

Una mirada al PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROCARRILERO EN SAN LUIS POTOSÍ, MÉXICO

*A look at the industrial railway heritage
in San Luis Potosí, Mexico*

JUAN CARLOS AGUILAR-AGUILAR*, DANIEL JIMÉNEZ-ANGUANO**, JAIME JAVIER LOREDO-ZAMARRÓN ***

Fecha de recibido:
28 Febrero 2024
Fecha de aceptado:
10 Julio 2024

*Universidad Autónoma
de San Luis Potosí,
México
jcaguilar@fh.uaslp.mx

**Universidad Autónoma
de San Luis Potosí,
México
daniel.jimenez@uaslp.mx

***Universidad
Autónoma de San Luis
Potosí, México
jaime.loredo@fh.uaslp.mx

RESUMEN. El arribo del ferrocarril detonó el desarrollo de México al generar cambios en el contexto político, económico, social y tecnológico. En el caso de la ciudad de San Luis Potosí, el patrimonio industrial ferrocarrilero ha sido tratado de manera distinta. Por ello, se presentan dos casos de estudio: el Museo del Ferrocarril y la Estación de Carga del Ferrocarril Nacional Mexicano, que permiten reflexionar sobre las políticas de conservación del patrimonio arquitectónico industrial y cultural. A partir de un estudio cualitativo basado en una revisión documental y de archivos, análisis arquitectónico y complementado con entrevistas a actores clave, se puede tener una imagen básica de algunas de las condiciones y problemas que se presentan para conservar el valor patrimonial de la arquitectura ferrocarrilera. Diversos factores en San Luis Potosí han provocado de manera directa el desinterés existente de las partes involucradas en la conservación de este patrimonio, entre los que destaca la carencia de inversión económica para su rehabilitación y restauración. El estudio de la arquitectura ferrocarrilera permite comprender el desarrollo de la ciudad desde finales del siglo XIX y prácticamente durante todo el siglo XX. Bajo este contexto, el trabajo explora la importancia que debe tener la salvaguarda del patrimonio industrial ferrocarrilero en la ciudad.

Palabras clave: conservación, ferrocarril, patrimonio arquitectónico.

ABSTRACT. The arrival of the railroad triggered the Mexico's development by generating changes in the political, economic, social, and technological context. In the case of the city of San Luis Potosí, the industrial railroad heritage has been treated very differently. Therefore, two case studies are presented: the Railroad Museum and the Mexican National Railroad Loading Station, which allow for reflection on the conservation policies for industrial and cultural architectural heritage. Through a qualitative study based on a documentary and archival review, architectural analysis, and interviews with key stakeholders, a basic picture is obtained of some of the conditions and problems encountered in preserving the heritage value of railroad architecture.

Various factors in San Luis Potosí have directly led to the lack of interest among those involved in preserving this heritage, among which the absence of economic investment for its rehabilitation and restoration stands out. The study of railroad architecture allows us to understand the development of the city from the late 19th century and throughout virtually the entire 20th century. In this context, the paper explores the importance of safeguarding the city's industrial railway heritage.

Key words: preservation, railroad, architectural heritage.

El ferrocarril en México jugó un papel estratégico en la conformación de la identidad nacional y en la herencia cultural, lo que obliga a valorar y preservar su legado arquitectónico. El presente trabajo tiene como primer objetivo, mostrar la influencia que tuvo la industria ferrocarrilera en el desarrollo de una herencia arquitectónica en la ciudad de San Luis Potosí y sus impactos sociales, económicos y urbanos. Un segundo objetivo, es generar una reflexión sobre la conservación, rehabilitación y reuso de este patrimonio y las políticas que en materia de conservación que existen en San Luis Potosí. En términos metodológicos, el texto parte de una revisión documental del

desarrollo del ferrocarril a partir del siglo XIX a nivel nacional, para centrarse posteriormente en la capital potosina, analizando cómo la arquitectura ferrocarrilera impactó en el cambio de las características arquitectónicas, espaciales, estilísticas y constructivas de la ciudad. Finalmente, a través del análisis de dos casos relevantes (el Museo del Ferrocarril y la antigua Estación de carga del Ferrocarril Nacional Mexicano), el trabajo cuestiona la relación que se establece entre el reconocimiento (o no) de estos bienes materiales como patrimonio cultural, y las políticas y estrategias de conservación y/o intervención para la revalorización de este patrimonio.

El desarrollo de la industria ferrocarrilera en México



FIGURA 1. MAPA DE MÉXICO CON LA RED FERROVIARIA EN 1910.
NÓTESE EN EL CÍRCULO ROJO LAS DOS LÍNEAS QUE PASABAN POR LA CIUDAD DE SAN LUIS POTOSÍ.

FUENTE: CARREGHA ET AL. (2003: 17).

México no podía excluirse de los procesos de industrialización y modernización, que surgieron en los siglos XVIII y XIX en Europa y Estados Unidos, donde el ferrocarril se convirtió en un actor estratégico. De esta manera, en 1873, a doce años de inaugurado el primer ferrocarril

del mundo, el país contó con su primera línea férrea, el “Ferrocarril Mexicano”; se consideraba que su existencia haría que la nación ingresase en la era de la máquina y por ende en la modernidad (Betancourt Covarrubias, 1987).

