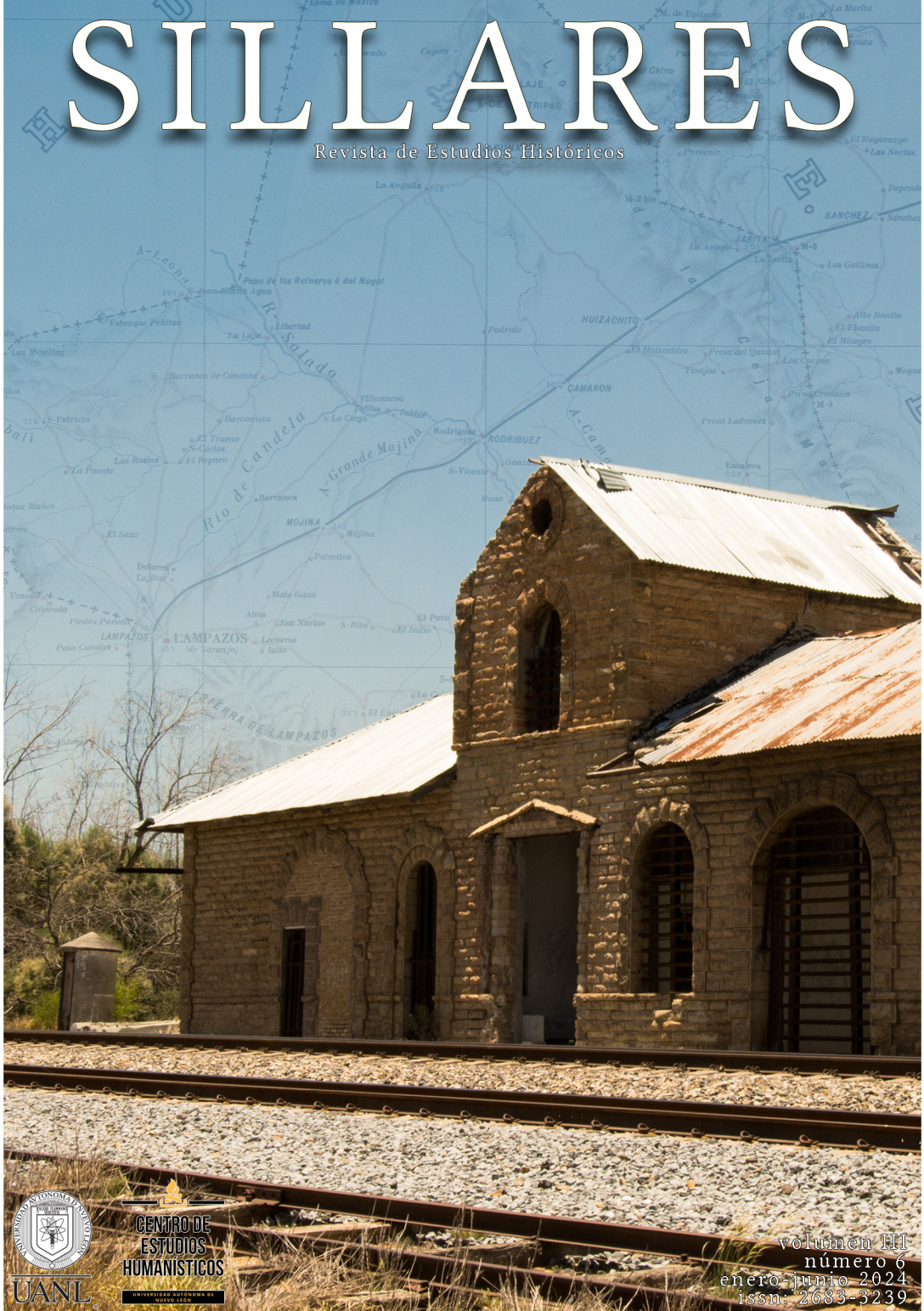


SILLARES

Revista de Estudios Históricos



CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS

UANL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

volumen III
número 6
enero-junio 2024
issn: 2683-3239

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

*Marquesinas ferroviarias. Tipología arquitectónica
de las antiguas estaciones de pasajeros en
Nuevo León*

**Railways Portals. Architectural typology of the
old passenger stations in Nuevo León**

Óscar Abraham Rodríguez Castillo

orcid.org/0000-0003-3040-7840

Universidad Autónoma de Zacatecas
Zacatecas, México

José Eugenio Lazo Freymann

orcid.org/0000-0003-2199-8044

Universidad Nacional Autónoma de México
Coyoacán, México

Recibido: 14 de noviembre de 2023

Aceptado: 15 de enero de 2024

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Rodríguez Castillo, Óscar Abraham / Lazo Freyman, José Eugenio. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

Email: orodriguez.cien@gmail.com jelazof@gmail.com

Marquesinas ferroviarias. Tipología arquitectónica de las antiguas estaciones de pasajeros en Nuevo León

Railways Portals. Architectural typology of the old passenger stations in Nuevo León

Oscar Abraham Rodríguez Castillo
Universidad Autónoma de Zacatecas
Zacatecas, México
orcid.org/0000-0003-3040-7840

José Eugenio Lazo Freymann
Universidad Nacional Autónoma de México
Coyoacán, México
orcid.org/0000-0003-2199-8044

Recibido: 14 de noviembre de 2023

Aceptado: 15 de enero de 2024

Resumen: En este trabajo se propone una tipología de las estaciones ferroviarias de pasajeros de Nuevo León, las cuales quedaron en desuso tras la extinción de Ferrocarriles Nacionales de México, y la concesión de las vías férreas a la iniciativa privada. Para ello, se lleva a cabo una revisión de las particularidades arquitectónicas, el contexto histórico en que se construyeron, así como el valor patrimonial que le es conferido en la actualidad. Cabe mencionar

Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142

96

DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

que la tipología es producto de una investigación documental, pero sobre todo de campo, la cual dio inicio hace más de cinco años. En este sentido, el texto viene acompañado de fotografías tomadas por los autores. El objetivo de la investigación es visibilizar el potencial de las estaciones ferroviarias para formar parte del patrimonio cultural del estado, especialmente para las comunidades cercanas a estas. No hay que olvidar que las estaciones fueron puntos neurálgicos de la actividad económica y social de los pueblos. En este sentido, ocupan un lugar especial en la memoria colectiva de las comunidades.

Palabras clave: Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarriles, México, Patrimonio, Estaciones ferroviarias

Abstract: This work proposes a typology of the passenger railway stations of Nuevo León, which fell into disuse after the extinction of Ferrocarriles Nacionales de México, and the concession of the railway tracks to private initiative. To accomplish this, we conducted a review of the architectural particularities, the historical context in which they were built, as well as the heritage value that is conferred on them today. It is worth mentioning that the typology is the product of documentary research, but mainly field research began more than five years ago. In this sense, the text is accompanied by photographs taken by the authors. The objective of the research is to make visible the potential of railway stations to form part of the state's cultural heritage, especially for the communities near them. We must not forget that the stations were nerve centers of the economic and social activity of the towns. In this sense, they occupy a special place in the collective memory of the communities.

