

FERROCARRILES Y MODERNIZACIÓN URBANA EN EL PORFIRIATO: EL BARRIO DEL MONTECILLO EN SAN LUIS POTOSÍ

Juan Carlos Aguilar Aguilar¹
Jaime Javier Loredo Zamarrón²
Rodrigo Franco Muñoz³

Resumen

Una peculiaridad que caracterizó al último tercio del siglo XIX fue, sin duda alguna, el afán modernizador del porfiriato, simbolizado por la implementación del ferrocarril, cuya figura se convirtió en el ícono del progreso de esa época.

La implementación de la industria ferrocarrilera en el estado generó, a su vez, el desarrollo de nuevas empresas productoras de bienes y servicios que gravitaron en torno de esta industria, marcando el inicio de un nuevo movimiento empresarial que significó importantes cambios económicos, políticos, sociales y culturales.

Por otro lado, los impactos de esta modernización afectaron especialmente la forma y la traza urbana, marcando los primeros esbozos formales de planeación urbana en la ciudad, razón por la cual las decisiones que determinaron la ubicación de las instalaciones ferroviarias, incluyeron no sólo razones urbano-arquitectónicas sino también políticas, sociales y económicas, como fue el caso del Barrio del Montecillo, cuya decisión provocó la pérdida de espacios públicos y privados que transformaron las dinámicas sociales y espaciales de la zona, convirtiéndose en un bordo que por años determinó el crecimiento de la ciudad.

En el presente trabajo se analizan las modificaciones urbanas provocadas por las instalaciones ferroviarias en la ciudad de San Luis Potosí, así como los factores políticos, sociales y econó-

1 Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, jcaguilar@fh.uaslp.mx

2 Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, jaime.loredo@fh.uaslp.mx

3 Centro de Ciencias del Diseño y Construcción de la Universidad Autónoma de Aguascalientes, rfranco@correo.uaa.mx

micos que guiaron las decisiones sobre la ubicación de las instalaciones ferroviarias.

Palabras clave: Ferrocarril, modernización urbana, política, sociedad, urbanismo.

Abstract

One peculiarity that characterized the last third of the nineteenth century, was undoubtedly the modernizing project of the Porfiriato symbolized by others with the implementation of the railway, whose figure became the icon of progress of that time.

The implementation of the railroad industry in the state, generated the development of new companies producing goods and services that gravitated around this industry, marking the beginning of a new business movement that marked important economic, political, social and cultural changes.

On the other hand, the impacts of this modernization, spatially affected the shape and urban layout, marking the first formal sketches of urban planning in the city, which is why the decisions that determined the location of the railway facilities, included not only reasons urban-architectural but also political, social and economic, as was the case of Barrio del Montecillo, whose decision caused the loss of public and private spaces that transformed the social and spatial dynamics of the area, becoming a board that for years determined the growth of the city.

In the present work, the urban modifications caused by the railway installations in the city of San Luis Potosí are analyzed, as well as the political, social and economic factors that guided the decisions on the location of the railway installations.

Keywords: Railway, Urban modernization, Politics, Society, Urbanism.

Introducción

Después de casi un siglo de convulsiones políticas, el país entra en una nueva etapa de pacificación y desarrollo con la consolidación del régimen porfirista durante el último tercio del siglo XIX, etapa en la cual se presta mayor atención al desarrollo de las principales ciudades del país, atendiendo a las necesidades que demandaban las principales clases sociales y políticas que conformaron la sociedad a finales del siglo XIX y principios del XX.

Una de las principales preocupaciones del régimen porfirista fue, sin duda alguna, la caracterizada por los diversos intentos de modernización del país, tomando los ejemplos de desarrollo que en ese momento estaban ocurriendo en el continente europeo, que experimentaban con toda intensidad la revolución industrial, siendo testigos del crecimiento de las principales ciudades europeas en donde se daba un importantísimo cambio generacional que iba de una sociedad agrícola a una sociedad de corte industrial.

