

# La antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla

**A**quí se exponen algunos resultados de recientes trabajos exploratorios de arqueología industrial realizados en la antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla, la cual es considerada un área socialmente significativa porque ahí, desde la segunda mitad del siglo XIX, estuvieron en operación tres grandes estaciones que inicialmente pertenecieron a los ferrocarriles: Mexicano, Interoceánico y Mexicano del Sur, y que posteriormente fueron operadas, hasta la década de 1970, por los Ferrocarriles Nacionales de México. Además, por su estrecha vinculación con la vida ferroviaria, en esta misma zona funcionaron almacenes, bodegas, fábricas y otras instalaciones productivas, comerciales y de servicios, de las que también quedan algunos restos materiales, que junto con algunos restos específicamente ferroviarios ameritan ser registrados y estudiados para determinar las características del conjunto, así como para evaluar las posibilidades y la pertinencia de realizar trabajos encaminados a lograr su preservación.<sup>1</sup>

| 37

## Localización de la antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla

Aunque durante el siglo XIX las estaciones de los ferrocarriles Mexicano, Interoceánico y Mexicano del Sur se encontraban en el extremo noroeste de la ciudad de Puebla, ya en el año de 1915 estaban dentro del área limitada por las actuales calles 2 y 18 Poniente, la Avenida 11 Norte y la Calle 17 Norte. Posteriormente, el crecimiento demográfico y la urbanización acelerada en los alrededores de la ciudad hicieron que estas

\* Centro Nacional para Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Conaculta.

<sup>1</sup> Un primer conjunto de datos referidos a la antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla puede encontrarse en Jorge Ramón Gómez Pérez (coord.), "Exploración arqueológica en tres antiguas estaciones ferroviarias de la ciudad de Puebla", en *Diversidades*, núm. 12, 2004.

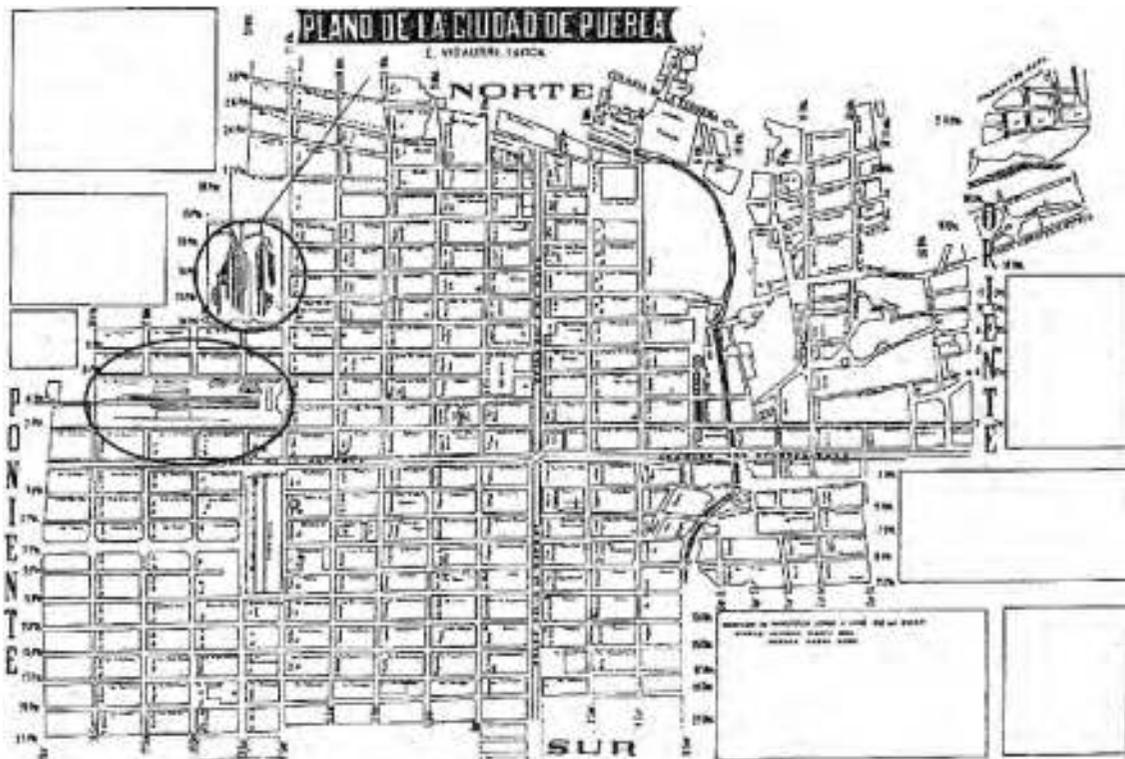


Figura 1. Antiguo plano de la ciudad de Puebla en el que dentro de un círculo aparecen las estaciones del Ferrocarril Mexicano del Sur y del Ferrocarril Mexicano, y en un óvalo la estación del Ferrocarril Interoceánico. Fuente: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro de Información Ferroviaria, Planoteca, CNCA (MNFM:IX-00015-1/1-92).

