

COMUNICACIÓN BREVE

The urban transformation of San Luis Potosí through the plans of engineer Ignacio Maldonado (1898-1914)

La transformación urbana de San Luis Potosí a través de los planos del ingeniero Ignacio Maldonado (1898-1914)

Tomás Gómez Mata¹

¹Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México.

Citar como: Gómez Mata T. A Transformação Urbana de San Luis Potosí através dos planos do engenheiro Ignácio Maldonado (1898-1914). Gentrification. 2024; 2:46. <https://doi.org/10.62486/gen202446>

Enviado: 13-06-2023

Revisado: 02-11-2023

Aceptado: 24-04-2024

Publicado: 25-04-2024

Editor: Prof. Estela Hernández-Runque 

ABSTRACT

The article analyzed the plans of San Luis Potosí made by the engineer Ignacio Maldonado in 1898 and 1914, highlighting their relevance as witnesses to the growth and urban transformation of the city. It was argued that the plans and maps not only represent a geographical space, but also reflect the social, political and cultural conditions of their time. Engineer Maldonado, originally from Zacatecas, played a crucial role in the urban and infrastructure development of San Luis Potosí. He studied at the National School of Engineering and participated in various construction, urbanization and irrigation projects. His first map of the city, published in 1898, offered a detailed image of the urban space, demonstrating the modernization promoted during the Porfiriato. In 1914, his second version of the map reflected changes in street nomenclature, territorial expansion and the transformation of public spaces in the context of the Mexican Revolution. The article highlighted the importance of these cartographic documents as tools of urban identity, as they allowed citizens to visualize their territory and its development. In addition, the role of the state in urban planning was emphasized, as well as the debates among engineers about building regulations. Finally, it was concluded that these plans not only recorded the physical growth of the city, but also served as a testimony to the impact of historical and political processes on its evolution.

Keywords: Urban Cartography; Ignacio Maldonado; San Luis Potosí; Urban Transformation; Historical Plans.

RESUMEN

El artículo analizó los planos de San Luis Potosí realizados por el ingeniero Ignacio Maldonado en 1898 y 1914, destacando su relevancia como testigos del crecimiento y transformación urbana de la ciudad. Se argumentó que los planos y mapas no solo representan un espacio geográfico, sino que también reflejan las condiciones sociales, políticas y culturales de su época. El ingeniero Maldonado, originario de Zacatecas, desempeñó un papel crucial en el desarrollo urbano y de infraestructura en San Luis Potosí. Realizó estudios en la Escuela Nacional de Ingeniería y participó en diversas obras de construcción, urbanización e irrigación. Su primer plano de la ciudad, publicado en 1898, ofreció una imagen detallada del espacio urbano, evidenciando la modernización promovida durante el Porfiriato. En 1914, su segunda versión del plano reflejó los cambios en la nomenclatura de calles, la expansión territorial y la transformación de espacios públicos en el contexto de la Revolución Mexicana. El artículo destacó la importancia de estos documentos cartográficos como herramientas de identidad urbana, ya que permitieron a los ciudadanos visualizar su territorio y su desarrollo. Además, se enfatizó el papel del Estado en la planificación urbana, así como los debates entre ingenieros sobre las regulaciones de construcción. Finalmente, se concluyó que estos planos no solo registraron el crecimiento físico de la ciudad, sino que también sirvieron como testimonio del impacto de los procesos históricos y políticos en su evolución.

Palabras clave: Cartografía Urbana; Ignacio Maldonado; San Luis Potosí; Transformación Urbana; Planos Históricos.

INTRODUCCIÓN

Los planos y mapas son una construcción social de nuestro entorno expresada a través de la cartografía. Estas imágenes que representan una época histórica se vuelven una fotografía de aquel momento, de aquella sociedad potosina que se apropió de su espacio, edificios, palacios, templos, cementerios, calles y avenidas con nomenclaturas impuestas desde las esferas del poder político, como señala Harley, “lejos de fungir como una simple imagen de la naturaleza, los mapas redescubren el mundo, al igual que cualquier otro documento, en términos de relaciones y prácticas de poder, preferencias y prioridades culturales.” (Harley, 2005, pp. 61-62).

Para comprender la importancia histórica de estos vestigios documentales, es necesario decodificar, entenderlos desde su contexto histórico como una representación de la realidad, imágenes cargadas de intenciones que se pueden estudiar en la sociedad de su tiempo. Así, los ciudadanos visualizan el tamaño de su ciudad, la extensión y los contornos a través del plano. De esta manera el plano es una herramienta necesaria mediante la cual se espera que los ciudadanos desarrollen un sentimiento afectivo hacia su territorio. (Parellada, 2017, p. 316).

