

Cruce de caminos

100 del Tren: proyecto cultural

100 del Tren: Cultural Project

Alberto Paz Bustamante

Estudiante de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural de la Universidad de Guadalajara.

Contacto: bettopaz@hotmail.comx

Resumen

El Centro Cultural González Gallo (Antigua Estación de Trenes de Chapala) ha sido un vínculo arquitectónico, cultural y social entre el pasado y el presente en la comunidad, por lo que forma parte muy significativa de la memoria colectiva de los habitantes de Chapala. En ese sentido, se presenta el proyecto ejecutivo de la campaña gráfica 100 del Tren, la cual se elaboró en 2019 por los estudiantes de la licenciatura de Diseño Gráfico de la Universidad de Guadalajara, con el fin de celebrar el centenario de la estación, inaugurada el 8 de abril de 1920. El concepto clave del proyecto es la reactivación del patrimonio cultural en el Centro Cultural González Gallo, por medio de la vinculación social, la memoria arquitectónica y ferroviaria.

Palabras clave: gestión cultural, patrimonio ferroviario, arquitectónico, memoria.

Abstract

The González Gallo Cultural Center (Old Chapala Train Station) has been an architectural, cultural and social link between the past and the present in the community, which is why it is a very significant part of the collective memory of the inhabitants of Chapala. In that sense, the executive project of the graphic campaign 100 del Tren is presented, which was elaborated in 2019 by the students of the graphic design degree of the University of Guadalajara in order to celebrate the centenary of the station, inaugurated on April 8, 1920. The key concept of the project is the reactivation of cultural heritage at the González Gallo Cultural Center, through social bonding, architectural and railway memory.

Keywords: cultural management, railway heritage, architectural, memory.

Contexto histórico

Hace más de cien años, en el México porfirista se construyeron más de 19 mil kilómetros de vías férreas.¹ En otras palabras, el presidente Porfirio Díaz se propuso conectar, por ferrocarril, cada rincón de aquel México pintoresco. En 1904, el general Díaz visitó, durante sus vacaciones, el lago de Chapala y quedó tan enamorado del paradisíaco lugar, que año con año regresó con su familia y una comitiva de amigos para disfrutar sus estancias en la finca El Manglar, que era de su cuñado Lorenzo Elizaga, la cual hasta la fecha se ubica al oriente de la ribera.² De esta manera, el presidente Díaz se convirtió en uno de los primeros promotores turísticos del lago de Chapala.



Fotografía: periódico *El Informador* (Archivo).



Fotografía: Hugo Brehme. Chapala, circa 1905, colección particular.

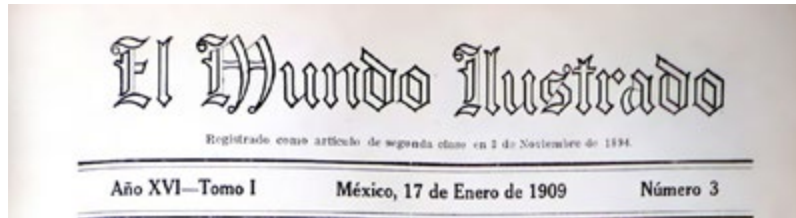
El único defecto que el presidente Díaz encontró para llegar a Chapala fue la larga travesía que tenía que hacer. En ese entonces no había un camino amplio y la brecha de Guadalajara a Chapala era muy insegura. La manera más fácil de llegar desde la Ciudad de México era por tren a Atequiza, de ahí, el general Díaz y su comitiva se trasladaban a Ocotlán, en donde había un gran embarcadero, donde tomaban un pequeño buque de vapor que finalmente los llevaba a Chapala.³



