

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VIII. Jóvenes investigadores

Aproximación historiográfica del ferrocarril en el noreste mexicano

Oscar Abraham Rodríguez Castillo
Universidad Autónoma de Nuevo León

José Eugenio Lazo Freymann
Universidad Nacional Autónoma de México

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

El noreste mexicano tiene una geografía contrastante. Por un lado, el vasto semidesierto que se prolonga desde el norte de Coahuila hacia Nuevo León; por otro, las grandes llanuras de vegetación modesta que, en Tamaulipas, presentan un declive pronunciado hasta tocar las costas del Golfo de México. Finalmente, la Sierra Madre Occidental, cuyas elevaciones superan los tres mil metros sobre el nivel del mar, divide la región en dos partes y configura un paisaje que históricamente ha condicionado las formas de comunicación, poblamiento y desarrollo económico. Lejos de ser un mero telón de fondo, esta diversidad geográfica ha influido de manera decisiva en la manera en que se han trazado las rutas ferroviarias y en los ritmos de integración regional.

En los tres estados que comprende esta región se tendieron vías férreas con el propósito de enlazar el centro del país con la frontera norte, como fue el caso de la compañía del Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional. Al poco tiempo se construyeron otras rutas, como la del Ferrocarril Internacional y el Ferrocarril al Golfo, con el objetivo de satisfacer la demanda de materias primas de las fundiciones establecidas en la ciudad de Monterrey, particularmente en el contexto del auge industrial de finales del siglo XIX. De este modo, el entramado ferroviario no solo respondió a una lógica de integración territorial impulsada desde el Estado, sino también a las necesidades concretas de una economía regional en expansión, articulada a circuitos nacionales e internacionales.

En este sentido, las vías del noreste tuvieron, y continúan teniendo, una importancia estratégica para el país. Por consiguiente, esta ponencia parte de las siguientes preguntas de investigación: ¿cómo es representada la región que comprende los estados de Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas en la historiografía del transporte ferroviario? ¿Qué tipo de abordajes se han realizado y en qué medida existe un equilibrio entre los estudios de carácter nacional y regional? ¿Qué líneas de investigación falta por explorar en un campo que, si bien ha sido trabajado, aún presenta zonas de sombra?

Para responder a estas interrogantes, se propone una revisión historiográfica del ferrocarril en el noreste que permita identificar, por un lado, las formas en que ha sido representada la región dentro de las narrativas históricas y, por otro, las principales líneas de investigación desarrolladas, así como los vacíos que aún persisten. El análisis se organiza en tres apartados: las representaciones del noreste en la historiografía ferroviaria, los enfoques y perspectivas predominantes en los estudios existentes, y las posibles vetas de investigación futura que se desprenden de este balance.

1. Representaciones del noreste en la historiografía ferroviaria

Los proyectos de vías férreas hacia la frontera norte generaron incertidumbre, dados los intereses expansionistas de Estados Unidos que, durante la primera mitad del siglo XIX, engulló más de la mitad del territorio mexicano. En este contexto, la necesidad de enlazar los vastos y poco poblados territorios norteños con la capital del país era prioritaria para el Estado mexicano, no solo por razones económicas, sino también por motivos políticos y de soberanía. Sin embargo, tal tarea debía ser asumida, en principio, por inversionistas mexicanos o por los propios estados, pues permitir la participación de compañías estadounidenses representaba un riesgo considerable que el gobierno no estaba dispuesto a correr sin antes agotar otras alternativas.

Al respecto, Francisco R. Calderón (1965) recuperó una discusión que se presentó en 1878 durante una sesión en el Congreso de la Unión, en la que se abordó la llamada “penetración pacífica” estadounidense por medio de inversionistas de dicha nacionalidad, especialmente en la construcción de vías férreas. Calderón reseñó la discusión señalando que se percibía un peligro para la integridad nacional en un doble sentido:

Peligro para la integridad nacional, en un doble aspecto: enlace de los Estados norteños con Estados Unidos, mientras continuaran incomunicados con México [debido a que la construcción se realizaba por ambos frentes, es decir, de norte a sur y de sur a norte hasta encontrarse en un punto medio]; imposibilidad de pagar el subsidio acordado, lo cual puede acarrear una intervención norteamericana.¹

Los diputados a favor de la inversión estadounidense en los ferrocarriles argumentaron que la reglamentación en materia ferroviaria permitiría mitigar esos riesgos. En particular, destacaron

¹ (Calderón, 1965: 507)

disposiciones como la que impedía iniciar la construcción de líneas en la frontera sin haber consolidado previamente rutas troncales hacia el interior del país, así como la cláusula que declaraba mexicanas a las compañías extranjeras que operaran en territorio nacional. Estas medidas buscaban, al menos en el plano legal, mantener el control sobre una infraestructura considerada estratégica.

