

## Reorientación de estaciones de ferrocarril a Centros Culturales. Seis ejemplos mexicanos

## Transforming Train Stations into Cultural Centers: Six Examples from Mexico

**Alberto Paz Bustamante<sup>1</sup>**

Centro Cultural La Águilas

México

paz.gestioncultural@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-7274-7769>

DOI: 10.32870/rhgc.a3.n5.4.23a

Obra bajo licencia internacional:

Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0



Recibido: 12/09/2022

Revisado: 20/10/2022

Aprobado: 18/11/2022

### Resumen

Las estaciones de ferrocarril siguen teniendo raíces muy profundas en todas las comunidades de México, además tienen características particulares: provienen de proyectos de reciclaje urbano, representan sitios de ubicación tradicional, son puntos estratégicos en cada ciudad y destacan por ser espacios con un inmenso patrimonio tanto tangible como intangible.

Durante el siglo XX las estaciones de tren en México - y en el mundo- tuvieron tres destinos: demolición, re-adaptación a líneas suburbanas de metro o tren ligero y transformación en centros culturales o museos. Reorientar las estaciones de ferrocarril como espacios culturales simplemente reconoce su importancia para sus comunidades más allá de su uso original, el transporte. En este artículo se presentan seis estaciones mexicanas que se transformaron en centros culturales.

**Palabras clave:** patrimonio ferroviario, estaciones de tren, centros culturales ferroviarios

### Abstract

Railway Stations still have deep roots in all the communities of Mexico, those stations also have very particular characteristics: they come from urban recycling projects, they are traditional location sites in every city - generally with an strategic location- and also represent spaces with an immense heritage: tangible and intangible. Re-purposing Railway Stations as Cultural Centers or museums simply recognizes their importance to their communities beyond its original use: transportation.

During the 20th century, train stations in Mexico - and around the world - had three destinations: demolition, re-adaptation into suburban metro or light rail lines, and transformation into cultural centers or museums. Reorienting railway stations as cultural spaces simply acknowledges their importance to their communities beyond their original use, transportation. This article presents six Mexican Railway Stations that have been transformed into cultural centers or museums.

**Key words:** railway heritage, train stations, railway cultural centers

1. Maestro en Gestión Cultural por la Universidad de Guadalajara/CUAAD. Desde 1995 produce diseño gráfico y museográfico para diversos museos y artistas de Guadalajara. Incursionó en la producción de arte digital y exhibe obra en el Museo Nacional del Tequila (MUNAT) y La Cofradía. Desde 2021, trabaja con Cultura Zapopan como administrador del Centro Cultural Las Águilas y colabora con la Red Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferrocarrileros en México y Latinoamérica (RENECMUF) como vocal científico.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7274-7769>

## Introducción

Este artículo se divide en tres secciones. La primera documenta la reconversión de edificios industriales en espacios culturales diversos. La segunda de forma más específica, narra la transformación de estaciones de trenes en centros culturales y/o museos y la tercera sección es un listado de seis centros culturales ferroviarios activos en la República Mexicana.

En México a principios del siglo XX el uso del automóvil era inminente y el desuso de las estaciones ferroviarias en todo el mundo presentaba un fenómeno de desaceleración global. A la par, los inmuebles ferroviarios vivieron un periodo de incertidumbre, deterioro y abandono. Afortunadamente algunos de ellos siguieron una línea de transformación exitosa en espacios culturales, los cuales poseen una carga histórica e incluso nostálgica, son espacios vivos arraigados en la comunidad.

La reconversión de antiguas construcciones industriales en espacios Culturales o museos genera una nueva vocación, dándoles a estos espacios una segunda vida y revitalizando las zonas donde se construyeron.

### 1. Reconversión de edificios industriales

La intervención del patrimonio industrial particularmente el arquitectónico, ha generado la necesidad de darle nuevos usos a diversos inmuebles para su correcta conservación. En México el periodo histórico de estas edificaciones comprende desde finales del siglo XIX a principios del siglo XX (Terán, 2009. pp. 18-21).

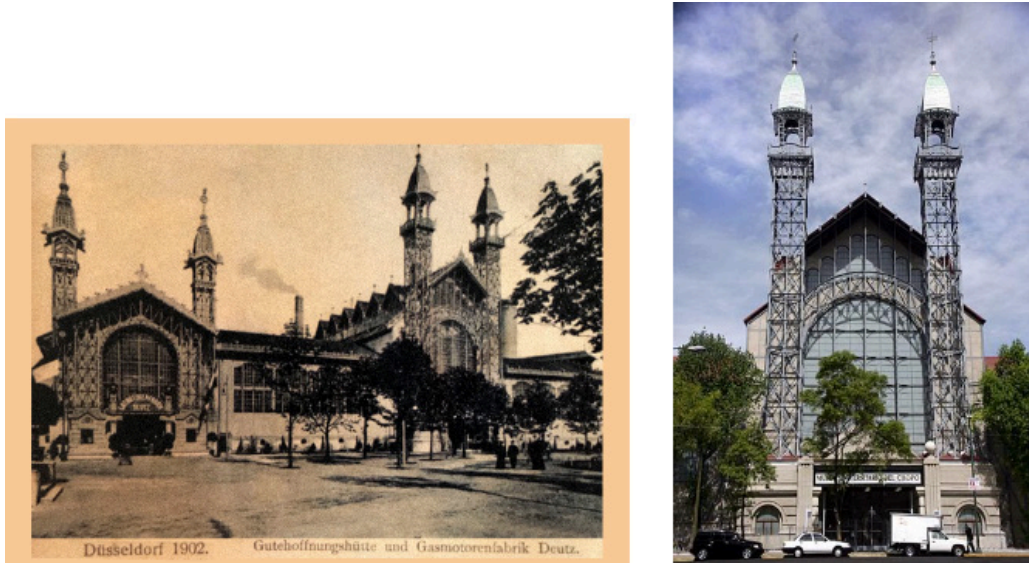
Terán (2009), señala: entre los edificios que podemos mencionar como industriales se encuentran estaciones de ferrocarriles, tranvías, mercados, astilleros, pabellones, tiendas departamentales, almacenes, teatros, palacios de gobierno, fábricas e incluso haciendas.