Dada la relevancia histórica del espacio urbano de nuestra ciudad, a continuación, se analizan dos planos generales de San Luis Potosí elaborados por Ignacio Maldonado. Estos planos, con una diferencia de 16 años entre sí, reflejan una ciudad en plena expansión durante la transición entre los siglos XIX y XX. En ese periodo, la capital potosina fue testigo de importantes procesos sociales y políticos, cuyos efectos trascendieron a nivel nacional, al pasar de la “Paz porfiriana” a los convulsos eventos de la Revolución Mexicana.

DESARROLLO

El ingeniero Ignacio Maldonado (1870-1933).

Ignacio Maldonado García hizo el levantamiento de dos planos generales de la ciudad de San Luis Potosí, el primero publicado en 1898 por los Talleres de la Escuela Industrial Militar y el segundo plano de 1914 por la Compañía Litográfica y Tipográfica. El autor nació en Sombrerete, Zacatecas en el año de 1870, realizó estudios preparatorios en el Instituto de Ciencias de ese estado, fue becado entonces por el gobierno estatal dado su buen desempeño académico para continuar sus estudios profesionales en la Escuela Nacional de Ingeniería. Concluyó de manera satisfactoria la carrera titulándose de Ingeniero Civil en julio de 1894. Así remitía al hecho el diario *El Eco Social de la Ciudad de México*: “felicitamos al joven Maldonado por haber alcanzado el ideal que perseguía y al Estado por su buen tino para no hacer infructuosos los sacrificios que el Estado hace en favor de sus hijos”. (*El Eco Social*, 26 de julio de 1894).

Los servicios del profesional de la ingeniería fueron indispensables para el desarrollo material del México decimonónico, construcción de caminos, vías férreas, puertos, canales y los levantamientos de planos para el pleno conocimiento científico y exacto de las poblaciones. Fue durante el Porfiriato que se manifestó un constante interés por la enseñanza de la ingeniería en las instituciones de educación superior, se reformaron planes de estudio con medidas específicas para la realización de su práctica laboral. (Bazant, 1995, pp. 167-198.)

En el caso potosino, ingeniería era una de las carreras que se estudiaban en el Instituto Científico y Literario de San Luis Potosí. En 1898 el gobernador del estado Gral. Carlos Díez Gutiérrez reformó la Ley de Instrucción Secundaria y se modificaron los planes de estudio de ingeniero de minas e ingeniero topógrafo. En el cuarto año de esta última se llevaba a cabo la práctica general, comprendiendo el levantamiento de planos y construcción de cartas geográficas, todo ello, bajo la dirección de un ingeniero titulado del ramo, siendo uno de ellos, el ingeniero civil Ignacio Maldonado.

El 28 de julio de 1899, Ignacio Maldonado se vio envuelto en una polémica con el Ingeniero de la Ciudad, Arturo Bustamante, en torno a la construcción de edificios en la capital potosina. Este debate quedó registrado en las páginas del diario *El Contemporáneo* entre el 26 de julio y el 2 de agosto de ese año. Bustamante propuso al Ayuntamiento una serie de reformas específicas al Reglamento para la construcción de edificios en la ciudad de San Luis Potosí, señalando que las atribuciones de la “Comisión de Obras Públicas” eran imprecisas. Además, destacó que en otras ciudades del país existían leyes que regulaban no solo la edificación de inmuebles, sino todo tipo de construcciones civiles, con el fin de garantizar su estabilidad, el libre tránsito y facilitar el “embellecimiento de la población.”

Lo que quería Bustamante era suprimir el artículo 3º del reglamento, que originalmente establecía como requisito indispensable que las licencias de construcción fuesen otorgadas a las personas que ostentaran cualquier título de ingeniero en todas sus ramas, por eso mismo, en sus palabras, el ingeniero de la ciudad creía que “para una Comisión de Obra Pública es insuficiente la garantía de un título, y tiene que convencerse de la

aptitud del individuo que se propone construir una obra. Sucede que muchas veces un facultativo hábil para una ciencia no lo es para otro en que puede ser apta una persona no titulada”. Y añadió que, “en esta capital, aunque hay bastantes ingenieros que llenan las condiciones son pocos los que ejercitan su profesión.” Por lo que solicitaba para la licencia de construcción se manifestara el plazo, forma y dimensiones de la obra, además de las formas y dimensiones de los materiales a iban a utilizarse. (El Contemporáneo, 27 de julio de 1899).

Ante ello, Ignacio Maldonado junto al ingeniero Pedro M. Linares, respondieron a las intenciones de la modificación del reglamento de obras públicas, mencionando que, como ingenieros en el ejercicio de sus derechos, no podían dejar pasar en silencio el asunto, pues podría interpretarse como una tácita conformidad que no aceptarían; declararon en ocuparse “detalladamente” en el estudio y discusión de las reformas propuestas por el ingeniero de la ciudad. (El Contemporáneo, 29 de julio de 1899).