Keywords: Ferrocarriles Nacionales de Mexico, Railways, Mexico, Heritage, Railway stations

Introducción

El presente trabajo tiene por objetivo presentar una tipología arquitectónica de las estaciones de pasajeros que hay en Nuevo León (México), considerando variables como los elementos constructivos, contexto histórico y su valor como patrimonio cultural material e inmaterial. Dicha tipología se basa principalmente en el trabajo de campo, es decir, en el registro fotográfico de las estaciones, así como información general de las mismas. Para ello, dividimos el texto en dos apartados. En el primero, recuperamos la tipología de elaborada por Lucina Rangel y Juana María Rangel,¹ que agruparon las estaciones en cuatro categorías a decir: principales, provisionales, tipo y bandera. Con base en lo apuntado por las autoras, identificamos las estaciones en Nuevo León que entran en dichas categorías. Posteriormente presentamos una propuesta tipológica de las estaciones de Nuevo León con tres categorías: Estaciones Históricas, Estaciones Contemporáneas y Las Estaciones.

La primera conformada con aquellas estaciones construidas previo a la fusión de las dos grandes compañías ferroviarias El Central y El Nacional; que se prolonga hasta la nacionalización

¹ Lucina Rangel Vargas y Juana María Rangel Vargas, “Estaciones ferroviarias de México”, en *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, ed. Teresa Márquez Martínez, Lucina Rangel Vargas, y Juana María Rangel Vargas (México, DF: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero; Instituto Nacional del Antropología e Historia; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010), 55–116.

de los Ferrocarriles Nacionales durante el periodo presidencial del general Lázaro Cárdenas (1934-1940); la segunda, abarca el periodo comprendido entre 1940 y la privatización del sistema ferroviario a través de la figura de concesiones. En esta etapa se observa la introducción de nuevos materiales y la tendencia a la uniformidad de los edificios; la tercera es de carácter transversal y la utilizamos para resaltar las singularidades de las cuatro estaciones incluidas en esa categoría. En este sentido, la variable a considerar no es la temporalidad sino los elementos arquitectónicos que las hacen únicas en el contexto local o incluso nacional.

1. Tipología histórica de las estaciones

Las estaciones forman parte de la infraestructura ferroviaria, cuya importancia no es mayor ni menor al resto de los activos materiales y los miles de ferrocarrileros que hacen posible el funcionamiento adecuado de este medio de transporte; no obstante, son las más visibles dado que una de sus principales funciones es regular la afluencia de carga y pasajeros.

Gracias a ello, el diseño arquitectónico de las estaciones, además de orientarse a la funcionalidad, es decir, a una distribución racional de los espacios, adquirieron una carga simbólica siendo la carta de presentación de las compañías ferroviarias. En este sentido, las dimensiones y los detalles ornamentales se asociaron a la solidez empresarial, pero también a la pujanza de las ciudades que formaban parte del itinerario. No es casual el esmero que las

compañías pusieron en las estaciones terminales, regularmente instaladas en las capitales de los estados, en contraste con las ubicadas en poblaciones no estratégicas o de baja demografía, donde el diseño arquitectónico fue generalmente modesto y hasta cierto punto genérico.

Imagen 1.
Estación Villaldama



Asimismo, las estaciones estaban equipadas para abastecer a los trenes de carbón y agua, brindar un mantenimiento básico y proporcionar las instrucciones de ruta para el resto del trayecto. Para ello, el interior del edificio se dividía en diferentes secciones que albergaban al personal operativo como telegrafistas, jefe de estación, ayudantes, entre otros. Bodegas de carga, cuarto de

herramientas, viviendas de los trabajadores, vías secundarias, etc. completaban el complejo ferroviario, cuyo tamaño variaba según el tráfico de trenes en la región.

En México, la construcción y administración de las líneas de ferrocarril estuvo, hasta antes de la nacionalización, a cargo de compañías extranjeras, esto es británicas y estadounidenses principalmente. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, las segundas solicitaron la autorización del gobierno federal para construir caminos de hierro que unieran la capital del país con la frontera norte y, de esa forma, enlazarlas con las propias. Las compañías ferrocarriles estadounidenses Central y Nacional fueron las responsables de unir la capital del país con la frontera norte. La primera estuvo a cargo de la construcción y administración de la vía México-Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), y la segunda de la vía México-Nuevo Laredo. Ambas tenían experiencia probada y trajeron consigo el equipo, el personal y las técnicas constructivas, así como los estilos arquitectónicos de las estaciones. La vía troncal de El Ferrocarril Central entró en operaciones en 1882, en donde en cuatro años construyeron casi dos mil kilómetros de vía. Al Ferrocarril Nacional le tomó seis años la construcción de 1352 kilómetros de vía, quedando concluidos los trabajos en 1888. Pero la celeridad en la construcción del tendido férreo no fue la misma respecto a las estaciones. De acuerdo con una reseña elaborada por Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1902, citada por Ortiz Hernán², las estaciones y paraderos en la

² Sergio Ortiz Hernán, “De estaciones, trenes y paisajes”, en *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, ed. Teresa Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

línea México-Laredo, “nada tienen de notable”. La prioridad era la vía, pues entre más tardaran en abrir el servicio de trenes, más tiempo les tomaría recuperar la inversión.

Pero aquí nos hacemos los primeros cuestionamientos: ¿había una norma oficial para ese tipo de edificios? ¿Cuál fue el marco arquitectónico de referencia para la construcción de estaciones? Una manera sencilla de responder a estas interrogantes es: sí, en términos generales, pero no en lo particular. Ciertamente una respuesta como la anterior no deja satisfecho a nadie, por lo que es necesario ahondar en el tema. Veamos.

De acuerdo al reglamento ferroviario de 1883, las compañías constructoras estaban obligadas a “establecer en ellas [las estaciones] un local convenientemente resguardado en el que pueda el público en general sin incomodidad ni inconveniente, esperar la salida o llegada del tren”.³ Aunado a lo anterior, en la fachada principal debía colocarse un letrero con el nombre de la estación y de la localidad, así como un reloj en sincronía con el movimiento de los trenes. Además, antes de construir cualquier edificio para el servicio de pasajeros, las compañías estaban

Márquez Martínez, Lucina Rangel Vargas, y Juana María Rangel Vargas (México, DF: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero; Instituto Nacional de Antropología e Historia; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010), 17–54.

³ Ortiz Hernán, Sergio, “De estaciones, trenes y paisajes”, en *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artísticos*, de Márquez Martínez, Teresa, Rangel Vargas, Lucina (México: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Conaculta, 2010), 39.

obligadas a presentar el proyecto a la Secretaría de Fomento para su autorización. Como advierte Ortiz, quedaba implícito en el reglamento que una estación, además de ser el lugar donde el tren detenía su marcha, constaba de un edificio cuyas dimensiones podían variar según la localidad. No obstante, el mismo reglamento hacía mención de “paraderos”, aunque sin dar mayor información al respecto. Esto lleva a inferir que las especificaciones señaladas arriba aplicaban principalmente para las estaciones terminales o las intermedias de importancia relativa, mientras aquellos puntos marcados en el itinerario donde el servicio de carga y/o pasaje tenían poca o nula demanda, lo estipulado en el reglamento era pasado por alto. Cabe señalar que la tecnología de la época aplicada al transporte ferroviario exigía grandes cantidades de provisiones para su operación. Junto a las locomotoras de vapor era enganchado un *tender*, vagón tipo góndola con las reservas de combustible, aceite y agua necesarios para recorrer una distancia determinada, el cual era reabastecido en cada estación o paradero. Por consiguiente, el tren no solamente detenía su paso para subir o bajar pasaje o mercancías, sino también por cuestiones meramente operativas.