No obstante, la herida causada por la intervención estadounidense aún estaba abierta en la memoria política del país. Así lo evidencia la postura del diputado Alfredo Chavero, quien se manifestó en contra de la participación de capital extranjero apelando a principios que consideraba históricos en la relación entre países vecinos:

primera, los pueblos limítrofes son pueblos enemigos; segunda: los pueblos del norte invaden necesariamente a los pueblos del Sur. Los Estados Unidos son los enemigos potenciales de México, por tanto, no hay que establecer en territorio mexicano una compañía americana que tendrá una influencia poderosísima.²

A pesar de estas advertencias, las limitaciones financieras del Estado mexicano, tanto a nivel federal como estatal, así como la escasez de inversionistas nacionales dispuestos a asumir los riesgos de una empresa de gran envergadura, llevaron finalmente a la concesión de proyectos ferroviarios a compañías extranjeras. Priscilla Connolly coincide con lo planteado por Calderón al señalar que, ante los exiguos avances en la construcción de vías por parte de actores nacionales, la llamada “intervención pacífica” se convirtió en una alternativa pragmática para lograr la integración territorial.³ Sin embargo, esta apertura no estuvo exenta de tensiones, como lo demuestra la posterior política de nacionalización impulsada por José Yves Limantour, en respuesta

² (Calderón, 1965: 511)

³ (Connolly, 1997: 89)

al temor de que las empresas estadounidenses monopolizaran el sistema ferroviario.

De este modo, la historiografía ha tendido a representar al norte del país como un espacio ambivalente: simultáneamente concebido como zona de riesgo geopolítico y como región estratégica para el desarrollo nacional. El ferrocarril aparece en estas narrativas como un instrumento de integración, pero también como un posible vehículo de dependencia. Esta dualidad ha marcado buena parte de las interpretaciones históricas sobre el tema.

2. Enfoques y perspectivas en los estudios ferroviarios del noreste

En cuanto a las líneas de investigación, un primer conjunto de estudios aborda las vías del noreste de manera indirecta, al centrarse en las compañías constructoras y en la operación del sistema ferroviario en su conjunto. En este ámbito, destaca el trabajo de Sandra Kuntz, “Los ferrocarriles en el norte de México, 1880,1910: Demanda, mercados e impacto”, en el que se analiza la dinámica económica del transporte ferroviario en la región.⁴ Desde la perspectiva de la historia económica, Kuntz pone énfasis en factores como la demanda de transporte, la articulación de mercados y los límites estructurales que enfrentaron las empresas ferroviarias, particularmente en regiones de baja densidad poblacional.

Por otro lado, existen estudios que privilegian una mirada más cercana a los procesos sociales. Tal es el caso de Isidro Vizcaya, cuyo libro “Monterrey 1882. Crónica de un año memorable” reconstruye los acontecimientos en torno a la llegada del ferrocarril a Nuevo León. En esta obra, el ferrocarril no aparece únicamente como infraestructura, sino como acontecimiento social que

⁴ (Kuntz, 2017: 7-11)

transforma expectativas, ritmos de vida y formas de relación entre las comunidades.⁵

En una línea similar, aunque con un énfasis más específico, Antonio Olvera, en Monterrey y sus caminos de hierro, centra su atención en el Ferrocarril al Golfo. Este estudio permite comprender tanto la importancia económica de la conexión entre Monterrey y Tampico como el valor simbólico y patrimonial de sus instalaciones, en particular la estación terminal, construida a finales del siglo XIX, que fue reciclada en la década de los 60 por el gobierno Estatal como Casa de la Cultura de Nuevo León.⁶

También han surgido estudios donde se visibiliza el patrimonio ferroviario edificado, es particular en la vía México-Laredo, cuyo tendido se construyó entre 1882 y 1888, por la Compañía del Ferrocarril Nacional. Me refiero al libro “Tren al Norte. Estaciones ferroviarias de Nuevo León, vía México-Laredo”, en el cual se comparte un registro fotográfico de los vestigios de este medio de transporte, estaciones, puentes, depósitos, selectivos, etcéteras, acompañado de un ensayo en el que se describe la topografía del lugar, los retos constructivos y las condiciones actuales de las estaciones que, antes de la extinción de Ferrocarriles Nacionales de México, eran espacios dinámicos de intercambios comerciales y sociales.⁷

Más recientemente, trabajos como “Oficio y memoria ferroviaria. Secciones Monterrey y Golfo” han incorporado herramientas de la historia oral para recuperar las experiencias de trabajadores ferroviarios. Este tipo de estudios introduce nuevas preguntas y desplaza el foco desde las estructuras hacia los sujetos, permitiendo reconstruir aspectos de la vida cotidiana, las identidades laborales y las memorias asociadas al ferrocarril.⁸