Bustamante no tardó en responder aludiendo que el objetivo de su propuesta era facilitar el pronto despacho de las solicitudes relativas a la construcción de edificios en la ciudad. Se extrañó que “estos señores” se manifestaran sorprendidos porque el ingeniero de la ciudad haya hecho “semejantes proposiciones”. Finalmente, consideró como una protesta anticipada por parte de Maldonado y Linares, puesto que las proposiciones planteadas por él no tenían fuerza de ley, admitió que defendería sus ideas con argumentos razonados “no asentaré nada que sea igual a las reglas de aquellas ciencias que según dichos señores no admiten aproximación, mis raciocinios serán derivados de principios sanos y libres de sugerencias de cualquier parcialidad indigna”. (El Contemporáneo, 30 de julio de 1899).

En posterior contestación, Maldonado argüiría sobre la necesidad de darle su verdadera importancia “al título”, argumentó que “se debe tener presente que los títulos de arquitecto, ingeniero civil e ingeniero militar que sancionan y expiden respectivamente la Academia de San Carlos, la Escuela Nacional de Ingenieros y el Colegio Militar de Chapultepec no los sancionan y expiden por una simple fórmula, máxime cuando están autorizados por jueces muy competentes en la materia y reconocido saber”. El ingeniero Maldonado defendía su labor como profesional para “ser ellos” los preferidos por las autoridades no sólo en las obras de construcción, sino en saneamiento, desarrollo urbano y otras obras necesarias para las grandes ciudades. (El Contemporáneo, 2 de agosto de 1899).

Posteriormente, hacia noviembre de 1902 el ingeniero Maldonado trabajaría en las obras de irrigación en la Hacienda de la Angostura (Río Verde, S.L.P.) trabajo indispensable para el cultivo de algodón que en ella se hacía, y cuyos propietarios eran los hermanos Espinosa y Cuevas. Ignacio Maldonado tenía cierta reputación como profesionista en el medio local, ya que aparece en el Directorio General de la República Mexicana referente al año de 1903 junto con otros de sus colegas potosinos como Luis E. Reyes, José Espinosa y Cuevas, Teodoro Parvín, Mariano Reyes, Luis Noriega, Francisco Gándara, Mariano Vildósola, Arturo Bustamante, Luis G. Cuevas, José María Gómez del Campo, Luis Barragán, además de Guillermo Reitter, de origen alemán. Ese mismo año ingresó a la “Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México”, así lo marcan los Anales de dicha organización.

En abril de 1904 Maldonado fue comisionado por el gobernador de San Luis Potosí, el ingeniero Blas Esconríja para realizar el estudio sobre la construcción de la presa de San Ciro, su trabajo consistió en la localización del vaso que contendría el agua para el abastecimiento de aquella población. Para fines de ese año, el ingeniero se hizo cargo del arreglo de los planos de la nueva “Cuadra de Policía”, obra que finalmente se inauguraría el 5 de mayo de 1905. Dicho edificio de la seguridad pública fue iniciativa del Jefe Político Rafael I. González y aprobado por el gobernador.

En la sesión ordinaria del cabildo del 4 de mayo de 1905, se aceptó la proposición del presidente municipal Rafael Rodríguez para que Ignacio Maldonado ocupara el cargo de ingeniero de la ciudad Destaca también el haber formado parte de la comisión examinadora de los trabajos para la realización de un arco monumental de la conmemoración del “Centenario de la Independencia Nacional”. Obra que originalmente se levantaría en el “extremo oeste” de la entonces Avenida Carlos Díez Gutiérrez dicha comisión se constituyó formalmente el 2 de junio de 1908 por acuerdo del H. Ayuntamiento de San Luis Potosí presidido por Rafael Rodríguez. Además de Maldonado, los ingenieros Luis G. Cuevas, Juan Puente Valerio y Mariano J. Reyes fueron los jueces para dictaminar los proyectos presentados para la construcción de un arco monumental.

El Ayuntamiento ofreció como premio una medalla de oro con inscripciones alusivas y la contratación para la realización de la obra. Fue hasta el mes de agosto que la comisión presidida por Cuevas y Maldonado anunciaron ganador al proyecto “Pro Patria” que correspondía al autor Luis Igueravide Franco. Lamentablemente para la ciudad la obra monumental no se llevó a cabo, el Ayuntamiento alegó no contar con el presupuesto suficiente “por atender otras necesidades”, no obstante, se premió a Igueravide con una medalla de 120 gramos de oro y la suma de \$200.00 como “un recuerdo del ayuntamiento por esta Ciudad”.

A finales de 1908, la Asociación de Ingenieros de México tuvo su reunión anual y realizó una visita de inspección en Puerto México (actual Coatzacoalcos). Como parte de la comitiva se encontraba el ingeniero Maldonado, quien había sido también parte de la inspección del puerto de Tampico. En agosto de 1915 Ignacio Maldonado solicitó al Ayuntamiento de San Luis Potosí el pago de sus honorarios por las medidas y el avalúo

de los camposantos de la ciudad, asunto que se resolvería un mes después. El ingeniero continuó realizando trabajos para el municipio, como la elaboración de los planos del Rastro y del Departamento de carros de policía cobrando la cantidad de \$ 80.00 por ello.

