

Dos ferroviarias mexicanas inauguradas en 1920

Two Mexican railway stations opened in 1920

José Alfredo Alcántar Gutiérrez 1

Universidad de Guadalajara / México

alfredo.alcantar@cuaad.udg.mx

<https://orcid.org/0000-0003-1791-2228>

Figura 1. Estación de trenes de Chapala inaugurada el 8 de abril 1920.



Fuente: Traslaviña García, M. (2006). Monografías: Guillermo de Alba. Colección de Pablo Vázquez Piombo. Fotografía original Guillermo de Alba.

Resumen

Dos estaciones ferroviarias de la segunda década del siglo XX aun con las secuelas generadas por el movimiento armado revolucionario, son testimonio del auge económico que vivió el país; en el caso de la de Mérida, el auge henequenero se prolongó por varias más décadas de esa centuria, caso contrario el de Chapala, aún con la vocación turística heredada del porfiriato, su bonanza duró unos cuantos años por causa del transporte por autobús por carretera, aunada a inundaciones posteriores al subir el nivel del vaso lacustre.

La tecnología emanada de la Revolución Industrial, la capacidad creativa de los arquitectos de ambos edificios, aun perteneciendo a un contexto cultural y regional completamente opuestos, generaron soluciones producto de su tiempo, al resolver acertadamente las demandas emanadas del programa arquitectónico ferroviario.

Dos diferentes soluciones de abordaje y arribo de los pasajeros, uno con la vía paralela con planta arquitectónica rectangular (Chapala), y otra perpendicular en "T" (Mérida). La primera integrada a un paisaje de ensueño, considerado en aquél tiempo el primer destino turístico del país; y en el caso de la segunda, la ciudad industrial de mayor crecimiento económico del porfiriato, emblema del progreso decimonónico en conexión con el incomparable Paseo Montejo y por la producción henequenera.

Figura 2. Estación de trenes de Mérida inaugurada el 15 de septiembre de 1920.



Fuente: Fondo FERRONALES. Fototeca Conaculta/CNPPCF/CEDIF. Revista digital Mirada Ferroviaria, No. 15, 2011.

Se presenta un análisis arquitectónico de ambos proyectos, al revisar plantas de distribución espacial donde se identifican dependencias comunes, taquillas, distribuidores, andenes, salas de espera, oficinas, vías ferroviarias y patio de maniobras. Revisión formal de sus fachadas, identificando reloj, pórticos de ingreso, arquerías, vanos y puertas enmarcadas con motivos ornamentales propios del eclecticismo y neo románico. **Palabras clave:** Neocolonial, composición, arquitectura, modernidad y movilidad.

Abstract

This paper is about two railway stations from the second decade of the 20th century, two stations that suffered the impacts of the 1910 Mexican Revolution as well as the economic boom that the country experienced after. In the case of Mérida, the henequen wealth lasted for several decades, while Chapala became a touristic destiny due to the Porfiriato influence, this condition lasted only a few years. Also the technology raised from the Industrial Revolution, the creative capacity of the architects of both buildings - with completely different contexts - offered solutions to demands of the the railway architectural program.

Two different solutions for boarding and arriving passengers, one with the parallel railroad and a rectangular architectural layout (Chapala), and the

1. Arquitecto, Maestro en Historia de la Arquitectura por la Universidad de Guadalajara y Doctor en Arquitectura, Diseño y Urbanismo por la Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Profesor de tiempo completo U. de G. CUAAD miembro del Sistema Nacional de Investigadores (SNI) Nivel 1, actualmente Director del Instituto de Estudios sobre Centros Históricos, miembro del Seminario de Cultura Mexicana. <https://orcid.org/0000-0003-1791-2228>

other with a perpendicular “T” shaped layout (Mérida). Chapala’s station was built with a dreamy landscape, considered at that time the first touristic destination in the country; in the case of Mérida an industrial city with the highest economic growth in the Porfiriato, and a landmark of the XIX century.

An architectural analysis of both projects is presented in this paper, reviewing spatial distribution layouts similar in both stations like ticket offices, platforms, waiting rooms, offices, railways and shunting patios are identified. Also is presented a formal revision of the facades, identifying the clock, entrance, arches, openings and doors framed with ornamental motifs typical of eclecticism and neo-Romanesque architecture.

