

Las estaciones e infraestructura ferroviaria del periodo porfirista de la línea de Monterrey al Golfo, en el estado de Nuevo León

La infraestructura ferroviaria en nuestro país aún activa se puede percibir desde diferentes enfoques; si la observamos como patrimonio cultural, además de sus valores históricos y artísticos, se pueden apreciar los aspectos tecnoarquitectónicos de finales del siglo XIX y principios del XX, que se reflejan en sus obras complementarias y servicios: talleres, tanques de agua, casas de máquinas, mesas giratorias, depósitos de aceite; obras de ingeniería como puentes, túneles, alcantarillas, vías y, claro está, los senderos y paisajes ferroviarios que se generaron con este medio de transporte en el país y todos los rincones del estado de Nuevo León, así como decenas de estaciones de pasajeros y carga, que en su conjunto reflejan una arquitectura con un carácter que la distingue y sitios históricos singulares de gran valía que aportan a destacar los valores culturales del enorme patrimonio material del norte de México.

Palabras clave: ferrocarril, Porfiriato, estaciones, infraestructura, Nuevo León.

The active railway infrastructure in Mexico can be perceived from different perspectives. If we see it as cultural heritage, in addition to its historical and artistic values, we can appreciate the techno-architectural aspects of the late nineteenth and early twentieth century, reflected in their complementary works and services. These include workshops, water tanks, engine houses, oil tanks; engineering works such as bridges, tunnels, culverts, roads, and of course, the railway routes and landscapes that arose with this means of transport in the country and to all corners of the state of Nuevo Leon, as well as dozens of passenger and loading stations. Together they reflect an architecture with a distinctive character and unique historical sites of great value that contribute to highlighting the cultural values of the vast material heritage of northern Mexico.

Keywords: railroad, Porfiriato, stations, infrastructure, Nuevo León.

Se conoce como Porfiriato al periodo de 1876 a 1911, debido a que fue dominado por el presidente Porfirio Díaz; sin embargo, esta figura se formó en los primeros 10 años, y fue hasta 1888 que alcanzó su pleno potencial.¹ En los 31 años de dicho periodo se construyeron en México “más de 19000 kilómetros de vías férreas con la inversión extranjera, además el país quedó comunicado por la red telegráfica”;² se realizaron inversiones de capital extranjero y se impulsó la industria nacional en diferentes regiones. En nuestro país, el papel del ferrocarril durante dicho periodo fue fundamental para la consolidación económica de muchas ciudades, debido a que la red ferroviaria creó ventajas competitivas para las incipientes industrias y para los

* Centro INAH Nuevo León.

¹ Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El Porfiriato. Vida política interior*, México, Hermes, 1985, p. 131.

² Sandra Kuntz Ficker, “Fuentes para el estudio de los ferrocarriles durante el Porfiriato. América Latina en la historia económica”, *Boletín Fuentes*, núms. 13-14, enero-diciembre de 2000, pp. 137-148.

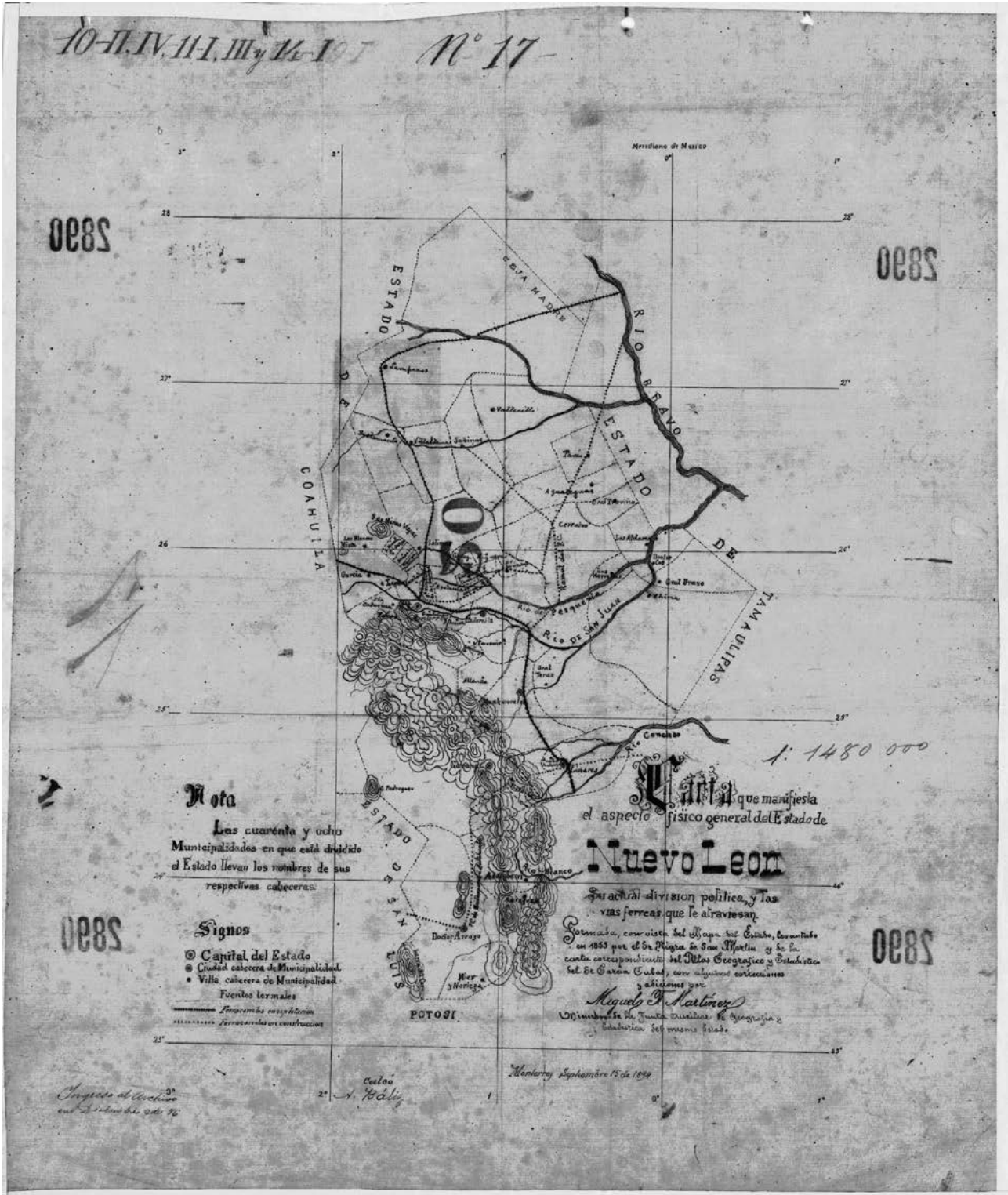


Figura 1. "Carta que manifiesta el aspecto físico general del estado de Nuevo León, su actual división política y las vías férreas que atraviesan, 1834", Mapoteca Manuel Orozco y Berra núm. 2890-cge-7212-a.