En 1918, Ignacio Maldonado fue nombrado perito minero de la Agencia de Minería de la Secretaría de Industria y Comercio en San Luis Potosí y desempeñó su labor realizando los peritajes de las concesiones solicitadas al organismo minero desde el 14 de marzo de aquel año. Para 1919 cambió su residencia a la ciudad de México con domicilio en la 6ª Calle del Factor núm. 86, a pesar de ello continuaría trabajando en la Agencia de Minería, puesto que se le ratificó el nombramiento el 8 de julio de 1919. El ingeniero falleció en abril de 1933 y fue inhumado en el Panteón Civil de Dolores de la capital mexicana.

Plano general de la ciudad de San Luis Potosí levantado por Ignacio Maldonado, ingeniero civil, 1898

En el informe rendido por el gobernador sustituto Juan Flores Ayala el 15 de septiembre de 1897 al XVII Congreso del Estado, el mandatario potosino hizo hincapié en el prestigio de los profesionistas del Instituto Científico y Literario, además de señalar que estaba por terminarse el levantamiento del plano de la ciudad y cuyo gobierno había hecho el gasto para ello.

El Plano General de la ciudad fue publicado en 1898 por los Talleres Litográficos de la Escuela Industrial Militar, institución del estado entonces dirigida entonces por Aurelio B. Cortés. Maldonado pediría la propiedad intelectual del plano años más tarde. El documento tiene una escala de 1: 4000, las medidas aproximadas son 116 x 87 cm. Agregado al plano, en la esquina inferior izquierda se encuentra un cuadro que contiene los Templos y principales edificios de la ciudad. Se agradece la profusión de detalles, la nomenclatura de calles y avenidas de manera clara; se señalizan 21 de los templos entre los que destacan los que se localizan en el centro de la ciudad: Catedral, Compañía, El Carmen, San Francisco, San Agustín, San Juan de Dios, entre otros.

El Plano de Maldonado, nos muestra la visión de una ciudad en pleno crecimiento urbano en el ocaso del siglo XIX, con un núcleo bien definido en el que se concentró gran parte de la población potosina, litografiado, de buena manufactura. Muestra colores tenues en ocre en las áreas urbanas, así como partes sombreadas referentes a las no urbanizadas. Respecto a esto último, se percibe ese territorio como grandes extensiones de huertas y plantíos al norte y hacia el poniente de la ciudad enmarcadas a lo largo del cauce del río Santiago.

Al norte de la ciudad, allende el río, se señalan en el plano las líneas ferroviarias hacia la Compañía Metalúrgica Mexicana empresa de fundición minera de capital estadounidense que se estableció en 1892 al poniente de la ciudad de San Luis. Con la industria en apogeo y la llegada del ferrocarril, se generó un crecimiento excepcional, como consecuencia de ello, se dió una modernización de calles y avenidas, iluminación y servicios municipales de limpieza. Ejemplo del modelo fue la Avenida Carlos Díez Gutiérrez, actualmente la Avenida Venustiano Carranza) ésta iniciaba en la Corriente seca y se extendía hacia el poniente rematando en el antiguo Templo de Tequisquiapan, tiempo después se abriría el camino hasta la Fracción de Los Morales.

En una gran extensión territorial lacustre al sur poniente de la ciudad, se localizaban los Charcos de Santa Ana, éstos se alimentaban de los remanentes de la Corriente que corría por las calles de la Zanja (Coronel Romero). Al extremo sur, en la 7ª calle del Zapote se localiza la iglesia de San Juan de Guadalupe inmersa entre minúsculas calles y huertas del populoso barrio.

Partiendo desde el sur, emergían dos espigadas y altas torres que los viajeros divisaban al llegar a la ciudad, el Santuario de Guadalupe, destino final de las peregrinaciones por la larga calzada que aún conserva su nombre. A lo largo de dicho camino partiendo del Santuario hacia el centro de la ciudad, se pueden advertir las Campos o Llanos de Paredes y justo en el frente, la etapa final de la Penitenciaría, que había iniciado su construcción desde 1884; a un costado se delimitó en el Plano el terreno para la edificación de la Escuela Industrial Militar, que originalmente se había proyectado en el espacio que ahora ocupa el Cuartel de la 12ª Zona Militar.

Rumbo a la Plaza de Armas, justo antes de llegar a la Plaza Colón (Jardín Colón) había que atravesar una pequeña corriente de agua en la calle Peñuñuri (actual Miguel Barragán); de lado a lado de la Calzada se encontraban los icónicos pueblos de San Miguelito y San Sebastián. Inmersos en el centro de la ciudad, destaca el recién inaugurado Gran Teatro de la Paz (1894), a sus espaldas sobre la calle de la Reforma (actual Constitución) una bien delimitada Alameda, al costado oriente se encontraba la estación del Ferrocarril Nacional Mexicano y al norte, la estación del Ferrocarril Central Mexicano. En el extremo oriente de la ciudad, saliendo de ella por la calle Rioverde se encontraba la novel Plaza de Toros del Paseo inaugurada en noviembre de 1895, el nombre dado por la cercanía con la Alameda, reconocida entonces como el paseo público más importante de la ciudad.