Keywords: *Neocolonial, composition, architecture, modernity and mobility.*

ESTACIÓN DE TRENES DE CHAPALA

Las aguas termales y bello paisaje natural del vaso lacustre chapálico, generó desde el porfiriato el arribo recurrente de turistas, provenientes desde la capital del país, lugares más cercanos y periféricos. Los traslados se hacían por veleros que asistían de servicio a las poblaciones ribereñas, con arribo a Chapala, también se implementaron otros de dimensiones generosas con medidas de casi veinte metros de largo, con camarotes y comedor. Otra opción fue por tierra, desde Atequiza y Guadalajara, con diligencias conducidas por Nacho y Pancho Alcántar, resolvieron la demanda de los visitantes, aunados a la implementación de hoteles como el Arzápalo.²

La inauguración del “Yacht Club” en el mes de abril de 1910, destinado a la práctica de juegos y atracciones, formó parte de la primera parte del programa de promoción turística de Chapala, respaldada por el inversionista noruego Paul Christian Schjetnan; la segunda parte promovida por una nueva sociedad denominada “Compañía de Fomento de Chapala, S.A.” consistente en la construcción de la vía del Ferrocarril desde la estación de La Capilla hasta Chapala, lo cual por ende demandó la creación de un edificio vanguardista, receptor del tren turístico en el que viajarían importantes visitantes a la Villa de Chapala, de esa manera el proyecto fue asignado al Arq. Guillermo de Alba, el más connotado de la época; él mismo ya había hecho varias construcciones emblemáticas en el centro de la ciudad tapatía y tenía presencia importante también en Chapala, después de construir el referido hotel Arzápalo.³

Figura 3. Estación de trenes de Chapala, circa 1920.



Fuente: *Aquellos tiempos en Chapala*. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994.

Posiblemente en México ninguna estación del ferrocarril tuvo un emplazamiento tan peculiar como la de Chapala; el arquitecto de Alba tuvo una visión de modernidad y de integración con el paisaje circundante; la belleza del lago ha sido desde siempre uno de los más bellos espectáculos de la naturaleza en la región, el constructor supo integrar las vistas al sur, desde los espacios más emblemáticos del edificio como lo fueron las salas de espera, terrazas, miradores, oficinas y torretas mirador. De igual forma generó interesantes escalonamientos volumétricos, conformado esquemas piramidales en la fachada principal, y remates laterales a manera de torretas en la posterior; el arquitecto hizo alarde de sus conceptos compositivos mediante el uso de un eje de simetría perfectamente resuelto.

Podemos comentar que el criterio propositivo del edificio, fue manejado cual si fuere una escultura; el espacio abierto gira en torno al edificio, los criterios formales giran por el edificio a los 360°, la ausencia de construcciones circundantes permiten admirar la construcción desde cualquier ángulo y producir una de las obras mejor logradas del arquitecto De Alba.

Distribución interior

El edificio como ya se mencionó se caracteriza por su simetría, criterio manejado también en la planta arquitectónica, remembranza de los edificios clásicos;⁴ aunque en este caso hay ciertas variantes, propias de los nuevos programas, ajustados a la modernidad de entonces; esta conformación parte de un bloque rectangular en planta, con pórticos/terrace,

2. Francisco Javier Uribe Topete, Los Transportes de los tapatíos, en *Capítulos de la historia de la ciudad de Guadalajara*, Tomo 1, pp 189-190.

3. Ídem, p. 191.

4. Xavier Cortés Rocha, *El Clasicismo en la arquitectura mexicana 1524-1784*, p.36.

Figura 4. Vista frontal de la estación de trenes de Chapala, Centro Cultural González Gallo desde marzo de 2006.



Fotografía: Alberto Paz Bustamante, 2019.

y torretas en la parte posterior. La referida forma geométrica alberga dos niveles a nivel general, con variaciones de altura generadas por las torretas y la triple altura del distribuidor.

La planta baja albergó las dependencias destinadas al servicio de los usuarios, comenzando por el acceso principal, conformado por un pórtico de acceso el cual a la vez, desempeñó funciones de andén. Disposición poco común, dado que los partidos tradicionales permitían el acceso a la taquilla, sala de espera y finalmente el respectivo andén, para integrarse al abordaje de los vagones del ferrocarril. Al parecer el Arquitecto de Alba prefirió conducir a los usuarios a un remate visual espectacular hacia la laguna en el lapso de espera y regresar de nuevo por donde se ingresó para tomar su vagón correspondiente, en segunda o primera clase.

El vestíbulo contó con una triple altura, la superior permitió la iluminación por sendas ventanas iluminadas por el sol naciente y sus respectivos atardeceres, la luz inundaba con sus destellos muros perimetrales, la cubierta se inspiró en las aportaciones de la revolución industrial, al utilizar una estructura en tijera con techumbre ligera.