Figuras 2 y 3. Pasajeros en espera del tren y la Estación del Golfo en la ciudad de Monterrey, la cual aún subsiste. Fotografías de la Fototeca Nacional del INAH, núms. 89545 y 122598.

productores agrícolas, que contaban con este sistema de transporte en comparación con las que carecían del mismo. Por otro lado, la construcción de líneas ferroviarias nacionales y regionales permitió la articulación de localidades y ciudades, así como el desarrollo socioeconómico de regiones alejadas, al crear accesibilidad entre ellas.

Respecto a los inicios e impulso de la construcción ferroviaria a la integración de las diversas regiones del país, Estanislao Velasco los describe muy acertadamente en la reseña histórica de los ferrocarriles en marzo de 1895:

La época en que comenzó en la República este desarrollo de una manera constante, puede con toda certeza contarse desde 1877, pues aunque cuarenta años, ó sea desde el año de 1837, se estuvieron otorgando por las Administraciones que regían los destinos del país, diversas concesiones para la construcción de vías férreas, salvo la del ferrocarril de Veracruz a México y algunas otras de escasa importancia, poco se había hecho en esta materia, hasta el mencionado año de 1877, en que la Administración presidida por el actual Jefe del Poder Ejecutivo, C. General Porfirio Díaz, se propuso impulsar la construcción de esta clase de vías de comunicación, otorgando diversas concesiones en las que daban facilidades para la ejecución de

los trabajos, y se asignaban auxilios pecuniarios de importancia.³

En algunos casos el sistema ferroviario también permitió el acceso a los recursos naturales que no se habían explotado, lo que a su vez dio paso a la creación de nuevas zonas agrícolas y mineras, como fue el caso de las ciudades mineras de Parral en Chihuahua y Álamos en Sonora, entre otras, en el norte. Pero no sólo fue eso; en otras regiones los caminos de acero coadyuvaron al desarrollo de la industria textil, papelera y a la movilización de productos agrícolas o de los ingenios azucareros, además de la movilidad de los habitantes y la fundación de poblados, que al tiempo se convirtieron en ciudades. Respecto a la importancia de los ferrocarriles, Capel menciona que

[...] de 1830 a 1900 no hay duda de que el motor de la economía europea fue el ferrocarril, e incluso que las ciudades que quedaron al margen del trazado de la red tuvieron dificultades para competir con las otras en el desarrollo económico.⁴

³ *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal. Agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Antecedentes.

⁴ Horacio Capel, "Ferrocarril, territorio y ciudades", *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales (Geo Crítica)*, vol. XII, núm. 717, Universidad de Barcelona, 15 de abril de 2007, p. 1.

