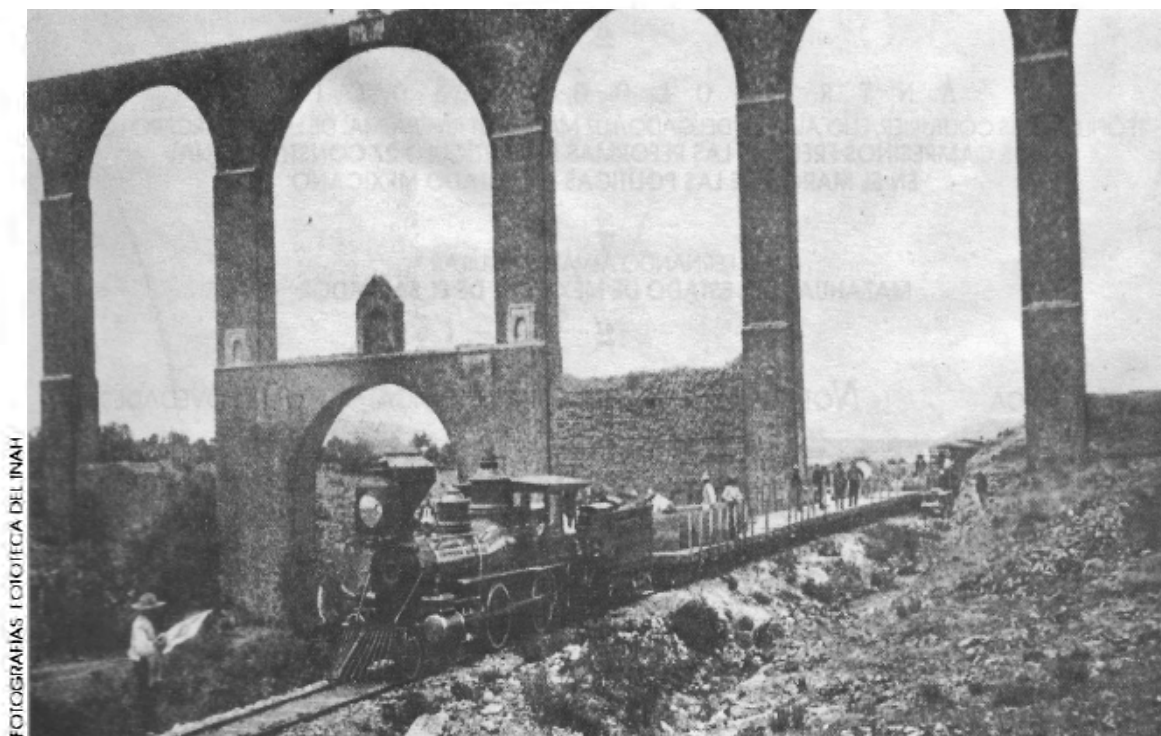


“EL HIDALGUITO”**FERROCARRIL HIDALGO Y NORDESTE**

*L*a construcción de la línea ferroviaria Hidalgo y Nordeste, autorizada en 1879 y culminada con capital mexicano en 1881 por el ingeniero Gabriel Mancera, en un principio fue un sistema de vía angosta que la hacía adaptable al terreno accidentado hidalguense, a la vez que menos costosa; además resultaba “fácilmente convertible en vía ancha” en cuanto fuese necesario. De esta manera, en 1882 se comenzó a construir el tramo de Pachuca hacia Irolo, de tres pies de ancho. Esta línea se completó el 12 de enero de 1883, y es así como el 6 de abril de ese año se pone a prueba en la línea férrea completa la primera locomotora “El Hidalgo”.