El gobierno porfirista se esforzó por generar estrategias de coinversión para el fomento ferrocarrilero generando una amplia red ferroviaria (figura 1). Son ejemplo de ello acciones como la entrega de concesiones federales para uso de suelo y la explotación de las líneas ferroviarias con la participación de los diversos estados de la República interesados en contar con tramos ferrocarrileros (figura 2), así como la inversión de particulares. Destaca, el importante convenio con los principales accionistas de empresas concesionarias de ferrocarriles: *Spayer & CO.*; *Kuhn, Loeb & Co.*; *Hallgarten & Co.*; *Landerberg, Thallmann & Co.*, entre otras, que llevó a la constitución de una nueva

sociedad denominada Ferrocarriles Nacionales de México (Betancourt Covarrubias, 1987). Sin embargo, las estrategias del gobierno mexicano para la expansión de ferrocarril generaron la participación de una gran cantidad de actores federales y estatales como inversionistas privados, provocando una lucha interna para defender sus intereses económicos, trayendo como resultados una vasta red ferroviaria, pero poco planificada. El ferrocarril es el símbolo del cambio como lo menciona un panfleto potosino de 1888, llamándolo: “El mensajero del progreso y el bautizo de la ciudad en la fuente de la civilización” (Coronado Guel, 2009: 41).

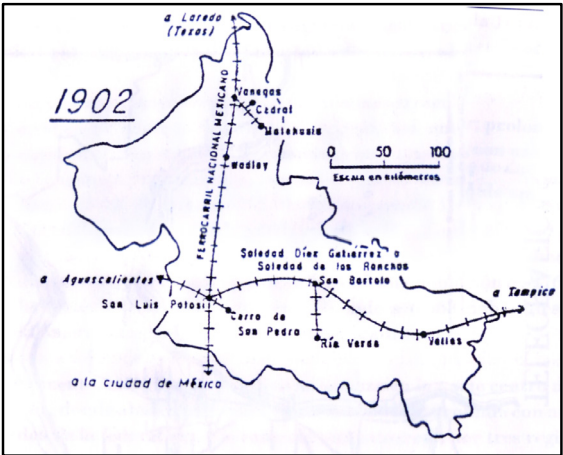


FIGURA 2. MAPA DE LAS VÍAS FÉRREAS DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ EN 1902.
 NÓTESE LAS DOS RUTAS PRINCIPALES, NORTE-SUR (FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO) Y OTRA ORIENTE-PONIENTE (FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO).
FUENTE: CARREGHA ET AL. (2003: 30).

La industria ferrocarrilera y la transformación urbana en San Luis Potosí

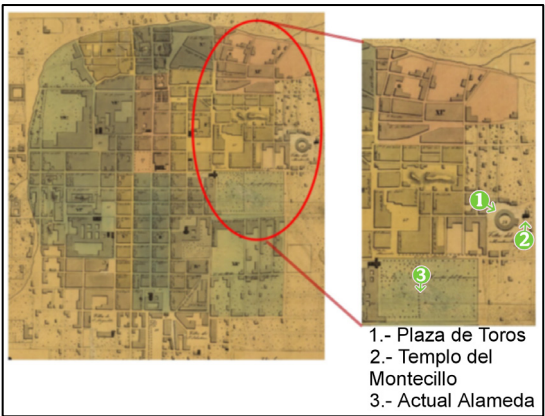


FIGURA 3. MAPA DE LA CIUDAD DE SAN LUIS POTOSÍ, LEVANTADO POR C. YTURRIBARRÍA EN 1849.
 SE PUEDE APRECIAR EL TRAZO DE LA HUERTA DE LOS CARMELITAS, QUE POSTERIORMENTE SERÍA LA ALAMEDA JUAN SARABIA. NÓTESE LA PRESENCIA DE LA DESAPARECIDA PLAZA DE TOROS EN EL CENTRO DEL BARRIO.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN EL MATERIAL DEL ARCHIVO HISTÓRICO DEL ESTADO DE SLP.

La industria ferrocarrilera impactó en la modernización de la ciudad de San Luis Potosí modificando su forma y traza urbana. Se acompañó así mismo de cambios como la reubicación de los panteones, la implementación de obras de drenaje y alcantarillado (Pérez-Rayón Elizundia, 1998), cambios que impactaron en la vida

cotidiana de la ciudad. El ferrocarril y su espíritu moderno trajo transformaciones arquitectónicas en San Luis Potosí, las cuales “estuvieron sujetas a una determinada interpretación del poder que consideramos la suma de los procesos históricos, culturales, económicos, sociales y políticos” (Moya Gutiérrez, 2008: 85).

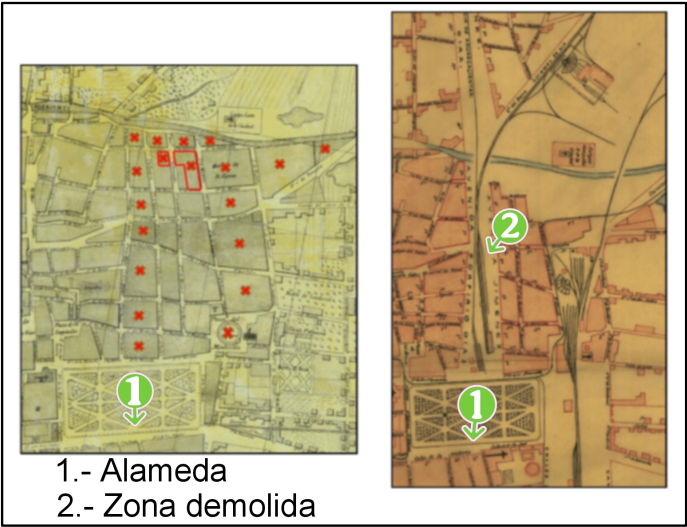


FIGURA 4. PLANOS COMPARATIVOS DE LA CIUDAD DE SAN LUIS POTOSÍ CON 20 AÑOS DE DIFERENCIA, DE 1871 A 1891. SE APRECIA YA LA ALAMEDA Y LAS TRANSFORMACIONES DEL BARRIO DEL MONTECILLO.