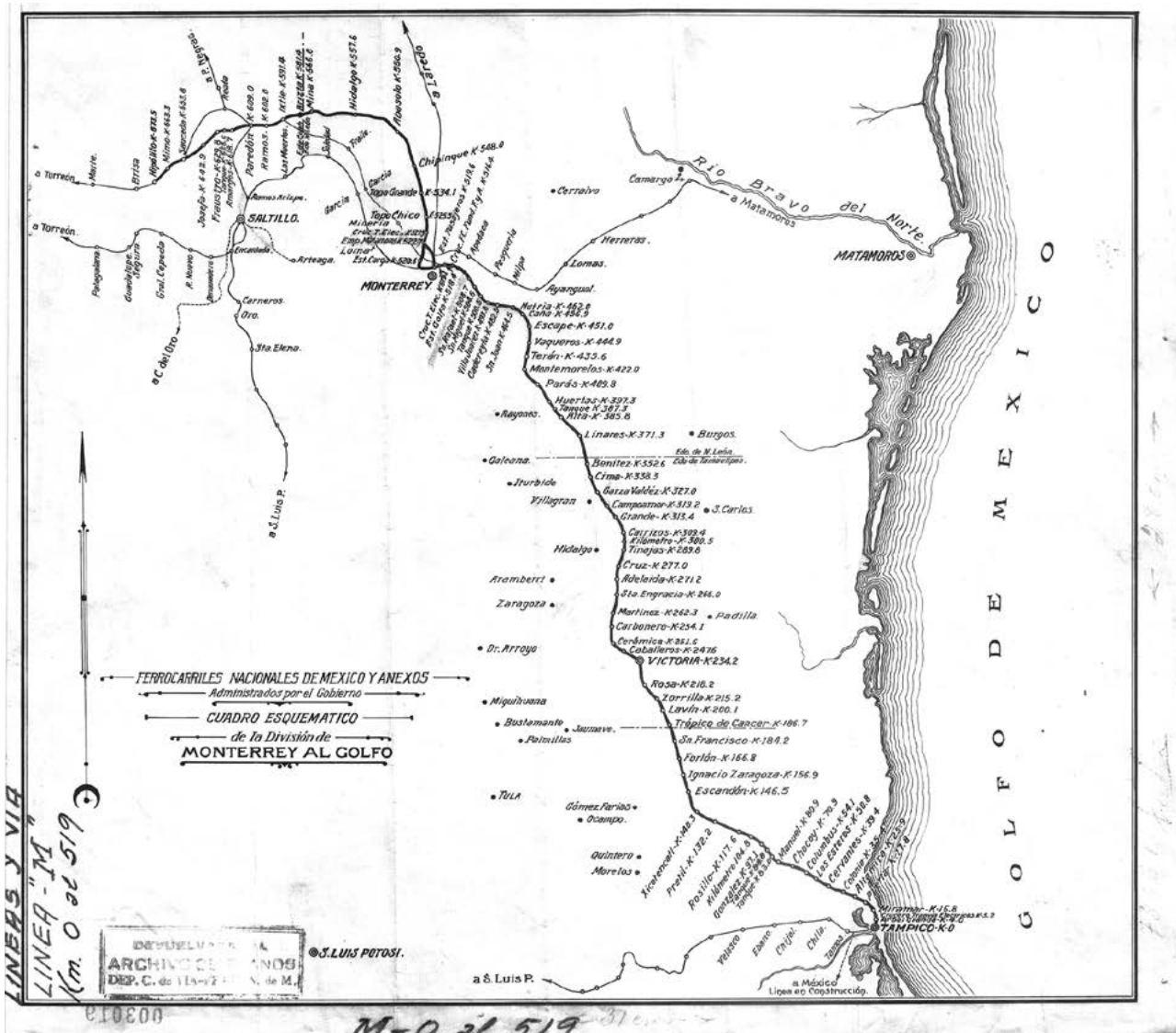


Figura 4. Mapa de la línea de Monterrey al Golfo, que recorrerá los tres estados norteños: Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, División Monterrey-El Golfo, núm. 3019. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fondo Ferronales, subfondo Ferrocarril de Monterrey al Golfo.

Como reflejo de lo anterior, en nuestro país, su construcción en esta etapa histórica movilizaba recursos financieros y humanos, los desplazaba sobre el territorio y creaba nuevas pautas de localización y competitividad comercial que aportaron a la integración de mercados más amplios, como es el caso de Nuevo León (figura 1).

Debido a distintos factores, entre 1890 y 1910 la ciudad de Monterrey evolucionó de una economía comercial a una industrial, etapa en que se inicia un

acelerado proceso donde establece su industria básica. Si consideramos que este impulso industrial se realizó a la par del tendido de líneas ferroviarias (figuras 2 y 3), fue una ciudad muy beneficiada convirtiéndola en una de las urbes norteñas mejor conectadas con el sur de Estados Unidos, el centro del país y Tampico, entonces principal puerto marítimo del noreste. Esta red enlazaba las zonas de mayor capacidad productiva y los centros urbanos relevantes de la región noreste del país. Como resultado de

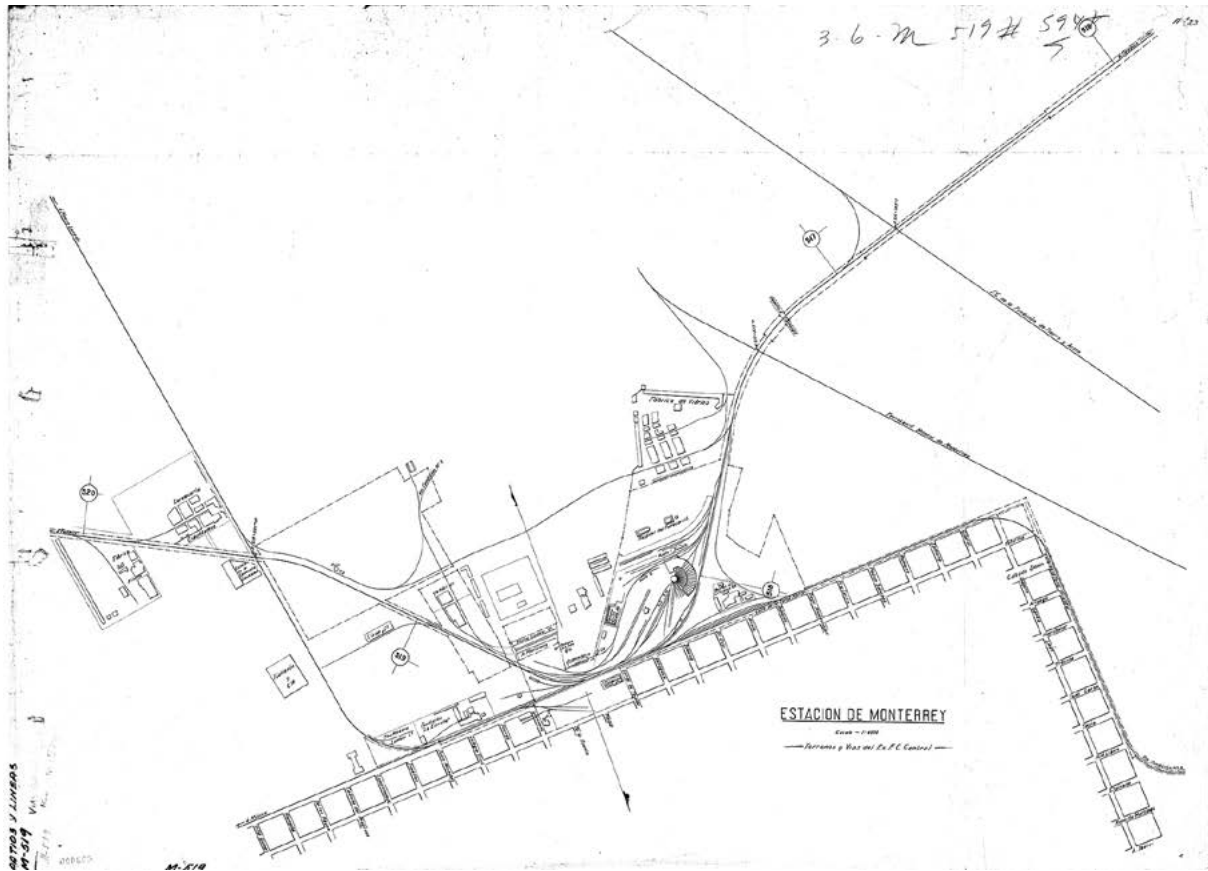


Figura 5. Conjunto de la Estación de Monterrey en toda su extensión, incluyendo la infraestructura para su funcionamiento, s. f., patios y líneas, núm. 3095. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fondo Ferronales, subfondo Ferrocarril de Monterrey al Golfo.

lo anterior, en 1900 se construyó la Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, que con el tiempo llegó a ser la acerera más importante de América Latina. De aquí la relevancia que tuvieron los llamados “camino de hierro”, y su infraestructura en el proceso de industrialización del estado.

