

Destrucción y olvido. Vestigios ferroviarios en la vía Monterrey-Torreón

Fecha de recepción: 25 de junio de 2019.

Fecha de aceptación: 22 de julio de 2020.

Durante el sexenio del presidente Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000) se llevó a cabo la privatización del sistema ferroviario mexicano. Los nuevos concesionarios renunciaron a su derecho de explotar el servicio de pasajeros, enfocándose exclusivamente en el transporte de carga. Lo anterior derivó en la destrucción, abandono o, en el mejor de los casos, reciclaje de las estaciones. Este artículo surge de la inquietud por conocer las condiciones en que se encuentran actualmente las estaciones en la jurisdicción de Nuevo León en la vía Monterrey a Torreón.

Palabras clave: ferrocarriles, estaciones, patrimonio ferroviario, Monterrey, transportes.

During the six-year term of President Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000), the privatization of the Mexican railway system was carried out. The new charges waive their right to exploit passenger service, focusing exclusively on cargo transportation. This led to the destruction, abandonment or, at best, recycling of passenger stations. This article arises from the query to know the current conditions of the stations in the jurisdiction of Nuevo León on the Monterrey-Torreón railway.

Keywords: Railways, stations, railway heritage, Monterrey, transports.

Metodología

En los años noventa, el sistema ferroviario mexicano se concesionó a la iniciativa privada. Previo a ello, la oferta del servicio de pasajeros fue reduciéndose progresivamente hasta su cancelación definitiva conforme las empresas concesionarias iban tomando el control de las líneas. A partir de entonces las estaciones quedaron en desuso, reciclándose como puntos de revisión de la seguridad privada contratada por las concesionarias, o en museos o centros comunitarios. Algunas simplemente fueron abandonadas a su suerte.

Por ello, en 2015 comenzamos a interesarnos por las condiciones físicas de las estaciones ferroviarias. Con este propósito, en una primera etapa nos dimos a la tarea de buscar información sobre las principales vías en la entidad federativa, así como del número de estaciones incluidas en sus itinerarios.

* Posgrado en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México.

** Capilla Alfonsina Biblioteca Universitaria, Universidad Autónoma de Nuevo León.

Vía	Estaciones	CMHN	CNEF
México-Monterrey-Laredo	34	5	5
Monterrey-Tampico	16	1	5
Monterrey-Matamoros	17	6	5
Monterrey-Torreón	9	0	1
Total	76	12	16

Figura 1. Estaciones en Nuevo León.

Así, nos fuimos familiarizando con algunos tecnicismos de este medio de transporte. Por obvias razones, el más importante para nosotros fue la definición de “estación” contenida en el reglamento ferroviario: “un lugar designado en el horario con determinado nombre”.¹ Es decir, la estación no se diferenciaba por tener un edificio modesto o imponente; por el contrario, podía hasta carecer de él.² En este sentido, para fines prácticos, la diferencia entre una estación y otra era simplemente el nombre, la ubicación y el horario asignado en el itinerario de la línea.

En esta etapa nos enfrentamos a un par de dificultades. La primera, la escasa bibliografía sobre el ferrocarril en Nuevo León; y la segunda, el acceso a fuentes primarias, ya que la extinta Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), al ser un organismo público descentralizado, resguardaba la documentación en sus instalaciones ubicadas en la capital del país y posteriormente en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), en Puebla.

A pesar de esto, con los datos obtenidos de la Carta General de Nuevo León de 1906 y del itinerario oficial de FNM, publicado en 1960, pudimos ha-

cer un estimado del número de estaciones en las diferentes líneas férreas del estado, y conocer su localización. Adicionalmente, identificamos las que habían sido incluidas en el Catálogo de Monumentos Históricos de Nuevo León (1985),³ y en el Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias (2010).⁴

Ahora bien, sabíamos de la existencia del Censo General de Estaciones Ferroviarias, elaborado por el MNFM a solicitud de la propia paraestatal; sin embargo, al tratarse de una investigación independiente no contábamos con los recursos ni el tiempo para viajar a Puebla y consultar dicha fuente. Además, cuando nos embarcamos en este proyecto (2015) habían transcurrido 20 años del censo, por lo tanto, era obvio que las condiciones de las estaciones ya no eran las mismas.