González (2017) comenta: en algunos casos son intervenciones arquitectónicas y museográficas que han convertido a las instituciones museísticas en verdaderos centros de rehabilitación cultural y económica para su entorno urbano o rural y, de forma activa y abierta, en los motores de una creciente atracción turística de tipo cultural de esos lugares (p. 459). Además del valor propio de estos inmuebles, son espacios que se reintegran a la población para su disfrute y apropiación.

Desde el punto de vista de Sobrino (1998), la arquitectura industrial ocupa un lugar de primacía en el orden urbano de las ciudades posmodernas, siendo los edificios industriales hitos visuales en la percepción espacial –vertical y horizontal– de la ciudad (p.19). Los edificios industriales son siempre reconocibles por su aspecto visual e identificables a simple vista.

Existen innumerables ejemplos de inmuebles industriales reconvertidos en Centros Culturales y museos, por mencionar algunos se mencionan los siguientes, en Europa, el Museo Guggenheim construido en 1997 por Frank Gehry edificado sobre la ciudad industrial deprimida de Bilbao la cual floreció a través de la cultura y el arte<sup>2</sup>, en Estados Unidos la estación *Kansas City Union Station* construida en 1878 y en México el Museo Universitario del Chopo, construido en 1903.

Figura 1. Museo Universitario del Chopo<sup>2</sup> (instalado en Alemania en 1902 y en la actualidad)



Fuente: México Desconocido y Sistema de Información Cultural (SIC)

## 2. Transformación de estaciones de trenes en centros culturales y museos

La definición que estableció la UNESCO de Patrimonio y la Propiedad Cultural<sup>3</sup>, se ha convertido en el referente desde 1977. Con el paso del tiempo algunos edificios “pierden sus funciones originales” o “pierden su funcionalidad” y de acuerdo con Anhubay (1999), los edificios que se protegerán se determinan de acuerdo con los aspectos de sus características históricas, arquitectónicas, arqueológicas, estéticas y otras características importantes.

En los primeros años del siglo XX, el automóvil como el “nuevo” sistema de transporte desplazó al tren con gran velocidad. Por lo tanto los inmuebles sufrieron un proceso de incertidumbre y olvido. Los hermanos Erdogan (2013) enfatizan: varios edificios de estaciones dejaron de funcionar debido a cambios en las vías del tren o debido al mayor uso de aerolíneas y autopistas, o ya que estos no podían cumplir con los requisitos de la industria ferroviaria emergente<sup>4</sup> (p. 7).

2. <https://www.dw.com/es/20-a-%C3%B1os-del-museo-guggenheim-bilbao-meca-cultural/a-41038913>

3. Patrimonio Cultural es el conjunto de bienes muebles e inmuebles, materiales e inmateriales, de propiedad de particulares o de instituciones u organismos públicos o semipúblicos que tengan valor excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte, de la ciencia y de la cultura y por lo tanto sean dignos de ser considerados y conservados para la nación.

4. *An Introduction to ATINER's Conference Paper Series. Many station buildings became unserviceable either due to changed railway tracks or due to increased use of airlines and highways, or since these could not meet the requirements of emerging railroad industry, or some buildings which were constructed too large in order to meet the requirements of operation system in use when they were built, tried to be preserved with using them partially with new functions.*

Chapa (2017) confirma que la llegada del tren de Alta Velocidad (AV) a Europa al final del siglo XX, incentivó “la necesidad de adaptación de estas grandes estaciones, junto con el interés en poner en valor su arquitectura y su entorno urbano, logrando importantes transformaciones” (p. 63).

Por más de cuatro décadas la reasignación de uso de un inmueble existente es cada vez más frecuente, en palabras de Farrú (1980), este es un fenómeno que viene surgiendo en Latinoamérica desde los años setenta y que se inició en Europa en la década de los cincuenta del siglo XX (p. 12). En México cada Centro Cultural establecido en un inmueble de origen ferroviario, posee un valor arquitectónico extra ya que se alberga en un inmueble histórico, que incluso puede estar catalogado con valor patrimonial y/o artístico, ya sea por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura (INBAL) - con una “vida previa”.

Del Trevigiano (1980), comenta: las construcciones de diversa antigüedad y función arquitectónica fueron transformadas mediante nuevos usos, obteniendo además un valor agregado por su condición de “edificios históricos” (p. 13).