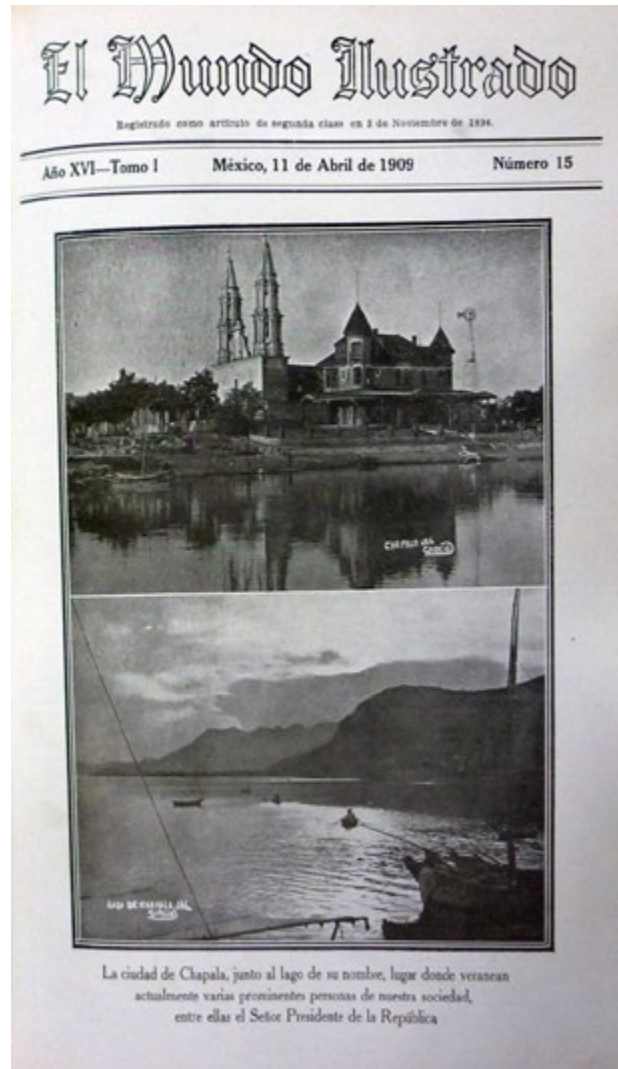
Fotografía: Catálogo Selectivo. Fototeca Nacional-INAH ©2005 I.O. Depuración realizada por Paula Barra, noviembre de 2005.

Uno de los acompañantes de don Porfirio Díaz era el Secretario de Hacienda y Crédito Público, José Yves Limantour, quien propuso la construcción del ramal Guadalajara-Chapala y cooperó con el gobierno del estado de Jalisco para consolidar el proyecto. Sin embargo, éste no se concretó. De igual forma, el gobernador Miguel Ahumada viajó varias veces a la Ciudad de México para concretar el desarrollo ferroviario, pero nunca lo logró.⁴

En 1909, la estación de trenes en Chapala era ya un asunto público, que incluso se mencionaba en el periódico *El mundo ilustrado*. Finalmente, termina el gobierno de Porfirio Díaz y la estación no se concreta, el año siguiente estalla la Revolución mexicana y Chapala, como todo México, tendría que recomenzar su desarrollo más adelante.



Fotografía: *El Mundo Ilustrado*. <http://alfarocuevas.net/mundoilustrado/?s=Chapala>



Fotografía: *El Mundo Ilustrado*. <http://alfarocuevas.net/mundoilustrado/?s=Chapala>

2. El arquitecto Guillermo de Alba

Guillermo de Alba y Gómez de la Peña nació en la Ciudad de México en 1874. Posteriormente, la familia se traslada a Guadalajara, donde encontraría una mejor calidad de vida y donde Guillermo realizaría sus estudios. A los 21 años de edad, en 1895, Guillermo obtiene el título de Ingeniero Topógrafo Agrimensor emitido por Luis Curiel, gobernador del estado de Jalisco. “Como otros arquitectos del porfiriato, su producción arquitectónica es una propuesta contra el clasismo, a favor de estilos nacionales enraizados en modalidades de vida locales y regionales”.⁵



Fotografía: Guillermo de Alba, circa 1895, autor anónimo, colección particular.

