



PITA PITA Y CAMINANDO

NUEVO LAREDO Y SUS ESTACIONES DE TRENES

La ciudad fronteriza de Nuevo Laredo en el estado de Tamaulipas es, hoy por hoy, el puerto terrestre de comercio internacional más importante del continente americano; en 2021 cruzaron por ahí cinco millones 635 mil 601 vehículos de carga (tráileres y ferrocarriles) que forman parte del programa de importación-exportación industrial y comercial entre México y los Estados Unidos.¹

El primer tren de la empresa Ferrocarril Nacional Mexicano llegó a Nuevo Laredo en 1881, conectaba a esta ciudad con el interior del país y también con el Ferrocarril Internacional a San Antonio, Texas. Poco después en 1887 se inauguró el edificio de la Aduana² y se construyó la primera estación con estructura de madera. A mediados del siglo XX se construiría una nueva estación terminal con todas las comodidades y ventajas de su tiempo para ofrecer un mejor servicio al público y a las empresas importadoras y exportadoras.

LA ESTACIÓN DEL AYER

La gran importancia que adquirió Nuevo Laredo como aduana fronteriza propició que el gobierno, a través de los Ferrocarriles Nacionales de México, firmara contrato el 15 de enero de 1911 con una empresa inglesa para construir una nueva estación ferroviaria que sustituyera a la construida en madera.

Este proyecto costó 150 mil pesos y el inmueble fue construido con piedra tipo arenisca marina, que puede verse aún en su extensa fachada. Su techo a dos aguas y un pequeño voladizo que cubría a los usuarios del sol formaban parte de su fisonomía; en su planta rectangular de 100 metros de largo por 12.50 metros de ancho se desarrollaron los siguientes espacios: sala de espera, venta de boletos, bodega de carga y expreso, y algunas habitaciones destinadas al jefe de la estación y su familia. La estación fue terminada hasta 1918.

En el mes de octubre de 2003 y tras un notable trabajo de restauración este inmueble volvió a tener un uso distinto pero apropiado: sede del “Archivo General Municipal Juan E. Richer” creado el 27 de enero de 1989.³ Por sus características históricas y arquitectónicas,

el Centro INAH de Tamaulipas lo catalogó como monumento histórico y patrimonio de la ciudad de Nuevo Laredo.

NACE UNA MODERNA ESTACIÓN

A mediados del siglo XX (1953) Nuevo Laredo seguía siendo un puerto fronterizo con gran movimiento comercial (importación y exportación de mercancías), pero también de turistas nacionales y extranjeros. Ferrocarriles Nacionales de México decidió entonces construir una nueva estación ferroviaria, moderna y mejor acondicionada, que diera respuesta a las necesidades actuales en estas materias.



Vista de la nueva estación ferroviaria desde el parque Primero de Mayo. El Universal 31 de julio de 1953.

La nueva estación se ubicó al norte de la construida en 1918, a escasos metros solamente. El acceso principal se abría a la avenida México (hoy Av. César López de Lara), justo frente al parque Primero de Mayo. El proyecto arquitectónico, plantas y fachadas, corresponde al estilo funcionalista de su época; volúmenes de marcada horizontalidad, fachadas revestidas de tabique aparente, grandes ventanales y un volado que se extendía a lo largo de la fachada principal. El costo total de esta obra ascendió a dos millones 435 mil 864 pesos.⁴

La estación ocupaba en conjunto un área techada de dos mil metros cuadrados, uno de sus edificios disponía de tres niveles para oficinas (605 metros cuadrados), y el inmueble principal para atender al público tenía 670 metros cuadrados y constaba de vestíbulo principal, una sala de espera, restaurante, sanitarios, etc. El espacio destinado a las bodegas, equipaje y depósito de valores abarcó una superficie de 815 metros cuadrados.

La crónica que hizo el diario El Universal sobre el estreno de esta nueva terminal ferroviaria nos permite saber más sobre los múltiples servicios que ofrecía: “Nada falta para el fácil despacho de los asuntos ferrocarrileros y aduanales a que está llamado el nuevo edificio, a saber: Oficina de Intercambio de la Dirección de Correos Federales; bodegas de Express y Equipaje; Oficina del Departamento de Express; Oficina de Boletos; Oficina de Empleados Aduanales y de Inmigración; Revisión Aduanal al público y Revisión Especial de Cajas para mercancía decomisada; Agencia de Correos y Telégrafos; Sala de Espera; locales para venta de revistas, tabaquería, cambio de moneda y equipaje; restaurante y barra para servicio rápido; sanitarios; Oficinas del Intendente de Estación;

Oficinas de la Agencia Aduanal; Oficinas de Telégrafos y andenes cubiertos para pasajeros.”⁵

El clima extremoso de Nuevo Laredo, caluroso en verano y muy frío en invierno, obligó a instalar clima artificial tanto para el público usuario como para el personal de la estación. La nota periodística de El Universal finaliza anunciando la inauguración de esta nueva estación: "...fijada por la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales para el mismo día en que serán puestos en servicio los coches europeos -adquiridos a mitad del año- que integrarán el moderno tren "Águila Azteca". Esto sucedió el 27 de agosto de 1953.

El 4 de septiembre de 2008 la estación dejó de ser ferroviaria para convertirse en la "Estación Palabra Gabriel García Márquez" dedicada a este notable escritor; desde entonces es un espacio dedicado cien por ciento a promover la literatura en esta ciudad fronteriza.

REFERENCIAS

¹ Los puertos México-EUA con más tránsito comercial en: <https://olinlogistics.com/es/puertos-mexico-usa-transito-comercial/> consultada el 24 de abril de 2024.

² Estación de Ferrocarril, a 111 años de su inicio, en: <https://elmanana.com.mx/nuevo-laredo/2022/1/15/estacion-de-ferrocarril-111-anos-de-su-inicio-67215.html> consultada el 24 de abril de 2024.

³ Archivo General del Municipio, un guardián de la historia en: <https://elmanana.com.mx/cultura/2022/1/27/archivo-general-del-municipio-un-guardian-de-la-historia-68005.html> consultada el 24 de abril de 2024.

⁴ Modernísima estación en Nuevo Laredo, Tamaulipas. El Universal 31 de julio de 1953, primera plana y p. 13.

⁵ Modernísima estación en Nuevo Laredo, Tamaulipas. El Universal 31 de julio de 1953, primera plana y p. 13.