38 |



Figura 2. Tren en la antigua estación Puebla del Ferrocarril Mexicano, s. f. Fuente: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, CNCA.



Figura 3. Estación Puebla del antiguo Ferrocarril Mexicano, 1940. Fuente: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro de Información Ferroviaria, fondo Estaciones, CNCA.

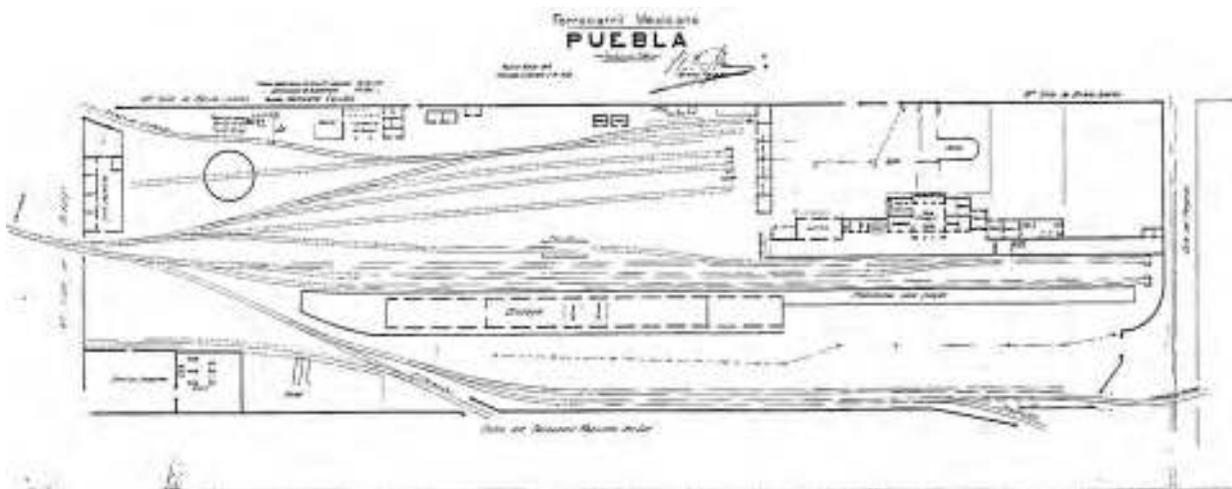


Figura 4. Instalaciones en Puebla del antiguo Ferrocarril Mexicano. Fuente: Ferrocarril Mexicano, Puebla, México, mayo de 1914, plano revisado en octubre de 1925.

---

grandes estaciones terminaran localizándose en una zona céntrica de la urbe.<sup>2</sup>

### **El Ferrocarril Mexicano y su estación en Puebla**

La comunicación por ferrocarril entre la capital de la república y el puerto de Veracruz fue considerada, después de la guerra de independencia, “la más necesaria para los intereses comerciales”. El 22 de agosto de 1837 se concedió privilegio exclusivo a don Francisco de Arrillaga para la construcción del ferrocarril de México a Veracruz con un ramal a Puebla. Esta concesión no tuvo efecto, pero posteriormente en diferentes fechas se decretaron diversas concesiones, otorgadas con la mira de conseguir aquella comunicación.

La línea troncal México-Veracruz del Ferrocarril Mexicano, con cerca de 424 kilómetros, se concluyó en el año de 1873. Desde sus inicios fue de vía ancha (1.435 metros de distancia entre los rieles). El 4 de julio de 1857 se había concluido un tramo de vía de la ciudad de México a la Villa de Guadalupe, y en 1867 el Ferrocarril Mexicano ya operaba trenes mixtos entre la ciudad de México, Apan y Apizaco. El ramal Apizaco-Puebla, con una longitud de 47 kilómetros, fue concluido el 7 de septiembre de 1869. Así, México y Puebla, que en aquel tiempo eran las ciudades más importantes del país, quedaron comunicadas por vía férrea. El 16 de septiembre de 1869 el presidente de la república, Benito Juárez, inauguró la estación en Puebla y el servicio directo entre esos centros urbanos.<sup>3</sup>