De acuerdo con Muñoz (2019), “las estaciones ferroviarias fueron proyectos ideales de reciclaje urbano ya que los inmuebles que albergaban a las estaciones de tren por lo general eran construcciones con sólidas estructuras de hierro” (pp. 43-44). Las razones para el reciclaje urbano que Muñoz evidencia son:

- *Obsolescencia de los edificios.* La función original para la que fueron diseñados ya no existe y la ciudad actual y cambiante demanda una transformación.
- *Aprovechamiento de la infraestructura existente.* La durabilidad y resistencia del material, característica de la arquitectura industrial de la época, permite que los edificios de hierro se mantengan en muy buen estado incluso cien años después de su construcción.
- *Ubicación estratégica dentro de la ciudad.* Estructuras que casi siempre corresponde a edificios especiales: estaciones de tren, grandes almacenes, palacios, etc. Vale la pena resaltar que estos inmuebles son puntos referenciales en su comunidad. En Chapala la frase “nos vemos en la estación” - omitiendo por completo el nombre oficial del Centro Cultural- basta para ubicar con una referencia conocidísima entre locales y turistas.
- *Arquitectura de espacios diáfanos.* En este punto Muñoz (2019) hace especial énfasis con su artículo *Espacios Diáfanos* donde explora la relación entre la cualidad diáfana propia de la arquitectura ferroviaria y su recurrente reutilización en espacios culturales; y asevera que “construir con hierro, permite fabricar estructuras muy ligeras y resistentes, que admiten luces libres de gran amplitud” (p. 41).

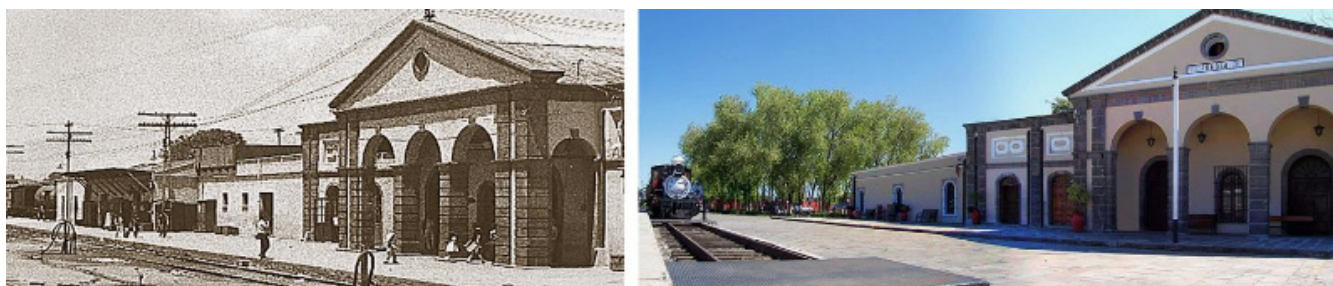
### 3. Seis estaciones ferroviarias transformadas en centros culturales y/o museos en México

Vale la pena destacar que desde 1993 se conservan en México 2,700 estaciones de ferrocarril y 489 están catalogadas con valor histórico y artístico en INAH y en INBAL<sup>5</sup>.

#### 3.1 Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) (Puebla)

La antigua Estación del Ferrocarril Mexicano en la llamada “Puebla de los Ángeles” fue inaugurada por el presidente Benito Juárez el 16 de septiembre de 1869, es un elegante edificio de estilo neoclásico declarado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) como monumento histórico de la nación<sup>6</sup>.

Figura 2. Estación y andenes del FC Mexicano, circa 1970.  
El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2020



Fuentes: Colección Donaciones al MNFM. Secretaría de Cultura. CNPPCF, CEDIF

La estación dejó de funcionar oficialmente en 1974 y la década de 1970 a 1980 las instalaciones fueron utilizadas como mercado y paradero de autobuses. En 1985 el ingeniero Andrés Caso Lombardo, director de Ferrocarriles Nacionales de México, decidió transformar la Estación en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el cual fue inaugurado el 5 de mayo de 1988 en el 126 Aniversario de la Batalla de Puebla por el presidente de México, Miguel de la Madrid Hurtado (Márquez, 2005, pp. 119-130).

El inmueble ha sido ejemplo exitoso de rescate, preservación y protección del patrimonio ferroviario, así como centro de documentación del acervo ferrocarrilero y una fototeca con un acervo de miles de imágenes, relacionadas con la historia del tren en México, su maquinaria y aspectos históricos. Márquez (2021, b), señala “el museo cumplió 33 años este 2021, como un espacio de estudio, divulgación y disfrute del patrimonio que los ferrocarriles de México nos legaron” (p. 6).

El museo ferrocarrilero ha realizado innumerables proyectos entre los que destacan, el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico (PRONARE) fundado en 1995 y la creación en julio de 1997, del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), lugar en el que se concentraron los acervos documentales generados por los ferrocarriles, los cuales se agruparon en cuatro áreas fundamentales: Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. (Márquez, 2005a, p.122).

5. *De Estación a Museo*. <https://www.youtube.com/watch?v=4qjoSIqF6i8&t=143s> Minuto 1.55

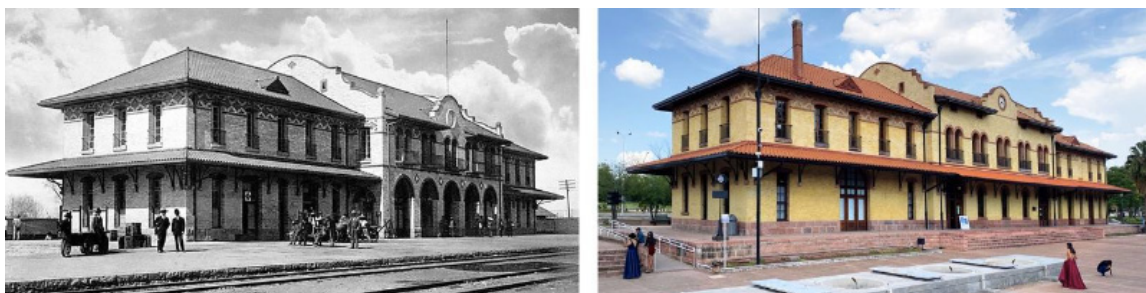
6. <https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/estacion>

Desde el 2015 el MNFM, forma parte de la Secretaría de Cultura del Gobierno de México y continúa consolidándose como la institución responsable del rescate, estudio, conservación, difusión y re aprovechamiento social del patrimonio ferroviario mexicano tangible e intangible.