NÓTESE LA DESAPARICIÓN DEL ATRIO DEL TEMPLO CON LO CUAL QUEDÓ ROTO EL NÚCLEO BARRIAL.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN EL MATERIAL DEL ARCHIVO HISTÓRICO DEL ESTADO DE SLP.

En el caso de la capital potosina, la parte oriente de la ciudad comprendida por el barrio del Montecillo, fue la zona elegida para albergar las instalaciones ferrocarrileras, obligando al municipio a donar importantes áreas de dicha zona viéndose fuertemente afectada por estas

decisiones. Prueba de ello fue la destrucción y desaparición del núcleo barrial (figuras 3 y 4), generando con ello la mutilación de este antiguo barrio de la ciudad. Las anteriores transformaciones urbanas pueden sintetizarse cronológicamente en la tabla 1.

TABLA 1. CRONOLOGÍA DEL CASO DE ESTUDIO DEL PRESENTE TRABAJO

Cronología	Concepto	Descripción
1871	Plano “Ciudad de San Luis Potosí” de 1871 por Florencio Cabrera.	La ciudad de San Luis Potosí antes de la llegada del ferrocarril en 1888.
1888	Arribo del Ferrocarril a la ciudad de San Luis Potosí.	Construcción de las estaciones de pasajeros del <i>Ferrocarril Central Mexicano</i> y del <i>Ferrocarril Nacional Mexicano</i> .
1889	Consolidación de las operaciones ferroviarias en la ciudad de San Luis Potosí.	Construcción de la <i>Estación de carga</i> y sus bodegas.
1891	Plano “Ciudad de San Luis Potosí” de Antonio Cabrera.	La ciudad de San Luis Potosí con las nuevas instalaciones ferrocarrileras y la desaparición del núcleo urbano del barrio del Montecillo.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Se generaron las principales áreas de tendido de las vías férreas, las cuales cruzaron la ciudad de norte a sur, provocando con ello un bordo urbano que frenó el crecimiento de la parte oriente de la capital por más de cincuenta años.

Esta alteración se puede estudiar al analizar la solicitud presentada al ayuntamiento de la

capital, por la compañía del Ferrocarril Central Mexicano, en 1887, en la cual se demanda la entrega de más de 10 calles que rodeaban el perímetro de la estación, el terreno que ocupaba la Plaza de Toros del Montecillo, entrega de terrenos municipales para tendido de vías férreas (Coronado Guel, 2009).

La arquitectura ferrocarrilera potosina

La llegada del ferrocarril a esta entidad trajo consigo un nuevo estilo arquitectónico, la arquitectura industrial, la cual privilegiaba la funcionalidad operativa sobre las cualidades estéticas de las formas, cuya idea fue consolidada por la Revolución Industrial y que era ya de uso común en Europa y los Estados Unidos. La arquitectura industrial se caracterizó por la utilización en masa de nuevos materiales de construcción como el acero. El impacto de los nuevos sistemas constructivos basados en el acero se pueden observar, por ejemplo, en el caso del edificio comercial llamado “La Exposición” (figura 5), obra del Ing. Octaviano Cabrera, donde “la estructura es de fierro (calculada y ejecutada por la Cía. Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, S. A.) combinada con bóvedas de ladrillo” (Villar Rubio, 2000: 204). Sin embargo, la implementación de esta “novedosa arquitectura” confrontó grandes dificultades al no encajar en los parámetros ideológicos y estéticos de la arquitectura mexicana. “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: 89).



FIGURA 5. EDIFICIO COMERCIAL “LA EXPOSICIÓN” (2020).

FUENTE: SITIO OFICIAL CENTRO COMERCIAL LA EXPOSICIÓN, RECUPERADO DE: [HTTPS://WWW.FACEBOOK.COM/PHOTO/?FBID=794764460706993&SET=A.552392058277569&LOCALE=ES_LA](https://www.facebook.com/photo/?fbid=794764460706993&set=A.552392058277569&locale=ES_LA).

En este sentido, la arquitectura ferrocarrilera estaba exclusivamente orientada al concepto de arquitectura industrial. Molotla (2018) afirma que una de las mayores aportaciones que la arquitectura ferrocarrilera generó a la industria de la construcción en nuestro país, fue la aplicación de estos nuevos materiales y las técnicas de construcción, sobre todo en la edificación de cimientos y cubiertas de las nuevas edificaciones, teniendo los ingenieros extranjeros un papel preponderante: “En tales circunstancias el campo de acción de los arquitectos se vio sumamente restringido. 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: 88, citando a Vargas, 1996).