La altura intermedia del vestíbulo, se conformó por un mezzanine protegido por un transparente barandal de sencilla forja, que conectaba con las oficinas y a un espectacular mirador con vista al lago. La sensación de dominio visual de doble altura sobre el espacio, era algo fuera de lo común en los visitantes, los cuales podían experimentar la vivencia de estar en un área flotante prácticamente, por la extensión del pasillo hasta la fachada sur, viendo el bullicio de los pasajeros por debajo del puente y la posibilidad de apreciar una grandilocuente vista al paisaje lacustre, donde los reflejos de las montañas de la sierra del Tigre generaban una experiencia inolvidable. La parte contraria es decir al norte, permitía

comunicación directa a la terraza, ubicada sobre el andén, lo cual permitió visualizar perfectamente la llegada del tren y disponerse a abordarlo, recibir a visitantes o parientes.

La posibilidad de salir del edificio a la playa del lago por un monumental pórtico, permitió a los pasajeros distraerse sin mayor reparo por el tiempo de espera de la salida del tren, seguramente varios de ellos se iban con mucha anticipación para disfrutar de esa experiencia. El monumental vano permitió a la vez la separación de las dos salas de espera ya referidas, la de primera localizada al poniente y la de segunda en la disposición opuesta. Al parecer De Alba, con esta disposición quiso brindar cierto privilegio a la primera señalada, para disfrutar de los espectaculares atardeceres en el Mar Chapálico.

El tercer nivel fue comunicado por la escalera que arranca desde el vestíbulo de planta baja y se llega a la azotea, la cual funciona como una amplísima terraza y vincularse con las dos torretas delimitadas con arcos manieristas, barandales romanos y cubiertas a cuatro aguas, ubicadas a los costados de la fachada sur. Una pequeña escalera permite el acceso al mecanismo y espacio de maniobras para el reloj.

Vista Principal

La imagen que expone el edificio es escalonada, el primer volumen lo define el andén y se conforma por un pórtico con cinco claros adintelados, separados por pilares rectangulares con capiteles moldurados de inspiración toscana, sobre los cuales se apoyan ménsulas sostenedoras de un dintel continuo por el perímetro del espacio referido y solo interrumpido por pilastras almohadillas en sus aristas. Una moldura de escasa presencia corre encima de adintelado espacio cubre la cual se ubica un friso plano, delimitado en la parte superior por una moldura, que sirve de marco inferior a un liso friso rematado por una cornisa volada.

El segundo nivel concuerda plenamente con el de la fachada posterior, predomina la simetría en ambas, un pórtico de acceso actúa como balcón corrido del segundo nivel a la vez que andén y punto de arribo y abordaje del ferrocarril. El paramento del edificio queda a unos metros atrás y conforma las dependencias que integran el conjunto del edificio.

Los vanos de esta portada son más sobrios que los de la parte posterior y dan realce al arco del segundo piso, suman en planta baja cinco, el primero del costado izquierdo es el único que rompe con la simetría dominante en el edificio al tener un claro mayor y en concordancia con la bodega que ilumina.

El costado derecho lo definen tres con las mismas proporciones y sin ornamentación alguna. En la planta alta son todos de las mismas proporciones y con molduras en la parte superior, tres vanos con en el costado izquierdo con molduración continua, contra dos del derecho que son individuales por ser de mayor separación; estos detalles son los que generan cierta discordancia en cuanto a simetría en el proyecto, de ahí en más los detalles del diseño son prácticamente espejados.

El eje central va señalado por el pórtico/andén, el referido arco conector entre el vestíbulo y la terraza, es éste en realidad el único útil, sin embargo se suceden otros dos realmente ornamentales, uno intermedio moldurado, emparentado con el de la fachada posterior, y otro externo plano en cuyo centro se ubica una hasta bandera y los costados son rematados con pilastras y triunfos iguales a la portada del sur, con una pequeña moldura perimetral que corre por la parte superior, acorde con la terraza.

Vista Posterior

La fachada con vista al lago es la que cuenta con mayor cantidad de vanos por razones obvias, al estar en contacto con el vaso lacustre y paisaje circundante. La conformación está en base a un bloque rectangular con mayor longitud en la base que en la altura. El pórtico central funge como acceso posterior y definidor del eje de simetría, conformado por un monumental y verdadero arco de triunfo de medio punto que abarca dos niveles, es decir da servicio a la planta baja y al mezanine.

Los límites internos del claro del arco central son moldurados y los exteriores son pilastras almohadilladas con una pequeña cornisa que pareciera insinuar un capitel inexistente sobre la cual se sostiene una especie de guirnalda en vertical. El límite exterior del arco monumental a manera de archivolta es con doble moldura en cuyo interior se ubican recuadros en volumen modulados. En su extradós aparece otro arco remetido pero plano y con pequeña cornisa, delimitado por zócalos sobre los que se apoyan remates evocativos de triunfos neoclásicos; el cual sirve de sostén para el cubo del reloj con pilastras en los límites y un óculo vacío donde se ubicaba el respectivo indicador del tiempo, coronado con un arco moldurado con las mismas características del inferior ya referido.