### 3.2 Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes (MFA) (Aguascalientes)

La estación de trenes de Aguascalientes fue construida por el arquitecto italiano G. M. Buzzo; es de estilo colonial californiano, su disposición es de niveles y cubierta de teja a cuatro aguas. La página del Ayuntamiento de Aguascalientes señala que este edificio es un claro ejemplo de la arquitectura ferrocarrilera en el que se emplearon una serie de materiales de construcción prefabricados. Fue inaugurada el 20 de noviembre de 1911.

Figura 3. Antigua Estación circa 1912 actualmente el Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes



Fuente: Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes. Fotografía: elaboración propia, julio 2021.

Más que un museo ferroviario este espacio es un complejo cultural nombrado “Tres Centurias” el cual fue inaugurado el 4 de marzo de 2003 en el Barrio de la Estación, uno de los más antiguos de Aguascalientes, el complejo tiene el propósito de ofrecer un amplio panorama sobre los aspectos históricos y socioculturales del sistema ferroviario nacional. El complejo está a cargo del Fideicomiso Complejo Tres Centurias (FICOTRECE)<sup>7</sup> y en 2016 con la administración de Carlos Lozano de la Torre, el espacio cambió de denominación a Macro Espacio para la Cultura y las Artes (MECA)<sup>8</sup>.

La superficie total comprende más de 85 hectáreas e incluye al Museo Espacio, el nuevo campus de la Universidad de las Artes, institución pública que ofrece educación superior en las disciplinas de Danza, Teatro, Música y Artes Plásticas, una sala de conciertos, el renovado centro de convenciones Foro Trece y una biblioteca de artes, entre otros equipamientos. Esta última ampliación ha sido considerada en la opinión de Mora (2017), como una de las intervenciones de espacio urbano más grandes del país, al rescatar parte de la infraestructura ferroviaria y por ende, al patrimonio histórico-arquitectónico de esta era industrial. El desarrollo de estos espacios funcionó como integrador social y también logró la integración del lugar a la traza urbana (p. 91).

Rojas (2009) comenta “el espacio ferrocarrilero de la ciudad de Aguascalientes ocupa un lugar central cuando es considerado como un recurso cultural, patrimonial y turístico que le otorga unicidad a la localidad...” (p. 105). Actualmente es un espacio de convivencia familiar que muestra el legado histórico de los ferrocarriles del Estado de Aguascalientes.

7. <https://web.archive.org/web/20170620232858/http://www.aguascalientes.gob.mx/ficotrece/etapas/nave.aspx>

8. <https://cultura.nexos.com.mx/meca-descentralizacion-artistica-en-el-centro-de-mexico/>

Figura 4. Estación de Querétaro en 1926



Fuente: Fondo FNM,  
Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios. CONACULTA, CNPPCF, CEDIF.

### **3.3. Estación González / Centro Cultural La Estación (Querétaro)**

La estación fue construida a principios del siglo XX y en su momento fue símbolo de modernidad y progreso; diseñada con un marcado estilo inglés por el ingeniero R. T. Mc Donald y construida con materiales propios de la región como la cantera rosa y gris, además tiene herrería de punto con el remate de la letra “Q” y la madera de su estructura se encuentra en perfecto estado de conservación<sup>9</sup>.

Márquez (2014), señala que la estación tuvo dos inauguraciones, la primera, fue con la vía ancha del tren por el general Porfirio Díaz el 19 diciembre de 1903 y posteriormente, ya con la estación concluida el 3 de octubre de 1904, por el gobernador del Estado Francisco González Cosío (pp. 8-9). El hermoso inmueble ha recibido dos denominaciones que lo distinguen: el 17 de marzo de 1986 es declarado mediante decreto presidencial “Monumento Histórico” y en 1996 es reconocido dentro de la zona “A” de monumentos que conforman el Patrimonio Cultural de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura UNESCO (ibid., 10).

De acuerdo con el Sistema de Información Cultural (SIC), el edificio fue donado por Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) al municipio de Querétaro el 20 de agosto de 2003, con la condicionante de albergar el Museo del Ferrocarril, una sala de exposiciones y una galería de arte<sup>10</sup>. El Centro Cultural La Antigua Estación, también llamado Instituto de Cultura Municipal de Querétaro ofrece al público oportunidades culturales diversas que van desde talleres libres de danza, música, teatro, pintura, canto y manualidades, hasta presentaciones de libros, obras de teatro, cine, conferencias, exposiciones de pintura y fotografía.