El impacto de la industria ferrocarrilera al urbanismo y la arquitectura en San Luis Potosí se puede observar, en el caso del edificio mercantil llamado *El Palacio de Cristal*, cons-

truido aproximadamente en 1909 (figura 6), el uso del acero permitió la edificación de áreas libres más amplias, en tiempos más cortos, así como la utilización de elementos modulares y prefabricados eficientizaron la obra: “*Las cubiertas de fierro y cristal fueron precursoras en la edificación de otros géneros como los mercados, almacenes...centros mercantiles, etc.*” (Molotla Xolalpa, 2018: 95-96).



FIGURA 6. EL PALACIO DE CRISTAL.
FUENTE: EUGENIO ESPINO BARROS (1910).

Cabe señalar, que estos espacios para la industria ferrocarrilera seguían más bien ciertos principios estéticos importados del extranjero, principalmente del estilo inglés, cuyos diseños

y manufacturas fueron realizados en su mayor parte por ingenieros que utilizaron el acero con fines prácticos, dando menor importancia a los aspectos estéticos: “En general los edificios utilizados como estación siguieron el modelo inglés impuesto por la empresa que dio servicio al ferrocarril Liverpool-Manchester en Inglaterra” (Carregha Lamadrid, 2014: 232-233).

Al observar en las diferentes fachadas de los edificios ferrocarrileros en San Luis Potosí, se encontró que las características anteriormente descritas se presentan en cada uno de ellos, destacando su estilo ecléctico industrial inglés y estadounidense basado en el uso generalizado del acero como principal material de construcción.

La industria ferrocarrilera no contaba con antecedentes nacionales previos en lo referente a un estilo arquitectónico a implementar, por lo que, como se ha señalado, los proyectos fueron realizados por ingenieros extranjeros con un estilo ecléctico, como fue el caso de la estación del Ferrocarril Central Mexicano en San Luis Potosí, cuyo proyecto está firmado por el asistente del ingeniero H. Bentele, acotado en unidades inglesas. “Esto fue el resultado de la participación de técnicos ingleses, franceses y norteamericanos en su construcción; así como la práctica que tuvieron las compañías ferrocarrileras de manejar proyectos tipo, soluciones arquitectónicas y técnicas preestablecidas” (Carregha Lamadrid *et al.*, 2003: 78).

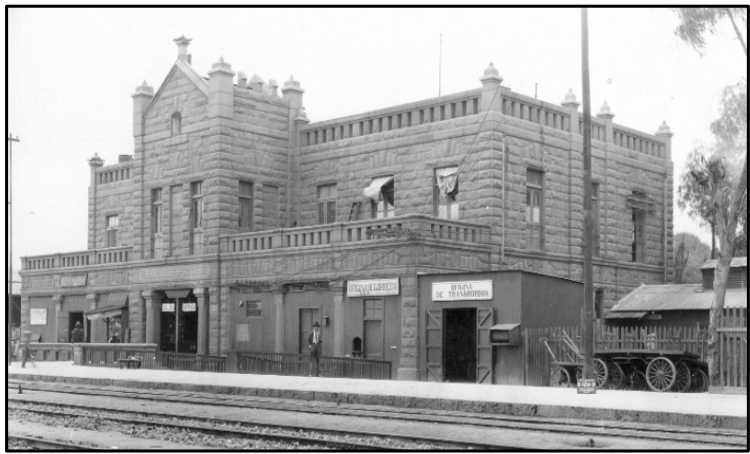


FIGURA 7. ANTIGUA ESTACIÓN DE PASAJEROS DEL FERROCARRIL NACIONAL EN SAN LUIS POTOSÍ (CA. 1910).
FUENTE: ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, EN EL SITIO WEB MEMÓRICA. RECUPERADA DE: [HTTPS://MEMORICAMEXICO.GOB.MX/SWB/MEMORICA/CEDULA?OID=QEXU-68BPRXWC885EFLQ](https://memoricamexico.gob.mx/SWB/MEMORICA/CEDULA?OID=QEXU-68BPRXWC885EFLQ).

El diseño de estas primeras estaciones quedaría fundamentado más en la practicidad de la función que en el carácter artístico u ornamental, lo cual generó rechazo de parte de los arquitectos mexicanos a las posibilidades de diseño que las nuevas tecnologías proporcionaban, quedando estos temporalmente fuera del desarrollo de la arquitectura ferrocarrilera (Molotla, 2018). Para fines de este trabajo, se puede definir la arquitectura ferrocarrilera de finales del siglo xix y principios del xx como una arquitectura de estilo originado bajo un espíritu estrictamente utilitario, prevaleciendo el concepto funcionalista sobre los cánones académicos arquitectónicos y caracterizándose por el uso de nuevos materiales de construcción y por la incorporación de nuevos elementos arquitectónicos (paradójicamente formales, pero no funcionales en México) como las cubiertas a dos aguas usuales en Europa y Estados Unidos para el desalojo de la nieve, conformados por estructuras de madera y lámina, muros de piedra labrada o bien de chipote con enmarcamientos en vanos y esquinas con su característica mampostería dentada¹ (figuras 7 y 8).



FIGURA 8. ANTIGUA ESTACIÓN DE PASAJEROS DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO EN SAN LUIS POTOSÍ (1905).

FUENTE: ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, EN EL SITIO WEB MEMÓRIA. RECUPERADA DE: [HTTPS://MEMORIAMEXICO.GOB.MX/SWB/MEMORIA/CECULA?OID=RI-HIYWBLOTRSF-CWD4M](https://memoriamexico.gob.mx/SWB/MEMORIA/CECULA?OID=RI-HIYWBLOTRSF-CWD4M).