Ahora bien, tal vez parezca una obviedad la relación estación-edificio; sin embargo, ya en el siglo XX, bajo la administración de la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), el reglamento ferroviario de 1944 define a la estación como “un lugar designado en el Horario con determinado

nombre”. Así, FNM tomó distancia con el reglamento anterior, rompiendo la relación estación-edificio. Entonces, con base en lo dicho hasta aquí, respondemos la primera interrogante de manera afirmativa, aunque la normativa aplicaba preferentemente para la estaciones terminales e intermedias. En ambos casos, la suntuosidad de la estación era proporcional a la dinámica comercial de la localidad donde se ubicaba.

Respecto a la segunda interrogante, el estilo arquitectónico de las estaciones no fue uniforme, sino variopinto según los marcos de referencia de los propietarios de las líneas ferroviarias. Como señalamos antes, las compañías extranjeras tenían una experiencia previa construyendo caminos de hierro en sus países de origen, en este sentido, el diseño de las estaciones se basó en dicha experiencia. Para cuando se construyó la primera línea de ferrocarril en México, había transcurrido prácticamente medio siglo de la inauguración de la primera línea férrea en Gran Bretaña. A lo largo de esos años surgieron principios básicos sobre un diseño funcional de estación, más allá de los criterios estéticos en fachadas e interiores.

Lora Ann Cunningham recupera la tipología realizada por el arquitecto francés Cesar Daly en 1846, quien clasificó las estaciones con base en su diseño arquitectónico, identificando cinco tipos diferentes. Comienza señalando la estación tipo “T”, donde el edificio es representado por la parte superior de la letra y las vías por la parte más alargada, cubiertas por un cobertizo, algo

típico de las estaciones europeas. Esta tipología tenía una variante parecida a una doble “TT”, cuyo objetivo era separar los accesos a los andenes de salida y llegada de los trenes. La segunda es quizá la más común en edificios terminales, con dos cuerpos paralelos, ambos con acceso al andén central y un par de vías para arribos y salidas con su respectivo cobertizo. El tercer tipo tenía forma de L, siendo la estación de Berlín (1838) su referente. Integrada por dos vías paralelas bajo un cobertizo para salidas y entradas, donde la primera giraba a la izquierda (dando la forma de L) hacia uno de los edificios de la estación, mientras que la otra hacía lo propio, pero en línea recta. La cuarta fue la más recurrida en estaciones secundarias, ubicadas en ciudades con baja actividad comercial o zonas rurales. La estación constaba de un edificio y andén lateral para salidas y llegadas. Finalmente, el quinto tipo de estación, parecido al anterior, consistió en un solo edificio, aunque de mayores dimensiones, cuyos extremos daban acceso a los andenes.⁴

Como antecedentes en México, el ingeniero mexicano Santiago Méndez publicó en 1864, *Nociones prácticas sobre caminos de fierro* en el que aborda prácticamente todo lo relacionado con las vías férreas, desde las obras de construcción hasta el tipo de locomotoras más adecuadas a la geografía de nuestro país. Respecto a las estaciones terminales, Méndez señaló diez criterios⁵ básicos que debían cubrir:

⁴ Lora Ann Cunningham, “A Forgotten Typology: The Rediscovery of the Train Stations on the Oldest Railroad in the Country”, 2011, 20–23.

⁵ Santiago Méndez, *Nociones prácticas sobre caminos de fierro* (México: Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142

Marquesinas ferroviarias

1. Un vestíbulo o pórtico cerrado [...] que forma la fachada del frente.
2. Las oficinas para la distribución de las boletas de pasaje, inscripción del equipaje...
3. Salas para depositar el equipaje y los efectos que salen y para repartir los que llegan.
4. Una oficina en donde se reclaman los objetos perdidos, y una sala para depositarlos.
5. Un local para el telégrafo.
6. Otro para el despacho del correo, sillas de postas, diligencias.
7. Una o más salas de espera...
8. Un local para los enseres del alumbrado.
9. Meaderos y comunes.
10. Un local para el despacho del jefe de la estación y otra para los empleados, sobrestantes y peones de servicio.

Siguiendo a Lucina Rangel y Juana María Rangel⁶, el periodo previo a la nacionalización de los ferrocarriles, esto es entre 1867 y 1940, se caracterizó por la diversidad de estilos arquitectónicos en las estaciones principales, más no así en las intermedias o paraderos. Las autoras proponen una tipología integrada por

Agustín Masse Editor, 1864), 160–61.

⁶ Rangel Vargas y Rangel Vargas, “Estaciones ferroviarias de México”, 58–60.

estaciones provisionales, estaciones urbanas (principales), estaciones tipo y estaciones bandera. Las características de estas fueron las siguientes:

Estación provisional, que eran construcciones de madera, a decir por las autoras, similar a la vivienda rural austera y con techo de dos aguas, aunque acondicionada con los elementos propios de una estación como el mirador, telégrafo, sala de espera, taquilla. Como señalamos con anterioridad, la prioridad era poner en funcionamiento las líneas, por consiguiente, las compañías levantaron tales edificaciones que luego, en su mayoría, fueron reemplazadas por otras construidas con materiales duraderos.

Estación urbana: ubicadas en las ciudades principales de México, siendo puntos neurálgicos de las relaciones comerciales y sociales. Estos edificios, además de las características propias de una estación, tenían un diseño exterior imponente, símbolo de la modernidad y el progreso. Dadas las particularidades estéticas de estas estaciones una parte importante de ellas han sobrevivido al inexorable paso del tiempo y políticas urbanas.

Estación tipo: estas fueron las más común en las estaciones intermedias, edificios generalmente de una planta carente de elementos ornamentales, salvo algunas mínimas en puertas y ventanas, techo de dos aguas de madera o zinc, y un cobertizo lateral para proteger a los pasajeros de las inclemencias del tiempo mientras esperaban el arribo del tren. Algunas contaban con una segunda planta en el cuerpo central del edificio, el cual era acondicionado como vivienda para el jefe de estación.

Estación bandera: carecían de edificio, únicamente constaban de una señal fijada al suelo con el nombre de la estación. En algunos casos, había un escape destinado al encuentro de trenes. Las locomotoras detenían su marcha en caso de tener orden de hacerlo o si había personas que quisieran abordar, las cuales esperaban junto a simples cobertizos improvisados, que desconocemos si fueron levantados por la institución ferroviaria o por los habitantes de dicho espacio.

Pero, ¿esta tipología es aplicable al contexto nuevoleonés? Definitivamente sí. Pero antes de ampliar la respuesta, primero un poco de historia. Como adelantamos, la Cía. El Ferrocarril Nacional obtuvo la concesión del gobierno federal para enlazar la capital del país con la frontera norte, específicamente con Nuevo Laredo (1882-1888). El itinerario de El Nacional fue el primero en incluir a Nuevo León. Proveniente de Saltillo, Coahuila, el trazo de la vía enfiló hacia Monterrey enlazando a su paso los actuales municipios de García y Santa Catarina. Posteriormente siguió rumbo al norte a través de los municipios de San Nicolás, Gral. Escobedo, Salinas Victoria, Villaldama y Lampazos de Naranjo, para finalmente internarse en jurisdicción del vecino estado de Tamaulipas.