La línea ferrocarrilera Monterrey-El Golfo

La infraestructura construida en el periodo porfirista, vista desde la época actual, manifiesta dualidades importantes porque refleja, por un lado, un esquema ideológico que repercutió en la población de diferente manera: es una etapa histórica con periodos de auge, debilitamiento y contradicciones que el mismo sistema generó (figuras 4-7).

La llamada “paz social” permitió a los inversionistas, sobre todo extranjeros, la formulación de proyectos de construcción de enorme amplitud y costo económico, que se consolidaron en este momento. En cuanto a la rama de la construcción, fue de tal magnitud la importación que no sólo se enfocó a la transferencia de técnicas constructivas de la moderna Europa, sino de los materiales mismos utilizados en obras importantes en dicho continente. Es necesario mencionar que en esta época se presentaron esquemas con nuevas propuestas funcionales, diferentes a las realizadas hasta ese momento, sobre todo en edificios de servicio público (como escuelas, hospitales y penitenciarias); además aparecen por primera vez edificios departamentales de varios niveles destinados a alojar actividades financieras y

comerciales. A solicitud de los nuevos inversionistas extranjeros y a pesar de los sobrecostos que esto implicaba, se transportaron por barco a México toneladas de fierro que apuntalaron el desarrollo de la industria nacional y las redes ferroviarias, ya que aún la industria acerera en el país estaba por desarrollarse.

En cuanto a la línea ferrocarrilera Monterrey-El Golfo, ésta tuvo tres conexiones: con el Ferrocarril Internacional Mexicano en la estación General Treviño, con el Ferrocarril Nacional Mexicano en Monterrey y con el Ferrocarril Central Mexicano en Tampico. La construcción de esta línea de ferrocarril se inició el 1 de octubre de 1888, concluyéndose los trabajos al llegar a Tampico el 13 de septiembre de 1891; pero fue por medio del decreto del 10 de noviembre de 1887 cuando se concedió la construcción de un ferrocarril

[...] que partiendo de Monterrey llegará al puerto de Tampico ó a un punto de la Laguna Madre. Esta concesión se otorgó con subvención de cinco mil pesos por kilómetro, pagaderos en bonos emitidos al 90 o 100 de su valor nominal, con interés de 6 por 100 al año.⁵

La concesión se modificó por decreto el 18 de agosto de 1888, en lo referente a las condiciones de la vía y a la autorización para que la empresa pudiera emitir acciones, bonos y obligaciones y constituir hipotecas; la subvención otorgada sería de 8 000 pesos por kilómetro, pagaderos en caso de ser la vía de 1m 435.⁶ En la referida concesión se indica también que la vía del ferrocarril consta de dos fracciones: una de Treviño a Monterrey con longitud de 106 km, y otra de Monterrey a Tampico (figuras 4 y 5), con desarrollo de 518 km 640 m. Habría servicio de primera, segunda y tercera clase, además que los trabajos se iniciarían al año y también incluían la

⁵ *Reseña histórica y estadística...*, Antecedentes, núm. 88, II. p. 58.

⁶ *Ibidem*, p. 59.

construcción de las líneas telegráficas y la telefónica para el servicio del ferrocarril, más adelante en cuanto al permiso, trayecto y plazo para el establecimiento de las líneas férreas.

En cuanto a los aspectos generales de la construcción de la línea, además de los aspectos legales, administrativos y técnicos que se indican en la concesión, éstos dan la posibilidad de conocer los lineamientos generales de la obra ferroviaria, así como la forma en que las autoridades gubernamentales daban seguimiento a la construcción de la línea ferroviaria y controlaban los tiempos del inicio y término, y especificaciones, entre otros aspectos tecno-constructivos, de los cuales es conveniente resaltar los siguientes:

- El trazo que deberán seguir las vías será el que conforme a los reconocimientos se practiquen.⁷
- La empresa continuará a sus expensas los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de las líneas...y remitirá a la Secretaria de Fomento, para su examen: mapas de reconocimiento y los planos del camino.⁸
- Se asociará a cada una de las secciones de ingenieros destinadas a los reconocimientos y trazos.⁹
- La exactitud de los mapas y planos serán certificados por peritos.¹⁰
- El ferrocarril será de construcción sólida, estará previsto de cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación, y tendrá depósitos, talleres y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interés público y al de la empresa, á juicio de sus ingenieros.¹¹
- El servicio se hará por tracción a vapor.¹²

⁷ Concesiones F. C. de Monterrey al Golfo Mexicano, cap. I, art. 2, p. 88; véase Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fondo Ferronales, subfondo Ferrocarril de Monterrey al Golfo.

⁸ *Ibidem*, art. 3, p. 88.

⁹ *Ibidem*, art. 4, p. 88.

¹⁰ *Ibidem*, art. 5, p. 89.

¹¹ *Ibidem*, art. 12, p. 89.

¹² *Ibidem*, art. 13, p. 89.



Figuras 6 y 7. Estación de Linares, en el estado de Nuevo León; se edificó sobre la línea del ferrocarril de Monterrey al Golfo de México, y en la actualidad se ubica en el kilómetro 371+453 a Tampico y 525+847 a Gómez Palacio. Fotografías de Isabel Ahgüe Vázquez, diciembre de 2016.

En el artículo 14¹³ también se menciona que el material fijo para la vía y la construcción

[Se] podrá importar libre de toda clase de derechos de importación ó aduana, y de impuestos [...] durante diez años, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y líneas telegráficas y telefónicas y sus accesorios, los siguientes artículos: Rieles, crampas para vía, tuercas y tornillos para vía, silletas o cojinetes, planchuelas rectas ó de ángulo, cambios completos, señales para vía y cruces, sapos, durmientes de madera y metálicos, y de madera completos ó en partes, madera de construcción, edificios ó casas de madera y fierro para estaciones, armadas ó sin armar.

Por último, en el artículo 16,¹⁴ respecto a la construcción y explotación de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas, se menciona que

[...] se conceda a la Compañía o Compañías el derecho de vía de setenta metros en toda la extensión de la misma; pudiendo, sin embargo autorizarse por el Ejecutivo que en dichos setenta metros se construya otra, en los casos excepcionales de ser punto forzoso de paso, á juicio de la Secretaría de Fomento,

¹³ *Ibidem*, art. 14, p. 90.

