
Editorial

En septiembre de 2017, el Seminario Procesos de Industrialización Regional Nuevo León (SPIR-NL) sesionó por primera vez en las instalaciones de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL), alma máter de la mayoría de sus integrantes. Con ello se unió oficialmente a la red de seminarios de igual nombre, promovida por el doctor José Gustavo Becerril Montero, investigador adscrito a la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

La idea de organizar un seminario regional surgió en Monterrey, Nuevo León, durante el Segundo Coloquio de Procesos de Industrialización en México, celebrado en 2016. Si bien el proyecto tardó en cristalizar, una vez iniciadas sus actividades éstas no se han detenido gracias al interés que la temática industrial despierta en estudiantes, docentes e investigadores.

De tal manera que el SPIR-NL se ha consolidado como un espacio que incentiva el diálogo, la retroalimentación y el trabajo colectivo. Y no podía ser de otro modo considerando el acentuado perfil industrial que distingue a Monterrey. En efecto, desde las postrimerías del siglo XIX la capital regiomontana comenzó su acelerado crecimiento industrial, que dio lugar a una cultura de trabajo muy particular, la cual no ha escapado a la reflexión y a la crítica sobre todo por su inclinación a promover un orgullo exacerbado. Por otro lado, empresas regiomontanas con más de 100 años historia, como FEMSA, Alfa y Cemex, entre otras, mantienen sus edificios corporativos en la ciudad.

En pocas palabras, para los nuevoleonenses hablar de los procesos de industrialización en el estado es, en cierta medida, hablar de su propia cotidianeidad. Dicho lo anterior, el presente número del *Boletín de Monumentos Históricos* reúne cinco textos, fruto de la labor investigativa que realizan los integrantes del seminario.

Sin duda, la historia de Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, primera siderúrgica de América Latina, constituida legalmente en 1900, sigue cautivando a los especialistas. No es para menos. A lo largo de sus 86 años de historia, la Fundidora, como se le conoce

comúnmente, fue símbolo del poderío industrial de Monterrey y de su cultura obrera.

Tras su cierre en 1986, los terrenos de la planta siderúrgica y parte de sus edificios fueron reciclados como espacio “público” y museo de sitio de arqueología industrial: el Parque Fundidora. En este sentido, la investigación de Alberto Casillas sobre el Departamento de Fuerza Motriz contribuye a la conservación del patrimonio industrial, ya que indaga la historia arquitectónica y tecnológica de esa área que, desde el 2000, alberga las operaciones del Sistema Integral de Tránsito Metropolitano (Sintram).

Recurriendo a diferentes fuentes de archivo como informes, folletos, planos y fotografías, el autor explica el reto que representó para la compañía garantizar el suministro de energía, la cual iba en aumento debido a sus planes de expansión y al incremento en la demanda de acero.

En la última parte del texto, Casillas habla de la reconversión de los edificios que anteriormente albergaron el Departamento de Fuerza Motriz. Para ello se apoya en varias imágenes que ilustran claramente cómo fue ese proceso; además, detalla el uso que se les da actualmente.

Por otro lado, la Fundidora Monterrey se caracterizó por su constante modernización tecnológica, que le permitió diversificar y adaptar la producción a las demandas del mercado. Asimismo, bajo su paraguas se constituyó un amplio número de empresas filiales con las que estableció alianzas para beneficiarse mutuamente.

Ahora bien, hay pocos estudios sobre las empresas que, hasta cierto punto, dependían de Fundidora Monterrey. Por tal motivo, resulta pertinente el texto de Osvaldo Aguilar que, mediante un exhaustivo trabajo de archivo, relata la historia de Tubería Nacional (TUNA), y su relación con la siderúrgica regiomontana. Esta última adquirió 50% de las acciones de la fábrica de tubos en 1955.

En la primera parte, el autor analiza los esfuerzos de Fundidora Monterrey por incorporar a su catálogo la fabricación de tubería. Si bien llegó a contar con un Departamento de Cañería en 1912 y años más tarde con una fábrica de tubos, la manufactura de esos productos fue más bien modesta. Sin embargo, esto cambió en la segunda mitad del siglo xx. Ante la pérdida de uno de sus principales clientes, Ferrocarriles Nacionales de México, Fundidora Monterrey decidió explorar nuevos nichos de mercado, entre ellos el de tubería.

Una vez descritos los antecedentes, Aguilar centra el texto en los orígenes de TUNA (1951), y la modernización de sus instalaciones y maquinaria ya como filial de la acerera. El plan de modernización contempló la reubicación de la empresa de Santa Catarina —poniente de Monterrey— a San Nicolás de los Garza, a corta distancia de la empresa matriz. También adquirió nueva maquinaria de origen alemán con la cual logró incrementar su producción. De esa forma, estuvo en condiciones de competir con otras empresas del ramo. TUNA sobrevivió a la quiebra de Fundidora Monterrey y actualmente forma parte del Grupo Villacero.

Pero el frenesí industrial no se limitó a la capital del estado, sino que permeó en municipios rurales como Cadereyta, recientemente incorporado al Área Metropolitana de Monterrey (2010). Así lo evidencia el artículo de Manuel Hernández sobre La Aldeana, fábrica de escobas fundada en 1892 por el jimense Eugenio Serrano.