El itinerario estableció 32 estaciones en Nuevo León, trece de las cuales eran de bandera. De acuerdo con la publicación *De México a Chicago y Nueva York: Guía del Viajero*⁷, además

⁷ Adalberto de Cardona, *De México a Chicago. Guía para el viajero en la Sillares*, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142 108
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

de Monterrey, otros puntos relevantes del trayecto fueron Villaldama, Guadalupe y Lampazos, donde las principales actividades económicas eran la agricultura, la ganadería y la minería.

Al Ferrocarril Nacional le siguió la Compañía del Ferrocarril Al Golfo, construido en pleno auge industrial de Monterrey, entre 1888 y 1891, enlazando la capital regiomontana con el puerto de Tampico. El trazado de esta vía incluyó catorce estaciones en territorio nuevoleonés, partiendo de la emblemática estación Del Golfo hacia el este por los municipios de Guadalupe, Cadereyta, para luego hacer un arco hacia el sureste por los municipios de Montemorelos y Linares. Partiendo de Monterrey, también contó con un ramal hacia el norponiente, cuya terminal fue la estación Treviño en territorio coahuilense, donde hacía conexión con la zona carbonífera de ese estado, por medio de la Cía. Ferrocarril Internacional, indispensable para satisfacer la demanda industrial de combustible. En 1901, esta línea fue absorbida por el Ferrocarril Central.

El Ferrocarril Internacional obtuvo en 1894 autorización del gobierno federal para construir un ramal hacia Monterrey. Con ello, la compañía buscó prescindir de intermediarios, transportando ella misma los minerales del norte de Coahuila hasta las puertas de las industrias regiomontanas. Para no

que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte (Nueva York: Imprenta de Moss Engraving Co., 1892).

discurrir de manera paralela con el Ferrocarril al Golfo, se internó a Nuevo León por el cañón de El Delgado para luego seguir por el valle de las Salinas (en su momento un fértil espacio dedicado principalmente a la caña de azúcar), cruzando por los municipios de García, Mina, Hidalgo, Abasolo, El Carmen y Gral. Escobedo hasta llegar a Monterrey. Esta línea quedó concluida en 1898 y en su itinerario incluyó apenas ocho estaciones. Años más tarde el Ferrocarril Internacional y el Nacional se fusionaron, es por ello que la estación principal de ambas compañías en Monterrey llevó el nombre de Unión.

Por su parte, el ramal Monterrey-Matamoros fue el último en terminarse pese a que comenzó a construirse en 1880. Ante el incumplimiento de la compañía que obtuvo la concesión del proyecto, el Ferrocarril Nacional adquirió los derechos de esa vía que entró en operaciones en 1905. El trazo de la vía se tendió rumbo al este de la ciudad de Monterrey, pasando por los municipios de San Nicolás de los Garza, Apodaca y Pesquería, luego se desvía ligeramente al sureste alcanzando el municipio de Los Ramones para luego enflar al noreste rumbo a Matamoros no sin antes enlazar los municipios de los Herreras y Los Aldamas.

Esta apretada síntesis de las vías férreas que a finales del siglo XIX colocaron a Monterrey como una de las ciudades mejor comunicadas en el país, da una idea de la fuerte herencia ferrocarrilera no solo en la capital del estado sino en los diferentes

municipios conectados por este medio de transporte. Asimismo, evidencia el importante número de estaciones en la entidad, y con ello la variedad de estilos arquitectónicos. Efectivamente, en Nuevo León encontramos ejemplos de las cuatro variantes según la tipología realizada por las autoras mencionadas líneas arriba. A continuación presentamos ejemplos de cada una.

Los vestigios de estaciones provisionales son, por su misma condición temporal, muy pocos. Ya sea que las mismas compañías las derribaran una vez levantado otro edificio en su lugar, fueran arrasadas durante la vorágine revolucionaria, o simplemente sus materiales se reutilizaran una vez finalizada su vida útil. Afortunadamente, Nuevo León cuenta con una de ese tipo, la estación Hidalgo, ubicada en el municipio de igual nombre. La estación Hidalgo se ubica en la actual Línea M (Gómez Palacio/Torreón-Tampico/Altamira), concesionada al Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FERROMEX). La Línea M integró el ramal a Monterrey construido por el Ferrocarril Internacional con la vía del Ferrocarril al Golfo. Esto fue posible gracias a la fusión de las principales compañías ferroviarias, bajo la rectoría de un organismo federal descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México (1908), haciendo innecesaria la duplicidad de vías.

El edificio de la estación Hidalgo es de una planta con forma rectangular, construida con madera, con techo de dos aguas de lámina galvanizada. Sobresaliendo de cuerpo central del edificio se ubica el mirador, con ventas tipo *bay windows* y en la

parte superior de la misma el letrero con el nombre de la estación, destino, kilómetro en que se ubica y la altura respecto al nivel del mar. El mirador estaba reservado para el telegrafista y su ayudante, Asimismo, contaba con una palanca para manipular el sistema de señales según las instrucciones del despachador. Salvo los marcos y rejas de forja en ventanas y puertas, el edificio no cuenta con más elementos ornamentales. El edificio contaba con una bodega, andén lateral (sin cobertizo) y escape. Completan el conjunto ferroviario el tanque de agua que descansa sobre una base de piedra, así como vagones-vivienda para los trabajadores de vía.

Imagen 2.
Estación Hidalgo



¿Por qué si era temporal no fue demolida por FNM? Seguramente por su ubicación. El ramal del Ferrocarril Internacional fue construido en el Valle de las Salinas, región semidesértica de baja demografía y de poca relevancia económica en comparación con otros espacios enlazados por el ferrocarril. La importancia de la vía radicó en la transportación de minerales hacia las fundiciones de Monterrey. Había pocas estaciones a su paso. Los trenes que recorrían el trayecto eran mixtos, es decir, de carga y pasajeros. Como no era una vía estratégica, probablemente FNM pasó por alto reemplazar la estación.

Otra razón que pudo jugar a favor de su conservación: la cementera Hidalgo. Ubicada a un costado de la estación cuya producción requería de mil carros anualmente. Aunado a lo anterior, en mayo de 1972 el gobierno federal publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal Sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, que seguramente abonó a la conservación de la estación considerando su valor histórico.

Las estaciones urbanas de Monterrey fueron dos: La estación Del Golfo, cuyo diseño arquitectónico fue elaborado por Isaac S. Tylor y la obra estuvo a cargo del ingeniero W. W. Price; y la Estación Unión de los Ferrocarriles Nacional e Internacional. De acuerdo con el periódico local *El Monterrey News*, la construcción de la estación comenzó en febrero de 1905 a cargo del ingeniero en jefe del sistema Merger (fusión de la compañía Nacional e Internacional) R. T. Mc. Donald, mismo que años antes había construido la estación Querétaro (1903-1904). Ambas estaciones tuvieron un

gran parecido. Contrario a lo ocurrido en la capital queretana, la estación Unión fue demolida en la década de los 60, al poco tiempo de entrar en operación una nueva estación ubicada al poniente del primer cuadro y con la infraestructura necesaria para satisfacer la demanda de una ciudad industrial como Monterrey.