¹⁴ *Ibidem*, art. 16, p. 94.

y previo pago de los terrenos y cualquier otro daño que también valorizará la Secretaria. Los terrenos de propiedad nacional que ocuparen las líneas en la extensión fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y sus dependencias, se entregarán a la Compañía sin retribución alguna. De la misma manera podrán tomar la Compañía ó compañías, de los terrenos nacionales y ríos, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y sus dependencias, sujetándose, en la extracción de esos materiales, á las leyes y reglamentos respectivos.

Itinerario de la línea ferrocarrilera Monterrey-El Golfo

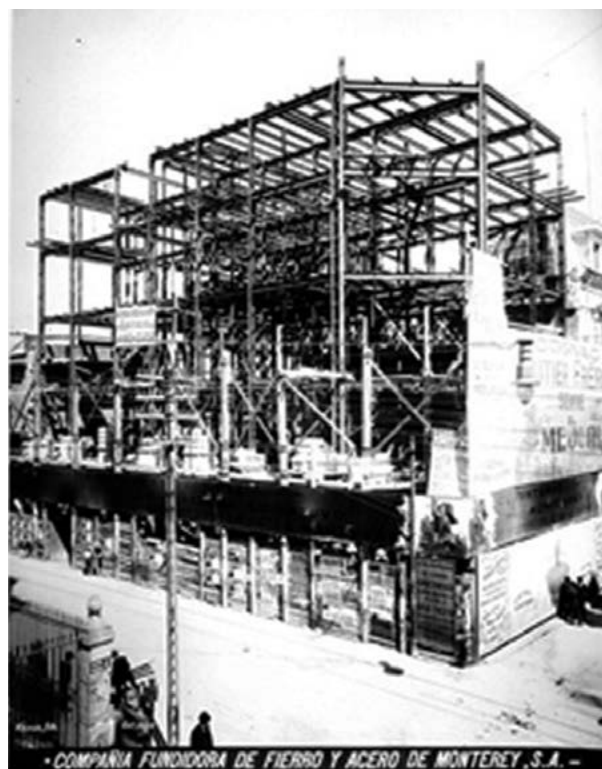
De acuerdo con su itinerario jurisdiccional,¹⁵ la línea iniciaría desde el distrito del centro en el estado de Coahuila, continuaría en la municipalidad de García en el estado de Nuevo León hasta la ciudad de Monterrey, para continuar hacia el sureste del estado, es decir, en dirección del municipio de Villagrán en Tamaulipas; después seguiría hacia la capital del estado, hasta llegar al puerto de Tampico, y

¹⁵ *Reseña histórica y estadística...*, *op. cit.*, núm. 88. p. 143.

estaría integrada con las siguientes estaciones y las distancias parciales y a sus extremos de la manera que muestra en la tabla 1.

Respecto a la misma tabla, las estaciones de pasajeros y carga del ferrocarril de la línea Monterrey-El Golfo integraba 45 estaciones en total de Coahuila a Tampico; en el trayecto a través de Nuevo León se encontraban 19 estaciones; es decir, casi la mitad de las estaciones; sin embargo, su relevancia radica en que la línea beneficiaba a la ciudad de Monterrey (figuras 8 y 9), ya que era un punto en que convergían tres puntos estratégicos para el traslado de mercancías y pasajeros a partir de la capital del país hacia Nuevo Laredo y el movimiento comercial desde el puerto de Tampico, de aquí la importancia de la estación del Golfo en Monterrey. El resto de las estaciones serían de paso, que también benefició a través de su construcción el desarrollo de los poblados del sureste del estado de Nuevo León y Tamaulipas.

De acuerdo con el Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias, en la línea aún se preservan varios edificios de las estaciones. Aclaro que el término “estación” se refiere a las diversas construcciones que integraban el conjunto, como tanques de agua, depósitos de aceite, bodegas y cobertizos, además del edificio terminal, etcétera; sin embargo, en dicho catálogo se le asigna el término “estación” al edificio de pasajeros con valor histórico: Monterrey (figura 10), Cadereyta, San Juan, Montemorelos y Linares (figura 11), que aún deterioradas existen a lo largo de la línea, además de sus áreas de servicio e infraestructura complementaria (como bodegas, tanques de agua, depósitos de combustible, casas-habitación, almacenes e incluso puentes, alcantarillas y vías, entre otros elementos que no se encuentran catalogados y muy posiblemente a pesar de su relevancia cultural, se pierdan en detrimento del patrimonio histórico, artístico e industrial del estado de Nuevo León).



Figuras 8 y 9. Panorámicas de la ciudad de Monterrey con vista al cerro de La Silla y de la construcción de la Compañía Fundidora de Hierro y Acero de Monterrey, S.A. Fotografías de la Fototeca Nacional del INAH, núms. inv. 96829 y 3339, sin fechas.

Las estaciones y su infraestructura ferroviaria

En 1993, de acuerdo con el Censo Nacional de Estaciones Ferroviarias, se registraron 2721 estaciones, repartidas en los casi 24000 km de la red ferroviaria nacional; sin embargo, no es sino hasta 1999 cuando

Tabla 1. Ferrocarril de Monterrey al Golfo. Itinerario jurisdiccional

<i>Estados</i>	<i>Distritos o Partidos</i>	<i>Estaciones</i>	<i>Distancias parciales km</i>	<i>Distancias al extremo inicial km</i>	<i>Distancias al extremo final km</i>	<i>Ficha CNPF¹⁶</i>	
Coahuila	Distrito del Centro	General Treviño			624640		
		Las Norias	10000	10000	614640		
		Amargos	13000	23000	601640		
Nuevo León	Municipalidad de García	Paredón	8000	31000	593640		
		<i>Icamole¹⁷</i>	24000	55000	569640		
		<i>García</i>	19000	74000	550640		
		<i>Pesquería</i>	11000	85000	539640		
		<i>Durazno</i>	3500	88500	586140		
		Monterrey	<i>Siding</i>	6500	95000	529640	
			<i>Monterrey</i>	11000	106000	518640	Ficha
		Guadalupe	<i>San Rafael</i>	9700	115700	508640	
		San Francisco	<i>San Miguel</i>	3300	119000	505640	
		Juárez	<i>Juárez</i>	11600	130600	494040	
		Cadereyta		<i>Cadereyta</i>	11400	142000	482640
<i>San Juan</i>	18000			160000	464640	Ficha	
<i>Vaqueros</i>	20000			180000	444640		
Terán	<i>Terán</i>	9000	189000	435640			
Montemorelos		<i>Montemorelos</i>	13500	202500	422140	Ficha	
		<i>José María Parás</i>	12200	214700	409940		
		<i>Huertas</i>	12800	227500	397140		
Linares	<i>Loma Alta</i>	11200	238700	385940			

en el Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias quedan registradas 490 estaciones consideradas con alto valor histórico¹⁸ y arquitectónico, distribuidas en todo el territorio, que reflejan la relevancia que por más de un siglo tuvo este medio de transpor-