El autor presenta algunos datos biográficos de Serrano que muestran su espíritu emprendedor en el ramo agrícola, donde introdujo nuevas técnicas y maquinaria. También destaca su participación en la política local y su relación con comerciantes e industriales de Monterrey, como Pedro Máiz y Francisco G. Sada. Asimismo, considera la llegada del ferrocarril al municipio como un detonante de la actividad comercial, misma que fue aprove-

chada por Serrano para incursionar en el ramo industrial.

De acuerdo con Hernández, La Aldeana, como bautizó Serrano a su fábrica, fue pionera en la manufactura de escobas. Sin otras empresas similares que compitieran con sus productos, logró posicionarse rápidamente en el mercado regional. Aprovechando el transporte ferroviario comerciaba sus escobas en ciudades como Monterrey, Saltillo y Tampico. La Aldeana cerró sus puertas en 1950 debido a problemas financieros. No obstante, sentó las bases de la industria escobera en esa municipalidad.

El ferrocarril fue clave en el auge industrial de Monterrey, pues facilitó la colocación de productos en el mercado nacional e internacional, y favoreció la movilidad de personas mediante el servicio de pasajeros. Este último fue cancelado, salvo contadas excepciones, al concesionarse las vías férreas a particulares entre 1994 y 1998.

José Eugenio Lazo y Oscar Rodríguez tratan precisamente el tema de las estaciones de pasajeros de la vía Monterrey-Paredón, ubicadas en Nuevo León. En la primera parte del texto abordan brevemente la historia del Ferrocarril Internacional, compañía que estuvo a cargo de la construcción de esa vía. Asimismo, describen las modificaciones en su trazo y algunas características del servicio de pasajeros, como el paisaje, el itinerario, los horarios de las corridas, etcétera.

Posteriormente presentan los resultados de su trabajo de campo, donde registraron las condiciones actuales de las estaciones. Si bien es cierto que, entre 1993 y 1994, un grupo de especialistas del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos elaboró el Censo General de Estaciones de los Ferrocarriles, después de casi treinta años, evidentemente el estado de conservación de ellas ya no es el mismo. El trabajo compartido por los autores así lo demuestra.

Las fábricas pioneras de Nuevo León se enfrentaron a la escasez de mano de obra especializada. En un primer momento, los industriales recurrieron a la contratación de operarios extranjeros, quienes además de estar al frente del proceso productivo, compartieron sus conocimientos con los obreros mexicanos. Asimismo, empresas como Fundidora Monterrey y Cervecería Cuauhtémoc fundaron sus propias escuelas técnicas para capacitar a su personal.

Así lo explica Susana Acosta en su texto sobre el edificio de la Escuela Industrial “Álvaro Obregón”, inaugurado en 1930, muestra del impulso que los gobiernos surgidos de la Revolución dieron a la formación de técnicos con la finalidad de garantizar la mano de obra especializada, requerida por una industria en crecimiento.

Después de señalar los antecedentes y el contexto en el que surge el proyecto de dicha escuela, la autora realiza un minucioso análisis arquitectónico del edificio, que desde 1986 forma parte del Catálogo de Monumentos Históricos elaborado por el INAH. Así, describe los elementos representativos del Art Decó, observables en la fachada, las columnas y los vitrales del edificio. También reseña las remodelaciones que se le hicieron, algunas de ellas muy desafortunadas.

En 2001, la Escuela Industrial “Álvaro Obregón” fue reubicada. La UANL, propietaria del inmueble, cedió el edificio a la Escuela Preparatoria No. 3, lo cual derivó en una nueva remodelación, especialmente de los talleres, para adaptarlos a las necesidades del plantel educativo. Por si fuera poco, en 2013 inició la construcción de la Línea 3 del Metro, cuyo viaducto elevado cruza frente a la escuela. Pero a pesar de las remodelaciones y a la contaminación visual, el edificio conserva su majestuosidad, siendo uno de los pocos que han sobrevivido, algo muy meritorio en una ciudad que se empeña en borrar las huellas de su pasado.

Complementa este número la reseña del libro de Alberto Casillas Hernández, *Guillermo Kahlo. Fotógrafo de Fundidora*, por Martha E. Alfaro Cuevas, quien nos presenta la dimensión de los acervos de las compañías recién cerradas, además señala el significado y utilidad de esas imágenes tomadas por el célebre fotógrafo Kahlo y con las cuales podemos conocer el pasado de la infraestructura y de los espacios productivos de Fundidora Monterrey y demás edificios.

Por último, Claudia Domínguez García presenta una noticia, “El Archivo Histórico Municipal de Santa Catarina, como fuente para la historia industrial de Nuevo León”, donde nos comenta del gran acopio de información contenida en su acervo, la historia de las diversas sedes que ha tenido, el rescate de

la documentación, su clasificación, hasta alcanzar las óptimas condiciones en que ahora se encuentra.

En suma, cada uno de los ensayos aquí presentados son una muestra del trabajo realizado en el SPIR-NL. Si bien los autores parten de un interés académico respecto de los procesos de industrialización en Nuevo León, sus textos son una invitación al debate y a la revalorización de los inmuebles industriales, algunos de los cuales, como se pudo observar, presentan francos deterioros. Precisamente, un primer paso para la revalorización de estos edificios es recuperar su historia, destacando no sólo su valor arquitectónico sino también su valor social.

OSCAR ABRAHAM RODRÍGUEZ CASTILLO
Capilla Alfonsina Biblioteca Universitaria,
Universidad Autónoma de Nuevo León