La estación Puebla del Ferrocarril Mexicano quedó ubicada en la calle del Señor de los Trabajos (hoy

Avenida 11 Norte), frente a la iglesia del mismo nombre; fue considerada en sus orígenes como de segunda clase y construida con mano de obra mexicana, de acuerdo con el modelo de las estaciones inglesas. Las instalaciones del Ferrocarril Mexicano en Puebla ocupaban una superficie aproximada de 39 mil metros cuadrados.<sup>4</sup> Desde un principio contaron con cableado telegráfico, oficinas para servicio express y correo, bodegas, un taller para reparaciones ligeras y techado para locomotoras y carros.<sup>5</sup> Los materiales que se utilizaron para edificar la casa de estación fueron adobe, arena, madera y piedra.<sup>6</sup>

#### *Restos materiales de la estación Puebla del Ferrocarril Mexicano*

Al efectuar labores de arqueología de superficie las instalaciones del Ferrocarril Mexicano que hemos encontrado en este sitio son la casa de estación, la cual se considera la más antigua preservada en México,<sup>7</sup> y algunas partes de la antigua barda perimetral. Cabe señalar que a través del tiempo se realizaron transformaciones a esa casa de estación. Las modificaciones sufridas se pueden apreciar claramente mediante la comparación de planos antiguos y modernos. En un plano fechado en 1925<sup>8</sup> se ve que en aquella época a esta casa de estación se le habían construido adosamientos: en el lado norte una bodega de express y otra pequeña habitación, y en el lado sur una habitación en la que estaban los baños y servicios sanitarios. En cambio, un plano dibuja-

<sup>4</sup> Ferrocarril Mexicano, *Puebla* (plano), México, mayo de 1914, revisado en octubre 7 de 1925.

<sup>5</sup> Emma Yanes Rizo, *op. cit.*, pp. 21-22.

<sup>6</sup> Ferrocarriles Nacionales de México Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos/“Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de ferrocarriles mexicanos”, cédula de la antigua Estación Puebla del Ferrocarril Mexicano (documento de circulación interna), 1994.

<sup>7</sup> Otras estaciones mexicanas que sabemos fueron construidas antes de 1869 ya no existen en la actualidad.

<sup>8</sup> Ferrocarril Mexicano, *op. cit.*

<sup>2</sup> Emma Yanes Rizo, *De estación a Museo. El Ferrocarril Mexicano en Puebla*, México, Síntesis/Ferrocarriles Nacionales de México (Cuadernillos del Museo, 2), 1993, pp. 92-93.

<sup>3</sup> Francisco Garma Franco, *Railroads in México. An Illustrated History*, Denver, Sundance Books, 1985, vol. I, pp. 15-20.



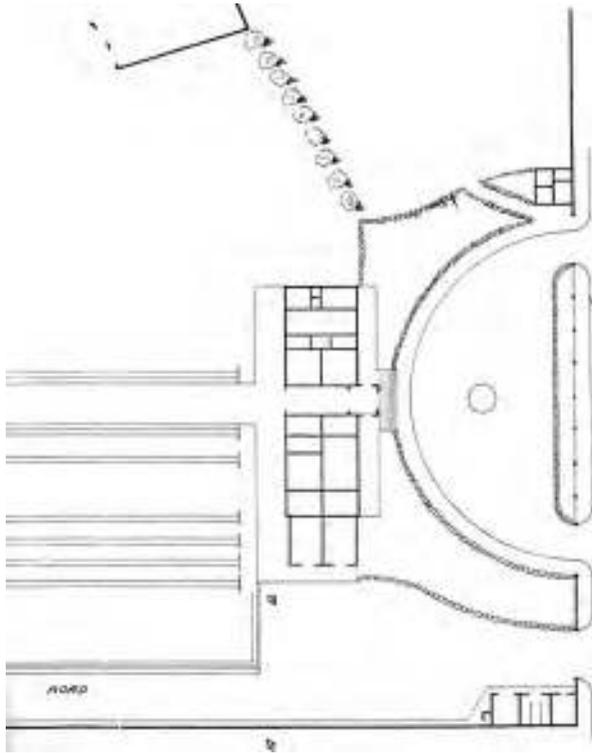


Figura 7. Andenes, planta de la casa de estación y rotonda frontal del Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Puebla. Fuente: Interoceanic Railway, *Plan Of Road To Goods Shed, Puebla, Mexico*, 18 de octubre de 1897.

do en 1869 muestra la casa de estación sin esos adosamientos,<sup>9</sup> tal como se conserva en la actualidad.<sup>10</sup>

Hoy, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos es poseedor de esta bella edificación de austero pero elegante estilo neoclásico, y la utiliza con fines museográficos y de difusión cultural.