El comercio era sin dudas, una de las actividades más significativa para la población potosina, la ubicación de los mercados de la ciudad fue estratégica para el desarrollo de ésta, se reconoce en el plano al Mercado Porfirio Díaz (actual Hidalgo) entre las calles de Miguel Hidalgo y de la Alhóndiga, una zona que hasta el día de hoy se nutre del comercio. Cerca de la Zanja, en la Plazuela del Rastro y calle de la Matanza, se ubica en el cuadrante un “mercado en construcción” esto refiere al que se edificaría poco tiempo después y se le conocería como el Mercado Juárez que en la actualidad ya no existe. Por la calle de Zaragoza hacia el sur, en una zona comúnmente conocida por la Merced, se localiza el Mercado Colón (actualmente Mercado La Merced), a un

costado de la Plaza del mismo nombre.

En lo que respecta a los panteones, además del Saucito, para 1898 existieron varios camposantos en la ciudad que están representados en este plano, la mayoría de ellos en desuso; al extremo sur, justo al costado oriente del Santuario de Guadalupe sobre el camino a Simón Díaz se ubicaba el Antiguo Camposanto, éste de proporciones considerables. Por la calle del Camposanto (actualmente Constitución) a espaldas de la Nueva Penitenciaría se encontraba el Panteón de San Sebastián de menores dimensiones.

Cerca de los Llanos de Paredes se localizaba el Panteón de Guadalupe entre la calle de 5 de mayo y la Real de San Juan; el Panteón de San Miguelito en la 3ª calle del Camposanto (actualmente León García), además del Panteón de Tequisquiapan que también se hallaba en una calle del mismo nombre siendo la 4ª calle del Camposanto (actualmente Mariano Otero) y García Diego. En el barrio de Santiago el panteón se encontraba en la 1ª calle de la Paz, justo frente a la plaza; Tlaxcalilla también tendría su cementerio en la calle Moctezuma, pero no aparece en el plano. El último dentro de la ciudad se localizaba en la jurisdicción del barrio de Montecillo, panteón importante que fue derrumbado para dar paso a la construcción de los talleres del ferrocarril durante el gobierno revolucionario de Rafael Cepeda en 1912.

Otro de los aspectos importantes a señalar de la ciudad potosina de las postrimerías del siglo XIX, es la salud: el Hospital Militar se localizaba en la 1ª calle de Cuauhtémoc, abarcaba una cuadra entre Gómez Pedraza (actual calle Tomasa Estévez) y la Plazuela del Rastro; obra del doctor Miguel Otero, el Hospital Infantil, ubicado sobre la Calzada de Guadalupe; mientras que el Hospital Civil se localizaba a un costado del Templo de San José (actual calle de Negrete).

En la revisión del plano de 1898, se observa cómo algunas de las calles mantuvieron sus nombres actuales, otras tantas cedieron a la modernización de la ciudad y la nomenclatura cambió cuando se les impuso nombres de los próceres de nuestra historia, situación que se percibe de manera más clara en el plano que el ingeniero Ignacio Maldonado levantó en 1914.

Hacia noviembre de 1913, Maldonado pidió ser reconocido como único autor del plano, envió la notificación a la Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes del gobierno huertista, solicitó la “propiedad artística del Plano General de la ciudad de San Luis Potosí” esta declaración correspondería al plano de 1898: “soy el autor de un Plano General de la Ciudad de San Luis Potosí y, para impedir que otras personas lo reproduzcan en todo o en parte, en cualquier escala que sea, ante usted declaro, en cumplimiento del artículo 1234 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales, que me reservo la propiedad artística del mencionado plano, del cual acompaño tres ejemplares en cumplimiento de la ley. México, 7 de noviembre de 1913.” (Diario Oficial, 12 noviembre de 1913.)

El oficio fue recibido y publicada su contestación por orden del subsecretario, jefe de sección de Estadística, Archivo e Información, Miguel E. Schultz, en los siguientes términos, “se ha enterado el Presidente de la República del escrito de usted, fechado el día de hoy, en el que, con arreglo del artículo 1234 del Código Civil, declara que se reserva el derecho de propiedad artística que como autor le corresponde respecto al Plano General de la Ciudad de San Luis Potosí declaración que desde luego se manda publicar en el Diario Oficial. Al año siguiente se publicaría una versión actualizada del plano de Maldonado.