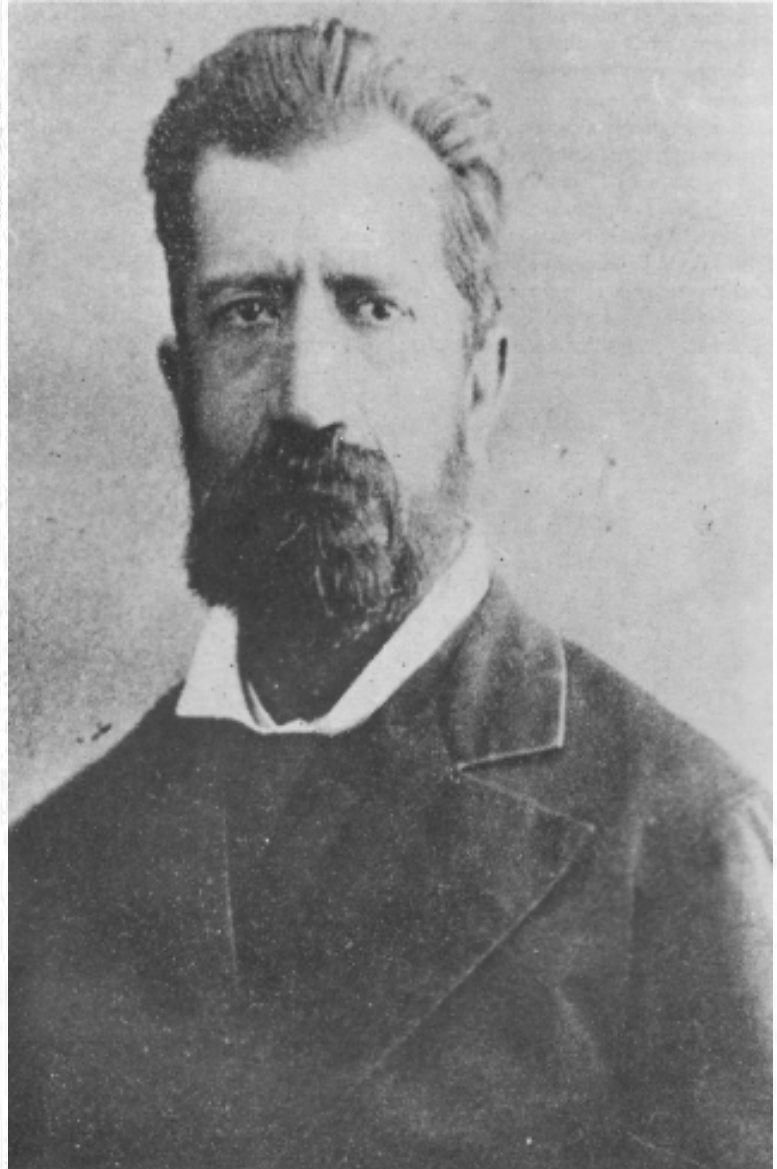
FOTOGRAFÍAS FOTOTECA DEL INAH

EL FERROCARRIL HIDALGO ATRAVESANDO EL ANTIGUO ACUEDUCTO DE ZEMPUALA (CA. 1900)



El primer periodo de gobierno del general Porfirio Díaz (1876-1880) se caracterizó por continuar la política en materia de transportación ferroviaria de su antecesor, don Sebastián Lerdo de Tejada, o sea privilegiar a inversionistas mexicanos, al igual que a los gobiernos de los estados para procurar la comunicación de las diversas regiones del país.

Así pues, en este periodo se registró gran actividad entre los solicitantes de concesiones para construir líneas férreas en territorio nacional. Se otorgaron concesiones para muchas líneas que en su mayoría no surtieron efecto; sin embargo, a la postre algunos tramos resultaron ser el inicio de rutas definidas. Una de estas líneas fue la del ferrocarril Hidalgo y Nordeste, cuya construcción fue autorizada en el año de 1879 con el nombre de Ferrocarril de Hidalgo, y partiría de un punto de la ruta del Ferrocarril Mexicano y terminaría en Pachuca. La construcción de esta línea fue culminada dos años después (1881) por el ingeniero Gabriel Mancera, con capital mexicano y subvención del gobierno federal. En sus inicios fue un sistema de vía angosta (0.914 m) que la hacía más adaptable al terreno accidentado hi-



GABRIEL MANCERA



dalguense y, al mismo tiempo, menos costosa; además resultaba "fácilmente convertible en vía ancha", en cuanto fuese necesario.

El imperativo a alcanzar era apoyar la transportación de plata de los yacimientos cercanos a Pachuca, 45 km al norte de San Lorenzo, el paso a seguir era conectar con el Ferrocarril de Irolo y con sus alrededores, que en conjunto constituían desde el siglo XVI una región eminentemente pulquera y cuyas fincas hacendarias tuvieron sus propias

vías del ferrocarril desde la estación más cercana hasta las puertas de sus ranchos. El material rodante consistía en vagones y vagonetas armados en Europa, que servían tanto para el acarreo del pulque como para transportar al patrón.