Ante este contexto, la sociedad mexicana alineada al régimen del general Porfirio Díaz y que, por razones obvias, se encontraba en la cúspide del poder económico, político y militar, apoyó en todo momento los diversos intentos modernizadores impulsados por el propio gobierno, motivada a la vez por sus propios intereses particulares, generando con esto una serie de cambios que se vieron reflejados, entre otras cosas, en la transformación urbana de las ciudades, sin tomar en cuenta la opinión de la población de estratos sociales inferiores, ya que conforme al pensamiento prevaeciente en la época, el “arribo del progreso” no podría ser detenido por quienes no entendían las razones que fundamentaron los cambios que marcaron el derrotero de la ciudad hasta la etapa de la pos revolución, como fue el caso del Barrio del Montecillo en la ciudad de San Luis Potosí.

El régimen porfirista

El inicio de la gestión presidencial de Porfirio Díaz se caracterizó por una crisis económica generada por la bancarrota de la hacienda nacional, un nulo contacto comercial y político con otras naciones y una pobreza generalizada entre la población, situación que le llevó a asumir que el único mecanismo real que contaba para integrar a la población y garantizar el futuro de su gobierno, era conformar un proyecto de nación que impulsara al país “por medio del desarrollo de sus recursos naturales, la explotación de sus riquezas y poner a la nación rápidamente al paso de la marcha del mundo contemporáneo” (Roeder, 1973: 68). Sin embargo, las experiencias de México durante el inicio del siglo XIX que van desde el movimiento de independencia en 1810 pasando por las invasiones extranjeras, requerían que el desarrollo de cualquier proyecto de futuro del país tuviera como eje central la paz.

El primer objetivo de la presidencia porfirista fue generar las condiciones necesarias para pacificar el país, por lo que el régimen empleó dos estrategias, la primera fue asegurar el pago de los

salarios del ejército y crear una policía rural; y la segunda fue el desarrollo comercial y el reconocimiento por parte de las diferentes naciones. Sin embargo, para lograr cumplir con estos objetivos era necesario desarrollar una serie de condiciones que Díaz comprendió y que pasaron por “la profesionalización del ejército y la lealtad de los oficiales. En el ámbito electoral, los gobernadores y los jefes políticos, los puestos elegibles y los no elegibles debieron gozar del beneplácito de Díaz” (Moya Gutiérrez, 2008: 86).

Los resultados del trabajo político de Díaz rindieron frutos; para 1881 la fundación del *Jockey Club* con gran influencia del capital británico, sería el inicio de la creación de grupos y clubes que, promovidos por capital extranjero se asentarían en el país como promotores de las relaciones comerciales. Un ejemplo de la importancia de estos clubes queda señalado cuando observamos que el presidente de la “Junta Directiva del *Jockey Club* fue por mucho tiempo el propio Ministro de Hacienda José I. Limantour” (Pérez-Rayón Elizundia, 2017: 37).

El Desarrollo de los clubes sociales cumplía con diferentes objetivos, ya que también fueron el “lugar donde se discutían en privado los negocios, donde los agentes del capital extranjero tenían ocasión de conocerse y escoger abogados autóctonos para sus firmas comerciales. También allí proyectaban las alianzas matrimoniales y se buscaba solución a las discrepancias políticas” (Pérez-Rayón Elizundia, 2017: 37). Estos clubes comenzaron a conformar los inicios de un tejido industrial cuyo origen estaba en inversionistas extranjeros, pero que habría de solidificarse a lo largo de los años del porfiriato.

Una vez resueltos los problemas más apremiantes, el presidente Díaz tendría la oportunidad de construir un discurso de paz y progreso sobre el cual habría de asentar las bases de un proyecto modernizador que resultaba muy conveniente ante los cercanos inicios del siglo XX en el país.