### El Ferrocarril Interoceánico y su estación en Puebla

En 1888 se celebró en Londres el contrato de venta de una empresa ferroviaria mexicana, la cual se había constituido al adquirir y concentrar

varios pequeños ferrocarriles de vía angosta (de 0.914 metros de distancia entre los rieles de la vía) la compañía del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz. La venta se realizó a favor de la compañía inglesa Interoceanic Railway of México (Acapulco y Veracruz) Limited.<sup>11</sup>

La construcción de la estación del Ferrocarril Interoceánico modificó completamente el paisaje urbano de la ciudad de Puebla, “generó diferentes expectativas en la población: ofreció fuentes de empleo, creó sociabilidades al absorber gente que llegaba de diferentes lugares del país y también modificó el ritmo de vida, al cambiar la medida del tiempo y la distancia”.<sup>12</sup>

La construcción de la casa de estación se inició en el año de 1896 y concluyó en 1897. Se ubicó en la Calle Cuarta del Ferrocarril, los trabajos de construcción afectaron algunas calles que formaban parte del antiguo Barrio de San Miguel.<sup>13</sup>

Las instalaciones del Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Puebla ocupaban cerca de 80 000 metros cuadrados; superaban en dimensiones y complejidad a las del Ferrocarril Mexicano y a las del Ferrocarril Mexicano del Sur en esta misma ciudad. Contaban con edificaciones para dar el servicio de carga y pasaje, y con talleres con capacidad para reparar e incluso construir equipo ferroviario complejo. Estaban limitadas al este por las calles 2ª y 3ª de Juárez (actualmente 1ª. Avenida 11 Norte), donde se

<sup>9</sup> Mexican Railway, *Puebla Branch, Station House* (plano), México, 1869.

<sup>10</sup> Ferrocarriles Nacionales de México/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, *op. cit.*

<sup>11</sup> María Teresa Huerta, “Empresarios y ferrocarriles en Morelos (1875-1900)”, en *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, núm. 14, año V, México, enero-abril de 1986, pp. 79-80.

<sup>12</sup> Gloria Tirado Villegas, “Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico, Puebla en el Porfiriato”, tesis, México, Facultad de Filosofía y Letras-UNAM, 1997, p. 8.

<sup>13</sup> Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Área de Museología, “Información sobre las estaciones... utilizada en la exposición de planos de estaciones desaparecidas” (documento de circulación interna), Puebla, octubre de 1994, p. 4.

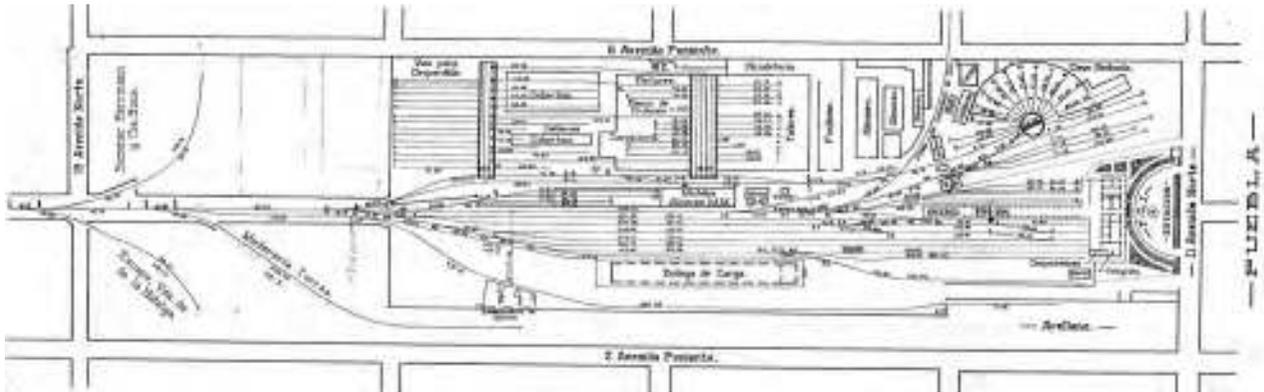


Figura 8. Instalaciones del Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Puebla. Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Interoceánico, División de Puebla, Distrito de San Lorenzo, *Estación terminal de Puebla* (plano), Puebla, diciembre 24 de 1929.