Así, decidimos comenzar con un trabajo de campo, que consistió en definir una ruta carretera señalando la ubicación aproximada de las estaciones, para lo cual Google Maps fue nuestra herramienta principal. Una vez definida la ruta, nos trasladamos en un vehículo particular, aguzando la vista para ubicarlas. Ya en sitio, hicimos un registro fotográfico de cada una de ellas, así como de sus alrededores. Además, si la estación se localizaba en una

¹ *Reglamento de transportes*, México, Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1975, p. 4.

² El video Ferrocarriles Nacionales de México-Estación Linda Vista, Monterrey, N.L., muestra la llegada del tren a dicha estación, la cual carece de edificio. Sólo se observa el letrero con el nombre de la estación y el selectivo, recuperado de: <<https://www.youtube.com/watch?v=TSD9D7OynDc>>.

³ *Catálogo nacional de monumentos históricos inmuebles*. Nuevo León, México, SEP / INAH, 1986.

⁴ Teresa Márquez Martínez y Lucina Rangel Vargas (coords.), *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico*, México, Conaculta/Ceiba Arte Editorial, 2010.

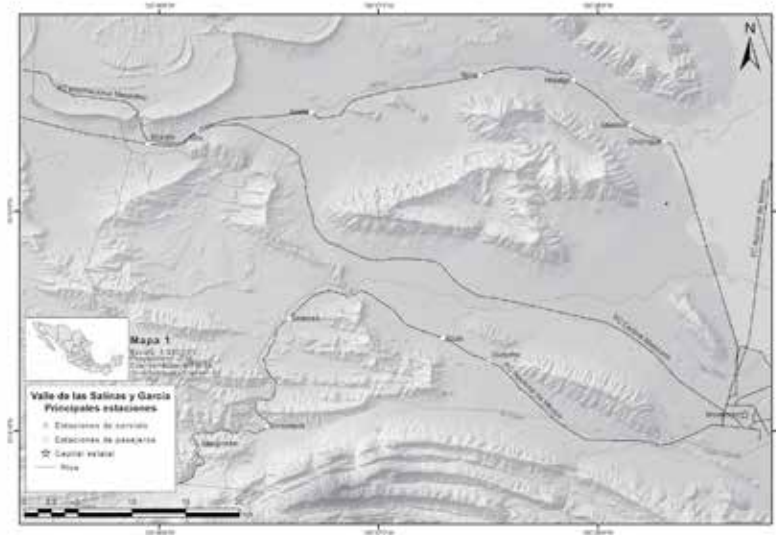


Figura 2. Valle de las Salinas. Elaboración propia.

zona poblada, procuramos dialogar con los vecinos del lugar.

A la fecha contamos con un registro fotográfico de 27 de las 76 estaciones: ocho de la vía a Laredo, 11 de la vía a Tampico, 2 de la vía a Matamoros y 6 en la vía a Torreón, así como una docena de entrevistas a ex ferrocarrileros de las divisiones Golfo y Monterrey.

Dado que éste es un trabajo aún en desarrollo, en este artículo presentamos un avance relacionado con los vestigios ferroviarios en la vía Monterrey-Torreón por ser la primera que hemos recorrido en su totalidad. De modo que dividimos el texto en dos partes: en la primera hablaremos sobre los antecedentes de su construcción y, en la segunda, describiremos el paisaje y condiciones de las estaciones que formaban parte del itinerario de la vía en los límites de Nuevo León.