Plano general de la ciudad de San Luis Potosí levantado por Ignacio Maldonado, ingeniero civil, 1914

El Plano General de 1914 toma como base el anterior ya expuesto -elaborado dieciséis años antes- el ingeniero Ignacio Maldonado actualiza la nomenclatura de calles y avenidas, además de añadir los nuevos edificios existentes para esa época. Esta vez el documento fue impreso y publicado por la Compañía Litográfica y Tipográfica, y aunque la escala es la misma que el de 1898 (1: 4000), las medidas del plano son menores, éstas corresponden a 105 x 84 cm, asimismo, se encuentra dividido en cuadrantes, en el eje horizontal de la A hasta la N y en el vertical del 1 al 18. De igual forma que el plano anterior, éste contiene un cuadro de los Templos y edificios de la ciudad, además añade como novedades, las líneas de los tranvías eléctricos y de vapor, el depósito de los tranvías, la planta de Luz y Fuerza Eléctrica, el Hospital de los Ferrocarriles, así como el Cuartel General y la Penitenciaría, entre los más importantes.

En el contexto histórico del Plano General, 1914 fue un año crucial en la historia mexicana, entre abril y junio de ese año, la fragilidad del gobierno de Victoriano Huerta había sido trastocada luego de la derrota en Torreón y la toma de Zacatecas por la División del Norte al mando de Francisco Villa. La crisis política generada en el país por la inminente caída del régimen huertista se vio reflejada en la ciudad de San Luis Potosí, la capital potosina fue ocupada por los constitucionalistas el 18 de junio de 1914.

Las primeras tropas en entrar a la ciudad fueron las de Alberto Carrera Torres y posteriormente las del general Eulalio Gutiérrez quien fue nombrado gobernador provisional y comandante militar de San Luis Potosí el 21 de julio de ese año. (Silva Herzog, 1995, p. 96). Como parte de las primeras acciones de su gobierno “fue la expulsión de los sacerdotes de la ciudad, pues, según sus palabras, con uno bastaba. También mandó demoler el antiguo templo de Tequisquiapan, en una acción similar a la del liberal González Ortega durante la Guerra de Reforma.” (Monroy Castillo, et al, 1997, p.239)

Respecto a este punto, se observa en el plano de Maldonado, la prolongación poniente de la Avenida Carlos Díez Gutiérrez, en la que ya no aparece el Templo de Tequisquiapan que fue derrumbado en septiembre de 1914, es por ello, que el documento al que hacemos referencia en este apartado se haya publicado a fines de ese año. Menciona Villar Rubio que el crecimiento de la ciudad fue notable, la mancha urbana se había extendido notoriamente; el área cercana al Jardín Morelos del barrio de Tequisquiapan “fue la zona donde se asentaron las grandes residencias de la burguesía potosina, tal como sucedió en el Paseo de la Reforma en la ciudad de México.” (Villar Rubio, 2000, p. 58.)

Ejemplo de ello fue la Colonia de la Reforma, la cual se ubicaba entre las calles de Mariano Otero y General Armijo (actualmente Alfredo M. Terrazas); otro de los nuevos asentamientos en el sur de la ciudad, fue la Colonia Juárez que se encontraba sobre la Calzada de Guadalupe en los terrenos que se conocían como los Llanos de Paredes. Por el mismo rumbo, pero cercano al Panteón de San Sebastián se observa en pleno el proyecto de construcción de lo que sería la Colonia del Centenario (actualmente colonia Julián Carrillo).

La Calzada de Guadalupe fue la avenida con mayor transformación en los primeros años del siglo XX, en 1907 se construyó el Cuartel Federal; a un costado se localizaba la Escuela Industrial Militar que desde 1908 ocupaba el mismo edificio que había albergado la Exposición Agrícola, Ganadera e Industrial (actualmente el Internado Damián Carmona). Sobre la misma avenida se ubicaba el Hospital Diocesano de San Carlos Borromeo, anteriormente Hospital Infantil que había sido adquirido por el Obispo Ignacio Montes de Oca en 1910.

En las inmediaciones del Paseo de la Constitución Alameda, se localizaba en el costado norte la estación de Ferrocarriles Nacionales de México, que para ese entonces había unificado las vías ferroviarias del Nacional Mexicano con las del Central. Al costado oriente se encontraban las bodegas de carga, siguiendo la línea férrea hacia el norte se localizaban los almacenes, oficinas y talleres que ocuparon parte del antiguo Cementerio del Montecillo, demolido en 1912. En la calle de Insurgentes de San Luis en el barrio del Montecillo, se ubicaba el Hospital de Ferrocarriles Nacionales y una cuadra al sur de este inmueble, en la calle de Jiménez (actual Manuel José Othón) la Planta de Luz y Fuerza Eléctrica, actualmente el edificio es parte de la Comisión Federal de Electricidad.

