica u homogénea que generó una producción sistemática en sus elementos arquitectónicos (Molotla, 2018: 16).

En ese contexto se puede ubicar el proyecto arquitectónico de Ortiz Monasterio para la nueva estación potosina. El arquitecto comentó que para un problema moderno como era la estación del ferrocarril, debía resolverse con un “estilo moderno, usando procedimientos de construcción modernos”.<sup>16</sup> La modernidad incluía comodidad, economía y funcionalidad, además de belleza: “tratando con sinceridad y refinamiento los espacios, volúmenes y masas que constituyen las formas utilitarias y resistentes de un edificio, alcanzaremos la belleza compatible con esta clase de obras, y sin perjuicios haremos arquitectura de verdad, sin falsas pretensiones y que sea tan eficiente como un Pulmann o una locomotora”.<sup>17</sup>

Ortiz Monasterio ya había diseñado la estación de Durango hacia 1922, que de acuerdo a Katzman, representó un “eclecticismo exótico”, con sus vanos colosales de tipo Palladio (SCT, 1955: 42). Es considerado uno de los representantes de la arquitectura moderna nacionalista, junto con Carlos Obregón Santacilia, Juan Segura, Luis Barragán, Mario Pani, Carlos Tarditi, Bernardo Calderón, entre otros (Lozoya, 2007: 16). También formó parte del grupo que impulsaría el surgimiento de

<sup>16</sup> CENIDIAP, “Invitación a las festividades de Inauguración de la Nueva Estación de Pasajeros de San Luis Potosí”, Expediente de Fernando Leal Audirac, rollo 1.

<sup>17</sup> CENIDIAP, “Invitación a las festividades de Inauguración de la Nueva Estación de Pasajeros de San Luis Potosí”, Expediente de Fernando Leal Audirac, rollo 1.

los rascacielos en México, como el de La Nacional (1932) de su autoría y de Bernardo Calderón y Luis Ávila.

La estación Monasterio constaba de dos cuerpos y de una torre. En el cuerpo central del edificio se localizó el vestíbulo y la sala de espera con dos alas laterales, una para restaurante y la otra para sala de equipaje. La altura de las salas de espera fue de aproximadamente 10 metros de altura. El cuerpo lateral del edificio se destinó para oficinas. El tercer cuerpo, es decir, la torre, mantuvo la función de mirador; en las cuatro fachadas de la torre se colocaron relojes con campanas; una descripción contemporánea indicaba: “en resumen [...] estación con torre, torre con reloj y reloj con campanas que nos recuerden una hora de vida agradable en una ciudad amable y bella”.<sup>18</sup>

Esa estación conservó el sistema funcional de las dos anteriores, aunque sí cambiaron los espacios debido a la mayor capacidad que se dio para los pasajeros que debían esperar los trenes. Ese espacio de doble altura da la impresión de mayor jerarquía sobre el resto del edificio, destacan las columnas con sección en forma de cruz que además tienen una función estética. El área administrativa también se incrementó con dos plantas del lado este de la estación. Destaca el reloj que puede verse desde varios puntos de la ciudad, por su estructura prismática que sobresale de la estación. Se integraron a la estación cuatro murales representativos de la identidad social mexicana, a la industrialización del siglo XX y la mecanización de las actividades en la ciudad (Araujo, 1999: 90).

Entrando al edificio se podía observar la técnica aplicada a la sala de espera, bien iluminada de día por los tragaluces sobre el techo, frente y parte de atrás del edificio, que por la noche:

[...] lucía una espléndida iluminación por medio de grandes columnas con las modernas lámparas fluorescentes que las componían, contrastaban las luces a base de gas neón que iluminaban los letreros de hierro forjado que anunciaban los servicios que ofrecía la estación de viajeros, la sala de espera contaba con cómodas butacas que brindaban al viajero el descanso deseado, la oficina de boletos situada estratégicamente

<sup>18</sup> *Invitación a las festividades de la inauguración de la nueva estación de pasajeros de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, Ferrocarriles Nacionales de México, 1942.

para no obstruir el paso de los viandantes, en el hall de entrada a los andenes se veían ya casi terminados los murales que el pintor Fernando Leal estaba ejecutando, ahí mismo se encontraba una de las entradas al restaurante, que dicho sea de paso se consideraba entre los más modernos, limpios y funcionales de la República incluso de la propia ciudad de México, en resumen el edificio hacía sentirse orgulloso y satisfecho a todos los potosinos y sus visitantes.<sup>19</sup>