Imagen 3. Estación Querétaro



Como mencionamos más atrás, la prensa local tuvo un trato diferenciado con las compañías ferroviarias del Ferrocarril al Golfo y del Ferrocarril Nacional a causa de la estación de pasajeros. Esto a partir de que la primera adquiriera tres manzanas sobre la calle de la Zona Norte donde construiría un edificio de piedra destinado al servicio de carga y pasajeros. El periódico *La Defensa del Pueblo* elogió la decisión del Ferrocarril al Golfo, y destacó que ésta no escatimaría en gastos. Remató la nota de la Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142

siguiente manera: “Ojalá y la del Nacional imitara su ejemplo; pero, por desgracia debemos estar desengañados ya por lo que respecta a sus intenciones”. La crítica no era para menos, pues la línea Monterrey al Golfo tenía menos tiempo de haberse construido; no obstante, hay que considerar que dicha compañía tenía como punto terminal la capital nuevoleonense al norte, y Tampico en su extremo sur; en cambio, la Cía. del Ferrocarril Nacional unió la Ciudad de México con Nuevo Laredo, siendo Monterrey un punto intermedio en el itinerario.

Retomando la obra del ingeniero Santiago Méndez, las estaciones de pasajeros exigían para su operatividad un terreno amplio, complicando su construcción en el interior de las ciudades debido al costo de la tierra. Y así ocurrió para ambas estaciones, que estuvieron ubicadas sobre la calle de la Zona, límite norte del primer cuadro de Monterrey, donde dispusieron de un espacio vasto para construir la infraestructura complementaria para las operaciones ferroviarias.

¿Cuáles eran las dimensiones idóneas de una estación terminal considerando el edificio como tal, pero también el terreno para el resto de la infraestructura? Méndez sugirió tomar como referencia las estaciones europeas, entre ellas la de París, cuya extensión era de 50 mil metros cuadrados y la de mercancías de 260 mil. En el caso de La estación Del Golfo, la infraestructura llegó a tener una extensión de 150 mil metros cuadrados. Probablemente, la estación Unión tenía dimensiones similares, ya que los terrenos

de la estación abarcaban de la avenida Cuauhtémoc hasta Calzada Victoria, entre Miguel Nieto y Cuauhtémoc.⁸ En cuanto a las dimensiones del edificio, la estación del Golfo ocupó un espacio de más de 2 mil metros cuadrados, y 3 mil la estación Unión.

Por otro lado, siguiendo a Juan Antonio Casas, el lenguaje arquitectónico de la Estación del Golfo fue neorrománico, sin parangón en la ciudad en esa época. Incluso, Casas afirma que dicha estación fue la única diseñada por el arquitecto estadounidense Isaac S. Taylor, lo cual la vuelve todavía más especial. Con un cuerpo central de cinco pisos y de dos en los cuerpos laterales, la estación se construyó con ladrillo, algo poco usual en la región, pero común en Estados Unidos. Para las columnas y torreones centrales que custodian el cuerpo principal se utilizaron bloques de piedra de las canteras del Topo Chico.

El techo a cuatro aguas y soportes decorados de madera sosteniendo los aleros, así como las buhardillas le dan un toque singular. Es por ello que el edificio fue visto con beneplácito por los redactores de los periódicos locales, al mismo tiempo que arremetían contra la austera estación de madera de El Nacional. La crítica no paró hasta 1907, cuando finalmente se inaugura la estación Unión.

⁸ Oscar Abraham Rodríguez Castillo y José Eugenio Lazo Freymann, “Los patrimonios negativos. La estación Del Golfo y las identidades cartográficas en el centro de Monterrey”, en *Monterrey: Patrimonio e Industria. Seis estudios históricos*, ed. Oscar Abraham Rodríguez Castillo (Ciudad de México: Fides, 2021), 101.

En la construcción de esta última se utilizaron materiales de la localidad como la piedra de Los Ramones y ladrillo de una fábrica de la localidad; el edificio era de dos plantas y, como elemento diferenciador del resto de las estaciones en México, contaría con un cobertizo para trenes de 152 metros de largo, con el ancho suficiente para cubrir cuatro vías. Al inaugurarse en mayo de 1907, la prensa local no escatimó en elogios:

En cuanto al edificio no es menos bello que su interior. Desde el andén, alto, espacioso y con vías para todos los trenes que en un mismo momento o a una misma hora puedan estar en la estación, hasta la fachada principal del mismo edificio, son hermosas todas sus partes. Es una estación, permítasenos la orgullosa frase, como para Monterrey.⁹

Respecto a los interiores, ambas estaciones se ajustaron a las recomendaciones del ingeniero Méndez, pues contaron con un vestíbulo cerrado, oficina de boletaje, sala de equipaje, sala de pasajeros, oficinas administrativas, etcétera.

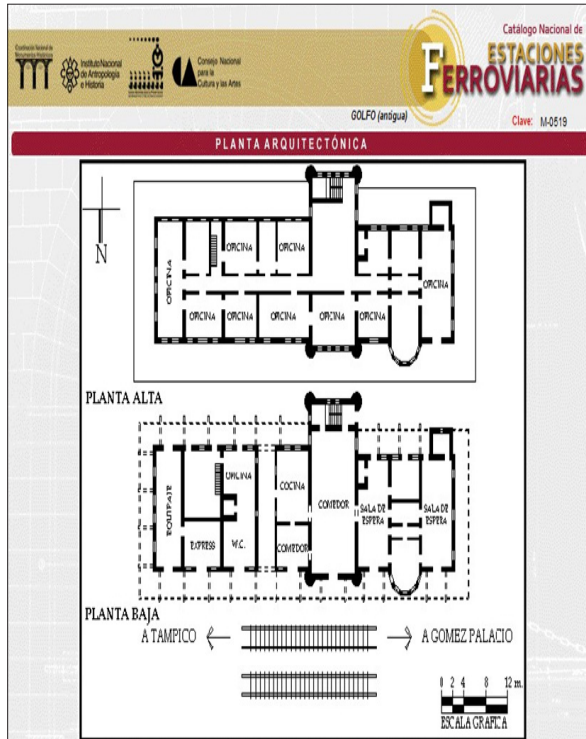
Los redactores de *El Renacimiento*, que por años criticaron a la Cía. del Ferrocarril Nacional, reseñaron sus impresiones sobre La Estación Unión: “Sus magníficas oficinas tan bien montadas como numerosas, la amplitud de todos los departamentos [...] hacen de nuestra Estación una de las mejores y más bien montadas con todas las exigencias del despacho en la actualidad”.¹⁰

⁹ “Las estaciones de las líneas nacionales”, *Semanario Renacimiento*, el 12 de mayo de 1907.

¹⁰ “Las estaciones de las líneas nacionales”.

Imagen 4.

Croquis de Estación Del Golfo



La tercera variante tipológica, estación tipo, fue la más común fuera de la ciudad de Monterrey. Como señalamos, la principal característica de esta era el edificio regularmente de un piso con el andén lateral al descubierto, construido con materiales durables regularmente de la misma región circundante. En las vías trazadas por Nuevo León se construyeron estaciones tipo tanto de un piso como de dos.

Imagen 5.
Estación Cadereyta



Sobre la vía al Golfo predominó la estación de un piso, con un diseño estandarizado, como se aprecia en el caso de las estaciones Cadereyta, Montemorelos y Linares. Dichas estaciones prácticamente son replica una de la otra. Para la construcción, se empleó una base de piedra laja, muros de piedra con aplanado de cal, excepto en las columnas donde se aprecian los bloques de piedra como elemento funcional, pero a la vez decorativo, ya que también se utiliza en jambas y dinteles de puertas y ventanas. Otros elementos que se observan son el techo de dos aguas, el frontón de forma irregular, combinando líneas rectas y curvas en

la parte central. Una ventana de ojo de buey en el aguilón del frontón completa los elementos ornamentales de estos edificios. De ahí se desprende un cobertizo lateral, que sirvió de abrigo a las y los usuarios del transporte ferroviario. En la parte central del cuerpo se puede observar el mirador y encima de éste un madero en horizontal con el nombre de la estación.