El papel de la ciencia en el proyecto modernizador del porfiriato

Durante gran parte del siglo XIX, México, una vez lograda su independencia de España, había oscilado entre dos grandes proyectos de nación: el liberal y el conservador. Aunado a lo anterior, una serie de invasiones extranjeras habían complicado el panorama. Para Díaz, era un punto estratégico determinar la estructura argumentativa de su modelo de progreso y modernización, ya que la

población se encontraba altamente sensible ya fuera al discurso modernizador centrado en la ideología política o al discurso modernizador extranjero.

Porfirio Díaz encontró en el avance científico y en la consolidación del conocimiento un punto de partida para estructurar su discurso de modernización a través del desarrollo científico. No era casualidad que en los periódicos de la época: “entre los temas tratados por esta prensa finisecular, los que podemos ubicar en el área de la ciencia y la tecnología ocupan, junto a los asuntos políticos, los mayores espacios” (Pérez-Rayón Elizundia, 1998: 43). Incluso entre la prensa católica se puede encontrar la “presencia seductora de la ciencia, sus adelantos y sus potencialidades reales e imaginarias, se trasluce a través de la publicación de notas breves, pero constantes, sobre los avances de la ciencia en el mundo” (Pérez-Rayón Elizundia, 1998: 43)

La ciencia y la modernidad habrán de concretarse en la construcción de grandes obras públicas, mejoras en las condiciones de salud, el desarrollo de las comunicaciones. La población tendría acceso a estos bienes, lo que permitió construir un argumento central que veía a la modernidad como “este imaginario social de progreso material, civilización y cultura” (Pérez-Rayón Elizundia, 1998: 44). Sin embargo, lo anterior tendría que ser matizado por un toque nacionalista que permitirá la integración de México a los países desarrollados a partir de confirmar la “la especificidad y la autoafirmación de México y lo mexicano” (Pérez-Rayón Elizundia, 1998: 44). Para el informe presidencial de 1884-1888 ya el presidente Díaz señalaría que había un posicionamiento de México en el exterior a partir de: “Haber dado a conocer su historia y sus tradiciones, sus elementos naturales y etnográficos, que entonces difundieron el vasto campo que se ofrecía a las “batallas pacíficas de la inteligencia y el trabajo” (Riguzzi, 1988: 39).

Los ejes del Proyecto Modernizador del Porfiriato (la transformación de la vida urbana y la infraestructura de comunicaciones)

El modelo de progreso y desarrollo generado por el régimen porfirista se sustentó en una idea positivista de ciencia que le permitió concebir el mundo como regido “por leyes para cuya comprensión el hombre cuenta con ideas e inteligencia –que le han posibilitado en las diferentes épocas de la civilización seguir una marcha evolutiva hacia la perfección–” (Pérez-Rayón Elizundia, 1998: 47). Esta

perspectiva evolucionista, lineal y por etapas se concreta en la vida cotidiana a través de dos grandes temas: a) la vida urbana y b) la infraestructura de comunicación.

El proyecto porfirista contemplaba una transformación de la vida urbana por medio de la transformación del espacio urbano. Si bien estos cambios son notables en la transformación de la Ciudad de México, la lógica de la transformación trascendió a las diferentes ciudades del país. Los cambios incluyen la incorporación de tecnologías como la luz eléctrica, teléfono, telégrafo y cine, por mencionar algunas, que modificaron los hábitos de quienes vivían en las ciudades.

Un punto de partida para la transformación de la vida urbana estuvo centrado en el desarrollo de infraestructura de servicios públicos a partir de razones científicas. Así, por ejemplo, se determinó la reubicación de los panteones, obras de drenaje y alcantarillado; se validó la importancia de la higiene como un elemento central de salud y se vio la importancia de la medicina preventiva que representaban las vacunas con la crisis que generó la epidemia de viruela en la capital del país y la de fiebre amarilla en las costas del Golfo. Para 1900, se concluyen “obras como las del desagüe y drenaje de la ciudad [de México] y la nueva penitenciaría en Lecumberri, dotada de las instalaciones y diseño de mayor adelanto mundial en la materia; se amplían las áreas urbanas cubiertas con alumbrado público; se inician las obras de construcción del moderno Instituto Médico Nacional” (Pérez-Rayón Elizundia, 1998: 58).