9. <https://queretaro10.com/turismo/la-vieja-estacion-del-ferrocarril/>

10. [https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=centro\\_cultural&table\\_id=2689](https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=centro_cultural&table_id=2689) 10/03/2019

Figura 5. Estación de Querétaro en la actualidad



Fuente: <https://arkin.mx/centro-cultural-estacion-del-tren-queretaro/>

### 3.4 Estación del Ferrocarril de Cuernavaca (Cuernavaca, Morelos)

El Sistema de Información Cultural (SIC) proporciona los siguientes datos: A finales del siglo XIX el municipio de Cuernavaca, Morelos, donó 232,943 metros cuadrados obtenidos de 13 propietarios para lo que serían los patios y la estación la cual fue construida por el ingeniero norteamericano Harry S. Hampson durante 1893, quién también participó en la edificación de la fábrica de ladrillos y el hotel Moctezuma en la misma ciudad.

Con la llegada de la primera locomotora a Cuernavaca el 1 de diciembre de 1897, la inauguración fue encabezada por el presidente Porfirio Díaz, el gobernador de Morelos coronel don Manuel Alarcón, el secretario de comunicaciones Francisco Mena, el ingeniero Hampson y varios miembros ilustres del cuerpo diplomático <sup>11</sup>.

Figura 6. Gente durante la inauguración del ferrocarril a Cuernavaca 5. Estación de Querétaro en la actualidad



Fuente: D.R. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México  
<https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A51570>

11. [http://sic.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table\\_id=89](http://sic.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=89)

La construcción de esta vía férrea pretendía aumentar el tráfico turístico que visitaba la ciudad de Cuernavaca por lo que se establecieron hoteles y comercios en las zonas cercanas. Al igual que otras estaciones de México - incluso en la misma década - el ferrocarril de Cuernavaca perdió importancia y en 1922 año en que se estableció el primer servicio urbano de camiones entre la estación y el centro de la ciudad, el servicio ferroviario entra en desuso.

Figura 7. La Estación de Ferrocarril de Cuernavaca, ahora Centro Cultural



Fuente: Gobierno del Estado de Morelos

La estación y la ciudad de Cuernavaca vivieron una profunda transformación urbana y es en la década de 1950 cuando la construcción de uno de los ejes viales más importantes de Cuernavaca; produce una transformación radical en la ciudad. Además con la suspensión definitiva del servicio ferroviario el edificio que albergaba la estación, inició un proceso de deterioro, vandalismo y abandono; los patios fueron invadidos por familias que vivían en condiciones insalubres y precarias afectando la zona con delincuencia y prostitución (Rubio, 2017, p. 29). Con una opinión similar Rosas et al (2005) comentan: cuando dejó de funcionar la estación del ferrocarril sus patios pasaron a ser una zona de asentamientos humanos marginados afectando gravemente la zona.

En septiembre de 2012 la estación sufrió un incendio provocado por el vandalismo de personas que se querían apropiar del inmueble, y hasta septiembre de 2017 inició la restauración del mismo donde se invirtieron más de 24 millones de pesos y la estación se convirtió en un Centro Cultural con diversas actividades, así como una academia de música, proyecto con el cual Morelos “busca recuperar el tejido social y disminuir el índice delictivo en esa zona”.

La restauración de la estación realizada en 2017, hace que la recuperación del patrimonio industrial en la Ciudad de la Eterna Primavera sea motivo de celebración. En palabras de Rubio (2017) “este es el caso del proceso de restauración y reutilización de la antigua estación del ferrocarril en Cuernavaca, Morelos, que forma parte del acervo del patrimonio industrial del país” (p. 27). Ante el INAH, el inmueble está protegido como patrimonio arquitectónico con el registro 170070010496. La revista AD (2017), comentó: la antigua estación del ferrocarril se ha

12. <https://www.20minutos.com.mx/noticia/431861/0/estacion-de-ferrocarril-de-cuernavaca-muestra-del-desarrollo-industrial/>

convertido en un atractivo espacio público de esparcimiento y recreación. Como Centro Cultural este proyecto busca regresar a la población el sentido de pertenencia y cultural de la ciudad <sup>13</sup>.

### 3.5 Estación Central del Ferrocarril de Mérida: Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY)

La investigación de Moguel (2020), entorno a la antigua estación de Mérida señala que:

Los caminos de hierro en Yucatán comenzaron a construirse al final del siglo XIX y el 15 de septiembre de 1881 se inauguró la vía de Mérida al puerto de Progreso. En la investigación realizada por Mendiola (1947), comenta que en los primeros años del ferrocarril en Mérida existieron diferentes edificios habilitados como estaciones, la de la primera vía estuvo en el Parque de la Mejorada; también hubo otras en Campo Marte, San Cristóbal y la del Peninsular (sic).

Figura 8. Estación Central de Ferrocarriles de Mérida, circa 1970



Fuente: Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

La construcción de la estación de estilo Neocolonial fue realizada por el arquitecto inglés Charles J. S. Hall y la inauguración fue presidida por el gobernador del Estado Antonio Ancona Albertos, el 15 de septiembre de 1920 (Moguel, 2020). Los ferrocarriles de Yucatán estaban íntimamente vinculados a la producción del henequén, el auge de éste último no solo les permitió financiar la construcción de vías, sino crear élites oligarcas, formadas por grupos de funcionarios públicos (Madrid, 2014, p. 36).

Como en casos de estaciones anteriores, el factor común del desuso de las estaciones, fue la construcción de carreteras y el uso inminente del auto, lo cual derivó en la decadencia y obsolescencia del ferrocarril. Moguel (2020), señala “las diferentes líneas que conectaban con la capital dejaron de operar paulatinamente y al no haber transporte de pasajeros, el inmueble comenzó a caer en desuso, aunque las oficinas siguieron operando” (p.16). Fue sede de los servicios de transporte públicos hasta 1974, cuando dejó de proveer sus servicios la empresa Ferrocarriles Nacionales (Ortega, 2019, p. 195).