¹⁶ Véase *Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias*, INAH-CNMH, 2010; se incluyen las fichas de los inmuebles históricos que aún se conservan en el tramo de Nuevo León; sin embargo, considero que la información deberá revisarse, ya que no se incluye la infraestructura histórica que aún se encuentra en los poblados, anexa a los edificios.

¹⁷ Las estaciones que aparecen en cursivas corresponden al estado de Nuevo León.

¹⁸ *Atlas de infraestructura cultural de México*, México, Conaculta, 2010, p. 69.

te que incluso llegó a influir en la arquitectura de diferentes poblaciones y articuló nuevas regiones económicas diferentes a las del centro del país; un ejemplo de esto fue Nuevo León, en el que de acuerdo con el Catálogo Nacional de Estaciones Patrimonio Ferroviarias aún subsisten 15 estaciones.

La herencia ferroviaria de México forma parte del valioso patrimonio de nuestro país; la infraestructura que aún persiste no sólo es testigo de los cambios socioeconómicos que ocurrieron en las diferentes regiones que se vieron beneficiadas por este sistema de transporte y carga, sino que actualmente refleja una oportunidad para su preservación, por lo que

<i>Estados</i>	<i>Distritos o Partidos</i>	<i>Estaciones</i>	<i>Distancias parciales km</i>	<i>Distancias al extremo inicial km</i>	<i>Distancias al extremo final km</i>	<i>Ficha CNPF¹⁶</i>
		<i>Linares</i> (figuras 6 y 7)	14 300	253 000	371 640	Ficha
		<i>Benítez</i>	19 000	272 000	352 640	
Tamaulipas	Villagrán	Brazil	14 500	286 500	338 140	
		Santa Rosalía	11 500	298 000	326 640	
		Villagrán	5 500	303 500	321 140	
	Hidalgo	Carrizos	11 500	315 000	309 640	
		Tinajas	20 000	335 000	289 640	
		La Cruz	12 600	347 600	277 040	
		Ortiz	11 000	358 600	266 040	
	Guemes	Martínez	4 000	362 600	262 040	
	Victoria	Caballeros	14 400	377 000	247 640	
		Victoria	13 000	390 000	234 640	
		Santa Rosa	16 000	406 000	218 640	
		Lavín	19 000	425 000	199 640	
	Casas	San Francisco	16 000	441 000	183 640	
	Llera	El Fortín	17 000	458 000	166 640	
	Jicotencal	Escandón	20 000	478 000	146 640	
	Magiscatzin	Pretil	14 000	492 000	132 640	
		Rosilio	15 000	507 000	117 640	
		González	20 000	527 000	97 640	
	Altamira	Chocoy	27 000	554 000	70 640	
		Los Esteros	19 000	573 000	51 640	
		Altamira	25 000	598 000	26 640	
	Tampico	Tampico	26 640	624 640		

—vista desde una perspectiva contemporánea— puede impulsar un desarrollo sustentable que beneficie a las comunidades originarias y coadyuve a evitar rezagos sociales.

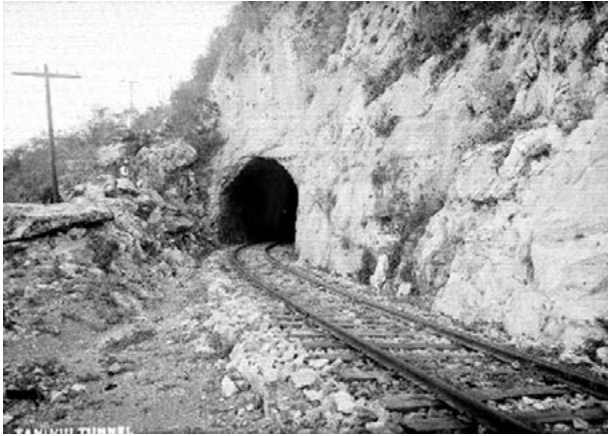
Derivado de lo anterior, la infraestructura ferroviaria debe revalorarse como un patrimonio activo; es decir, tanto los edificios que formaban parte de las estaciones como la infraestructura resultado del funcionamiento de éstas y los paisajes que conformaron la red nacional son un activo cultural (figuras 12-15). Es decir, en nuestro caso las estaciones ferroviarias —incluyendo su infraestructura, así como los senderos y paisajes ferroviarios— son un

activo cultural que puede generar beneficios e ingresos económicos a través del turismo cultural o algún otro proyecto a las comunidades originarias.

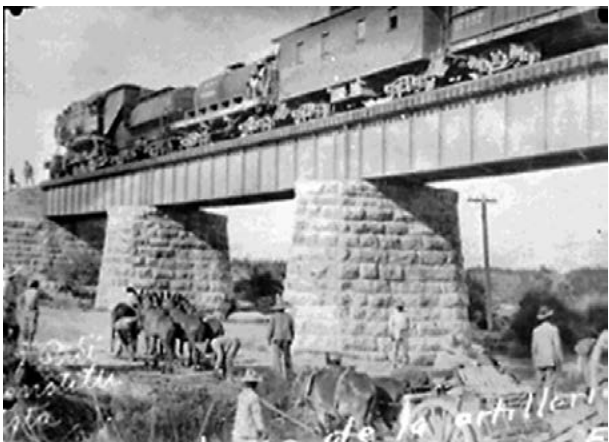
En cuanto a la arquitectura de esta época, cabe recordar que busca su propio estilo, pero coexistían tres grandes tendencias en torno a la producción arquitectónica. La primera representaba la continuidad de la arquitectura académica de corte ecléctico del periodo porfirista; la segunda buscaba un referente de identidad nacional a partir de una rama neocolonial y otra neoprehispánica, y la tercera y última, la que adoptaba las más recientes tendencias importadas de Europa y Estados Unidos, siendo



Figuras 10 y 11. Fotografías actuales de las estaciones del Golfo, en la ciudad de Monterrey, y Linares, en la población de dicho nombre; la primera es utilizada como museo y centro cultural, y la segunda sigue activa para el transporte de carga, que hoy tiene diferentes usos de servicio a la línea ferroviaria. Fotografías de Isabel Ahgüe Vázquez, diciembre de 2016.