En términos de paisaje urbano, la ciudad se transforma a partir de la “desamortización de los bienes de la Iglesia que sufre México después de la guerra de Reforma y con la posterior demolición de conventos e iglesias pertenecientes a las órdenes seculares, se logró ‘cuadrar’ la ciudad” (Moya Gutiérrez, 2009: 91) con la finalidad de seguir los modelos urbanos norteamericanos y europeos. La urbanización y construcción material de la ciudad se caracteriza por “una arquitectura de carácter público y privado de proporciones monumentales. Las transformaciones arquitectónicas 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).

El desarrollo de la infraestructura de comunicaciones fue un segundo eje en el proyecto modernizador del porfiriato, cuyo elemento central sería la generación de una red ferroviaria que sirviera para integrar el país.

El ferrocarril, símbolo de progreso

Es indudable que la figura de la máquina de vapor trae consigo, y de manera casi inevitable, el evocar la locomotora ferrocarrilera como símbolo del cambio que generó en el mundo la revolución industrial, convirtiéndose en el paradigma del desarrollo y el progreso, tal como lo menciona un panfleto potosino en el que se alude a la importancia del arribo del ferrocarril a esta ciudad: “Mensajero del progreso y el bautizo de la ciudad en la fuente de la civilización” como parte de una crónica de la fiesta de inauguración del Ferrocarril Nacional Mexicano titulada “Nuestra Gran Fiesta”, de Jesús Ortiz, publicada en *El Correo de San Luis*, núm. 318, 15 de noviembre de 1888 (Coronado Guel, 2009: 41).

Sin embargo, y a pesar de la importancia del ferrocarril como elemento impulsor del desarrollo industrial, su implementación como medio de transporte masivo no estuvo ajeno a múltiples problemas, ya que su desarrollo no obedeció a una planificación estratégica previamente establecida, sino que evolucionó a través de incipientes avances tecnológicos, los cuales fueron el resultado de ensayos de acierto y error, y en cuya opinión “científica” de la época señalaba que:

[...] la terrible velocidad de 25 o 40 km/h (A la que se esperaba pudiera trasladarse las personas en tren) produciría irremediablemente la muerte de los pasajeros por asfixia. Demostrando el éxito de la técnica sobre el error de la ciencia: las escasas decenas de kilómetros de vías del ferrocarril que estaban en explotación en 1810 se habían transformado en casi 10.000 km hacia 1850 (Villas Tinoco, 1990: 86).

A pesar de estas vicisitudes, la aparición del ferrocarril marcó un importante precedente para el desarrollo económico y social de muchas ciudades y poblaciones por las cuales corrían estos caminos de hierro, generando un importante intercambio de mercancías y pasajeros en cada estación, en las cuales este medio de transporte hacía parada, trayendo como consecuencia un trascendente desarrollo económico e industrial de gran importancia, especialmente en localidades clave del centro del país, como fue el caso de las ciudades de Aguascalientes y San Luis Potosí.

Partiendo de esta idea, podemos darnos cuenta que la instauración del ferrocarril fue uno de los principales motores del cambio industrial de mediados del siglo XIX y principios del XX, que generó las más importantes fuentes de trabajo en la región, tanto

de empleos directos como indirectos que gravitaron en derredor de las instalaciones de esta industria, tal como lo señalan los datos de la época (1885 a 1895), en donde se puede apreciar que en el caso de San Luis Potosí, se presenta un importante aumento en la población en la capital del estado, siendo marcado este periodo por la expectativa de la llegada del ferrocarril a esta entidad en el año de 1888, lo cual “representó una metamorfosis total que mucho impactó la forma de vida en esa época. Puede también deducirse el movimiento comercial y las consecuentes oportunidades de trabajo; debió la población flotante de esos tiempos ser importante, cuando servicios como hoteles, fondas y centros de diversión proliferaron” (Motilla, 1991: 20).