El espacio plano localizado entre el vano del arco y la cornisa superior, equivalente al tímpano de un frontón, fue utilizado para colocar en bajo relieve la inscripción – COMPañÍA DE FOMENTO DE CHAPALA, S. A. 1920 – .

El nivel máximo de altura funge como remate del eje central, a la vez que absorbe el caballete de la cubierta del interior del vestíbulo; los costados son rematados con torretas de base cuadrada con arcos paladianos a los cuatro costados. El lienzo de planta baja cuenta con diez arcos adintelados de idéntico diseño, relacionados con las modulaciones verticales de los vanos superiores, sus claros son delimitados por pilares de igual manufactura que los de la fachada principal.

El lienzo superior como ya se señaló, se compone por el mismo número de vanos que el inferior, cuyas claves son acentuadas con un marco recto en altorrelieve, con una cruz en diagonales, las cuales articulan cornisas rematadas con colgantes verticales de las mismas características y que sirven como marco a los vanos referidos.

Las ventanas balcón, cuentan con barandales con las mismas características que los remates con los que concluye el edificio, los macizos separadores se extienden hasta la de los pretiles superiores y enmarcan barandales con diseño romano.

Los miradores/torreta, son de inspiración paladiana con techo a cuatro aguas, cuyos perfiles exponen un almohadillado proveniente desde la planta baja y conforman un interesante perfil en su ángulos, los cuales a la vez enmarcan los arcos de éste remate.

Las cubiertas son planas ajustadas a la modernidad de la época, a través del uso de vigueta de fierro o rieles, sostenedores de ladrillo de cuña. La mampostería de piedra en la cimentación y muros de ladrillo de lama, definieron los criterios constructivos de la obra.

Por lo anterior la Estación de Ferrocarril de Chapala es un importante referente de la arquitectura jalisciense de los inicios del siglo XX, donde la tecnología decimonónica heredada de la Revolución Industrial, el auge turístico del que se vio favorecido Chapala, incentivaron la creación de una obra producto de su tiempo y entorno, guiada por su autor el Arq. De Alba cuyos conocimientos aportados por la vanguardista ciudad norteamericana de Chicago y su calidad profesional hicieron de este edificio uno de los principales referentes arquitectónicos de ese momento histórico.

Proyecto de restauración estación de Chapala

Después de 80 años de abandono la antigua estación de trenes de Chapala el programa Consejo Nacional Adopte una Obra de Arte, A.C. promueve los trabajos de restauración con el apoyo de los arquitectos Juan Palomar Vereá y Pablo Vázquez Piombo, como parte del proyecto “Ribera de Chapala” cuyo consejo regional era presidido por Patricia Urzúa de Arce. Los trabajos de restauración iniciaron en 1996 y culminaron diez años después.² El 28 de marzo de 2006 la estación es inaugurada como el Centro Cultural González Gallo.

Figura 6. Fachada hacia la laguna (Sur)