Hacia el poniente, zona en vías de urbanización, en una cuadra que comprendía al norte la calle Víctor Rosales, al costado sur, Nicolás Zapata; al poniente Benigno Arriaga y al oriente la calle de Verástegui (actualmente Tomasa Estévez) se localizaba la Empresa Industrial de Jorge Unna, que, en palabras de Silva Herzog, era la fábrica de muebles más importante de México, “era enorme, en el centro hermosos jardines y a los lados los edificios de los distintos talleres. En el centro, al fondo, estaba la dirección. Se componía de un salón de recibir, el despacho del director, un señor de apellido Valero, y atrás el despacho del hijo del dueño”. (Silva Herzog. 1986, p. 15)

En la antigua corriente, llamada en ese momento calle de la Reforma se ubicaba el Depósito de Tranvías, en el plano se señalan las rutas de este medio de transporte; una salía hacia Morales por la Av. Carlos Díez Gutiérrez y hacia el sur, siguiendo la calle de Independencia llegaba hasta Miguel Barragán. Al norte, la ruta se dirigía hacia el Saucito por la Avenida Libertad (actualmente Damián Carmona) mientras que al sur la ruta seguía por la calle de Morelos hasta el Jardín Colón y continuaba hacia la Calzada de Guadalupe hasta llegar al Santuario. Existía además otra ruta hacia el suroriente de la ciudad, ésta partía del Jardín Escontría continuaba por la calle de Constitución hasta el Jardín Lerdo de Tejada (San Sebastián) y seguía por Sevilla y Olmedo. A un costado de la Estación de Ferrocarril por la Avenida Porfirio Díaz (actual 20 de noviembre) salía el tranvía hacia Soledad Díez Gutiérrez.

Las calles adquirieron un nuevo significado, el Callejón de Rocha, a espaldas del templo de San Sebastián cambió su nombre a José María Arteaga el 3 de abril de 1903, así también se le impuso el nombre de Sebastián Lerdo de Tejada a la calle de Cabrera. En 1906 Federico Meade propuso al cabildo municipal el nombre de Corregidora para la nueva calle que se había abierto al público entre la 7ª de la Zanja (Reforma) y la 1ª de Zacatecas (Pedro Moreno), lo cual fue aprobado y aún permanece.

El 14 de enero de 1908 se modificó el nombre Nejayote por calle De Herrera, ubicada entre las calles de Simón Bolívar y Manuel del Conde. En el centro de la ciudad, la calle del Apartado cambió a República (actual Francisco I. Madero); calle de la Alegría por Pascual M. Hernández; de la Alfalfa por Damián Carmona (actual Primero de Mayo); en la zona cercana a la Alameda las calles a las que se les modificó el nombre a propuesta de Francisco de Asís Castro, fueron la de Hospital Civil por Negrete; de la Esperanza por Lanzagorta y del Progreso por Parrodi, entre otras más.

Además, como parte de las conmemoraciones de la Independencia, el presidente municipal Rafael Rodríguez propuso nombrar la calle de Maltos como la calle del Centenario, esta medida entraría en vigor a partir del 15 de septiembre de 1910, pero sería hasta febrero de 1916 que se adoptaría el nombre de Centenario a la totalidad de la Avenida Díez Gutiérrez.

Así, el Plano General de 1914 muestra una ciudad de San Luis Potosí renovada, con monumentos y edificios recién construidos entre la idea del progreso y la modernidad de que imperaba en la época; con los barrios tradicionales integrados a la ciudad, ampliación y apertura de calles y avenidas, moderna nomenclatura,

iluminación, nuevas colonias, plazas y jardines remozados, ampliación de líneas telefónicas y telegráficas, trenes y tranvías como medios de comunicación; pero a pesar de estos avances, no dejaría de acarrear los problemas urbanos de toda ciudad en crecimiento

CONCLUSIONES

En la transición de los siglos XIX y XX, periodo de la publicación de los dos planos de Maldonado, la capital de San Luis Potosí vivió un acelerado proceso de transformación urbana; el trabajo del ingeniero muestra el crecimiento, desarrollo y modernización de la estructura urbana en 1898 y los cambios que tuvo para 1914. En ese contexto, se procedió al embellecimiento de calles, ampliación de avenidas; edificación de las casonas de la burguesía potosina en Ignacio Zaragoza, así como en Mariano Arista; las nuevas colonias en la avenida Díez Gutiérrez y en la Calzada de Guadalupe, además del remozamiento de plazas y nuevos jardines, como el Escobedo, Esconría y Villerías, entre otros.

Es notorio también el cambio en los nombres de las calles, pasando de una nomenclatura genérica que aludía a las condiciones propias del lugar (de la acequia, de la corriente, de la noria, del llano, de la alfalfa, naranjos, flores), e incluso repetitiva (existieron varias calles llamadas del camposanto) para ser sustituidas paulatinamente por los nombres de personajes connotados de la Independencia y de la Reforma.