A partir de la inauguración de la estación Monasterio, la Mitzell volvió a dar solamente servicio a la carga (Carregha *et al.*, 2003: 103). Ese edificio sufrió modificaciones en 1945, hechas para adecuar su interior a las necesidades de los ingenieros residentes y la contaduría de las divisiones de San Luis y Cárdenas.<sup>20</sup>

### *Fernando Leal y los murales de la estación Monasterio*

La confianza en la eficiencia de la máquina no se contraponía con la búsqueda de la belleza, por lo que, junto a un edificio moderno que sería construido con los últimos elementos de la época, había que innovar también en sus interiores. El movimiento de integración plástica permitió que la arquitectura se apoyara en otras disciplinas para crear obras funcionales y bellas. Así, se dispuso que algunos muros de la estación fueran decorados para darle un toque más vanguardista al edificio. El pintor escogido fue Fernando Leal quien, imbuido en el mismo optimismo y fe en la tecnología que se mencionó arriba, pintó dos murales de 35 metros cuadrados, donde las máquinas fueron el tema central.

El primero de ellos se tituló *El triunfo de la locomotora* y el segundo *La edad de la máquina*. María Izquierdo asegura que dicha invitación a Leal fue hecha por los obreros del Sindicato Ferrocarrilero, a quienes felicitaba porque tuvieron el tino de cooperar “en la realización de obras de arte para el pueblo, ya que las personas que tienen la obligación cívica y oficial de ocuparse de la cultura popular, no lo hacen”

<sup>19</sup> *El Sol de San Luis*, 7 de noviembre de 1992.

<sup>20</sup> *El Sol de San Luis*, 7 de noviembre de 1992.

(Izquierdo, 1943). Con esta participación de Leal en San Luis Potosí, se inició una nueva etapa en la vida del pintor y del arte en la capital potosina, pues su presencia “animó al medio artístico, estimulando la producción de algunos pintores y aficionados locales, tales como el grabador Luis Chessal” (Gómez, 1991, t. 2: 161).

Fernando Leal llegó a San Luis Potosí con una experiencia de cinco murales en su haber. El primero de ellos había sido realizado con la técnica de la encáustica y los demás con la del fresco. Para la estación de pasajeros, escogió de nuevo el fresco y pintó esos dos murales que le dieron renombre en la época. En los murales se observa una técnica impecable, trazos fuertes, bien definidos, escenas dinámicas y llenas de colorido. Debido a su especial interés en el dibujo, Raquel Tibol considera que los murales de la estación resultan sumamente influenciados por las litografías del siglo XIX (Tibol, 1969: 2).

También se llevaron a cabo otros dos murales con “carácter local” en los que Leal participó de alguna manera, pero que no fueron trazados por su mano. El tercer mural es un mapa del estado de San Luis Potosí que fue diseñado por Leal, pero realizado por Félix Rojas Ulloa, un pintor sudamericano (Gómez, 1991, t. 2: 99). El cuarto mural fue supervisado por Leal pero ideado y pintado por Juan M. López, un pintor potosino. López obtuvo su participación en el ornato de la estación mediante un concurso; ahí plasmó la emblemática Caja del Agua acompañada por diferentes fachadas de edificios “típicamente potosinos”.

En los murales de Leal se destaca el equilibrio de las masas, el movimiento de las escenas, color, armonía y contraste. Tratan sobre el transporte, los pasajeros, las máquinas y el progreso que traería el ferrocarril. Ubicados en ese sitio, se determinó una estrecha relación entre la estación y los murales; colocados en el vestíbulo, los espectadores podían admirarlos justo antes de iniciar el viaje o bien, al llegar. Como dijera un editorialista de *El Heraldo de San Luis*, resultaba: “indiscutible que la Nueva Estación, ha venido a dar a nuestra ciudad un nuevo y magnífico ornato y cierto también que constituye la más importante de las vías de entrada y salida de viajeros”.<sup>21</sup> Pronto se identificó la estación

<sup>21</sup> *El Heraldo de San Luis*, 9 de noviembre de 1942.

de San Luis como la estación de los murales, aunque con el tiempo esa idea se fue diluyendo.

## MUSEALIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

El último punto a resaltar en este trabajo es el hecho de la recuperación de la estación Monasterio que fue prácticamente abandonada a partir de las políticas económicas neoliberales con el proceso de privatización de los ferrocarriles en la década de 1990, y que culminó con la extinción de Ferrocarriles Nacionales de México en 2001. En esos momentos, el gobierno federal entregó el edificio al gobierno estatal con la finalidad de instalar un museo de los ferrocarriles o de las comunicaciones, un lugar de la memoria.