En este punto, en 1882 se comenzó a construir la vía del ferrocarril desde Pachuca hacia Irolo, de tres pies de ancho. Erróneamente dada a conocer como el Ferrocarril Irolo, esta línea se completó el 12 de enero de 1883. Contrario a lo que originalmente se planteó, no tuvo

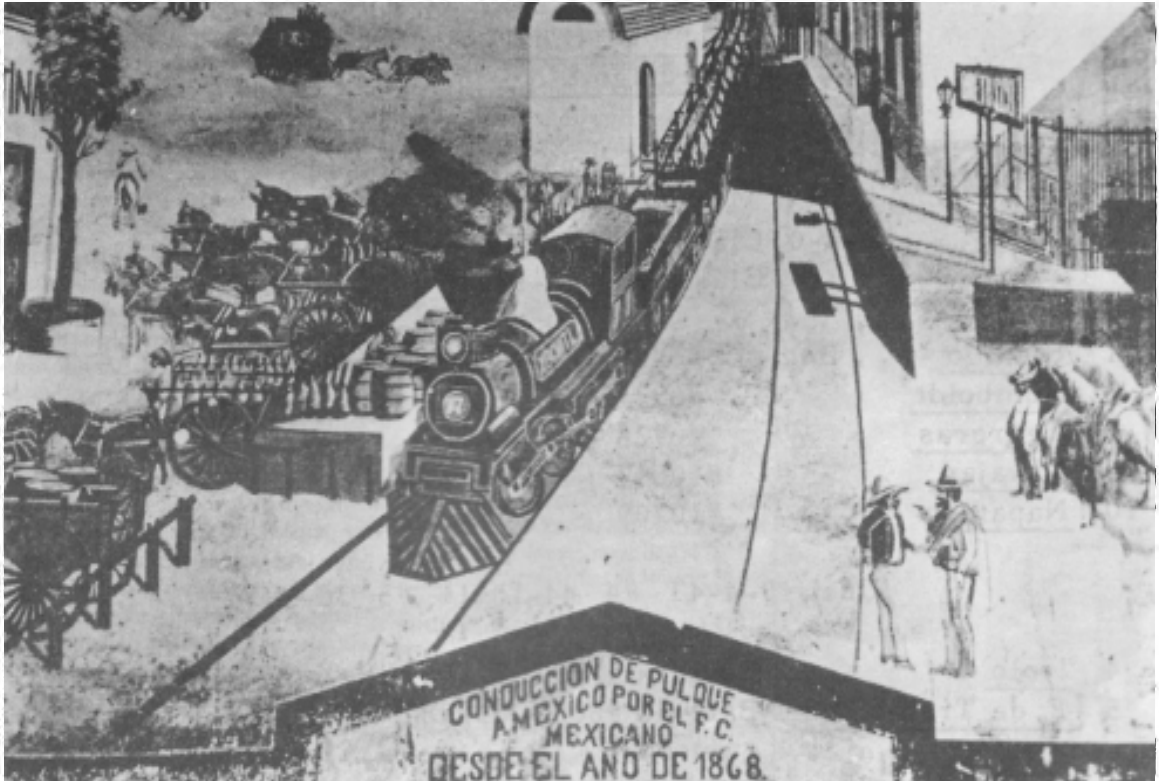
gran éxito; sin embargo conectó con el Ferrocarril Mexicano en la estación de Irolo. La tracción animal se usó para hacer posible el tendido de vías, y es así como la primera locomotora "El Hidalgo" se puso a prueba en la línea férrea completa el 6 de abril de 1883.

El nombre de Ferrocarril Irolo pronto fue cambiado a Ferrocarril Hidalgo, y Mancera obtuvo una concesión adicional para construir un ramal que conectara con el ya existente ferrocarril de la ciudad de México. Éste comprendió



INAUGURACIÓN DEL RAMAL A BERISTÁIN (1901)





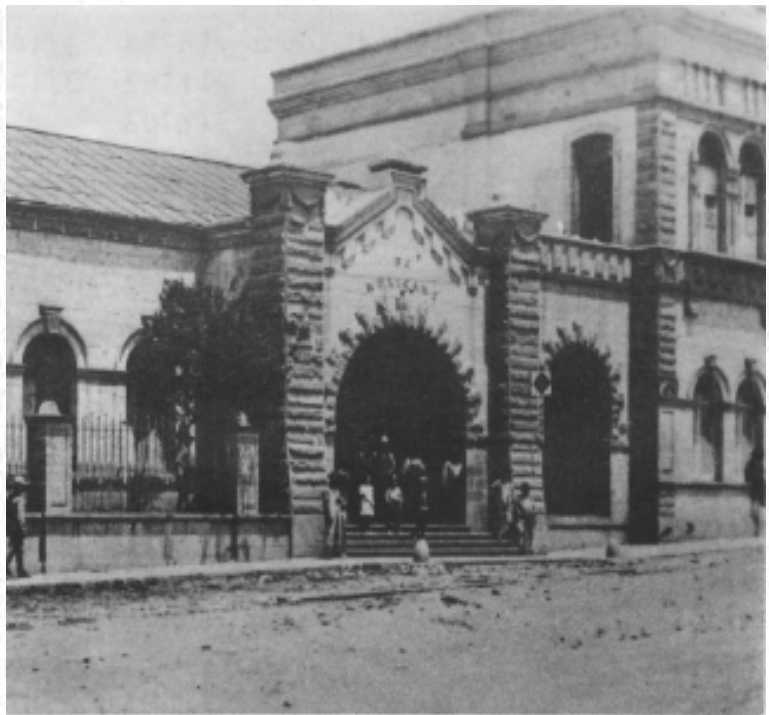
PINTURA MURAL EN LA HACIENDA DE OMETUSCO, HIDALGO (1900)