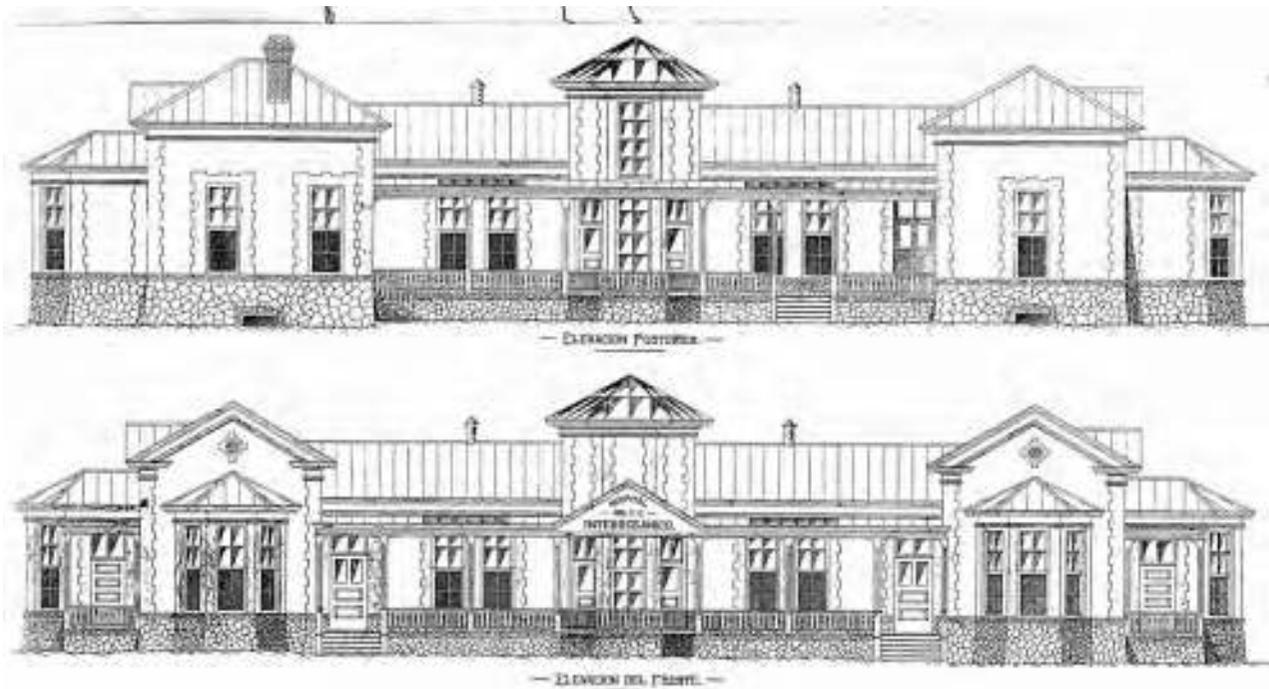


Figura 9. Fachadas del hospital del Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Puebla. Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Interoceánico, División de Puebla, *Edificio del Hospital del Ferrocarril Interoceánico de Puebla* (plano), Puebla, diciembre 30 de 1931.



Figura 10. Restos materiales de tres estaciones ferroviarias en la ciudad de Puebla.

44 |

encontraba la entrada para pasajeros; al oeste por la que hoy es la Calle 19 Norte, al sur por las calles 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> y 4<sup>a</sup> de Industria (hoy 2 Poniente), y al norte por la 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> y 4<sup>a</sup> calles del Ferrocarril ( hoy Avenida 6 Poniente).

En 1929, de acuerdo con un plano del Ferrocarril Interoceánico, la estación tenía las siguientes instalaciones: casa de estación, casa redonda, tanque, baño, almacén grande, almacén pequeño, fundición, talleres de hojalatería, pintura y carpintería, banco de órdenes, cobertizos, calderas, vías para desperdicio, embarcadero de ganado, bodega de carga, almacén de modelos, oficina, tiempo, casa del jefe de patio, oficina de despachadores, almacén de baterías y oficina de telégrafo.<sup>14</sup>

El Interoceánico tenía un hospital construido alrededor de 1897, que se localizaba en la calle

de Faros (actualmente Calle 21 Norte entre la 4 y 6 Poniente). También conocido como Hospital Inglés, fue el único en la ciudad de Puebla en dar atención al gremio ferrocarrilero, dio servicio a los trabajadores del Interoceánico y luego, a los de Ferrocarriles Nacionales de México, hasta el año de 1965, cuando fue demolido para dar paso a la avenida Diagonal Defensores de la República.