Durante el periodo del gobernador del estado Marcelo de los Santos Fraga se incubó el proyecto de recuperación y reconversión en Museo del Ferrocarril, el cual se inauguró el 12 de agosto de 2009. De esa manera, actualmente el Museo del Ferrocarril Jesús García Corona alberga seis salas de exhibición y tres vagones de pasajeros, uno de ellos dedicado a la ciencia y la tecnología.

El proyecto museológico y museográfico fue llevado a cabo por el grupo “Proyecto AC4. EMFSLP. Museo del Ferrocarril de San Luis Potosí”, y por personal especializado del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (Figuras 13 y 14).

FIGURA 13.  
SALAS DE ESPERA DE LA ESTACIÓN MONASTERIO ANTES DE  
RECONVERTIRSE EN MUSEO



Fuente: Fotografía del autor.

FIGURA 14.  
SALA I MUSEO DE LOS FERROCARRILES



Fuente: Fotografía del autor.

Se ha mencionado que el interés por mantener los vestigios del pasado viene de la Ilustración, pero la idea de conservarlo es relativamente reciente (Álvarez-Areces, 2008: 9-11). En este sentido, los orígenes de la musealización de espacios industriales se sitúan a finales de los siglos XVIII y XIX, ligados al aprecio del patrimonio natural y de la historia de la técnica y de las artes industriales. La arqueología industrial se asocia a los problemas de destrucción del patrimonio de las viejas industrias, ferrocarriles, puentes y asentamientos fabriles. Surgen los “museos de la recesión” como huellas de la memoria del trabajo y de la colectividad,

aquellos devenidos del proceso de reconversión industrial de los espacios paradigmáticos de la Revolución industrial. En la misma línea se generan los ecomuseos y los parques patrimoniales, en los cuales toma sentido la arquitectura industrial, la historia de la técnica con su didáctica, las viviendas obreras, los edificios sociales, las tradiciones y las costumbres, entre otros fenómenos.

En los años 80 del siglo XX, Pierre Nora acuñaba el concepto *Lieux de mémoire* (lugar de memoria), que se interpretó como oposición más o menos novedosa a la forma de escribir la historia y pensar la memoria colectiva en Francia. Se definió en primera instancia, como el conjunto de lugares donde se ancla, condensa, cristaliza, refugia y expresa la memoria colectiva; la noción se extendería a “toda unidad significativa, de orden material o ideal de la cual la voluntad de los hombres o el trabajo del tiempo ha hecho un elemento simbólico del patrimonio memorial de cualquier comunidad”. Es decir, no se trata de cualquier lugar del que se recuerda, sino aquel donde la memoria actúa; no es la tradición, sino su laboratorio. Por ello, lo que hace del lugar un lugar de memoria es tanto su condición de encrucijada donde se cortan diferentes caminos de la memoria, como su capacidad para perdurar y ser incesantemente remodelado, reabordado y revisitado (Allier, 2008: 166-167). Por su parte, la Carta de Sevilla de 2018 indica que: “la museología de la técnica, de la ciencia o de la industria, debe ser reconsiderada a la luz de sus inequívocas funciones como constructora de relatos que deben ser integrales e inclusivos y facilitar un espacio de generación de procesos activos y de relatos abiertos a la educación técnica de la ciudadanía” (Carta de Sevilla, 2018: 23).

Existen valiosos ejemplos de recuperación de viejos edificios industriales, así como de musealización de los vestigios industriales. Destaca el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya con sede en Terrasa, como un sistema museístico descentralizado con un total de 16 museos dependientes (Pardo, 2004: 14). Para el caso de México se pueden mencionar el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el Museo de los Ferrocarrileros, Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur —Oaxaca—, Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes, Museo Comunitario de la Antigua Estación Ferroviaria —Veracruz—, Museo del Ferrocarril en la ciudad de Torreón —Coahuila—, entre otros.

Se ha afirmado que, en los últimos tiempos, los museos han sido considerados como hitos imprescindibles en la rehabilitación y regeneración de áreas históricas de ciudades, que se han convertido en “elementos estratégicos de desarrollo, en instrumentos de dinamización sociocultural de una comunidad” (Grande, 2017: 660). Con ello se crean opciones para el ocio y la cultura, al tiempo que se promueve la valoración del Patrimonio Industrial, como una nueva fuente de recursos: el turismo industrial. Por otro lado, se dice que: “el problema es que a veces, los procesos de patrimonialización, a través de la pulsión por exponer la cultura en tanto identidad o diferencia, captarla, *vitrinizarla*, asedian las formas más contingentes y ocasionales de memoria” (Rufer, 2017: 231). Ciertamente, dichas aseveraciones merecen una mayor reflexión en tanto lo que puede ser patrimonializable, quién lo patrimonializa y cómo se emprenden esos procesos de musealización; incluso la propia denominación de “turismo industrial”.