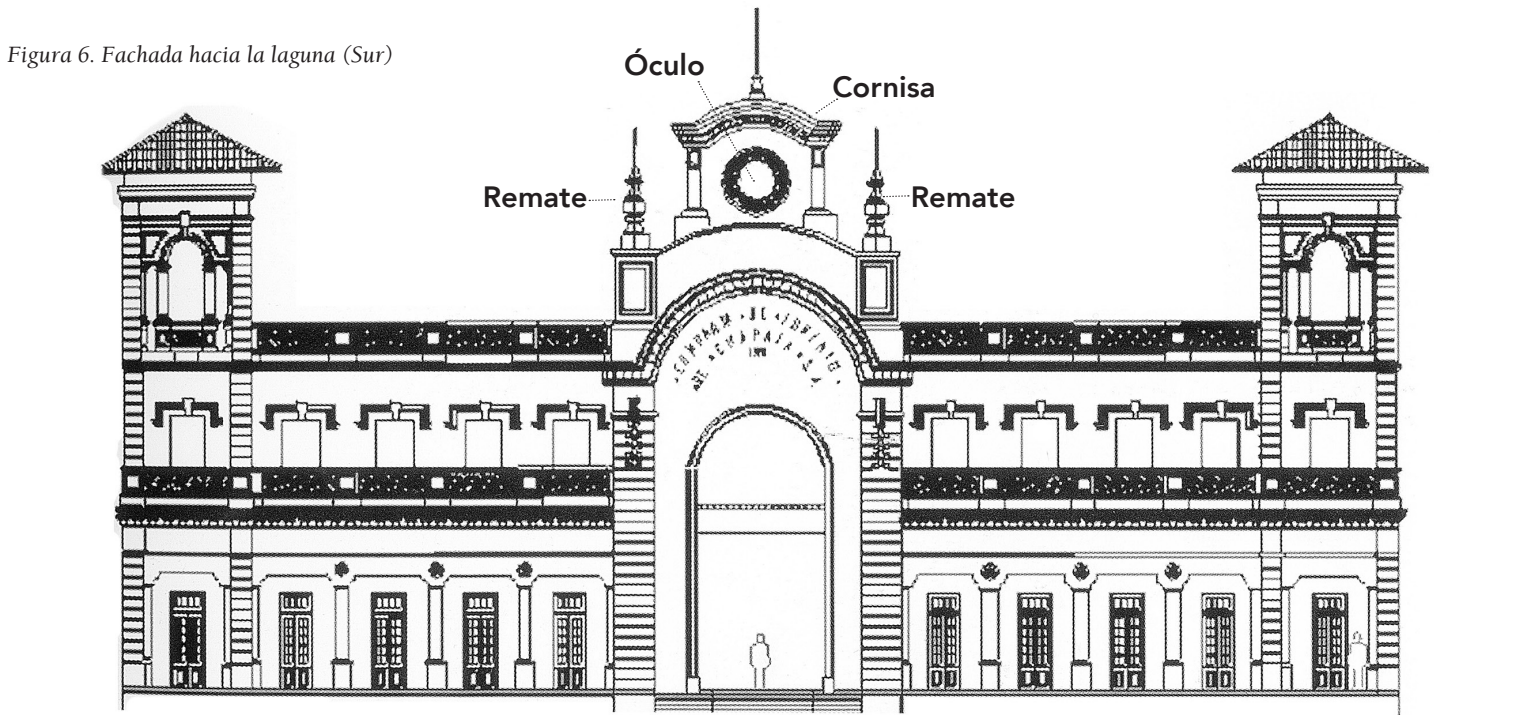
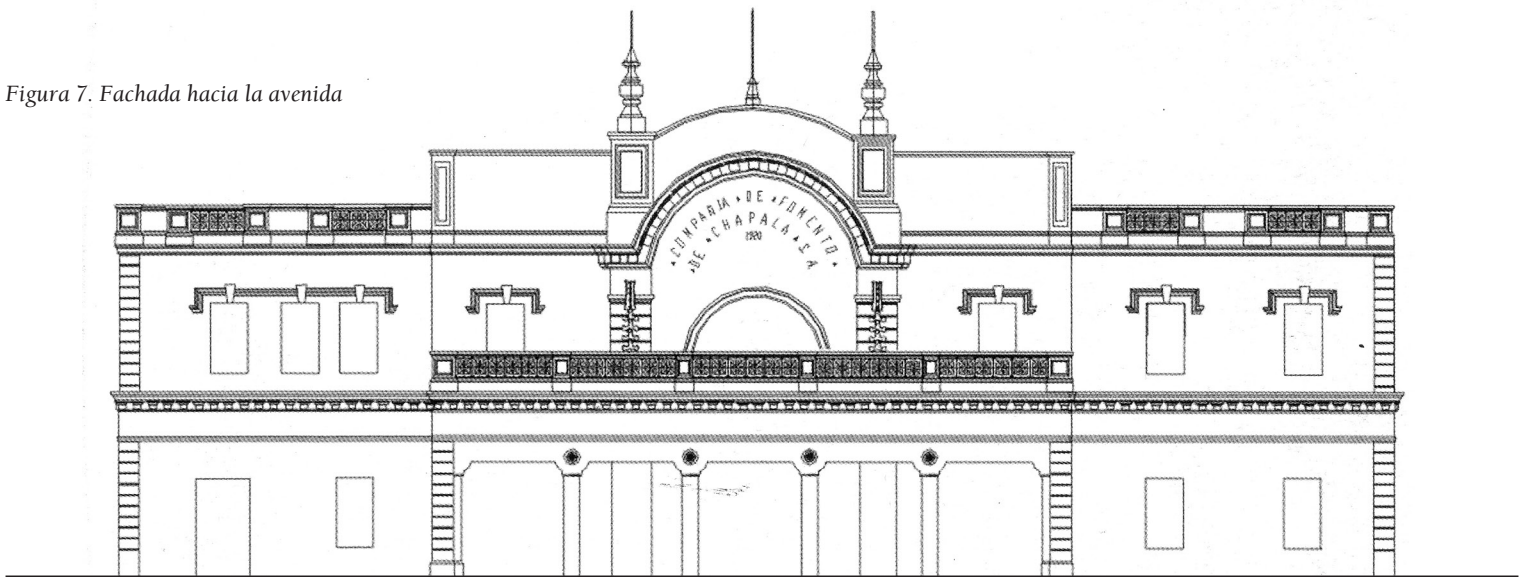


Figura 7. Fachada hacia la avenida



Levantamientos para el Programa Consejo Nacional Adopte una Obra de Arte, A.C. y la Secretaría de Cultura de Jalisco, dentro del proyecto Ribera de Chapala. Amigos Estación de Ferrocarril, 1996.