No sería sino hasta ya entrado el siglo xx, cuando los arquitectos e ingenieros mexicanos tendrían una notable intervención en la creación de estos espacios. En el caso de San Luis Potosí, se observa la llamada “Nueva “Estación principal de ferrocarril” diseñada en 1936 por el arquitecto Manuel Ortiz Monasterio y construida por los ingenieros Martín Elizondo, Rafael Quiroz y Eufasio Sandoval, para ser inaugurada en noviembre de 1942” (Salazar, 2019).

La conservación y reutilización del patrimonio ferrocarrilero potosino: el caso del “Museo del Ferrocarril”

La conservación del patrimonio industrial ferroviario en San Luis Potosí es necesaria para preservar su valor histórico y cultural, permitiendo la apropiación comunitaria de estos espacios. El caso más claro es el llamado Museo del Ferrocarril “Jesús García Corona”, ubicado en lo que fuera la estación principal de esta ciudad (denominada Estación Monasterio), que estuvo en funciones desde 1942 hasta 1996, siendo en noviembre de 2009 cuando logra inaugurarse como espacio museístico (Museo FFCC, 2021 s/p). El edificio presenta un diseño con influencia del *Art Déco*, con prismas rectangulares de claras líneas geométricas, integrados en una composición funcionalista escalonada, donde uno corresponde al acceso a la estación, otro para las oficinas y uno más para la torre de reloj; la fachada principal presenta cinco grandes vanos rectangulares remetidos

¹ Estos conceptos estilísticos coinciden con los expresados por diversos autores, entre otros, Carregha, Garay *et al.* (2003) y (1999), así como Molotla (2018).

del plano frontal que incluyen ventanales elaborados con blocks de vidrio y los accesos con diseño geométrico (Salazar, 2019).

Destacan los detalles propios del estilo, como son las marquesinas de concreto armado, la ornamentación con molduras lisas horizontales y la masividad de la torre del reloj (figura 9).



FIGURA 9. FACHADA PRINCIPAL DEL MUSEO DEL FERROCARRIL "JESÚS GARCÍA CORONA".
FUENTE: RADIO MÉXICO INTERNACIONAL (2019).

El Museo como tal ha constituido prácticamente el único ejemplo notable de recuperación de un complejo arquitectónico ferroviario en la ciudad, a través de un proceso de revaloración de este patrimonio, que ha incluido el reconocimiento y el aprecio de sus cualidades arquitectónicas, no solo desde sus cualidades espaciales, sino también de las estéticas, simbólicas e identitarias que delata este conjunto.

El proyecto de recuperación involucró, entre otras, a la Secretaría de Cultura y a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas, que trabajaron colaborativamente; previendo aspectos esenciales como el aseguramiento de los recursos económicos que sustentarían la obra, las funciones del Museo y la creación de un patronato (Gobierno, 2007) que coadyuvase con las actividades esenciales del mismo.

La creación de este recinto cultural fue una gestión interinstitucional que promovió el Gobierno del Estado, en su momento representado por el C.P. Marcelo de los Santos Fraga (2003-2009), llegando a consumarse en el llamado *Decreto administrativo por el cual se crea el Museo de Ferrocarril "Jesús García Corona"*, en noviembre de 2007, cabe mencionar que en años previos a este decreto se había conseguido la donación de la propiedad y los bienes muebles e inmuebles ahí incluidos,

misma que fue consumada en octubre de 2002 a través del Gobierno (2007).

En las *consideraciones sustantivas* del mencionado decreto, se hace explícita no solo la necesidad de generar conciencia sobre la conservación de este patrimonio, sino también sobre la relevancia que tienen todas aquellas manifestaciones que delatan la presencia del ferrocarril y de su actividad e impacto social y cultural: *"Que es indispensable conservar y preservar la presencia del ferrocarril en San Luis Potosí, que en su momento marcó un parteaguas en la historia potosina; en memoria de los ferrocarrileros y para orgullo y conocimiento de las presentes y futuras generaciones"* (Gobierno, 2007: 6).

Cabe señalar que, sumado a lo anterior, el proyecto también consideró de las políticas y programas que en materia de conservación, restauración y readecuación posee tanto el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) como el Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA), emanadas desde la Ley Federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticos e históricos, donde se hace latente la promoción de las acciones necesarias para la conservación de estos monumentos, especialmente lo señalan los artículos 7 y 8 de dicha ley (Ley Federal, 1972).

Sin embargo, este proyecto fue impulsado por diferentes actores gubernamentales y no gubernamentales a través de una gestión sólida, estructurada y bien enfocada que permitió generar un impacto verdaderamente significativo en materia de la conservación, reciclaje y revalorización de la arquitectura ferroviaria con que cuenta la ciudad.

El patrimonio industrial ferrocarrilero potosino y el caso de la "Estación de carga del Ferrocarril Nacional Mexicano"

El esfuerzo elaborado para la creación del Museo del Ferrocarril quedó como una prueba del rescate del patrimonio ferrocarrilero en San Luis Potosí. Sin embargo, a pesar de su importancia, no todo el patrimonio industrial ferrocarrilero ha contado con la misma suerte a pesar de su repercusión en términos urbano-

arquitectónicos para la capital potosina: “La infraestructura más significativa introducida en la ciudad y que modificó sustantivamente su traza y desarrollo fue el ferrocarril...significó dividir la ciudad y se constituyó en una barrera para su crecimiento al oriente” (Salazar González & Villar Rubio, 2019: 44).