52 km de nueva construcción para llegar al barrio de Peralvillo, en la ciudad de México, y conectar con la población de Tepa, a 16 km al sur de Pachuca. La mayor parte de este trabajo se terminó entre 1890 y 1891, y Pachuca tuvo un tren de servicios a la ciudad de México, sin cambiar de carros como se requería para el transporte de pasajeros del Ferrocarril Mexicano.

El ramal más reciente con que contó, construido con el calibre estándar (tres pies), desde la línea principal a Ornetusco fue terminado en 1890.

El nombre de Ferrocarril Hidalgo fue cambiado por el de Ferrocarril Hidalgo y Nordeste en 1892. Otro ramal fue construido desde Tepa junto a Ventoquipa y Tulancingo, posteriormente se extendió a Tortugas, sumando 47 km al sistema existente. Un ramal más, de 21 km, que demostró ser importante, fue construido desde Ventoquipa a Beristáin.

En 1897 Gabriel Mancera enajenó los 156 km ferroviarios alcanzados hasta este momento a el sindicato belga



ESTACIÓN TERMINAL EN PERALVILLO (1920)



H I S T O R I A

F. C. Hidalgo y Noroeste Hidalgo & Northeastern R. R.

3 foot gauge
1882-1908

- - - -

4-4-0 Class A-1 42-11x16-37000-25800
Class A 48-13x20-60000-40000

1	<u>Hidalgo</u>	Baldwin #6498	12/1882	Retired prior 1908	A-1
2	<u>Humboldt</u>	" #6678	3/1883	"	"
3	<u>Terreras</u>	" #6728	4/1883	"	"
9	<u>Navajas</u>	" #10699	3/1890	To N de M #9 -1908	A
10	<u>Napateco</u>	" #10709	"	" #10 - "	"

Uncl. 0-4-4T #4 44-10x16 #5 30-9x14

4	<u>Irolo</u>	Porter #837	7/1887	Retired prior 1908
5	<u>F. de Trembleque</u>	Baldwin #8696	8/1887	" 1902

Class E-4 2-8-0 38-15x18-62000-56000

5	FCNM 9 MT&C 5	Baldwin #4788	9/1879	To N de M #5- 1908
11	<u>Xicotepec</u>	" #11702	3/1891	" #11- "
12	<u>Tuxpam</u>	" #11703	"	" #4- "
13	<u>Acayuotlan</u>	" #12267	10/1891	" #13- "
14	<u>Pachuca</u>	" #12270	"	" #14- "

Class E-3 2-8-0 38-16x20-78000-70000

6	<u>J. Villagram</u>	Baldwin # 9867	3/1889	To N de M # 6 - 1908
7	<u>Ocampo</u>	" # 9876	"	" # 7 - "
19	<u>Tezontepec</u>	" #14965	7/1896	" #19 - "
20	<u>Zempoala</u>	" #14964	"	" #20 - "
21	<u>G. Mancera</u>	" #17456	2/1900	" #21 - "
22	<u>Tulancingo</u>	" #17457	"	" #22 - "
23	<u>Ti zayuca</u>	" #17960	7/1900	" #23 - "
24	<u>Honey</u>	" #17961	"	" #24 - "
27	<u>Zacatlan</u>	" #25773	"	" #27 - "



encabezado por W. L. Pritchard y T. M. Crawford, dando a conocer los planes para ensanchar el ferrocarril de calibre estándar, y extenderlo hasta Tuxpan sobre el Golfo, así como a Tampico.

El 2 de julio de 1905 se inauguró el ramal que pasaba por las estaciones de Ventoquipa hacia Ahuasotepec y Beristáin.