El ferrocarril del desierto

La primera concesión ferroviaria entre la capital del país y la frontera norte fue otorgada en 1878 a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano (CFCM), de capital estadounidense. Paso del Norte (actual

Ciudad Benito Juárez), Chihuahua, fue el punto elegido por la compañía para iniciar el tendido de las vías hacia la Ciudad de México. Unos años más tarde, la Compañía del Ferrocarril Nacional (CFN), también de capital estadounidense, consiguió una concesión para construir una vía entre Nuevo Laredo y la capital del país, cuyo itinerario incluyó la ciudad de Monterrey.⁵

El 30 de agosto de 1882 arribó el primer tren a Monterrey proveniente de Nuevo Laredo, causando algarabía entre la multitud que se arremolinó en los alrededores de la estación construida exprofeso al norte del primer cuadro de la ciudad. Sin embargo, a raíz de los problemas financieros de la empresa ferroviaria, los trabajos de construcción fueron interrumpidos por espacio de cuatro años. Finalmente, Monterrey y la Ciudad de México fueron unidas por vía férrea en 1888.⁶

⁵ Francisco Calderón, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México*, vol. VII: *El porfirato. Vida económica*, 3ª ed., México, Hermes, 1985, pp. 483-634 y 518-519.

⁶ Isidro Viscaya Canales, *Monterrey 1882, crónica de un año memorable*, Monterrey, Archivo General del Estado de Nuevo León, 1998, pp. 84-85.



Figura 3. Terraplén. Vía retirada del Ferrocarril Internacional.

La CFN fue la primera en incluir a la capital neolonesa en su itinerario. Después le siguieron la Compañía del Ferrocarril al Golfo, que obtuvo la concesión del gobierno federal para construir una vía de Monterrey con dirección al puerto de Tampico, y una segunda hacia Coahuila, en un punto intermedio entre las estaciones de Baján y el Jaral, del Ferrocarril Internacional.⁷

Los trabajos de construcción de esta línea concluyeron en octubre de 1891, y constaron de dos fracciones: de la estación General Treviño, Coahuila, a Monterrey (106 km), y de Monterrey a Tampico (518.64 km), sumando en total un poco más de 624 km y 45 estaciones en su itinerario.⁸ La importancia de la estación General Treviño residió en que conectaba con la línea del Ferrocarril Internacional, cuyo tendido se extendía por la zona carbo-

nífera hasta las fértiles tierras de La Laguna. De esa manera, la Compañía Ferrocarril al Golfo, gracias a un acuerdo con la Compañía del Ferrocarril Internacional, se encargó de transportar a Monterrey carbón y textiles, entre otros productos.⁹

Asimismo, en 1898, la Compañía del Ferrocarril Internacional consiguió la autorización del gobierno federal para construir un ramal de 116 km entre Reata, Coahuila, y Monterrey, lo cual le permitió prescindir de intermediarios, encargándose directamente de transportar el carbón desde los yacimientos ubicados en el desierto coahuilense hasta las fundiciones instaladas en la capital neolonesa.¹⁰ Ante esta situación, la Compañía Ferrocarril al Golfo vio trastocadas sus finanzas, siendo absorbida por la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.¹¹

⁷ *Álbum de los ferrocarriles correspondiente al año 1891: comprende datos generales relativos a los años anteriores a contar desde el año de 1873*, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1893, pp. 311-312.

⁸ José Antonio Olvera Sandoval, *Monterrey: ferrocarriles y desarrollo*, Monterrey, Conarte, 2004, pp. 6-7.

⁹ *Idem.*

¹⁰ Juan Ramón Garza Guajardo, *La estación del Topo Grande de General Escobedo, N.L.*, Monterrey, Ediciones Topo Grande, 1997, p. 18.

¹¹ Sandra Kuntz Ficker, *Los ferrocarriles en el norte de México, 1880-1910: demanda, mercados e impacto*, Monterrey, Conarte, 2017, p. 32.

La línea Monterrey-Matamoros fue la última en terminarse pese haber obtenido la concesión en 1880. Aislada del resto de las líneas troncales, su construcción se vio reducida a unas cuantas decenas de kilómetros en la frontera. Fue hasta 1905 cuando el tendido férreo unió las dos ciudades mencionadas, pero ya bajo la dirección de la CFN, que la había adquirido unos años antes.¹²

Éstas fueron, grosso modo, las cuatro líneas de ferrocarril que unieron la ciudad de Monterrey con diferentes puntos de la República Mexicana. Ahora bien, dado que este texto trata sobre la línea de Monterrey a Torreón, construida por la Compañía del Ferrocarril Internacional, retomaremos algunos datos históricos de esta empresa, y de algunos cambios en el trazo de la vía realizados durante el régimen revolucionario.