Como se puede observar, la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí en 1885 y posteriormente con la inauguración del tramo de la línea México-Laredo que unió la capital del país con la frontera norte, generó un ambiente de progreso en todos los sentidos, provocando cambios importantes en la traza urbana de la ciudad, así como la construcción de edificios de lujo, algunos de ellos de proporciones importantes para la época, la movilidad urbana se acrecentó con el establecimiento de los tranvías jalados por mulas y los servicios de telégrafos para esa época tenían alcance federal; por lo tanto, la utilización de este medio de transporte sostuvo durante muchos años la vida económica y social de la entidad, la cual terminó su vida activa como transporte de pasajeros, al momento de ser entregado el usufructo a las actuales compañías privadas extranjeras a finales del siglo pasado, dejando tras de sí una serie de instalaciones arquitectónicas que han quedado en desuso, amenazadas con su desaparición total por causas humanas como el vandalismo o simplemente por su abandono a los medios físicos y ambientales.

El Barrio del Montecillo

La ciudad de San Luis Potosí, en sus orígenes, fue conformada por siete barrios en los que se establecieron diversos sectores de la población, especialmente las conformadas por indígenas tlaxcaltecas, tarascos y huachichiles, siendo el Barrio del Montecillo el último en fundarse (1600) como pueblo de indios, y desde el principio fue el desarrollo más pobre y menos apreciado ubicado al oriente de la ciudad justo a la salida al Cerro de San Pedro que dio origen la fundación de la ciudad.

Este barrio no contó, como sí fue el caso de los seis restantes, con autoridades y servicios municipales, como lo eran alcaldes, ejidos y hospital de indios, y cuyos habitantes constituían la mano de obra de las diversas haciendas de beneficio que había por la ciudad. Y no es sino hasta mediados del siglo XVIII (1753) con el aumento de la población, cuando se asigna por primera vez un gobierno propio, es decir, alcalde, teniente, alguacil mayor y dos topiles.

El 19 de julio de 1826, San Cristóbal del Montecillo pasó a formar parte del partido de la capital, siendo hasta el siguiente año, el 5 de octubre de 1827 que pasó a llamarse Villa de San Cristóbal del Montecillo, nombre que tuvo durante 35 años hasta el 10 de diciembre de 1867, cuando por decreto las villas pasaron a formar parte del ayuntamiento capitalino.

En relación a su desarrollo urbano, el Barrio del Montecillo desde sus orígenes se caracterizó por sus tierras aperas y montuosas, aunado a sus bajas características económicas y sociales, contó con una traza (fuera del núcleo central formado por su templo, explanada y su desaparecida plaza de toros), un tanto irregular de las cuadras y calles.

En un mapa de la ciudad de San Luis Potosí fechado en 1864 se aprecia la distribución del barrio del Montecillo. Al centro se hallaban la diversión, la espiritualidad y hasta el poder. Al sur se hallaba la encrucijada de los caminos, como el que iba a Rioverde; al oriente se extendían las huertas de Sandoval, Duque y López Hermosa; al norte, el Montecillo se veía cercado por los caminos que iban al Cerro de San Pedro y a Tampico; por la corriente, estaba la huerta de Alonso y el cementerio; al poniente, sus límites se encontraban con el nuevo paseo público o ex huerta del Convento del Carmen –hoy Alameda–, y por la Lagunita (Quezada Torres, 2013: 192-193).

En 1877 el gobierno del estado cede a las nuevas empresas ferrocarrileras, parte del territorio del Barrio del Montecillo para la construcción de las vías férreas y sus instalaciones, pasando éstas precisamente por su núcleo central, contribuyendo con esto al desmembramiento del barrio, golpeando inclusive su propia identidad.