Planos: Traslaviña García, M. (2006). Monografías: Guillermo de Alba. Gobierno de Jalisco.

2. El Consejo Nacional Adopte una Obra de Arte, A.C. promueve la conservación, preservación y restauración de los bienes muebles e inmuebles con valor artístico e histórico que conforman el patrimonio cultural de propiedad federal en apoyo a los esfuerzos que realiza el Estado Mexicano en ese campo. Se fundó en 1991 y hoy está presente en 19 estados de la República.

Figura 8. Planta Alta

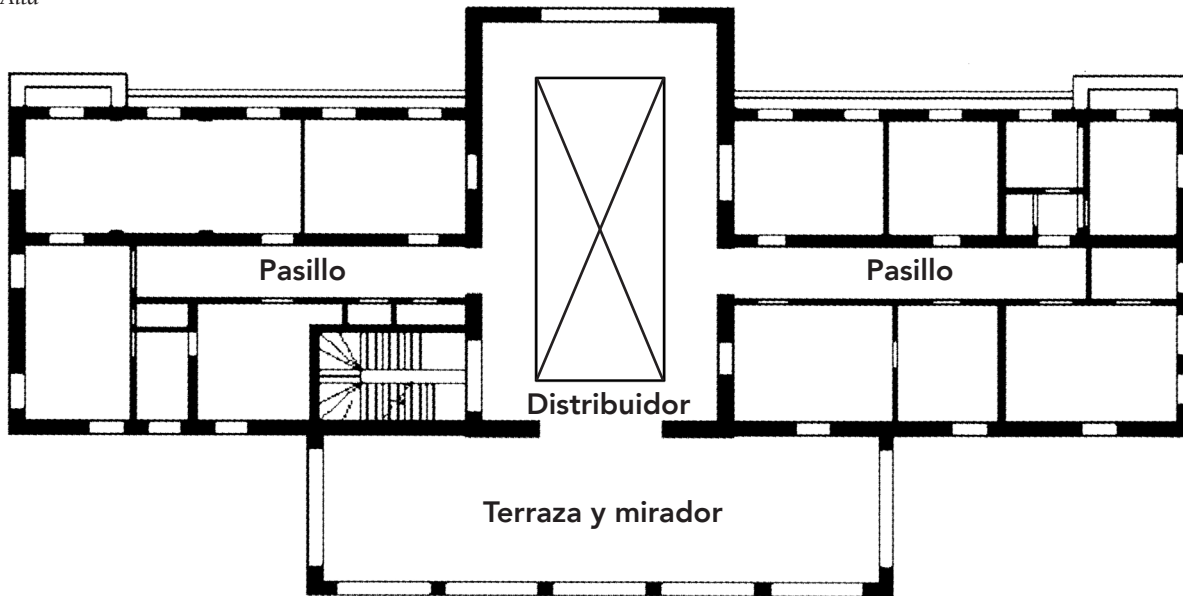
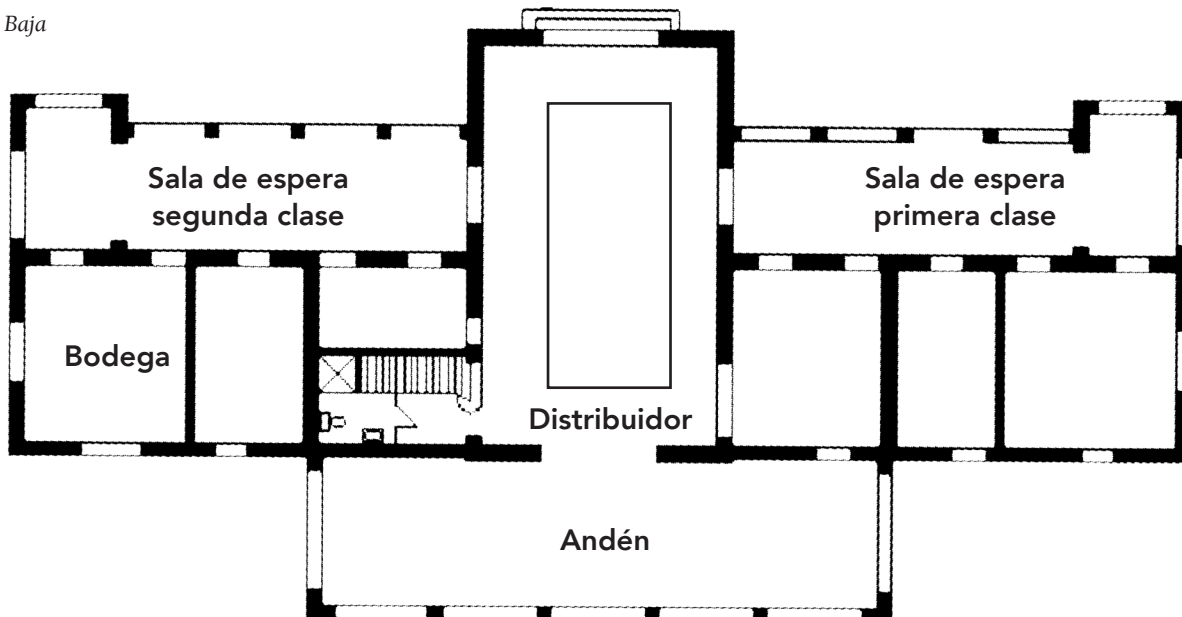