Imagen 6.
Estación Linares



La distribución del espacio interior se resolvió de una manera funcional; dividido en cuatro secciones, sala de espera, bodega de Express, oficina, y equipaje. A excepción de la sección de oficina, las otras tres tenían una puerta al frente y una posterior con acceso al andén. También hubo estaciones tipo con un piso extra en el cuerpo central del edificio, que era utilizado como vivienda del jefe de estación. La distribución del espacio fue similar, salvo que carecía de cobertizo lateral. Este tipo de estación se encuentra en

la vía a Matamoros, siendo las de Pesquería o Los Herreras un claro ejemplo de ello. En la estación Jarita, vía México-Laredo, aunque sin el aplanado de cal en los muros exteriores.

Imagen 7.
Estación Los Herreras



Finalmente, las estaciones bandera, ubicadas en los puntos del itinerario de baja demografía y poca o nula importancia en la explotación económica y que carecieron de edificio, identificándose por una estaca de fierro enterrada verticalmente en la tierra que sostenía en la parte superior un letrero con el nombre de la estación. En ellas, el tren detenía su marcha solamente en caso de pasaje o por indicaciones del despachador para introducirse al escape, cediendo el paso al tren que venía en sentido contrario. A decir por antiguos ferrocarrileros, el Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

reglamento estipulaba que las personas en una estación de este tipo, debían agitar una bandera verde al aproximarse el convoy; sin embargo, agrega, dicha cláusula del reglamento era muchas de las veces ignorada.¹¹

Imagen 8.
Estación Benítez



Cabe recordar que el número de estaciones incluidas en el itinerario respondía no solo a la necesidad de integrar el mercado nacional, sino a los continuos trabajos de conservación y mantenimiento de las vías. Para ello, siguiendo a Méndez,

¹¹ Óscar Abraham Rodríguez Castillo y José Eugenio Lazo Freymann, *Oficio y memoria ferroviaria. Divisiones Monterrey y Golfo* (Benito Juárez: Editoria An·Alfa·Beta, 2019).

se conformaban cuadrillas de hasta 30 hombres, quienes tenían a su cargo entre seis leguas de vías férreas, aproximadamente 29 kilómetros. Los materiales y herramientas utilizados por las cuadrillas estaban almacenados en las estaciones o almacenes distribuidos estratégicamente a lo largo del tendido férreo. Considerando la baja demografía de la región norte del país, es posible afirmar que las estaciones bandera daban servicio principalmente a los trabajadores de vía que, por las exigencias propias de su labor, acampaban en un punto intermedio del tramo bajo su cuidado.

Recapitulando, las dimensiones y el diseño de las estaciones estuvo influenciada por los patrones resultantes de la experiencia acumulada desde los albores del siglo XIX hasta la llegada del ferrocarril a México. En general, los edificios tuvieron un diseño funcional con una distribución racional de los espacios, con base en las exigencias del servicio de carga y pasajeros. En los núcleos poblacionales más amplios las compañías ferroviarias, antes de la fusión de las compañías Central y Nacional, a la que se sumó el Estado mexicano, desembolsaron fuertes sumas de dinero para la construcción de edificios, además de funcionales al interior, estéticamente atractivos al exterior. En este sentido, las personas asociaban la bonanza de la ciudad con la estación y, por ende, con la compañía constructora.

No obstante, las estaciones intermedias si bien fueron más austeras, también sobresalieron en el paisaje arquitectónico donde fueron instaladas. Las hubo con edificios de un piso y de

dos, y en otros casos de ninguno. Paulatinamente las estaciones intermedias fueron el punto estratégico de los intercambios comerciales y culturales en su contexto geográfico inmediato.

Ciertamente, el papel de las estaciones ha ido cambiando con el transcurrir de las décadas. Los avances tecnológicos aplicados al transporte ferroviario y una mayor competencia del transporte automotor fueron desplazando la importancia de dichos inmuebles, que son parte de la historia del estado. La desaparición del servicio de pasajeros, aunado a la modernización de las locomotoras, que hoy en día recorren largos trayectos sin necesidad de reabastecer provisiones, vuelve aún más complejo el reciclaje de las estaciones intermedias. Algunas han sido acondicionadas como albergue de la seguridad privada a cargo de la vigilancia de los vagones, en otras por cuestiones de seguridad, tapiaron sus accesos o en el peor de los casos, simplemente fueron derruidas. El contraste es la nota dominante entre las estaciones del ferrocarril, aunque mayormente inclinado a las sombras.

Desafortunadamente, por encima del valor histórico-patrimonial están la indolencia, la especulación o los negocios, lo cual deriva en la paulatina e irremediable pérdida del patrimonio arquitectónico de la región. De ahí la importancia de visibilizar las estaciones que siguen en pie a pesar de la indiferencia de las instancias de gobierno de los tres niveles, y sobre todo del inexorable paso del tiempo.

Imagen 9.
Nueva Estación Monterrey



2. Hacia una tipología regional de las estaciones ferroviarias

En esta segunda parte, proponemos una tipología propia, basada en el universo de estaciones en territorio nuevoleonés. Con esto no queremos decir que la elaborada por Lucina Rangel y Juana María Rangel sea inaplicable al contexto regiomontano. Por el contrario, como presentamos en el apartado anterior, Nuevo León cuenta con ejemplos de cada uno de los tipos de estación identificados por las autoras. En este sentido, la tipología que enseguida presentamos no compite con la anterior, sino que la complementa, pues presta atención a variables como la temporalidad, los materiales constructivos y la singularidad de los diseños.

Comenzamos por clasificar las estaciones con base en una variable temporal: *estaciones históricas* y *estaciones contemporáneas*. En esta primera categorización dividimos las construidas durante el porfiriato hasta antes de la nacionalización de los ferrocarriles; mientras las construidas a partir de 1937 en adelante entran en la categoría de *contemporáneas*. Asimismo, agregamos una variable adicional: *Las Estaciones*, donde incluimos los edificios sin parangón, por lo menos en el contexto local.

Estaciones históricas

Aunque existe imprecisión o desconocimiento de las fechas de construcción, proponemos un par de subcategorías de los edificios de pasajeros, la cual responde a la lógica de las empresas propietarias. Así tenemos que a lo largo del tendido de hierro construido por el Ferrocarril Monterrey al Golfo (absorbido por el Ferrocarril Central en 1901) las estaciones intermedias de los municipios de Cadereyta, Montemorelos y Linares sean de un solo piso, y un estilo arquitectónico que son una calca una de otra, y que se encuentra en otros lugares de México, como en Iguala (Guerrero).