#### *Restos materiales de la estación Puebla del Ferrocarril Interoceánico*

La antigua estación Puebla del Ferrocarril Interoceánico cerró definitivamente sus puertas el 31 de enero de 1974, debido al crecimiento de la mancha urbana y al peligro que para la población implicaba el tránsito de trenes dentro de la ciudad. El servicio que prestaba se trasladó a la nueva estación Puebla de los Ferrocarriles Nacionales de México, construida entre las calles 80 Poniente y 9 Norte. Posteriormente la casa de estación y la mayoría de sus instalaciones fueron demolidas.<sup>15</sup>

Actualmente se han identificado los siguientes restos materiales de lo que fue esa gran estación ferroviaria: una bodega de carga y dos secciones de la barda perimetral.

*La bodega de carga.* Esta bodega se encuentra en la Calle 15 Norte, entre la 2 y 4 Poniente, se puede observar claramente que fue cortada en dos partes cuando se abrió la Calle 15 Norte, en el año de 1974, para la circulación de tránsito peatonal y vehicular. En esta bodega se descargaban las mercancías que llegaban a la estación. Mide aproximadamente 116 metros de largo por 10 de ancho. Su techo es de dos aguas y los muros de ladrillo.

<sup>14</sup> Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Interoceánico, División de Puebla, Distrito de San Lorenzo, *Estación Terminal de Puebla* (plano), Puebla, diciembre 24 de 1929.

<sup>15</sup> Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Área de Museología, *op. cit.*, p. 2.



Figura 11. Casa de estación Puebla del Ferrocarril Mexicano del Sur, s. f. Fuente: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro de Documentación e Investigación..., *op cit.*



Figura 12. Fachada de vía, casa de estación Puebla del antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur. Fuente: Mexican Southern Railway, *Passenger Station Puebla* (plano), México, 1890.



Figura 13. Fachada de la estación Puebla del antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur. Fuente: *idem.*

llo rojo. Tiene un andén que sirvió para realizar labores de carga y descarga de vagones.

*Barda 1.* Esta barda se ubica en la Calle 6 Poniente, entre la Avenida 11 Norte y la Calle 13 Norte, frente a la estación de autobuses Puebla-Cholula. Fue construida con piedra, tabique y adobe, mide 3 metros de altura y 38 de largo. En esta barda se puede observar que hay puertas ta-

piadas y algunas ventanas minúsculas que fueron cerradas.

*Barda 2.* Ésta se ubica en la Calle 6 Poniente, entre las calles 13 y 15 Norte, es de piedra volcánica negra, canteada a cincel y en la parte superior tiene un adosamiento de ladrillo rojo. Mide 6 metros de alto y 67 de largo. En la barda se pueden ver dos ventanas de aproximadamente 3

metros de largo por 2 de ancho. Estas ventanas tienen barrotes metálicos oxidados por la lluvia y la intemperie, y se encuentran donde estuvo el taller de hojalatería del Ferrocarril Interoceánico.

### **El Ferrocarril Mexicano del Sur y su estación en Puebla**

Por decreto del 21 de abril de 1886 se autorizó al general Luis Mier y Terán, representante del Gobierno del Estado de Oaxaca, la construcción de un ferrocarril entre Tehuacán y Oaxaca. Y por ley del 21 de abril de 1888 se extendió la facultad de construir la línea por una parte hasta Tehuantepec y por la otra hasta Puebla. Posteriormente, por decreto del 27 de mayo de 1889, se aprobaron nuevas modificaciones que se hicieron a esa concesión, con los ingleses Read y Cambell, poseedores de la misma, en virtud del traspaso hecho a su favor por la primitiva empresa, ante la falta de recursos económicos. Así Read y Cambell formaron la compañía del Ferrocarril Mexicano del Sur.<sup>16</sup>

En 1892 el presidente de la República, don Porfirio Díaz, puso en funcionamiento en la ciudad de Puebla la estación para pasajeros, carga y express del Ferrocarril Mexicano del Sur, cuya vía angosta atravesaba por dos estados del país: Puebla y Oaxaca.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal, desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Imp. de F. de Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895, pp. 54-55.

<sup>17</sup> Adalberto Cardona S., *De México a Chicago y Nueva York, 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., 1893; Alfredo Nieves Medina, "Los ferrocarriles en la ciudad de Puebla", en *Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*, núm. 7, Puebla, primavera 2001, pp. 14-15; Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Área de Museología, *op. cit.*

La línea partía de la estación que se encontraba en la ciudad de Puebla, pasaba por los distritos poblanos de Tecali, Tepeaca, Tecamachalco y Tehuacán. En el estado de Oaxaca atravesaba por los distritos de Teotitlán, Cuicatlán, Nochistlán y Etna hasta llegar a la ciudad de Oaxaca. En 1894 la línea contaba con un total de 28 estaciones.<sup>18</sup>

De acuerdo con un plano que data del 8 de abril de 1914, el predio de la estación Puebla del Ferrocarril Mexicano del Sur tenía aproximadamente 59 mil metros cuadrados y contaba con los siguientes inmuebles: casa de estación, almacén, bodega, cobertizos, báscula, tanques de agua y combustible, cenicero, arenero, cocheras, calderas, casa de máquinas y talleres de herrería, pintura, carpintería y torno.<sup>19</sup>

#### *Restos materiales de la estación Puebla del Ferrocarril Mexicano del Sur*

En esta estación se han identificado sobre el terreno los restos materiales que se anotan a continuación: casa de la superintendencia, secciones de la barda perimetral, columnas o pilares y un montículo.