13. <https://www.admagazine.com/cultura/segunda-vida-para-la-antigua-estacion-de-ferrocarril-cuernavaca-20171026-2096-galerias-43001-imagen.html>

En 2004, el gobierno estatal donó los terrenos para instalar la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY) que se ha encargado de rescatar y dar impulso al edificio. La importancia histórica del inmueble, así como el papel relevante del ferrocarril en Yucatán, propiciaron que el proyecto arquitectónico y de restauración respetara los sistemas constructivos originales como muros, pisos, columnas, travesaños y carpintería, conservando el valor artístico de su edificación y recuperando su fisonomía original<sup>14</sup>.

Figura 9. Escuela Superior de Artes de Yucatán, 2020



Fotografía: Elaboración propia

Los jóvenes estudiantes así como los maestros de la ESAY han dado una nueva vida al edificio y a toda la zona, por otra parte los andenes están pasando por un proceso de restauración y la idea principal de vecinos y asociaciones civiles es que dicho espacio sea usado como un Centro Cultural (Moguel, 2020, p. 16).

El inmueble que alberga la escuela cumplió su centésimo aniversario el 15 de septiembre de 2020, el cual se celebró con el proyecto de la Maestría en Gestión Cultural de la Universidad de Guadalajara, titulado *100 del Tren Mérida*<sup>15</sup>. El director general de la casa de estudios doctor Javier Álvarez Fuentes, expuso en boletín de prensa<sup>16</sup> que el proyecto “busca poner en relieve el impacto y trascendencia de las actividades ferroviarias, arquitectónicas, artísticas, culturales y académicas del estado”. A partir del 15 de septiembre del 2020, la ESAY programó una serie de actividades culturales en torno al proyecto como: videos alusivos al centenario, un concurso de ilustración infantil, charlas vía Zoom y el concierto “Gala Yucateca” que fue grabado en la antigua estación de trenes por la Secretaría de Cultura de Yucatán.

15. <https://www.cuaad.udg.mx/?q=horizontes-de-la-gestion-cultural>. Horizontes de la Gestión Cultural. Revista Académica semestral de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural. Número 2.

16. <https://www.esay.edu.mx/wp/2020/09/23/sede-de-la-esay-cumple->

### 3.6. Antigua Estación de Chapala / Centro Cultural González Gallo

El periodo de construcción de esta edificación fue de 1917 a 1920, la estación representó el modernismo y la influencia del movimiento Escuela de Chicago donde de Alba tomó modernas ideas, construyendo el inmueble con grandes expectativas y superando en tamaño y belleza a la estación de trenes de Guadalajara. Uno de los edificios que más influenció a de Alba para el diseño fue la Biblioteca Pública de Chicago. De Alba con verdadera inspiración y pasión construyó la estación ferroviaria más bella de Jalisco, alejándose de las tradicionales influencias francesas empleadas en el porfiriato; actualmente el edificio es el Centro Cultural González Gallo.

Figura 10. Estación de Trenes de Chapala, circa 1920



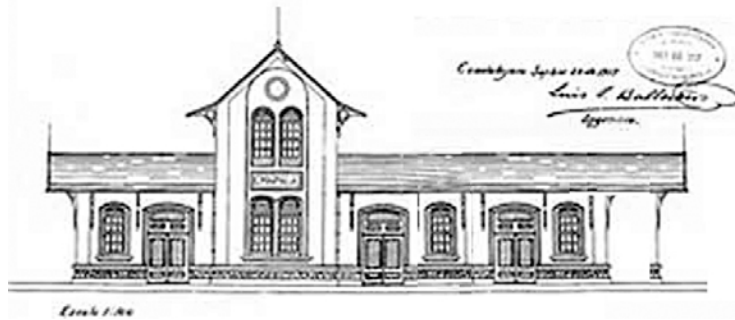
Fuente: Aquellos tiempos en Chapala. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994.

Arquitectónicamente hablando, la estación de trenes de Chapala muestra un excelente y cuidadoso diseño, armonía e integración de todos los elementos, además de funcionalidad para todos los usuarios. Es una de las obras correspondientes al recién constituido género arquitectónico de las estaciones de ferrocarril y un documento que muestra la arquitectura modernista posterior a la Revolución (Traslaviña, 2006, p. 58).

Para el año de 1907 Guillermo de Alba se encontraba en la cúspide de su carrera y en el proceso de construcción de las casas mencionadas, trabajando simultáneamente en Guadalajara y Chapala, conoce al empresario noruego Paul Christian Schjetnan; juntos promovieron Chapala como destino turístico y trabajaron en la construcción de la Estación de Trenes de Chapala a Guadalajara, vía La Capilla.

Por el movimiento revolucionario todo México entró en crisis financiera y el proyecto ferroviario en Chapala buscó inversión extranjera. El noruego Christian Schjetnan, residente de Chapala desde 1908 consiguió los recursos para iniciar las gestiones y poner en marcha la empresa. El 25 de junio de 1913 el Congreso autorizó al gobernador José López Portillo y Rojas firmar el contrato para la construcción y explotación del ramal, con el decreto 1588, pero el contrato no se cumplió, a pesar de que se le otorgaron varias prórrogas entre 1914 y 1915. El 9 de marzo de 1917 el gobernador constitucional del Estado de Jalisco, Manuel M. Diéguez firmó otro convenio con el Sr. Schjetnan. (Ibid, p. 58).