En cambio, en la vía a Matamoros, propiedad de El Nacional, los edificios son de un cuerpo central de dos pisos, mientras los cuerpos laterales son de uno. Hasta antes de 1908, las líneas ferroviarias eran administradas por distintas compañías. Por consiguiente, dichas compañías definieron el diseño arquitectónico. Por lo menos parcialmente se observa tal diferenciación en la línea Monterrey a Matamoros, donde El Nacional optó por un edificio

principal de andén lateral, con un segundo piso en la parte central, acondicionado como vivienda del jefe de estación; por su parte, en la vía al Golfo se optó por el diseño de una planta y cobertizo lateral. Ejemplo de lo anterior son las estaciones de Pesquería, y los Herreras en la vía a Matamoros que, de acuerdo al catálogo de estaciones ferroviarias, fueron construidas a principios del siglo XX, caso similar a la estación Cadereyta en la vía al Golfo.

Imagen 10.
Estación Pesquería



Así, las estaciones en la vía a Matamoros, por lo menos en el trazado por Nuevo León tuvieron un patrón homogéneo – edificio rectangular con una planta adicional en el cuerpo central y techo a dos aguas- y lo mismo ocurrió en la vía al Golfo – edificios de una planta, techo de dos aguas y cobertizo lateral. Considerando las características particulares de las estaciones

década compañía, nos referiremos a ellas en adelante como *patrón nacional* y *patrón central*.

Ahora bien, en la vía a Laredo convergen ambos patrones, lo cual en un primer momento pudiera parecer un contrasentido, pues dicha convergencia invalida la existencia de patrones arquitectónicos de compañías competidoras. No obstante, es importante recordar que los edificios de las estaciones fueron en un principio de madera, sustituyéndose paulatinamente por otros construidos por materiales más duraderos. Entonces, ¿qué motivó la utilización de estaciones con distinto estilo arquitectónico en una misma vía? La clave está en el año de construcción. A pesar de que las fechas pueden ser imprecisas, para la estación Jarita, primera en territorio nuevoleonés viniendo de la frontera, fue utilizado el *patrón nacional*. A reserva de corroborar la fecha exacta de su construcción, el edificio de Jarita fue levantado antes de 1908, es decir, previo a la fusión de las empresas Central y Nacional, en la que tuvo el Estado una participación mayoritaria de las acciones, que a partir de ese año fue renombrada como Ferrocarriles Nacionales.

Pero ¿cómo se justifica que la estación Villaldama en la misma vía a Laredo fuera levantada bajo el *patrón central*? La respuesta es que dicha construcción se edificó después de 1908, una vez que las empresas fueron fusionadas por el Estado. Siguiendo este razonamiento, podemos afirmar que Ferrocarriles Nacionales se decantó por el *patrón central*, como ocurrió en Villaldama y en la estación San Juan de la vía al Golfo, cuyo edificio se construyó en 1925.

Imagen 11. Estación San Juan



Respecto a los materiales utilizado para su construcción de las estaciones incluidas en esta categoría fueron los siguientes:

Estación	Vía	Muros	Puertas y ventanas	Techo
Cadereyta	Golfo	Piedra	Madera y fierro	Lámina
Linares	Golfo	Adobe y concreto	Madera y fierro	Lámina
Montemorelos	Golfo	Piedra	Madera y fierro	Lámina
San Juan	Golfo	Piedra	Madera y fierro	Lámina

Marquesinas ferroviarias

Golondrinas	Laredo	Piedra	Fierro	Lámina
Jarita	Laredo	Piedra	Madera	Lámina
Lampazos	Laredo	Ladrillo	Fierro	Lámina
Morales	Laredo	Piedra	Madera	Lámina
Villaldama	Laredo	Piedra	Madera	Lámina
Los Aldamas	Matamoros	Mampostería	Madera	Lámina
Herrerias	Matamoros	Mampostería	Madera y fierro	Lámina
Pesquería	Matamoros	Cantera	Lámina	Lámina
Ramones	Matamoros	Mampostería	Madera y fierro	Lámina

La tabla muestra el uso generalizado de materiales como la lámina para los techos regularmente de dos aguas, y el uso de madera y fierro en puertas y ventanas. Donde vemos ciertas diferencias es en los muros. Por ejemplo, en la vía a Laredo y Golfo predominó el uso de piedra y aplanado de cal mientras en la de Matamoros,

la mampostería. Tal particularidad responde a los materiales constructivos disponibles en cada región. De acuerdo con Jimmie L. King, en los Ramones abunda la cantera que es extraída del río Pesquería, por lo que su uso se extiende a los municipios aledaños como Los Herreras, Pesquería y Los Aldamas.¹² Un caso excepcional es la estación Lampazos construida con ladrillo a finales de la década de los 20. Décadas más tarde, el uso de tabique y columnas de concreto se extendió no solo en estaciones contemporáneas, sino también en las casas de sección asignadas a los trabajadores de vía y sus familias.

Imagen 12.

Estación Salinas Victoria, casa de la sección de tabique



¹² Jimmie L. King, “La Arquitectura Vernácula del Noreste de México”, *The University of Texas at Austin: Texas Scholar Works*, 2011, 1–23.

Estaciones contemporáneas

Como adelantamos anteriormente, las estaciones contemporáneas son aquellas que datan de la década de los 40, después de que la compañía Ferrocarriles Nacionales pasara a manos del Estado mexicano, bajo la figura de empresa paraestatal. Con el control monopólico de la mayor parte del sistema ferroviario mexicano, la paraestatal llevó a cabo planes de modernización, entre las cuales incluyó las estaciones. A partir de ese momento, por lo menos en el caso de Nuevo León, los diseños y materiales fueron más homogéneos.

Los edificios incluidos en esta categoría son: estación Lagrange y Apodaca en la vía a Matamoros, estación Álcali en la Laredo, así como la nueva estación Monterrey. Son pocas las estaciones en comparación con la categoría anterior, no obstante, el patrón arquitectónico de dichas estaciones probablemente se hubiese extendido en la región de no haber ocurrido la extinción de Ferrocarriles Nacionales y la posterior concesión del sistema ferroviario a la iniciativa privada.

Esta categoría la dividimos en tres: terminal, intermedias y paraderos. Siguiendo ese orden comenzamos por la nueva estación terminal Monterrey, inaugurada en 1960, tomando el lugar de la estación Unión, que había operado el servicio de pasajeros por espacio de 53 años. Al poco tiempo de caer en desuso la estación Unión, esta fue demolida y sus terrenos adquiridos para la central de autobuses, lotificaciones privadas, pero principalmente por

una empresa de mueblera que recientemente cerró sus puertas por malos manejos financieros.

El diseño arquitectónico era simple pero funcional. Para su construcción se utilizó concreto armado, mármol y mosaico. El edificio tiene forma de un prisma rectangular, de dos plantas, la planta baja para la operación del servicio de pasajeros y la planta alta para funciones administrativas.

Al igual que como ocurrió con la estación Colonia y Unión (Ciudad de México y Monterrey respectivamente), la estación terminal Monterrey fue prácticamente una réplica de la estación Buenavista. Es probable que se utilizara como referencia el mismo plano arquitectónico. Ferrocarriles Nacionales tenía el monopolio de las vías, por lo que no tenía caso derrochar recursos para dotar de singularidad a las distintas estaciones terminales. Por el contrario, la tendencia apuntó a la uniformidad de los edificios. Una de las características de las estaciones intermedias fue el uso de materiales contemporáneos como el ladrillo o block, techos planos de concreto, en lugar del de dos aguas, típico de las estaciones históricas. La cornisa es de tipo funcional y se extiende medio metro en horizontal del cuerpo del edificio. No obstante, la estación Apodaca tiene una cornisa es de igual tamaño del edificio con una inclinación hacia arriba de 10 grados, aproximadamente, con lo cual alcanza a cubrir el andén.