*Casa de la superintendencia.* Este inmueble se localiza en el extremo oeste del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, y al parecer fue parte de un almacén; mide aproximadamente 8 metros de ancho y 28 de largo, una sección se encuentra en estado de conservación regular y otra esta en ruinas. Se cree que data de finales del siglo XIX. El edificio es de estilo inglés, de un solo nivel y fue construido con muros de piedra

<sup>18</sup> Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *op. cit.*, p. 141.

<sup>19</sup> Ferrocarriles Nacionales de México, División de Puebla, F.C. Interoceánico, F.C. Mexicano del Sur, *Plano que muestra la localización de la estación de aceite en Puebla*, México 30 de octubre de 1911, revisado el 8 de abril de 1914.



---

y techo de lámina; muestra tres ventanas y una puerta en su lado este, las ventanas tienen una protección de fierro y marcos de madera. En el lado oeste del edificio se pueden observar dos puertas que fueron tapiadas. Los factores que alteran su conservación son naturales y sociales, pues no se le da el mantenimiento que amerita y actualmente es utilizado como casa-habitación por personas que, sin ser propietarios, se posesionaron del inmueble. No obstante, desde los jardines del Museo se puede apreciar su antigüedad y belleza.

*Columnas o pilares y secciones de la barda perimetral.* Aun existen dos pares de columnas o pilares hechos de piedra, de aproximadamente 3.50 metros de alto y 1.40 de ancho. Se localizan sobre la Calle 10 Poniente, casi esquina con la Calle 13 Norte, en las cercanías de la entrada del lado sur al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Estos pilares formaron parte de la antigua barda perimetral de la estación del Ferrocarril Mexicano del Sur. Cada columna hace par con otra similar de la cual dista 4.30 metros, señalando lugares que estuvieron dispuestos para la entrada y salida de trenes. Y hacia la esquina noroeste del Museo de los ferrocarriles, al igual que en su lado sur, se localizan secciones de la vieja barda perimetral de las antiguas instalaciones ferroviarias, en las cuales predomina el adobe como material de construcción.

*Montículo.* Se dice que son las ruinas de una bodega que fue demolida en la década de 1960. Es un montículo de aproximadamente 25 metros de largo, 16 de ancho y uno de altura; se localiza en los jardines del Museo, en la primera sección, en las proximidades de la entrada de la Calle 14 Poniente. Mediante una primera exploración sólo se pudieron ver muros o cimientos de piedra que emergen hasta la superficie.

## El entorno de las grandes estaciones

La antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla no estaba formada únicamente por las tres grandes estaciones descritas. A partir de 1871 se estableció en esta ciudad un sistema de tranvías llamado Ferrocarril Urbano y en 1890 se estrenó otro similar, el Ferrocarril Industrial. Ambos tenían sus estaciones hacia el lado sur de la antigua estación del Ferrocarril Mexicano y de la plazoleta del Señor de los Trabajos. Y la antigua estación del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la actualidad es reutilizada, ya con múltiples intervenciones arquitectónicas, por la Compañía de Luz y Fuerza del Centro; está situada en la esquina formada por la actual Avenida 11 Norte y la Calle 10 Poniente.<sup>20</sup>

La llegada de los grandes ferrocarriles hizo que terrenos agrícolas ubicados a las orillas de la ciudad se transformaran en la puerta de entrada a la misma. Los terrenos se fraccionaron y pasaron a ser ocupados por naves industriales, almacenes, bodegas, casas habitación para trabajadores ferrocarrileros, fondas, pulquerías, cantinas, casas de huéspedes, hoteles, posadas y otros inmuebles. El área se urbanizó y una gran cantidad de gente se movía por la zona ferrocarrilera. Las empresas industriales y comerciales tuvieron una importante presencia en esta zona;<sup>21</sup> en una primera exploración de superficie se ha podido identificar una multitud de antiguas fábricas, almacenes y bodegas cuya asociación con los ferrocarriles es evidente, y que aún están en funcionamiento o en estado ruinoso.