Guillermo de Alba continuó sus estudios en la ciudad de Chicago, donde vivió los últimos años del siglo XIX. De 1900 a 1910, el ya arquitecto realiza proyectos icónicos en la ciudad de Guadalajara, Jalisco, entre algunos de ellos: casa Cuesta Gallardo, casa González Borondón, casa Rolleri, la casa de los Abanicos, casa Rosales.



Fotografía: Casa Rosales www.revisionesgdl.com

En Chapala, de Alba construye el Hotel Arzapalo, el Hotel Palmera, Villa Tlallocan. Todos los inmuebles mencionados están catalogados como patrimonio de valor artístico y arquitectónico ante el INBAL.⁶



Fotografía por Guillermo de Alba del Hotel Arzapalo, en Chapala. Revista *Aquellos Tiempos*.



Fotografía de Chapala en 1918, autor Guillermo de Alba.

3. La estación de trenes de Chapala

El noruego Christian Schjetnan, residente de Chapala desde hacía varios años, inició la gestión del ramal y de la estación y, en 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. Posteriormente, se autorizaron otros contratos, pero hubo varios problemas para ejecutarlos y fue hasta el 20 de diciembre de 1917 que la Secretaría de Comunicaciones autorizó la consolidación de los anteriores y se le otorga legalidad a la concesionaria denominada Compañía de Fomento de Chapala, S. A.



Fotografía: Alberto Paz Bustamante, marzo 2019.

Ese mismo año inician los trabajos ferroviarios y arquitectónicos. Las obras de ingeniería ferroviaria estuvieron bajo la responsabilidad de Birger Wisnes y Juan José Barragán; la construcción de la estación de trenes a cargo del arquitecto Guillermo de Alba y la inauguración en manos del ingeniero Salvador Ulloa, en representación del gobernador de Jalisco, Luis Castellanos Tapia, exactamente a las 12:30 del día 8 de abril de 1920.



El andén en la inauguración de la Estación de Trenes de Chapala, 8 de abril 1920. Fotografía: colección Pablo Vázquez Piombo.

“El día que inauguraron la estación y el servicio de ferrocarril a Guadalajara, de Alba y sus amigos no durmieron en dos días. Estaban el noruego Schejtnan, Wisnes, Barragán y otros ingenieros, celebraron hasta el amanecer”.⁷

Lamentablemente, la estación de trenes sólo funcionó de 1920 a 1926. Los fuertes temporales pluviales e inundaciones hicieron que las corridas fueran irregulares, y más adelante la construcción de la carretera Chapala-Guadalajara y la llegada del automóvil llevaron al edificio al desuso y durante ochenta años, al abandono.



Estación de trenes inundada. Septiembre 1926. Autor: anónimo. Referencia: Imágenes Históricas de Guadalajara.



La estación abandonada, circa 1960. Autor anónimo.

La Compañía de Fomento de Chapala, S.A. se declaró en quiebra el año de 1926. Todos los bienes fueron rematados por don Ricardo Aguilar, adjudicatario del inmueble, el cual después pasó a manos de Jesús González Gallo, quien la prestó por un tiempo para que funcionará como un club para extranjeros.⁸

4. Patrimonio ferroviario

Conservar inmuebles ferroviarios es de gran importancia en distintos sitios en el mundo y en México, ya que le dan carácter a la comunidad donde se encuentran, además de que son un punto referencial en esas mismas localidades. Los inmuebles ferroviarios han ayudado a conformar el carácter cultural de cada comunidad y a crear los puntos de referencia en el medio ambiente, que contribuyen a la formación del sentido de lugar y de identidad.⁹ Además de la

protección y rehabilitación del patrimonio, existe un aspecto de mayor trascendencia, el beneficio social que aporta a la comunidad, es decir, lo que significa el inmueble para tal comunidad. La finalidad última de la preservación del patrimonio cultural no es la conservación de los objetos por los objetos mismos, sino por lo que ellos significan dentro de un determinado contexto sociocultural y por la manera en que con ellos se contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades en las cuales está inserto dicho patrimonio.¹⁰



Vista actual de la vía férrea en Guadalajara, a la altura de la compañía La Vidriera. Fotografía: Alberto Paz Bustamante, mayo 2019.