## CONCLUSIONES

Las cuatro estaciones del ferrocarril en la capital potosina ocuparon el espacio circundante a la Alameda, agregándose así a una representación y valoración ya ostentada sobre ese paseo tradicional potosino. En ese contexto, el espacio simbólico se expresó en la magnificencia y distinción de las estaciones del ferrocarril en San Luis Potosí. Reflejaron las intensiones de representar la bonanza de las sociedades gracias a la llegada del ferrocarril.

Los aspectos funcionales y técnicos fueron superados por la adaptabilidad y resignificación gracias a su “vocación” diversificada, constituida por elementos materiales, simbólicos y patrimonializables, y dotada de elementos arquitectónicos, socioculturales y económicos.

Las obras representan la innovación tecnológica y de construcción. Los espacios responden a una disposición que sigue la lógica de las proporciones, las alturas, la escala y la dimensión simbólica, sin perder de vista la función que desempeñaban. En efecto, la arquitectura ferroviaria puede plantearse como un parteaguas en la concepción de los espacios: “a través de la integración de nuevos materiales que

revolucionaron los sistemas constructivos tradicionales, generando diversas y novedosas formas [...] la utilización de módulos y elementos prefabricados que evolucionaron y cimentaron los preceptos funcionalistas del siglo pasado” (Molotla, 2018: 13).

Las estaciones muestran un espacio institucional, económico —comercial—, y de tránsito, pero de relevante e intensa sociabilidad. En este sentido, se plantea una transversalidad en su concepción: “la compleja estructura y articulación de los procesos industriales ha de contemplar las infraestructuras y las obras públicas como las redes imprescindibles que facilitan los procesos industriales, tanto en su complementariedad como en su especificidad” (Carta de Sevilla, 2018: 21).

La musealización del Patrimonio Industrial expresado en las estaciones del ferrocarril en San Luis Potosí, particularmente materializado en la estación Monasterio, puede imaginarse limitada al concepto de edificio aislado. No obstante, a pesar de concebirse como un espacio musealizado limitado al espacio simbólico y material de la estación donde se alberga el Museo de los Ferrocarriles, la musealización del Patrimonio Industrial, así como su reconversión de uso responsable: “es una forma de que pervivan estos testimonios de la vida cotidiana que forman parte de nuestra memoria colectiva, así como una señal de identidad” (Álvarez-Areces, 2008: 24).

La estación se vuelve un punto nodal de reunión, como sucede con los templos o las plazas y jardines. Es decir, la estación ferroviaria es vivida por el viajero, pero también es vivida y contemplada por el habitante de la ciudad. Existe un fenómeno de apropiación, es valorado como un símbolo de la ciudad. De igual manera, en el proceso de musealización, el Patrimonio Industrial se resignifica como un espacio de convivencia y de sociabilidad.

La musealización también implica un fenómeno de vigencia de las estaciones con su reutilización o reconversión para el resguardo de la memoria colectiva, una especie de reivindicación, con lo cual se convierten en los lugares de la memoria.

## FUENTES

## *Archivos*

AHESLP, Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.  
CDHRMA. UASLP, Centro de Documentación Histórica Rafael Montejano y Aguiñaga. Universidad Autónoma de San Luis Potosí.  
CEDIF, Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Puebla.  
CENIDIAP, Centro Nacional de Investigación, Documentación e Información de Artes Plásticas

## *Hemerográficas*

*El Sol de San Luis*  
*El Estandarte*  
*El Correo de San Luis*

## *Bibliográficas*

- ALBA, Octavio L. (1946). "San Luis Potosí. La estación de ferrocarril". *Hoy* 15 de junio de 1946, 54-55.
- ALLIER MONTAÑO, E. (2008). "Los *Lieux de mémoire*: una propuesta historiográfica para el análisis de la memoria". *Historia y Grafía*, núm. 31, 165-192.
- ÁLVAREZ-ARECES, M. Á. (2008). "Patrimonio Industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea". *Apuntes*, 21 (1): 6-25.
- ARAUJO MELÉNDEZ, R. C. (1999). "El espacio urbano arquitectónico del ferrocarril en la ciudad de San Luis Potosí". Tesis de maestría en Arquitectura, Facultad del Hábitat, Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- BOJÓRQUEZ MARTÍNEZ, Y. (2016). *Modernización y nacionalismo de la arquitectura mexicana en cinco voces: 1925-1980*. Guadalajara: ITESO.
- CABRERA, A. (1891). *Apuntes históricos, geográficos y administrativos referentes a la ciudad de San Luis Potosí, formados y arreglados conforme*