110 |



Figuras 12, 13, 14 y 15. Los paisajes ferroviarios son un elemento cultural con rezagos importantes en su preservación, no sólo en el estado de Nuevo León, sino en todo el país. Fotografías de la Fototeca Nacional del INAH, núms. inv. 122258, 122248, 32245 y 92749.

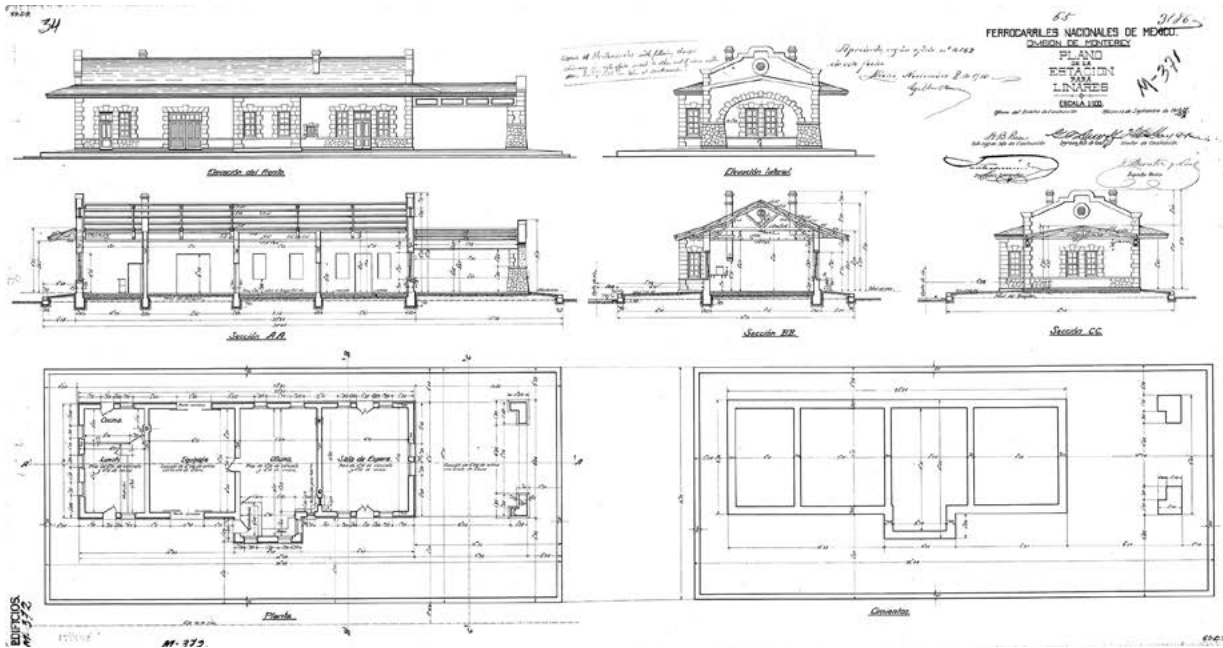


Figura 16. Plano del edificio prototipo de la estación de Linares, similar al de Montemorelos. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fondo Ferronales, subfondo Ferrocarril de Monterrey al Golfo, 13 de septiembre de 1910, edificios núm. 1774.

la más relevante la representada por el estilo *nouveau*; entre tanto, aunque el estilo arquitectónico de las estaciones de ferrocarril refleja un aspecto propuesto por las compañías americanas o arquitectos ingleses, necesariamente adoptan con el tiempo y las condiciones particulares de cada lugar un carácter propio, funciones y significados regionales.

Parte importante para comentar respecto a los aspectos formales, es que no pocas veces en las extensas y diversas rutas ferroviarias del país se repitieron prototipos arquitectónicos de edificios, por lo que pueden existir semejanzas formales y funcionales entre unas y otras, a pesar de que los programas de funcionamiento y necesidades podrían ser variados; éste es el caso de las estaciones de Montemorelos y Linares (figura 16), además de la de Cadereyta, que presentan semejanzas en diseño por demás notorias.

En la propuesta arquitectónica del edificio, que se representa en este plano, se observa una construcción de 8 por 31 m con una altura de casi 6.30 m y proporción 1:4; con detalles de piedra en jambas y aristas, así como un rodapié del mismo material en la

base exterior del edificio. Su cubierta es a dos aguas con estructura de armadura de madera y pendiente pronunciada. Un área cerrada que contenía los espacios de sala de espera, oficina, equipaje, lunch y cocina, así como un área cubierta a manera de cobertizo.

Aunque es un plano constructivo, no describe todas las especificaciones de los materiales —las cuales seguramente se incluían en documentos anexos—; incluye un plano de cimentación, planta, elevaciones y secciones. En este momento en que las construcciones, mantenimiento o reparaciones se realizaban por compañías diferentes a las que inicialmente construyeron la línea, las acotaciones ya se representan en sistema métrico decimal, aunque los elementos de madera, como hasta hoy día ocurre, las dimensiones se describen en el sistema inglés, así como las armaduras de madera de la cubierta. Como ejemplo se marcan los plafones con tabletas de 1" por 4" T.&G. sostenido en polines 2"X6".

Por último, también se incluyen en el plano, los tiros de ventilación, detalles de la carpintería, ventanas de guillotina y puertas con molduras y machiembra-



Figuras 17, 18, 19, 20, 21 y 22. Fotografías actuales de las construcciones anexas a la estación de Linares; base del tanque de agua (parte superior), bodega y los llamados "puentes" rojo (1902) y amarillo (1904). Fotografías de Isabel Ahgüe Vázquez, diciembre de 2016.

das, con ventilas en su parte superior y en el exterior se observa una guarnición de concreto perimetral y las dimensiones de ésta hacia el centro de vía. De la misma forma se observan las firmas del subingeniero en jefe de construcción, del ingeniero en jefe de

construcción, del director de construcción, del ingeniero consultor y el inspector técnico, lo que refleja el alto grado de complejidad en la organización de dicho proyecto y del reparto de tareas entre los ingenieros y técnicos involucrados.