5. De estación de trenes a centros culturales

Desde principios del siglo XX, el destino de las estaciones de trenes comenzó a verse amenazado por la inminente presencia y popularidad del automóvil en el mundo, el cual hacía los trayectos más cortos. Además, como ya se mencionó, las carreteras vinieron a substituir las vías del tren. Las estaciones de ferrocarriles en México han tenido tres destinos: el más afortunado transformarse en un museo o un centro cultural, otro es caer en desuso y el más triste ser desmanteladas o demolidas.

En el mundo, el caso más vistoso de transformación de una estación de ferrocarriles a museo es el de la estación de trenes de París, transformada en 1986 en tres museos: Orsay, Orangerie y Hébert.¹¹

“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”. [Muchos 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, o algunos edificios que fueron construidos demasiado grandes para cumplir con los requisitos del uso original con el que fueron construidos, trataron de preservarse al usarse parcialmente con nuevas funciones].¹²



Fotografía: Fachada del Museo de Orsay. <https://www.musee-orsay.fr/es/accueil.html>

En todo el continente americano tenemos un gran número de ejemplos similares. Entre ellos está el caso de estudio de este texto: la antigua estación de trenes de Chapala, hoy Centro Cultural González Gallo (CCGG). Después de ochenta años de abandono, la antigua estación de trenes de Chapala fue considerada en el programa Consejo Nacional Adopte una Obra de Arte, A.C. el cual promueve los trabajos de restauración. De esta manera, los arquitectos Juan Palomar Vereá y Pablo Vázquez Piombo desarrollaron el proyecto “Ribera de Chapala”, cuyo consejo regional es presidido por Patricia Urzúa de Arce.¹³ Como parte del mismo, el 26 de marzo de 2006 la estación es inaugurada como el Centro Cultural González Gallo.

6. Proyecto 100 del tren Chapala

El proyecto 100 del tren tiene como objetivo fortalecer el vínculo del espacio con la comunidad, así como generar un reencuentro y sentido de orgullo y pertenencia, por medio de nuevos productos culturales que reaviven la memoria arquitectónica y ferroviaria en el ciudadano.



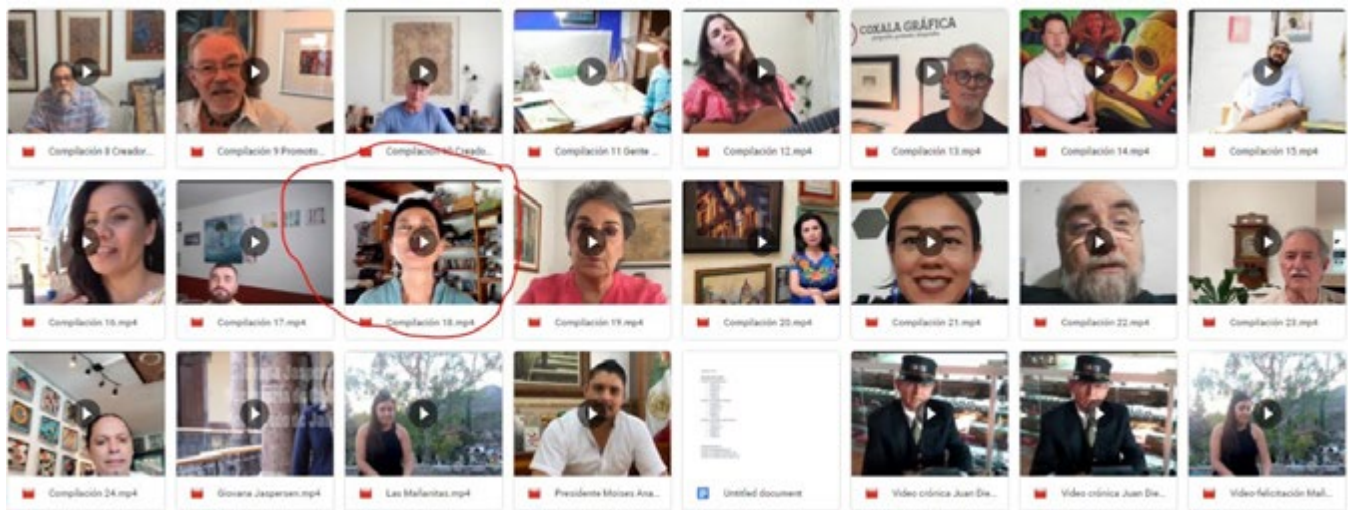
Centro Cultural González Gallo, marzo 2018. Fotografía: Alberto Paz Bustamante.