Figura 11. Proyecto arquitectónico de Luis P. Ballesteros para la estación de trenes de Chapala



Fuente: Estaciones de Ferrocarril en Jalisco: El rescate de la memoria. Mónica Solorzano

Pero Guillermo de Alba no sería el único que trabajaría en este proyecto, ya que en el año de 1917, el ingeniero Luis P. Ballesteros elaboró una propuesta para la estación de ferrocarril de Chapala, donde retomó características formales y tipológicas de las estaciones ferroviarias del resto de la entidad con algunas variantes. El proyecto no llegó a construirse y en su lugar se llevó a cabo aquel proyectado por Guillermo de Alba.

Figura 12. Centro Cultural González Gallo, 2019



Fotografía: Alberto Paz Bustamante

Los trabajos de ingeniería ferroviaria fueron dirigidos por Birger Wisness y Juan José Barragán. Este último dictó una conferencia de prensa en el Hotel Fénix de Guadalajara para anunciar en enero de 1920 la inauguración del ferrocarril a Chapala para el 8 de abril del mismo año. La estación principal y las intermedias fueron proyectadas y construidas por Guillermo de Alba.

El arquitecto Guillermo de Alba pasó toda la madrugada del 8 de abril de 1920 supervisando que el edificio estuviera listo para la inauguración. Los invitados de honor a la ceremonia no asistieron: ni el presidente Venustiano Carranza, ni Manuel M. Diéguez, ni el gobernador Luis Castellanos y Tapia. Por lo anterior y en representación de los personajes mencionados, la ceremonia de inauguración del servicio de ferrocarril fue presidida por Don Salvador Ulloa, presidente municipal de Chapala. (Traslaviña, 2006, p. 59).

La estación de Chapala funcionó hasta 1926, mismo año en que se construyó la carretera Guadalajara-Chapala. Ese año la empresa concesionaria del ferrocarril, Compañía de Fomento de Chapala se declaró en quiebra y Guillermo de Alba se mudó a la Ciudad de México después de haber perdido sus propiedades. Falleció el 22 de septiembre de 1935 en la Ciudad de México (Traslaviña, 2006). A Guillermo de Alba se le reconoce en Jalisco como uno de los más importantes representantes de arquitectura ecléctica en Guadalajara y Chapala y como promotor del desarrollo urbano de la ciudad de Chapala (Casillas de Alba, 1995, p. 93)

En 1996 inició la restauración de la estación de trenes de Chapala por la asociación civil “Adopte una obra de arte, Capítulo Jalisco”<sup>17</sup>, la donación del inmueble fue de Doña Paz Gortázar viuda de González Gallo e hijos (donación realizada ante notario desde el día 9 de septiembre de 1992, de acuerdo con acta notarial) y la Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco. En un periodo de 10 años (1996-2006) la estación fue restaurada a su esplendor original y el 28 de marzo de 2006 el inmueble fue inaugurado como Centro Cultural.

El proyecto *100 del Tren* se ejecutó en dos ciudades: Chapala y Mérida, con dos inmuebles de origen ferroviario que cumplieron cien años de historia, dos secretarías de cultura estatales y dos universidades: la Universidad de Guadalajara y la Universidad Autónoma de Yucatán

Figura 13. Imagen gráfica *100 del Tren Chapala*



Realización: alumnos de la Licenciatura en Diseño para la Comunicación Gráfica, 2019

17. <https://adopteunaobradearte.com.mx/>. Adopte una Obra de Arte Capítulo Jalisco, fundada también en 1996 con el propósito de promover la conservación, preservación, restauración y salvaguarda de los bienes muebles e inmuebles con valor artístico e histórico que conforman el patrimonio cultural de México

## Conclusiones

A partir de las acciones de conservación a favor de cualquier patrimonio - tangible e intangible - mejora la calidad de vida de la comunidad donde se ubica, se propicia la re apropiación del mismo y refuerza el sentido de identidad. Respecto a la conservación del patrimonio y la identidad cultural Guillen (1988) puntualiza: “la sociedad se identifica por su cultura y la prueba objetiva de su individualidad es precisamente su patrimonio cultural. Protegerlo es cuidar los testimonios de su identidad” (p. 115).

Las estaciones de tren actualmente tienen otras vocaciones, pero siguen generando posibilidades de convivencia, establecen un diálogo en la memoria colectiva de esos espacios y dicha memoria se sigue apropiando de los habitantes alrededor de las estaciones. El silbato del tren y las campanas de la iglesia, el paisaje sonoro que ha generado el tren aún está vivo y desde esta reflexión debemos construir diálogos de manera conjunta en torno al futuro de nuestros patrimonios arquitectónicos, ferroviarios, tangibles e intangibles tomando decisiones adecuadas para su preservación y protección.

Las estaciones de tren descritas - a pesar de transformarse en centros culturales- son un referencial arquitectónico y cultural de la zona, son testigos del paso de más de cien años de historia, permanecen vigilantes y en espera de que se escriban nuevas historias de lo que fueron en el pasado y que estas reflexiones sirvan a futuro a las nuevas generaciones.

*Figura 14. Recibimiento del primer tren en la estación de Chapala, 8 de abril de 1920.*



*Fuente. Archivo Pedro Martel Mangematin*

## Bibliografía:

Ahunbay, Z. (1999). *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*, YEM Yayınevi, İstanbul. (en Turco).

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

Casillas de Alba, M. (1933). *La Villa de Chápala*. Los promotores, sus inversiones y un inspirado escritor 1895.