De dicha actividad se derivarían una considerable cantidad de edificaciones y espacios que alterarían la forma de vida en esta ciudad. Es el

caso de los edificios destinados a las bodegas y oficinas de la antigua *Estación de carga de los Ferrocarriles Nacionales de México*, que ocupan el predio localizado en Avenida Universidad, entre las calles Azteca Sur y Guillermo Prieto, cuyo inmueble principal, las oficinas de trámites para carga, fue construido alrededor de 1889, después de ser inaugurada la primera estación de ferrocarril en la ciudad (Tristán, 2020: s/p).

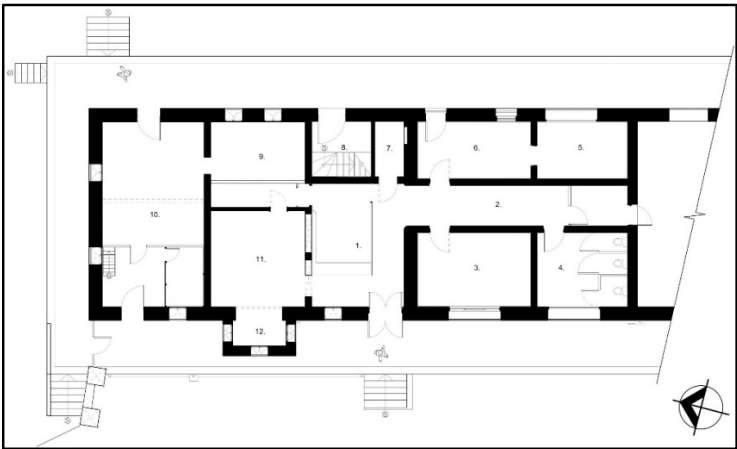


FIGURA 10. PLANTA ARQUITECTÓNICA BAJA DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE CARGA.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE AL MATERIAL DIGITAL (ARCHIVOS EN FORMATO DWG.) PROPORCIONADO POR LA ARQ. SANDRA OCHOA (2024).

El conjunto incluso está registrado como monumento en el *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles del Instituto Nacional de Antropología e Historia* con el número I-0012405379 (INAH, 2021: s/p), así como también está incluido bajo la denomina-

ción de *Patrimonio ferrocarrilero*, en la Red Nacional de Información Cultural, por parte del Gobierno Federal (Sistema de Información Cultural, México, 2010), lo cual hace ver la relevancia que posee como un ejemplo del típico patrimonio industrial ferroviario.



FIGURA 11. CORTE TRANSVERSAL Y FACHADA LATERAL DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE CARGA (SEGÚN DISEÑO ORIGINAL DE 1889).

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE AL MATERIAL DIGITAL (ARCHIVOS EN FORMATO DWG.) PROPORCIONADO POR LA ARQ. SANDRA OCHOA (2024).

Se trata de un volumen de planta rectangular, de dos niveles, con cubierta inclinada a dos aguas; el partido arquitectónico original incluía oficinas, áreas de guardado, escaleras de madera y servicios sanitarios (figura 10); está edificado con muros de mampostería y sillares de cantería labrada, dejando su cara exterior con un acabado burdo, siendo esta la característica estética más sobresaliente; sus vanos son verticales, rematados por arcos con dovelas resaltadas (figura 11); el entrepiso y la cubierta (de lámina) son sostenidos por estructuras de madera (viguería y armaduras, respectivamente).

Sus recintos, destinados tanto a la administración y control del tránsito de mercancías como al almacenamiento de las mismas, están conformados bajo la tipología característica de la época (finales del siglo XIX) siguiendo un

patrón de influencia norteamericana e inglesa, desde el partido arquitectónico hasta el criterio en el empleo de sus materiales y sistema constructivo.

Estos elementos permanecieron casi inalterados por más de 130 años, siendo un referente de originalidad que generó la presencia de la actividad ferroviaria en la ciudad. Sin embargo, estas edificaciones han caído en el abandono y el descuido por parte de la empresa a quien se han concesionado dichos espacios, la compañía *Kansas City Southern de México S.A. de C.V.* (KCSM).

La consecuencia más significativa de la falta de interés ha sido la destrucción parcial de esta obra, provocada por un incendio acontecido el 27 de febrero de 2020, que destruyó en gran parte el principal edificio de este conjunto (figura 12).

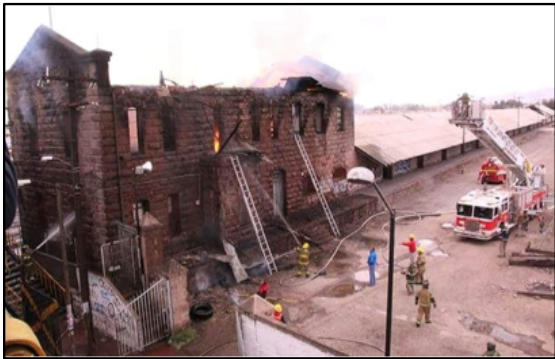


FIGURA 12. TRABAJOS DE RESTAURACIÓN EN MUROS Y VANOS DE CANTERÍA DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE CARGA.
FUENTE: FOTOGRAFÍA DE LOS AUTORES (2021).

Se presume que lo que originó el incendio fue el fuego encendido por los migrantes (Juárez, 2020. s/p) y otras personas para calentarse durante ese invierno, ya que suelen alojarse

en esos espacios que han estado abandonados, sin el cuidado ni la vigilancia correctas (Garay, 2021: s/p).