<sup>20</sup> Hugo Leicht, *Las calles de Puebla*, Puebla, Comisión de Promoción Cultural del Gobierno del Estado de Puebla, 1967, p. 137.

<sup>21</sup> Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Interoceánico, División de Puebla, Distrito de San Lorenzo, *op. cit.*

## Conclusiones

La gran importancia que tuvo la antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla es incuestionable: aunque en México se establecieron más de 2 700 estaciones ferroviarias,<sup>22</sup> muchas de ellas fueron simples lugares señalados para realizar de manera eventual y rápida el ascenso y descenso de carga y pasajeros. Otras muchas tan sólo contaban con un “escape” o vía adicional, dispuesto para realizar el “alcance” o cruce de trenes que, por una misma vía, se movían en direcciones contrarias. Poco más de un millar de estaciones contaron con una “casa de estación”, edificación frecuentemente dispuesta con oficinas para el jefe de estación y el telegrafista, bodega de carga y sala de espera para ser usada por los pasajeros. Pero sólo algunas estaciones contaron además con talleres, almacenes, bodegas, patios y otras instalaciones especializadas. Entre éstas se cuentan las tres que aquí se han descrito detalladamente, por lo que bien pueden considerarse entre las estaciones mexicanas más sobresalientes de los siglos XIX y XX.

La antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla, uno de los centros ferroviarios más complejos de la República mexicana, si duda está vinculada a la historia regional y de toda la nación, pues las enormes estaciones que ahí funcionaron contribuyeron de manera destacada al desarrollo económico, y además fueron escenario del enfrentamiento de diferentes facciones durante la guerra revolucionaria de 1910.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> En 1994 se concluyó, con la participación del autor de este artículo, un censo general de estaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México, por el cual se registró un total de 2 721 estaciones; véase Sergio Ortiz Hernán *et al.*, *De las estaciones*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Ferrocarriles Nacionales de México/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1995, p. 50.

<sup>23</sup> El 16 de diciembre de 1914 los carrancistas que huían de los convencionalistas rumbo a la capital incendiaron la

En esta antigua zona ferrocarrilera, de la que hoy quedan algunos restos materiales, se pueden encontrar por lo menos tres clases de inmuebles de gran valor histórico cultural y artístico:

a) Inmuebles que deben ser preservados por determinación de la Ley Federal de Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, por haber sido construidos durante el siglo XIX y haber estado destinados al servicio público, tales como la casa de estación del Ferrocarril Mexicano construida en el año de 1869.

b) Inmuebles que formaron parte de las antiguas instalaciones ferroviarias pero que fueron construidas después del año 1900.

c) Obras civiles relevantes de carácter privado, tales como almacenes, bodegas fábricas, y otros inmuebles, que también integraron este antiguo conjunto ferroviario poblano.<sup>24</sup>

Todos estos inmuebles son representativos de la arquitectura mexicana generada a partir de la revolución industrial, lo que se manifiesta por los materiales y técnicas utilizados para su construcción. Estos inmuebles tuvieron gran significación en el contexto urbano.

Sin duda mediante estudios de arqueología industrial en la zona descrita podrán encontrarse nuevos datos que contribuyan a una mejor

estación del Ferrocarril Interoceánico para obstruir el paso a las fuerzas de la Convención. Ese mismo día los zapatistas atacaron la capital angelopolitana derrotando a los generales Francisco Coss, Salvador Alvarado, Gabriel Gabina y otros más. En la toma, los patios del Ferrocarril Mexicano fueron parcialmente destruidos. Del 16 de diciembre de 1914 al 5 de enero de 1915 se hizo cargo del gobierno del estado el coronel Francisco Salgado; este último día los zapatistas fueron desalojados de la capital angelopolitana por las fuerzas del general Álvaro Obregón; véase Emma Yanes, *op. cit.*, pp. 71-72.

<sup>24</sup> Instituto Nacional de Antropología e Historia, *Ley Federal sobre Monumentos y Zonas arqueológicas Artísticas e Históricas-Reglamento de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas-Acuerdos*, México, INAH, 1995, p. 16.

---

comprensión de la historia y la cultura gestada en torno a los ferrocarriles mexicanos.

Por los motivos expuestos, resultará muy pertinente que las autoridades federales, estatales y municipales correspondientes desarrollen labores de estudio y preservación de esta antigua

zona de monumentos históricos y establezcan una reglamentación referida al estilo de las nuevas construcciones que se levanten en la zona, como una contribución para preservar y recrear la memoria histórica vinculada a este lugar de tan alto valor patrimonial.