El Centro Cultural González Gallo ha sido un vínculo arquitectónico, cultural y social entre el pasado y el presente en la comunidad de Chapala. Desde su inauguración, el 8 de abril de 1920, el inmueble forma parte de la memoria colectiva del chapalense. Ahora bien, la campaña gráfica 100 del Tren se elaboró en 2019 por los estudiantes de la licenciatura de Diseño Gráfico de la Universidad de Guadalajara y con los resultados obtenidos se planteó la presentación de una exposición presencial dentro del Centro cultural, con el fin de celebrar el centenario de la estación.



Imagen gráfica 100 del Tren.

Sin embargo, en marzo de 2020 la Universidad de Guadalajara cerró sus actividades escolares debido a la pandemia COVID-19 y toda actividad presencial se pospuso hasta nuevo aviso. Por lo anterior, el proyecto **100 del tren** se adaptó, transformándose en un esfuerzo virtual con base en las redes sociales. Ese mismo mes, el proyecto evolucionó a **100 años 100 videos**, celebrando la vida del maravilloso edificio con **100 videos testimoniales de 100 personas** que nos ayudan a contar su historia: promotores culturales, autoridades y ciudadanos que aman y valoran el legado. Con ellos se está promovemos su apropiación, por lo pronto, emocional.



Más de 30 mil personas han visto nuestros videos y el Centro Cultural González Gallo está más vivo que nunca.

7. Proyecto 100 de la Estación Mérida

La idea de vinculación es muy sencilla: lograr un proyecto de gestión cultural entre las dos perlas, la Perla de Oriente y la Perla de Occidente. Además, durante la investigación se descubrió que la Estación Central de Ferrocarriles en Mérida celebraría su centenario el 15 de septiembre de 2020.



Fachada de la Estación Central de Ferrocarriles de Mérida, actualmente la Escuela de Artes de Yucatán (ESAY)
Fotografía: <http://www.esay.edu.mx/wp/>

Objetivos:

- 1.- Replicar la celebración del centenario 100 del Tren Chapala en la antigua estación de trenes de Mérida (actualmente ESAY).
- 2.- Promover y difundir cultural, turística y comercialmente (por lo pronto de manera virtual) ambas ciudades.
- 3.- Fomentar un intercambio interinstitucional de experiencias culturales entre las dependencias mencionadas .
- 4.- Favorecer el diálogo cultural entre ambas estaciones de trenes, ambas con cien años de historia.

Referencias consultadas

Casillas de Aba, Martín, *Chapala, sus empresarios, sus inversiones y un inspirado escritor (1895-1933)*, México, Banca Promex, 1994.

Castillo de Curry, María Eugenia, “Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México: las estaciones como zonas de conservación” en *Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial, el patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana*, México, Dirección General de Difusión y Vinculación, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2002.

Chico Ponce de León, Pablo, “La responsabilidad social en la preservación del Patrimonio Cultural” en *El Claustro, Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, México, Universidad Autónoma de Yucatán, Facultad de Arquitectura, 1991.