Con respecto a la infraestructura urbana, los cambios fueron muy evidentes, en el ámbito cultural además de los ya existentes Teatro de la Paz y Teatro Alarcón, se construyeron Teatro Manuel José Othón en la 1ª del Centenario (actualmente la calle de Venustiano Carranza) y el Teatro O’Farrill en la 2ª calle de Juárez (Álvaro Obregón). En el ámbito económico, la calle Hidalgo se convirtió en el pasaje comercial más importante de la ciudad, en esta vía se localizaba la tienda La Exposición y el Palacio de Cristal, complejo comercial construido en 1909 en el espacio que ocupaba el antiguo Beaterio de San Nicolás Obispo. En la 4ª calle de Hidalgo, el Palacio Mercantil de Eduardo y Gerardo Meade, edificio destinado para vivienda y comercio; en la cuadra siguiente, se encontraba el edificio de la Alhóndiga que para 1912 había sido vendido por el gobierno estatal.

La modernidad y la idea del progreso materializada en la ciudad se puede percibir en el cambio de la estructura urbana entre ambos planos (1898-1914), la prolongación de la avenida Díez Gutiérrez, la calle de Juárez (actual Obregón), que había sido ensanchada tras la demolición del antiguo Beaterio, en dicha vía se encontraba el Banco de San Luis (actualmente es una sede de una sucursal de Citibanamex). No se puede dejar de mencionar a los modernos talleres del ferrocarril que habían sido construidos en una extensa área perteneciente al Montecillo; así como la unificación de la estación de ferrocarril ubicada en el costado norte de la Alameda ideada para la mejora del servicio de pasajeros.

Nuevas construcciones que le dieron otra cara a la ciudad de San Luis Potosí, como lo fue el Palacio Monumental, en las calles de Aldama y República (actual Francisco I. Madero) así como la ampliación de Sociedad Potosina La Lonja un edificio de lujo. Además del Edificio Ipiña, obra del ingeniero Octaviano Cabrera sobre la calle del Centenario; el Palacio Federal (anteriormente Palacio Martí) frente al Teatro de la Paz; Escuela Modelo, el edificio de la Escuela Industrial Militar, Cuartel Militar y la Cuadra de Policía en la calle de la Reforma, antigua Corriente.

En el hecho de mostrar una imagen moderna de la ciudad que diera cuenta del progreso alcanzado, se proyectaron obras que tuvieron como finalidad la conmemoración del Centenario de la Independencia, por ejemplo, el reloj en el Jardín Colón (donado por la colonia española de ciudad); el Monumento a los Héroes de la Independencia en el Jardín Escobedo, el Faro de la Alameda, la torre norte de la Catedral y cuatro arbotantes en el Jardín Hidalgo. Además, se proyectó un “arco monumental” sobre la avenida Díez Gutiérrez, obra que no logró concretarse por falta de fondos en 1908.

Para sus pobladores, los planos representaron un acercamiento y conocimiento de la ciudad y las edificaciones que ahí se mostraban, este tipo de construcciones tuvieron tal significado, tanto para sus habitantes como para los foráneos que se convirtieron en puntos de referencia que servían para identificar espacios y lugares, a la par también de dar un sentido de apropiación e identidad. (Pérez Salas, p. 109).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Bazant M. La enseñanza y la práctica de la ingeniería durante el Porfiriato. En: Vázquez JZ, editor. La educación en la historia de México. México: El Colegio de México; 1995. p. 167-200.
2. Harley JB. La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía. México: FCE; 2005.
3. Hernández Ibarra RE. El festejo del primer centenario de la Independencia en la ciudad de San Luis Potosí [Tesis de Licenciatura en Historia]. Universidad Autónoma de San Luis Potosí; 2011.
4. Monroy Castillo I, Calvillo T. Breve historia de San Luis Potosí. México: El Colegio de México - FCE; 1997.

5. Olvera Vázquez PJ. El Cabildo de San Luis Potosí en el siglo XX. Tomos I y II. San Luis Potosí: H. Ayuntamiento de San Luis Potosí; 2006.

6. Parellada CA. Los mapas históricos como instrumentos para la enseñanza de la historia. Revista Tempo e Argumento. 2017;9(21):312-37.

7. Pérez Salas ME. Imágenes de poder: claustros, cúpulas y campanarios. En: Castro MA, coordinador. El viajero y la ciudad. México: Universidad Nacional Autónoma de México; 2017. p. 102-17.

8. Silva Herzog J. Breve historia de la Revolución Mexicana. La etapa constitucionalista y la lucha de facciones. México: FCE; 1995.

9. Silva Herzog J. Una vida en la vida de México. México: Siglo XXI-SEP; 1986.

10. Villar Rubio JV. El centro histórico de la ciudad de San Luis Potosí y la obra del ingeniero Octaviano Cabrera Hernández. San Luis Potosí: Universidad Autónoma de San Luis Potosí; 2000.

FINANCIACIÓN

Ninguna.

CONFLICTO DE INTERESES

Los autores declaran que no existe conflicto de intereses.

CONTRIBUCIÓN DE AUTORÍA

Conceptualización: Tomás Gómez Mata.

Análisis formal: Tomás Gómez Mata.

Redacción - borrador original: Tomás Gómez Mata.

Redacción - revisión y edición: Tomás Gómez Mata.