La fábrica de los edificios ferroviarios que aún subsisten en la línea Monterrey-El Golfo, aunque es variada en sus materiales y parte se ha perdido con el tiempo, ha sufrido pocas modificaciones en su estructura original y presenta desde columnas, estructuras a base de armaduras y plafones de madera hasta muros de piedra, sillares de tepetate, tabique e incluso adobe, además de algunos elementos de cantera; entresijos de viguería, cubiertas planas o a dos aguas de madera y lámina, pisos de tierra, barro o concreto, herrería y carpintería original poco modificada en comparación con los prototipos y especificaciones de este tipo de edificios.

Propuesta de revitalización y senderos ferroviarios

La necesidad de evitar la pérdida de las estaciones e infraestructura ferroviaria, así como la conservación de los elementos originales —tanto de sistemas constructivos y sus materiales de construcción, y de los organigramas de funcionamiento— son un punto que favorece la intervención de la infraestructura que aún subsiste para su conservación. Pero no sólo es el inmueble sino el contexto urbano configurado por las líneas de ferrocarril y las estaciones que se conforma con la infraestructura complementaria, como puentes y equipamiento; los postes de electricidad, teléfonos o telégrafos, así como las vías de ferrocarril, además de terrenos colindantes, invasiones, tiraderos, asentamientos irregulares, que presionan visual y físicamente a los sitios donde se emplazan las estaciones y contribuyen al deterioro del espacio histórico.

El proyecto de revitalización del sitio y restauración de estas estaciones deberá sentar las bases para un método basado en una nueva visión de conservación del patrimonio industrial; que debe ser menos histórico-contemplativo y más participativo de la comunidad, con una visión social, enfocado a

sentar las bases de un desarrollo urbano-arquitectónico regional, y no meramente historiográfico, que además podría ayudar a reducir las desigualdades sociales en que se encuentra la población en la región, con base en la revaloración de su identidad cultural, no sólo en el presente y futuro, sino en la preservación de su pasado; asimismo deberá coadyuvar en la generación de espacios e infraestructura cultural y esparcimiento, por lo que considero que los costos en la inversión serán en beneficio de la región y ampliamente redituables.

Parte relevante de la propuesta de revitalización de las estaciones de ferrocarril lo conforma la infraestructura que se levantó como complemento del funcionamiento de éstas; en nuestro caso y de la misma forma aún existen elementos anexos a los edificios terminales, como los tanques de agua, bodegas, depósitos, alcantarillas y puentes, que deben revalorarse como parte del conjunto histórico de las estaciones de esta línea y de las que aún subsisten en el estado (figuras 17-22).

Conclusiones generales

La protección de los inmuebles y el manejo de los sitios con valor patrimonial deben asegurar —como lo dictan las convenciones internacionales y lo señala la legislación nacional— la conservación de los valores culturales excepcionales, así como su autenticidad e integridad, con el propósito de garantizar su transmisión a generaciones futuras. Por ello, la conservación de los sitios patrimoniales son, hoy en día, uno de los instrumentos para asegurar la dirección de los procesos para su conservación, valoración y protección, ya que actúan en dos sentidos: uno precisa su carácter de guía en donde se plasman los principios generales, el sustento organizativo y los lineamientos operativos en un horizonte de largo plazo, lo que les otorga su carácter estratégico; el otro define un espacio de diálogo y acuerdo que



Figuras 23 y 24. Fotografías de la aún activa red ferroviaria de Monterrey-El Golfo en el poblado de Linares. Fotografías de Isabel Ahgüe Vázquez, diciembre de 2016.

fomenta la acción concertada entre los sectores públicos y la sociedad para lograr un mayor compromiso y participación en la conservación integral del patrimonio cultural.

El reconocimiento de que los bienes patrimoniales forman parte integral de la compleja red social y económica del territorio en donde se insertan, ha llevado a considerar como elemento central en la política actual del Estado mexicano la articulación con las dependencias del sector público de los tres órdenes de gobierno y con la sociedad civil, con la finalidad de identificar capacidades y definir acciones de concertación y coordinación para su protección y conservación. De allí la importancia de su dimensión social, que permite definir los marcos de actuación, el reconocimiento de los valores patrimoniales, las prioridades de protección y operación, los usos sustentables del patrimonio, pero sobre todo los mecanismos de apropiación y responsabilidad en la búsqueda de una mejor calidad de vida colectiva.

Esta cualidad es fundamental porque el éxito de la revitalización de un sitio histórico depende en gran medida de la participación democrática en que la sociedad en general defina y oriente sus procesos de desarrollo, al tiempo que la responsabilidad colectiva facilite la conservación de su herencia cultu-

ral y natural con el apoyo de instrumentos eficaces de gestión en un corto plazo.

Es un hecho que paulatinamente ha habido un decremento en la actividad ferroviaria en nuestro país, sobre todo en lo referente a la movilización de pasajeros; sin embargo, aún se encuentra activo para la carga y movilización de mercancías, pero con la necesidad urgente de mantenimiento y restauración; el presente trabajo pretende indicar la relevancia de las estaciones de ferrocarril del estado de Nuevo León, reactivando su utilización sustentable en beneficio de las comunidades donde se ubican, para así contribuir a su preservación y sentar las bases mediante el desarrollo de proyectos integrales de restauración de las estaciones de la línea Monterrey-El Golfo —un ejemplo es la de Linares (figuras 23 y 24)— que incluyan la revitalización del contexto urbano como una forma de apropiación del espacio histórico para la comunidad.

Por último, cabe señalar que de igual forma a la conservación de las estaciones de ferrocarril, el paisaje urbano ferrocarrilero se configura como un reto político, técnico y sociocultural para la salvaguarda de las ciudades históricas, empleado como un instrumento estratégico en los planes de manejo de alcance territorial y participación colectiva para su diseño e instrumentación.