⁵ (Viscaya, 1998: 8)

⁶ (Olvera, 1998: 23)

⁷ (Lazo, 2022: 8-19)

⁸ (Rodríguez, 2019: 13-45)

En esta misma línea, comienzan a surgir autobiografías de ex ferrocarrileros que cuentan de viva voz sus experiencias laborales, durante el periodo de la paraestatal, así como la transición a las compañías privadas. Este tipo de proyectos regularmente son autofinanciados y si bien su contenido es vivencial más que académico, tienen gran valía en Ciencias Sociales, pues permite identificar los significados y la resignificación en torno al ferrocarril.

En conjunto, estos enfoques muestran la riqueza y diversidad de la historiografía ferroviaria en el noreste. Sin embargo, también evidencian cierta fragmentación, en tanto predominan estudios de caso o aproximaciones sectoriales que, aunque valiosas, no siempre dialogan entre sí ni permiten construir una visión de conjunto a escala regional.

3. Vacíos y líneas de investigación por explorar

En cuanto a los vacíos historiográficos, uno de los más evidentes es el relativo al patrimonio ferroviario. Si bien algunas estaciones han sido estudiadas y preservadas, aún falta un análisis más amplio que incluya el conjunto de infraestructuras asociadas al sistema ferroviario, como talleres, depósitos, viviendas y espacios de servicio. Estos elementos, muchas veces invisibilizados, son fundamentales para comprender la operación cotidiana del ferrocarril y su impacto en la configuración del espacio urbano.

Asimismo, es necesario profundizar en el estudio del dinamismo comercial a nivel local. Aunque se ha reconocido el papel del ferrocarril en la integración de mercados, aún falta explorar con mayor detalle cómo funcionaban los circuitos comerciales en ciudades específicas y de qué manera el ferrocarril interactuaba con otros sistemas de transporte, especialmente en contextos de rápido crecimiento urbano.

Otro campo poco desarrollado es el de las representaciones culturales del ferrocarril. Analizar su presencia en la prensa, la literatura o la memoria colectiva permitiría acceder a las formas en que distintos grupos sociales interpretaron y resignificaron este medio de transporte, más allá de sus dimensiones económicas o políticas.

Finalmente, persiste la necesidad de equilibrar los estudios de escala nacional con aquellos de carácter regional. La historiografía ha tendido a privilegiar narrativas generales en las que el noreste aparece como un espacio secundario. Recuperar su especificidad no implica aislarlo, sino integrarlo en marcos interpretativos más amplios que reconozcan sus particularidades.

Conclusión

A manera de cierre, la historiografía del ferrocarril en el noreste mexicano se presenta como un campo dinámico, en el que convergen distintas tradiciones analíticas y perspectivas metodológicas. La región ha sido representada, en gran medida, como un espacio estratégico atravesado por tensiones entre integración nacional y dependencia extranjera, lo que ha influido en las interpretaciones sobre el papel del ferrocarril.

Al mismo tiempo, los estudios existentes muestran avances importantes en la comprensión del fenómeno, aunque también dejan ver áreas que requieren mayor desarrollo. En este sentido, las líneas de investigación pendientes, particularmente aquellas relacionadas con el patrimonio, la vida cotidiana y las dinámicas locales, ofrecen un horizonte fértil para futuras investigaciones.

Así, más que una historia concluida, el estudio del ferrocarril en el noreste puede entenderse como una red en constante expansión, donde cada nueva investigación añade un tramo más a un entramado aún incompleto, pero lleno de posibilidades interpretativas.

Bibliografía

Calderón, Francisco (1965). "Los ferrocarriles". En Daniel Cossío Villegas (coord.). Historia Moderna de México. México: Editorial Hermes, vol. 7, pp. 483-634.

Connolly, Priscilla (1997). El contratista de don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual. México: Fondo de Cultura Económica.

Kuntz Ficker, Sandra (2017). Los ferrocarriles en el norte de México, 1880-1910: Demanda, mercados e impacto. Monterrey: Conarte.

Lazo Freymann, José Eugenio (2022). Tren al Norte: Estaciones ferroviarias en Nuevo León: vía México-Laredo. México: Fides ediciones.

Olvera, José Antonio (1998). Monterrey y sus caminos de hierro. Monterrey: Consejo para la Cultura de Nuevo León.

Rodríguez Castillo, Oscar Abraham (2019). Oficio y memoria ferroviaria: Divisiones Monterrey y Golfo. Monterrey: Editorial An.alfa.beta.

Vizcaya Canales, Isidro. (1998). Monterrey 1882; crónica de un año memorable. Monterrey: Archivo General del Estado de Nuevo León.