Figura 9. Planta Baja



Planos: Traslaviña García, M. (2006). Monografías: Guillermo de Alba. Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura y CUAAD Guadalajara, Jalisco. pp. 63, 64.

Figura 10. Vista de la ex estación de trenes de Mérida, actualmente la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY).



Fotografía: Alberto Paz Bustamante, 2020.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE MÉRIDA

La moda neocolonial tuvo sus inicios desde la conclusión del movimiento revolucionario y la postura neo-románica iniciada durante el porfiriato tuvo continuidad a principios del siglo XX, de manera tal que ambos factores sirvieron de referencia para construir una de las estaciones ferroviarias más importantes del país de ese entonces.

La ciudad de Mérida requirió una estación de ferrocarril, acorde a sus necesidades de transporte derivadas del aún auge henequenero que vivió, la conexión con el Puerto de Progreso, vialidad antigua sobre la cual se hizo el planteamiento, además de su conexión con Campeche y la ruta transpeninsular: la cual generó un específico programa arquitectónico en el que factores funcionales, tecnológicos y culturales en general, deberían hacerse presentes en el nuevo edificio, encomendado al Arq. Carlos J. S. Hall, el cual gozaba de importante prestigio por su colaboración en edificios poblanos, potosinos y capitalinos.

El edificio se empezó a construir en 1915, bajo la propuesta final de diseño, se generó un proyecto en forma de herradura de ángulo recto, mostrando su mayor longitud al frente del edificio y desempeñar funciones de fachada, en cuyo espacio vacío interior quedaría ubicado el patio de maniobras de recepción de los vagones de pasajeros.

La cubierta es a dos aguas y la estructura que la sostiene y conforma es metálica, originalmente fue de madera y techo con lámina de zinc, conceptos modernizados y a la vez heredados de la Revolución Industrial. La fachada es

completamente simétrica, referenciada y dominada por una torre de cuatro niveles, sobre la cual se inscribe de frente un monumental arco remetido, en cuya parte inferior se ubica el acceso principal del edificio, seguido por el del segundo nivel con un arco más amplio que sus contiguos, el tercer nivel con tres vanos alargados de medio punto, a la usanza románica y finalmente el reloj monumental perfectamente relacionado con el arco referido, en sus enjutas aparecen medallones y finalmente coronado con techo a cuatro aguas, con estructuras metálicas de sostén y cubierta de lámina.

La torre dominante con cuatro niveles ya referida marca el eje de simetría, a la vez contrasta con los dos niveles que caracterizan al resto del edificio, sobre las fachadas destacan cuatro copetes neocoloniales, las cuales quieren hacer las veces de torretas, las del frente con tres vanos en cada piso, el tímpano enmarca un óculo, el copete es mixtilíneo. El paño exterior de la referida torre, casi coincide con el pórtico de acceso, alineado al eje se ubica un arco del mismo diseño de los contiguos, suman cinco por costado, más el central acumulan la totalidad de once.

El paño del fondo de la fachada lo conforman dos tramos ajustados a la simetría, con cinco arcos cada uno, los centrales se coronan con un copete mixtilíneo y óculo en su interior. El nivel más bajo lo conforma una volado poco pronunciado desde donde arranca el techo inclinado ya referido.

El segundo nivel se integra a un doble espacio terraza, conformado por la cubierta del pórtico de acceso y separado por la torre del reloj, el número de arcos coincide con los de planta baja, es decir suman cinco por lado.

Figura 11. Vista aérea de la ex estación de trenes de Mérida



Fuente: Revista Digital Explorer Yucatán. Ex-Estación de Ferrocarriles, 2020.