El 17 de julio las comisiones de obras públicas y de ejidos del ayuntamiento acordaron acceder a las solicitudes de la Compañía del Nacional Mexicano, por lo que entre los terrenos que se cedieron estaban cuerdas de varias calles –Roble, las Casas, Alameda, Gaitana, Lindero y Miraflores–, así como la superficie del terreno que ocupaba el edificio en el que tienen lugar las corridas de toros en el Barrio del Montecillo y el terreno excedente de la plazuela del mismo barrio (Quezada Torres, 2013: 195).

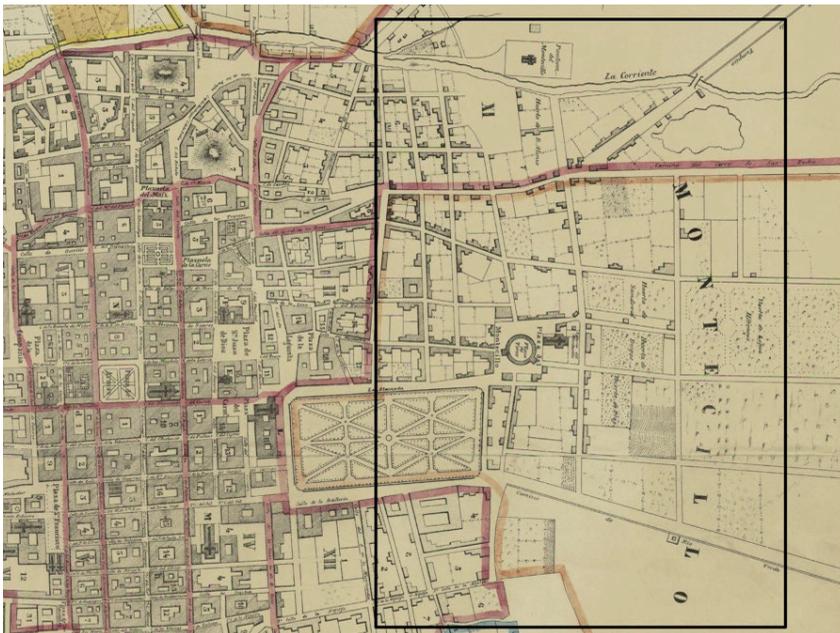


Figura 1. Plano del año de 1864 donde se puede observar la traza urbana del Barrio del Montecillo, nótese la presencia del templo y de la plaza de toros frente al mismo. Fuente: Observatorio Urbano de la Facultad del Hábitat.

Asimismo, el templo de San Cristóbal del Montecillo, el cual fue construido en el siglo XVIII, entre los años de 1730 y 1747, había sido como es sabido en este tipo de edificios, el centro social y religioso de los habitantes de esta demarcación, por lo que

su importancia cultural y de identidad barrial le daba una presencia importante dentro de la comunidad; sin embargo, con la entrega de los terrenos a la empresa del Ferrocarril Nacional Mexicano, su antigua fachada que miraba al poniente frente a su atrio, se vio afectada al ser este último demolido para dar paso a las nuevas instalaciones ferroviarias y posteriormente construir una barda a escasos dos metros de la misma, obligando a cerrar este paramento y proceder a abrir uno nuevo por la parte trasera del mismo ahora con vista al oriente de la ciudad.

En la actualidad, el Barrio del Montecillo siguió expandiéndose hacia el oriente de la ciudad de San Luis Potosí; sin embargo, este asentamiento quedó marcado por la fragmentación que las instalaciones ferroviarias provocaron al generar un bordo que dividió el barrio, al inicio con la instalación de las líneas férreas, y posteriormente esta característica fue agravada con la construcción de grandes bardas perimetrales que terminaron por separar de forma definitiva el barrio, apareciendo los pasos a desnivel que han configurando la traza e imagen urbana de este sector de la capital del estado potosino.