FIGURA 13. TRABAJOS DE RESTAURACIÓN EN MUROS Y VANOS DE CANTERÍA DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE CARGA.
FUENTE: FOTOGRAFÍA DE LOS AUTORES (2021).

En entrevista con la Arq. Begoña Garay, perito dictaminador del Centro INAH de San Luis Potosí, se hace evidente el desinterés por la conservación de las edificaciones y espacios que le fueron otorgados en concesión a la empresa entre 1996 y 1997 y que, desde entonces, ésta tiene la obligación de la correcta conservación de los bienes inmuebles en cuestión, con mayor razón al estar catalogados como monumentos. El proyecto y la obra de restauración están llevándose a cabo por parte de la Maestra en Restauración de Sitios y Monumentos, Arquitecta Sandra Ochoa, quien desde mediados de diciembre de 2020 ha estado interviniendo el inmueble (figura 13). Los trabajos que se han efectuado incluyen la recuperación de entrepisos y cubierta, la consolidación y reintegración de cantería, entre otros.

La tecnología y los procedimientos constructivos que se han aplicado en esta intervención han seguido el criterio de apego en estricta medida a las técnicas tradicionales y materiales originales; ejemplo de ello es la reintegración de sillares de cantería labrada bajo la técnica original, empleando incluso mortero de cal apagada en obra, así como la reposición de la viguería de madera para reintegrar el entrepiso y la techumbre, en calidad, dimensiones y disposición idéntica a la original (Ochoa, 2021: s/p).

Es preciso señalar que, tras el incendio, estos trabajos implicaron un largo proceso de gestión para que pudiesen ser iniciados, requiriendo la interacción y negociación entre las autoridades y la empresa mencionada quedando evidente que ésta no posee ninguna partida presupuestal que permitiese tener la aplicación de recursos hacia la conservación de sus edificios patrimoniales, aunque fuese para el caso de una emergencia (Ochoa, 2021: s/p). De hecho, han dejado claro que el objetivo de la obra consiste en devolver el estado del inmueble como antes del incendio, más no han autorizado ningún proyecto de reutilización que permitiera dar un nuevo ciclo de vida a este importante patrimonio.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Finalmente podemos reflexionar que a pesar de la importancia que guarda la mayor parte del patrimonio ferrocarrilero potosino, este se encuentra: entre la indiferencia, el descuido y la falta de conciencia de quienes ostentan la concesión de su uso. Del universo de bienes que conforman este patrimonio, se ha podido observar la escasa aplicación de políticas públicas constantes y concretas para su conservación, a pesar de su relevancia socio-cultural, situación que hace evidente la poca o nula comprensión del valor de este tipo de patrimonio, el cual radica en gran medida en la originalidad de sus cualidades arquitectónicas y en la autenticidad histórica y simbólica que representan, pues son estas edificaciones las que permitieron dar forma a una parte del paisaje urbano que resultó ser característico de la cotidianidad de una sociedad en la capital potosina y promovieron el arraigo hacia una identidad cultural propia.

No obstante, han sido excepcionales las ocasiones donde la gestión para la conservación de este patrimonio fue llevada a cabo a través de la aplicación de políticas y procesos sociales coherentemente ejecutados, como en el caso del Museo del Ferrocarril, que ejemplifica la aplicación de las políticas públicas para la reutilización de un espacio patrimonial ferrocarrilero (Gobierno, 2007: 6), donde el concepto de “construir sobre lo construido” prevalece, pues “plantearse estos problemas requiere valorar con esmero las relaciones creadas entre lo que permanece y lo que se transforma, entendiendo bien la coherencia edilicia del resultado” (Moneo, J.R., 2006: 3).

Sin embargo, para el caso de la antigua Estación de carga, se ha tenido que exigir rigurosamente la aplicación de procesos de índole técnica-normativa, al requerir a los responsables la restauración de un monumento protegido por ley, como lo señala el Artículo 13 de la Ley federal sobre monumentos: “Los propietarios de bienes muebles declarados monumentos históricos o artísticos deberán conservarlos, y en su caso restaurarlos” (Ley Federal, 1972: 5).

Así pues, al dar una mirada analítica, histórica y reflexiva hacia este patrimonio, se ha podido observar el evidente desinterés y descuido

del que ha sido objeto, desde los organismos o entidades empresariales que, en teoría, tienen la responsabilidad de la conservación de dicho patrimonio.

CONCLUSIONES

Como se ha expuesto, al tener una mirada hacia el patrimonio industrial ferrocarrilero potosino, se hace latente la situación paradójica en la que se encuentra, ya que, aun catalogado y “protegido” por ley, e incluso, aun aplicándosele recursos a favor de su restauración, nada garantiza que pueda ser conservado y utilizado para bien de todos. No podemos pensar en que el patrimonio edificado, ya sea de índole industrial-ferrocarrilero o de cualquier otro, pueda encajar en una dimensión de sostenibilidad o perdurabilidad, si no se le considera como un patrimonio vivo, en el que sus espacios puedan contar con un nuevo uso contemporáneo que permita generar un aprovechamiento económico y social.

Hacia este rumbo y vislumbrando una perspectiva positiva, consideramos que puedan, en un momento próximo, volver a sumarse las voluntades como en otro tiempo se ha hecho, para propiciar las gestiones necesarias que permitan salvaguardar y dar nueva vida a esta herencia cultural que en todos incide y a todos beneficia.