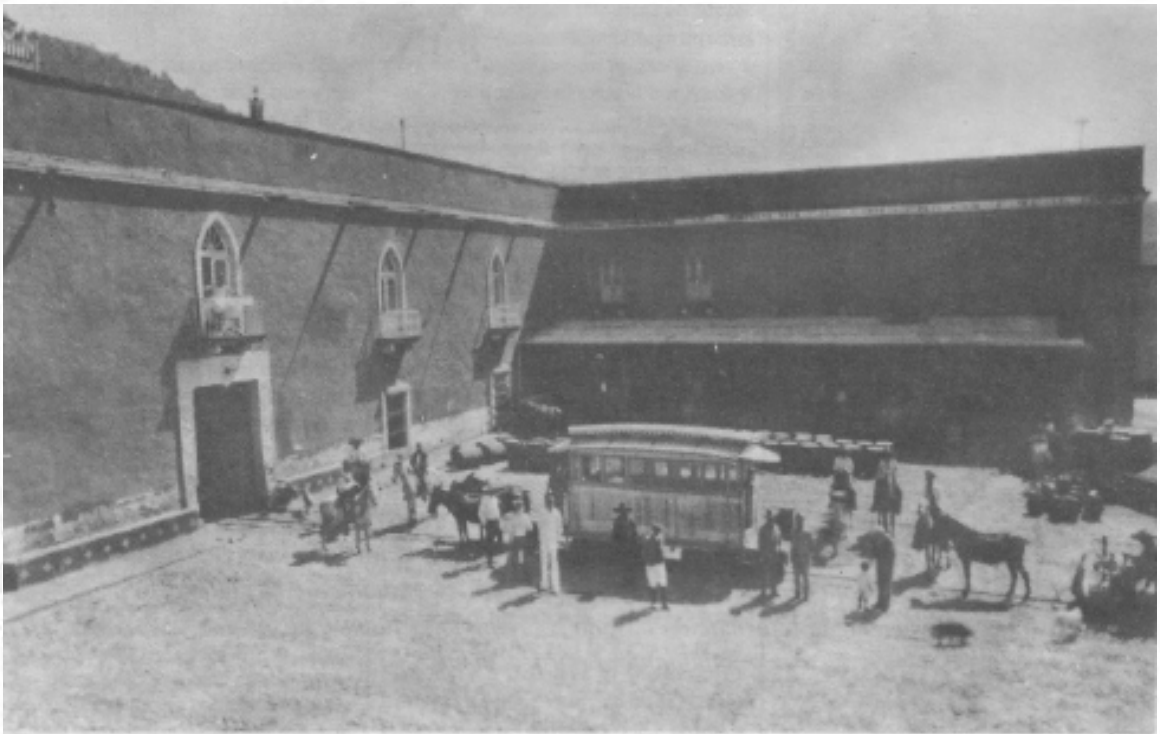
El Ferrocarril Hidalgo y Nordeste continuaría bajo el dominio belga en materia rodante durante varios años del presente siglo, con 27 veloces locomotoras, todas Baldwin, excepto una tipo *porter forney*.

Hasta la formación de Ferrocarriles Nacionales de México, el 28 de febrero de 1908, el ferrocarril estuvo constituido con todo lo previamente descrito. Para la consolidación del sistema, ya como Ferrocarriles Nacionales, el equipo fue retenido y dado a conocer por el nuevo poseedor; sin embargo, la terminal continuaba ubicada en la estación Peralvillo, una milla al oriente de la estación Buenavista en la ciudad de México, la más reciente a la anterior del central mexicano.

Así pues, una de las modestas contribuciones para tener por fin el Ferrocarril Nacional Mexicano, cuando éste se constituyó en 1908, fue la línea de 232 km del Ferrocarril Hidalgo, la cual hizo posible la comunicación de la ciudad de México con Pachuca y Tulancingo, así como los tramos Pachuca-Puebla y Pachuca-Ometusco.

B I B L I O G R A F Í A

FAMILIA CASASOLA, *Seis siglos de historia gráfica de México*.
 FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, *Breve Reseña histórica de los ferrocarriles mexicanos*, mayo de 1987.
 ———, *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*, mayo de 1987.
 REVISTA *Artes de México*, "Ciudad Sahagún y sus alrededores", 1964.
 RIVAS Paneagua, Enrique, *Paisajes Mexicanos (altiplanicie pulquera)*.
 WLOHR, Edwin y Hang, Leonard T., *Mexican Narrow Gauge*, febrero de 1971.



HACIENDA PULQUERA TETLAPAYA, HIDALGO (CA. 1905)