El urbanismo como espacio del poder

Al abordar el tema urbano, resulta inevitable hablar sobre el espacio público en el cual la población desarrolla su vida urbana para generar relaciones sociales y recreacionales; sin embargo el análisis del espacio público, comienza a ser estudiado bajo otros puntos de vista destacando en este trabajo la dimensión del poder de decisión de los grupos de poder social, político y económico observado desde el caso de la transformación urbana del Barrio del Montecillo a finales del siglo XIX.

La transformación del espacio urbano, genera a la vez transformaciones sociales determinadas por acciones de índole político y económico, y que además dotan a estos espacios de un importante valor significativo, por lo que no sólo el valor de uso, conformado por las condiciones políticas y materiales, determina los espacios sociales, sino también valor simbólico de los mismos (Márquez Pulido, 2014: 204-205), razón por la cual el espacio, antes que ser entendido sólo como expresión de la estructura económica, debe comprenderse también como la expresión del aparato ideológico y de control (Coronado Guel, 2009: 21).

En este sentido, se puede observar que en la determinación del espacio público y su consecuente uso y significado, los grupos

de poder tenían gran influencia en el diseño urbano del mismo, ya que como lo señala Coronado:

[...] se entiende que la ciudad era reflejo de la acción de un grupo que, mediante bases ideológicas (históricas, filosóficas, científicas, religiosas o tradicionales) ejercía el poder sobre ella al establecer un orden específico sustentado, procesiones en divisiones que dotaban de distintos sentidos los espacios urbanos. Este grupo, que en palabras de Ángel Rama se podría denominar “la ciudad letrada”, imponía su conocimiento o visión del mundo a través de mecanismos persuasivos, tales como fiestas, ceremonias o procesiones, que reproducían el orden legítimamente aceptado y mediante ello alteraban la vivencia cotidiana del espacio urbano de los diferentes grupos sociales (Coronado Guel, 2010: 46).



Figura 2. Plano de la zona del Barrio del Montecillo del año de 1871 en la que se puede apreciar las áreas y manzanas desaparecidas para dar paso a las instalaciones ferroviarias a partir del año de 1888. Fuente: Plano del Observatorio Urbano de la Facultad del Hábitat, obtenidas del Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí. Marcación hecha por el autor.

En este mismo sentido, una eficaz herramienta de legitimación la constituyen la organización de actividades sociales colecti-

vas como lo son las fiestas, ceremonias o procesiones impulsadas por los grupos de poder en turno, ya que según Coronado (220: 46-47) las fiestas y ceremonias en torno a las obras de infraestructura urbana cumplían una función política muy importante: eran el vehículo idóneo para dar a conocer y reiterar los proyectos de los grupos en el poder así como su visión del mundo, hasta hacerlos ver lógicos y legítimos; por lo tanto, la importancia que el arribo del ferrocarril significaba para este sector de la sociedad, justificaba los principios ideológicos que sostenían y hacían legítimas estas acciones de las clases sociales dominantes.

Ante este contexto, podemos afirmar que los cambios urbanos sufridos en el caso del Barrio del Montecillo, obedecen estrictamente a las necesidades de los grupos sociales dominantes al término del siglo XIX, en la cual como buena sociedad porfirista, trataban de imponer no sólo normas de urbanidad europeas, sino que también buscaban las tecnologías del momento; por lo tanto, la conducta de estos grupos era modelada acorde a estas reglas, y el espacio urbano debía ser modificado conforme a estos ideales sociales, por lo cual el desmembrar una zona urbana de un barrio considerado de bajo nivel social, no era tan importante como el permitir el paso al “mensajero del progreso y el bautizo de la ciudad en la fuente de la civilización” (Coronado Guel, 2010: 41).

Conclusiones

Como es bien sabido, a finales del siglo XIX se consolidó en el régimen porfirista la necesidad de modernizar el país con el fin de ponerlo al nivel de las grandes urbes europeas, razón por la cual el gobierno mexicano a la par de los principales sectores sociales de la sociedad de este momento, buscó afanosamente importar, no sólo los avances tecnológicos de punta de la época, sino también las modas y costumbres prevalecientes en el viejo continente, lo cual consolidó lo que sería el perfil del México moderno ante el umbral del siglo XX.