El volumen antes referido, genera fachadas muy parecidas a los costados del edificio y caracterizadas por un alto volumen, relacionado con la altura de la cubierta de la fachada, mismo que funge como remate del mismo. Dicho remate es mixtilíneo como ya se refirió, los niveles que absorbe son dos, más la cubierta, los pisos generan cuatro vanos cada uno. Contigua a esta referencia se integra en dirección opuesta a la fachada, un volumen rectangular al paño, con una longitud no equivalente a casi una tercera parte, de su correspondiente en el margen opuesto, con misma cantidad de vanos en las dos plantas, sin embargo no simétricas, al producir dos ventanas rectangulares en la dirección norte y un arco en el sur, éstos últimos de las mismas proporciones de los de la fachada oriente.

La fachada oriente en cuanto al volumen de mayor altura es gemela de la poniente, contiguo a él se ubica un volumen de dos pisos con arcos ventana en número de seis por nivel, el de planta baja dirigido al extremo sur funge como acceso para las dependencias internas, los restantes son idénticos. La cubierta si bien se relaciona con la principal, no alcanza a llegar a su nivel de parteaguas, generando por lo tanto una relación lógica entre fachada y las variaciones de altura manejadas en las dos secciones.

Las fachadas laterales se extienden por una longitud bastante prolongada, relacionadas con actividades internas de la operatividad propia de los trenes, desafortunadamente ya en muy mal estado de preservación.

El hueco generado por la forma en U rectangular del edificio funge de arribo y arranque de las vías férreas que se integran a la construcción con dos estructuras metálicas como sostén de la cubierta, definida por lámina del mismo material; dos estructuras cubren el espacio contiguo a los andenes, la del margen oriente expone un claro mayor que su opuesta.

El conjunto del edificio provoca una plena armonía volumétrica, convivencia integral entre huecos y macizos; la planta arquitectónica con las diversas dependencias genera una lógica relación entre interior y exterior, provocando un claro lenguaje arquitectónico, donde estructura, espacio y relación con el entorno, genera una de las obras mejor logradas del contexto urbano de inicios del siglo XX de la ciudad emeritense.

Se mostraron en este recorrido, un par de estructuras ferroviarias contemporáneas, las cuales pertenecen a dos contextos casi completamente antagónicos; una, la del primer gran centro turístico del país y dos, la de la ciudad

emeritense, punto de contacto entre la capital yucateca y el puerto de altura de Progreso.

En el caso de Chapala, ya se mencionaba como el contexto paisajístico de lago hicieron que el proyecto de De Alba permitiera admirar la belleza del lugar, a la vez que el espacio que circunda al edificio, hicieron de él un tratamiento verdaderamente escultural.

La aportación de la estación de Mérida, fue medular en la comunicación Yucateca, al desempeñarse como punto de conexión con Puerto de Progreso al norte, Campeche al suroeste y la ruta interpeninsular del oriente y vinculatoria con Izamal y Valladolid, principalmente. El contexto cultural de bonanza henequenera, la inversión de fuertes capitales y la herencia porfiriana, impulsaron la construcción de una de las más bellas estaciones ferroviarias neocoloniales del país, corriente que curiosamente no volvió a tener eco en Mérida. Dos arquitectos formados en el extranjero, uno tapatío: Guillermo de Alba, instruido en Chicago y otro de origen inglés: Charles J. S. Hall; fueron los autores de las importantes obras ferroviarias inauguradas en 1920, los cuales con bases académicas internacionales, pudieron hacer uso de su capacidad creativa en dos regiones emblemáticas de la identidad mexicana, la yucateca y la jalisciense.

Podemos comentar que las dos impactantes estaciones ferroviarias, tiene como nexo el contexto temporal posrevolucionario, generador del movimiento artístico nacionalista en su vertiente neocolonial, donde posturas neo románicas, eclécticas y las emanadas de la Escuela de Chicago, marcaron posturas conservadoras a la vez que vanguardistas, que serán referente de los inicios de la arquitectura contemporánea mexicana del siglo XX.

Bibliografía:

González, J. *Aquellos tiempos en Chapala*. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994.

Ortiz Macedo, Luis. *El arte neoclásico en México*. México: UNAM/Miguel Ángel Porrúa/*Seminario de Cultura Mexicana*. 2012.

Traslaviña García, Ma. Dolores. *Monografías: Guillermo de Alba*. Guadalajara: Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura/ CUAAD/Universidad de Guadalajara. 2006.

Uribe Topete, Francisco Javier. *Los Transportes de los Tapatíos, en Ayuntamiento de Guadalajara*. Capítulos de historia de la ciudad de Guadalajara, tomo 1. Guadalajara: Gráfica Nueva. 1992.

Fondo FERRONALES. Fototeca Conaculta/CNPPCF/CEDIF. México: Revista digital *Mirada Ferroviaria*, No. 15. 2011.

Revista Digital *Explorer Yucatán*. Ex-Estación de Ferrocarriles. Febrero 2020.