Chapa, B. A. (2015). *La transformación de las grandes estaciones europeas con la llegada de la Alta Velocidad*. El caso de Atocha (Doctoral dissertation, Universidad Politécnica de Madrid).

Chapa, B. A. (2017). *Auge y abandono de las grandes estaciones europeas y su transformación con la llegada de la alta velocidad*. P+C: Proyecto y Ciudad: revista de temas de arquitectura, (8), 63-78.

De León Pérez, J. A. (2018). *Casa de la cultura y salón de usos múltiples* (Doctoral dissertation, Universidad de San Carlos de Guatemala).

Del Trevigiano, R. T. (1975). Remodelación del entorno a propósito de la restauración. *Auca: Arquitectura Urbanismo Construcción Arte*, (29), 42-44.

Deras, M. I., y Sánchez, T. B. (2019). El Papel de las Estaciones del Ferrocarril en la Ciudad De México del Siglo XIX. *The Roll of Train Terminals on the City Expansion of the XIX Century*.

En Arquitectura, M., & Guillen, D. J. *La ciudad, el patrimonio y su conservación como medio de salvaguarda para el Centro Histórico de la Ciudad de Yuriria, Guanajuato*.

Erdogan, H. A. ATINER's Conference Paper Series ARC2013-0723 (Doctoral dissertation, Selcuk University).

Farrú, R. (1980). La preservación de nuestra herencia arquitectónica. *Auca: Arquitectura Urbanismo Construcción Arte*, (40), 12.

Fernández, E. C. (2013). Intervención del Museo Universitario del Chopo, México, D.F. *Diseño en Síntesis*, (46), 56-61.

González, L. M. G. (2017). Experiencias en la intervención del patrimonio industrial. Estudio comparativo. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 15(2), 459-470.

Madrid Rea, J. A. (2014). Propuesta de revitalización del sector denominado la plancha localizado en Mérida, Yucatán. Univesidad de Sonora.

Márquez Martínez, T. (2005). *Los archivos de ferrocarriles nacionales de México*. América latina en la historia económica, (23), 119-130.

Muñoz, Y. (2019). Espacios Diáfanos: cerramiento y transparencia como vínculo entre estaciones ferroviarias y espacios culturales. *Revista Actos*, 1(2), 41-53.

Ortega, J. E. P. (2019). Vestigio ferrocarrilero en Mérida, Yucatán, México: una mirada a la historia que se niega a desaparecer. *Antrópica. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 5(10), 193-204.

Rojas, E. C. G. (2009). Al otro lado de las vías: espacio, patrimonio y sociedad en la construcción social del espacio ferrocarrilero en Aguascalientes y Oaxaca. Recurso impreso, recurso electrónico.

Rubio Medina, L. (2017). La antigua estación de Ferrocarril de Cuernavaca, Morelos, un patrimonio en proceso de recuperación. *Espacio Diseño*, (251), 27-30.

Sobrino Simal, J. S. (1998). La arquitectura industrial: de sala de máquinas a caja de sorpresas. *Ábaco*, p. 19-28.

Terán Bonilla, J. A. (2009). Reutilización del patrimonio arquitectónico industrial. *Bitácora Arquitectura*, (17), 18-21.

Traslaviña García, M. D. (2006). *Monografías: Guillermo de Alba*. Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura y CUAAD Guadalajara, Jalisco. Volumen 5. pp. 37-38

Ulloa, S. V. (2006). Empresas, tranvías y alumbrado público. La compañía hidroeléctrica e irrigadora del Chapala. *Poder público y poder privado: gobierno, empresarios y empresas, 1880-1980*.

UNESCO (2009). The 2009 UNESCO Framework for Cultural Statistics (FCS). *Prepared by the Institute for Statistics of the United Nations Educational. Canada*.

Wan Moguel, R. M. (2020). *Centésimo aniversario de la ex estación de ferrocarriles de la ciudad de Mérida*.

## Webgrafía :

Biblioteca Virtual de Yucatán

[http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium\\_zui.pl?fn=66252&jzd=/janium/AP2/EL\\_CORREO\\_1920/d.jzd%20](http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=66252&jzd=/janium/AP2/EL_CORREO_1920/d.jzd%20) Consultado: 7/09/2021

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

<https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-nacional-para-la-preservacion-del-patrimonio-cultural-ferrocarrilero>  
Consultado: 24/04/2021

Estación de Aguascalientes

<https://www.ags.gob.mx/cont.aspx?p=164>  
Consultado: 23/07/2021

La modernidad llevo sobre rieles

<https://www.informador.mx/jalisco/La-modernidad-llego-sobre-rieles-20171014-0114.html>  
Consultado: 20/03/2019

Moguel Wan, R. (2020). Una obra de grandes magnitudes: la estación central de la ciudad de Mérida, Yucatán (1920-2020). *Horizontes de la Gestión Cultural*, Año 1, Núm. 2, junio 2020. Universidad de Guadalajara/CUAAD. p.11 -16.  
<http://cuaad.udg.mx/?q=revista>

Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes e Instituto Cultural de Aguascalientes (ICA)/ Dirección de Promoción y Difusión

[http://sic.gob.mx/ficha.php?table=museo&table\\_id=929](http://sic.gob.mx/ficha.php?table=museo&table_id=929)  
Consultado: 23/07/2021

Vínculos de la Escuela Superior de Artes de Yucatán

<https://www.facebook.com/esayescuela>  
<https://www.facebook.com/watch/?v=1054266754989639&extid=DiigxB4r8ipBVjXo>