Imagen 13.
Estación Apodaca



Entre los elementos característicos que fue posible identificar están la bodega del Express con un desnivel superior al resto del edificio con tal de facilitar el manejo de las mercancías; luego se observa el mirador, y en seguida dos secciones más, posiblemente sala de espera o viviendas para los trabajadores. Otra particularidad fue lo alargado de sus ventanas que van de columna a columna.

Imagen 14.
Estación Lagrange



Por otro lado, la subcategoría *paraderos* consiste en construcciones cúbicas de hormigón de tres paredes y techo de concreto, abiertas en dirección del andén y con una banca de concreto en su interior. De esa manera, los pasajeros podían resguardarse de las inclemencias del tiempo mientras esperaban el tren.

Imagen 15.
Estación Naranjo



Estos *paraderos* podemos ubicarlos en las vías a Laredo, Paredón y Golfo. Son construcciones sencillas que se levantaron durante la segunda mitad del siglo XX. La única diferencia fue su tamaño. Por ejemplo, la estación Huertas el paradero era dos veces más grande que las otras. Probablemente, una de las secciones era utilizada como almacén por los trabajadores de vía.

Imagen 16.
Estación Huertas



Finalmente, una categoría más que incluimos lleva por nombre *Las Estaciones*. Esta se integra con los edificios singulares, sin parecido alguno en Nuevo León e incluso en el resto del país. Me refiero a las estaciones: Del Golfo, Candela, Arista y Anáhuac.

La estación Del Golfo, a la que nos hemos referido líneas atrás, fue un edificio que rompió con la simetría arquitectónica de la ciudad a finales del siglo XIX. De estilo victoriano, su fachada contó con elementos ornamentales que contrastó con la austeridad de la arquitectura norestense.

Por su parte, la forma de castillo medieval de la estación Candela resulta fascinante a la vista. Si bien guarda los elementos propios de una estación, como el mirador y un segundo piso en el cuerpo central donde se alojaba el jefe de estación, la fachada cuenta con un par de torreones a los extremos con aspilleras y

pretil almenado, como si se preparara para la batalla. En efecto, su construcción data del periodo revolucionario cuando Venustiano Carranza ordenó su construcción y las fuerzas armadas se movían en ferrocarril y los nodos férreos eran de importancia táctica y estratégica. Los materiales de construcción son la mampostería, aplanado de cemento.¹³

Imagen 17.
Estación Golfo



¹³ José Eugenio Lazo Freymann, *Tren al Norte: estaciones ferroviarias en Nuevo León: vía México-Laredo*, Primera edición (México: Fides ediciones, 2022), 82.

Imagen 18.
Estación Candela



Por otro lado, la estación Arista se distingue por ser la única estación en ser totalmente vernácula. Ubicada en el Valle de las Salinas, el material constructivo por excelencia en dicha región es el adobe. En algún momento tuvo un aplanado de cemento que paulatinamente se ha ido desprendiendo, dejando al descubierto el adobe de los muros.

Imagen 19.
Estación Arista



Finalmente, la estación Anáhuac se construyó en el municipio de igual nombre, cuya creación tuvo lugar en 1935. La creación del Distrito de Riego 004 “Don Martín” y la cercanía con la frontera, favorecieron a la construcción de una estación moderna para pasajeros y carro Express, y otro edificio a corta distancia destinado a la carga. Si bien guarda parecido con el patrón de El Nacional, el edificio tiene la particularidad de contar con tres plantas y usar materiales modernos como el block. La planta superior tiene amplios ventanales en sus cuatro caras, siendo una especie de mirador extra. De hecho, actualmente el puesto de vigilancia instalado ahí, revisa desde ahí que los carros del ferrocarril no tengan rotos los sellos de las tapas superiores.¹⁴

¹⁴ José Eugenio Lazo Freymann, *Tren al Norte. Estaciones ferroviarias en Sillares*, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

Imagen 20.
Estación Anáhuac



Comentarios finales

El ferrocarril tuvo un impacto significativo no sólo en el ámbito económico, sino en el social. Gracias a este medio de transporte, la migración interna se incrementó y con ello la interacción entre grupos culturales. Las estaciones tuvieron un rol protagónico en ese movimiento de personas, ideas y mercancías, siendo el punto de encuentro de conocidos y desconocidos.

Por consiguiente, las estaciones de pasajeros son repositorios de la historia y la memoria colectiva de las

Nuevo León: vía México-Laredo (Ciudad de México: Fides, 2022), 74.

Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142

DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

comunidades. Los materiales, ornamentos y diseños constructivos nos hablan sobre la manera en que nos relacionamos con el medio que nos rodea. Pero también son un ancla del tiempo que nos transporta aun tiempo pretérito determinado y esto, a su vez, a la resignificación de ese pasado.

En esta línea de ideas, las estaciones de pasajeros tienen un valor patrimonial, que vale la pena luchar por él, cada quién desde su trinchera, pero unidos, para establecer de abajo hacia arriba los bienes culturales que son parte nuestra identidad. El olvido es el principal enemigo del patrimonio cultural edificado. De ahí que este breve texto sea un ejercicio modesto en aras de visibilizar las estaciones ferroviarias, esperando con ello despertar la curiosidad de quienes conviven con esas edificaciones y a partir de esa provocación, comiencen a salir a flote los significados contenidos en ellas.

Referencias

Bibliografía

Cardona, Adalberto de. *De México a Chicago. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*. Nueva York: Imprenta de Moss Engraving Co., 1892.

King, Jimmie L. “La Arquitectura Vernácula del Noreste de México”. *The University of Texas at Austin: Texas Scholar Works*, 2011, 1–23.

“Las estaciones de las líneas nacionales”. *Semanario Renacimiento*, el 12 de mayo de 1907.

Lazo Freymann, José Eugenio. *Tren al Norte. Estaciones ferroviarias en Nuevo León: vía México-Laredo*. Ciudad de México: Fides, 2022.

Méndez, Santiago. *Nociones prácticas sobre caminos de fierro*. México: Agustín Masse Editor, 1864.

Ortiz Hernán, Sergio. “De estaciones, trenes y paisajes”. En *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, editado por Teresa Márquez Martínez, Lucina Rangel Vargas, y Juana María Rangel Vargas, 17–54. México, DF: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero; Instituto Nacional del Antropología e Historia; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.

Rangel Vargas, Lucina, y Juana María Rangel Vargas. “Estaciones ferroviarias de México”. En *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, editado por Teresa Márquez Martínez, Lucina Rangel Vargas, y Juana María Rangel Vargas, 55–116. México, DF: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero; Instituto Nacional del Antropología e Historia; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.

Rodríguez Castillo, Oscar Abraham, y José Eugenio Lazo Freymann. “Los patrimonios negativos. La estación Del Golfo y las identidades cartográficas en el centro de Monterrey”. En *Monterrey: Patrimonio e Industria. Seis estudios históricos*, editado por Oscar Abraham Rodríguez Castillo, 97–110. Ciudad de México: Fides, 2021.

Rodríguez Castillo, Óscar Abraham, y José Eugenio Lazo Freymann. *Oficio y memoria ferroviaria. Divisiones Monterrey y Golfo*. Benito Juárez: Editoria An·Alfa·Beta, 2019.