Erdogan, H.A. y Erdogan, E, *Reuse of Historical Train Station Buildings: Examples from the World and Turkey*, 2013. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/266672734_Reuse_of_Historical_Train_Station_Buildings_Examples_from_the_World_and_Turkey

García de Fuentes, Ana, “La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio” en *Investigaciones geográficas*, México, UNAM, Instituto de Geografía, No. 17, 1987.
Padilla García, Gilberto, *La Estación del Ferrocarril. De edificio abandonado a Centro Cultural*, Chapala, 2010, Editorial Página que sí se lee. Disponible en: https://issuu.com/chapalavirtual/docs/la_estaci_n_del_ferrocarril1

Traslaviña García, María Dolores, *Monografías: Guillermo de Alba*, Jalisco, Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura, 2006.

Vázquez, Enrique, “Aseguran que Porfirio Díaz detonó la vocación turística de Chapala” en *Milenio*, 2 de julio de 2015. Recuperado de: <https://www.milenio.com/estados/aseguran-porfirio-diaz-detono-vocacion-turistica-chapala> Consultado: 22 de abril 2019.

[1] En México, al inicio del régimen de Porfirio Díaz se contaba con 666 km y al final, en 1910, con 19,528 km. A. García de Fuentes, “La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio”, en *Investigaciones geográficas No. 17*. México, UNAM, Instituto de Geografía, Ciudad Universitaria, 1987.

[2] M. Traslaviña García, *Monografías: Guillermo de Alba*. Guadalajara, Jalisco, México, Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura y CUAAD, 2006, pp. 37-38.

[3] E. Vázquez, 2015. Recuperado de: <https://www.milenio.com/estados/aseguran-porfirio-diaz-detono-vocacion-turistica-chapala>. Consultado: 22 de abril 2019.

[4] *Ibid.* p. 58.

[5] *Ibid.* p. 58.

[6] Investigación realizada por Alberto Paz Bustamante ante INBAL. Se obtiene el catálogo con copias certificadas de los 1,323 inmuebles registrados en Guadalajara y los 26 registrados en Chapala. Noviembre de 2019.

[7] M. Casillas de Aba, Chapala, sus empresarios, sus inversiones y un inspirado escritor. México, Banca Promex, 1995.

[8] Gilberto Padilla García, La Estación del Ferrocarril. De edificio abandonado a Centro Cultural, Chapala, 2010, Editorial Página que sí se lee. Disponible en: https://issuu.com/chapalavirtual/docs/la_estacion_del_ferrocarril.

[9] María Eugenia Castillo de Curry, “Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México: las estaciones como zonas de conservación”, en *Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial, el patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana*, México, Dirección General de Difusión y Vinculación, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2002, p. 426.

[10] Pablo Chico Ponce de León, “La responsabilidad social en la preservación del Patrimonio Cultural” en *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, número 4. México, Universidad Autónoma de Yucatán, Facultad de Arquitectura, 1991, p. 38.

[11] Orsay es un museo nacional del Ministerio de Cultura. Desde el 1 de enero del 2004, es un Establecimiento Público Administrativo. Reúne el museo de Orsay, el museo de la Orangerie y el museo Hébert. El museo de Orsay era, antes del 2004, un servicio de competencia nacional. Se convirtió en establecimiento público con carácter administrativo por decreto del 26 de diciembre del 2003, bajo la tutela del ministro encargado de la cultura. Disponible en: <https://www.musee-orsay.fr/es/info/centro-publico/estatuto.html?S=3>.

[12] H. A. Erdogan y E. Erdogan, *Reuse of Historical Train Station Buildings: Examples from the World and Turkey*, 2013. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/266672734_Reuse_of_Historical_Train_Station_Buildings_Examples_from_the_World_and_Turkey.

[13] 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 diecinueve estados de la República.

MIRADA FERROVIARIA, Año 13, No. 40, septiembre–diciembre 2020, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 30 de octubre de 2020.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.