- a los datos más modernos y auténticos por Antonio Cabrera. San Luis Potosí: Tipografía de A. Cabrera e Hijos (edición de 1991).*
- BETANCOURT, J. (1969). “Las estaciones ferrocarrileras en los ejidos de esta ciudad”. *Archivos de Historia Potosina* I (2) (octubre-diciembre).
- CARREGHA, L. y B. Garay López (1999). *Un camino olvidado. Estaciones del ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis.
- CARREGHA, L., B. Garay López y J. Narváez Berrones (2003). *Camino de hierro al puerto*. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis.
- CHANFÓN OLMOS, C. (coord.) (1998). *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos. El México independiente. Afirmación del nacionalismo y la modernidad*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- CORONADO GUEL, L. E. (2015). *La Alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis.
- CORONADO GUEL, L. E. (2006). “De cómo la Alameda se perfiló como espacio preponderante con la llegada del ferrocarril 1878-1890: la sacralización del espacio, la legitimación del poder y la institucionalización del ciudadano a través del discurso y el ceremonial cívico en San Luis Potosí”. Tesis de maestría en Historia, El Colegio de San Luis.
- DI BIASE, C. (2014). “La Carta de Venecia: cincuenta años después”. *LOGGIA*, Universitat Politècnica de València, núm. 27, 24-41.
- GARCIEADIEGO, J. (2005). *La revolución mexicana. Crónicas, documentos, planes y testimonios*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- GÓMEZ EICHELMANN, S. (1991). *Historia de la pintura en San Luis Potosí*, t. 2. San Luis Potosí: Archivo Histórico de San Luis Potosí.
- GRANDE ÁLVAREZ, N. (2017). “La musealización del Patrimonio Industrial. Dos modelos de intervención en la provincia de Huelva: Casa Dirección en Valverde del Camino y Molino de Mareas ‘El Pintado’ en Ayamont”. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 15 (3) (junio).

- ICOMOS (1964). Carta internacional sobre la conservación y la restauración de monumentos y sitios. Carta de Venecia. Venecia: International Council of Monuments and Sites.
- IZQUIERDO, M. (1943). “El pintor muralista Fernando Leal”. *Hoy*, México, 17 de julio.
- KATZMAN, I. (1993). *Arquitectura del siglo XIX en México*. México: Trillas.
- LOZOYA MECKES, J. (2007). “Invención y olvido historiográfico del estilo neocolonial mexicano: reflexiones sobre narrativas arquitectónicas contemporáneas”. *Palapa*, 2 (001) (enero-junio): 15-24. Universidad de Colima.
- MAGAÑA FAJARDO, C. (2017). “El Art Déco en la Ciudad de México: un movimiento arquitectónico 1925-1940”. *Arquitectura y Urbanismo*, XXXVIII (3) (septiembre-diciembre): 23-40.
- MOLOTLA XOLALPA, P. T. (2018). “La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México: integración de nuevas formas y sistemas constructivos”. *Gremium*, 9 (enero).
- MONTEJANO Y AGUIÑAGA, R. (1991). *El Centenario del Ferrocarril en San Luis Potosí, 1888-1988*. San Luis Potosí: Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.
- NAVARRO JIMÉNEZ, F. J. (2016). “Dejar el casco antiguo. Dos casos de modernización urbana en América Latina: Lima y la Ciudad de México, 1895-1910”. Tesis de maestría en Historia Internacional. México: CIDE.
- PARDO ABAD, C. J. (2004). “La reutilización del Patrimonio Industrial como recurso turístico. Aproximación geográfica al turismo industrial”. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 57, 7-32.
- RUFER, M. (2017). “Herencia, profanación y pérdida: sobre memoria y patrimonio en contextos poscoloniales”. En *Patrimonio cultural. Intertextos y paralelismos*. Estrellita García Fernández y Agustín Vaca (coords.). Guadalajara: El Colegio de Jalisco, 223-240.
- SCT (1955). *De las estaciones*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles.
- SOBRINO SIMAL, J. y M. Sanz Carlos, eds. (2019). *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial 2018. Los retos del siglo XXI*, Sevilla: Centro

de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia Junta de Andalucía.

TIBOL, R. (1969). *Historia general del arte mexicano. Época moderna y contemporánea*, t. 2. México: Hermes.

TICCIH (2003). Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. Carta de Nizhny. Moscú: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage.

UNESCO (2003). *Convención para la Salvaguarda del patrimonio inmaterial*. París: UNESCO.

YANES RIZO, E. (1994). *Los días del vapor*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ferrocarriles Nacionales de México.

## NOTAS