Al instaurarse los nuevos implementos tecnológicos como la luz eléctrica, el servicio telegráfico, o el incipiente servicio telefónico, también se fue configurando entre la sociedad una importante carga simbólica de mano de las nuevas tecnologías que alcanzaron el campo de las modas y costumbres de la época, con lo cual se proyectaba el espíritu del progreso y modernidad a la que tenía que estar encaminado el país casi de manera obligatoria.



Figura 3. Plano del año de 1898 en el que se pueden apreciar las primeras instalaciones ferroviarias sobre las cuadras y elementos arquitectónicos desaparecidos. Obsérvese la ubicación del templo del barrio en relación con el tendido de las vías férreas. Fuente: Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.

Dentro de esta fiebre progresista traída por la revolución industrial, el ferrocarril se constituyó en el principal símbolo del progreso, ya que su implementación significaba no solamente la conexión entre diferentes puntos de desarrollo de la geografía nacional, sino también el fomento comercial ante la movilidad de bienes y servicios, cuestión que beneficiaba a los intereses comerciales de los grupos sociales económicamente más fuertes del estado, lo

cual a la postre, también vendría a beneficiar al desarrollo económico de mas sectores sociales con la apertura de nuevas fuentes de trabajo que de manera directa e indirecta, laboraron para la industria ferroviaria.

Sin embargo, y como ha podido verse, la decisión de ubicar las instalaciones del ferrocarril en San Luis Potosí en medio del Barrio del Motecillo, obedeció a intereses de las clases socialmente dominantes en la ciudad de San Luis Potosí en el siglo XIX, lo cual generó la transformación del espacio público el cual se convirtió en un instrumento de dominio, en el cual se observa los intereses de quienes ejercen el poder social, económico y político, generando el desmembramiento de un barrio de familias trabajadoras, forjando con ello una serie de transformaciones urbanas que marcaron el derrotero del sector durante los siguientes 50 años.

Bibliografía

- 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*, San Luis Potosí, Editorial Ponciano Arriaga, Gobierno del Estado de San Luis Potosí.
- Coronado Guel, L. E. (2010). Estrategias de legitimación del poder: San Luis Potosí recibe al mensajero del progreso en 1888. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 49-78.
- Motilla, J. (1991). *Centenario de ferrocarril en San Luis Potosí, 1888-1988, I. Entorno socio económico de la época.*, México, Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.
- 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)*, I, 83-105.
- Moya Gutiérrez, A. (2009). “La Ciudad de México durante el porfiriato, 1876-1911”. *Revista Herencia*, 22, 89-120.
- Márquez Pulido, U. B. (2014). “Valor de uso y espacio urbano: la ciudad como eje central de la conformación política, cultural y simbólica de las sociedades”. *Use Value and Urban Space: The City as a Hub of Political, Cultural and Symbolic Shaping of Societies (English)*, 59, 187-208.
- Pérez Rayón Elizundia, N. (2017). “Entre la tradición señorial y la modernidad: la familia Escandon Barrón y Escandón Arango.

- Formación y desarrollo de la burguesía en México durante el porfirismo (1890-1910)". *Sociológica*, Año 32 Numero 92.
- 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, 41-62.
- Quezada Torres, M. T. (2013). *Estudio de los siete barrios de San Luis Potosí como fuente de conocimiento para la historia local*, México: El Colegio de San Luis.
- Riguzzi, P. (1988). México próspero: las dimensiones de la imagen nacional en el porfiriato. *Revista de La Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, 137-158.
- Roeder, R. (1973). *Hacia el México moderno: Porfirio Díaz*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Villas Tinoco, S. (1990). *Las claves de la revolución industrial 1773-1914*, Barcelona, Editorial Planeta.