FUENTES DE CONSULTA

Betancourt Covarrubias, L. P. (1987), *Influencia de los ferrocarriles en el desarrollo de México. El caso del Ferrocarril Mexicano, línea México Veracruz vía Córdoba*, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Carregha Lamadrid, L. (2014), *¡Ahí viene el tren! Contrucción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato*, CONACULTA, México.

Carregha Lamadrid, L., Garay López, B. y Narváez Berrones, J. (2003), *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí* (F. N. p. l. C. y. l. Artes, Ed.). El Colegio de San Luis, México.

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*, Editorial Ponciano Arriaga, Gobierno del Estado de San Luis Potosí, México.

Espino Barros, E. (1910), *México en el Centenario de su Independencia*. Disponible en <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/>

san-luis-potosi/san-luis-potosi/edificio-del-palacio-de-cristal-MX14831051490347, consultado el 18 de marzo de 2021.

Garay, B. (2021, 25 de marzo), *Entrevista con Arq. Begoña Garay, perito del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, Centro INAH San Luis Potosí [Interview]. Centro INAH.

Gobierno, S. G. d. (2007), *Periódico oficial del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí. Decreto administrativo por el cual se crea el Museo del Ferrocarril Jesús García Corona*. México, Gobierno del Estado de San Luis Potosí. Disponible en [http://www.cegaislp.org.mx/HV2019.nsf/nombre_de_la_vista/C5BEC8782D7F129B862583A6006D6851/\\$File/Decreto+de+Creacion+Museo+del+Ferrocarril+\(jesus+garcia\)+\(18-DIC-07\).pd](http://www.cegaislp.org.mx/HV2019.nsf/nombre_de_la_vista/C5BEC8782D7F129B862583A6006D6851/$File/Decreto+de+Creacion+Museo+del+Ferrocarril+(jesus+garcia)+(18-DIC-07).pd), consultado el 18 de marzo de 2021.

INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia) (2021), *Instituto Nacional de Antropología e Historia, México—Coordinación Nacional de Monumentos Históricos*. “Ficha del Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles número I-0012405379”. Disponible en https://catalogonacionalmhi.inah.gob.mx/consulta_publica/detalle/70345, consultado el 26 de abril de 2021.

Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos e Históricas (1972), Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de mayo de 1972 TEXTO VIGENTE Última reforma publicada DOF 16-02-2018. Disponible en https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/131_160218.pdf, consultado el 16 de diciembre de 2024.

Juárez, F. (2020), *Se incendia bodega de ferrocarril en slp; autoridades investigan causas*. El Universal-San Luis Potosí, México. Disponible en <https://sanluis.eluniversal.com.mx/securidad/27-02-2020/se-incendia-bodega-de-ferrocarril-en-slp-autoridades-investigacion-causas>, consultado el 19 de marzo de 2021.

México, S. d. I. C. (2010), *Cultura. Patrimonio Ferrocarrilero, San Luis Potosí*, Gobierno de México, México. Disponible en http://sic.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=61, consultado el 3 de mayo de 2021.

Molotla Xolalpa, P. T. (2018), “La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México”, *Gremium*, 5(9), 81-98.

Moneo, J. R. (2006), “Construir sobre lo construido”, en *At. Arquitectura de Tarragona*. Número (10): 3. Citado por Morales Bernal, Gustavo Adolfo (2019). *Construir sobre lo construido: arquitectura y patrimonio en la obra de Rafael Moneo*. E.T.S. Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid (UPM). Disponible en <https://oa.upm.es/54532/>, consultado el 11 de diciembre de 2024.

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)*, 1(119), 83-105.

Ochoa, A. y Pacheco, R. (2020), “KSC debe restaurar edificio ferroviario”, *Pulso*, Diario de San Luis. Disponible en: <https://pulsoslp.com.mx/slp/kcs-debe-restaurar-edificio-ferroviario/1074614>, consultado el 19 de marzo de 2021.

Ochoa, S. (2021, 23 de abril), *Entrevista a la Maestra en Restauración, Arq. Sandra Ochoa, responsable del proyecto y obra de restauración de las oficinas de la Antigua Estación de carga de Ferrocarriles Nacionales de México en San Luis Potosí, S.L.P.* [Interview]. Estación de carga de Ferrocarriles Nacionales de México.

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(18), 41-62.

Radio México Internacional (2019), Museo del ferrocarril “Jesús García Corona” de San Luis Potosí. Disponible en <https://www.imer.mx/rmi/museo-del-ferrocarril-jesus-garcia-corona-de-san-luis-potosi/>, consultado el 19 de marzo de 2021.

Salazar González, G., & Villar Rubio, J. V. (2019), *Ciudad de San Luis Potosí: arquitectura y urbanismo* [Bibliographies; Regular print reproduction; Non-fiction], Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México.

Tristán, M. (2020), “Líneas de Ferrocarril para slp desde 1888; Díez Gutiérrez consiguió la concesión”, *El Sol de San Luis*. México. Disponible en <https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/lineas-de-ferrocarril-para-slp-desde-1888-diez-gutierrez-consiguio-la-concesion-5752254.html>, consultado el 26 de abril de 2021.

Villar Rubio, J. V. (2000), *El centro histórico de la ciudad de San Luis Potosí y la obra del ingeniero Octaviano Cabrera Hernández*, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México.