La Compañía del Ferrocarril Internacional tuvo una mayor presencia en el estado de Coahuila. Su promotor fue Juan B. Frisbe, quien, en 1881, obtuvo la autorización del presidente Manuel González para construir una vía que uniera la frontera norte con la capital del país. A diferencia del resto de las compañías ferroviarias, ésta no recibió subvención alguna por parte del gobierno federal. El proyecto original era muy ambicioso, pues pretendía unir la capital con la frontera norte en un punto situado entre Piedras Negras y Laredo, además de dos ramales, uno entre los puertos de Matamoros y Tampico, y un segundo, en el Pacífico, entre Guaymas y Mazatlán.¹³

El punto elegido por la compañía para iniciar los trabajos de construcción fue Piedras Negras. Para 1884 había construido 258 km, uniendo los poblados de Sabinas, Monclova y Castaños, con un ramal hasta Rosita y San Felipe. Catorce años después, el

Ferrocarril Internacional contaba con 1 176 km, colocando a la compañía propietaria como la tercera con mayor extensión, sólo atrás de la CFCM (3 151 km) y de la CFN (1 737 km).¹⁴

Como mencionamos en líneas anteriores, la empresa obtuvo, en 1898, la anuencia del gobierno federal para construir un ramal de 116 km, entre Reata y Monterrey,¹⁵ cuya ruta pasaba por el Valle de las Salinas, y por los municipios de García, Mina, Hidalgo, Abasolo, El Carmen, Escobedo, San Nicolás y Monterrey. En 1902, la empresa ferroviaria fue adquirida por la Compañía del Ferrocarril Nacional.¹⁶

En 1908, gracias a la iniciativa del ministro de Hacienda, José Ives Limantour, el gobierno mexicano adquirió 51 % de las acciones del Ferrocarril Central y del Nacional. Con lo anterior buscaban evitar que estas importantes vías de comunicación quedaran en manos de inversionistas extranjeros.¹⁷

La integración de las principales compañías ferroviarias hizo innecesaria la duplicidad de vías. Por consiguiente, durante la década de 1920 se retiraron 27 km de vía entre el poblado de Anhelito, Coahuila, y El Delgado, Nuevo León, pues se empalmaban con los precedente de Reata. En la década siguiente se retiró un segmento de la vía que perteneciera al Ferrocarril Central. Dicho segmento iba de Ixtle a Monterrey.¹⁸

De esa manera, con las vías del otrora Ferrocarril Internacional y del Ferrocarril Central Mexicano se hizo una sola, que es el tendido actual rumbo a Torreón. Obviamente, el levantamiento de vías provocó la desaparición de algunas estaciones. Éstas

¹² *Ibidem*, p. 47.

¹³ Ángel González Morales, "El ferrocarril en la Comarca Lagunera", tesis de maestría, UAM-Iztapalapa, México, 1990, p. 65.

¹⁴ *Idem*.

¹⁵ Juan Ramón Garza Guajardo, *op. cit.*, p. 18.

¹⁶ *Ibidem*, pp. 19-22.

¹⁷ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, México, El Centauro, 2012, pp. 25-26.

¹⁸ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, México, FNM, 1970, pp. 207-208.

De Monterrey a:	Tampico	Matamoros	Torreón	Paredón	Ciudad de México	Nuevo Laredo				
Núm. de tren	172	143	139	377-274 (mixto)	379 (mixto)	2	4	1	3	137
Salida	07:00	21:40	08:00	20:20	06:45	22:55	09:10	03:50	18:30	07:30
Llegada	19:50	06:00	16:45	08:55	09:50	20:10	08:50	08:00	23:20	12:30
Duración	12:50	08:20	08:45	12:35	03:05	21:15	23:40	04:10	04:50	05:00
Núm. de estaciones	61	47	47	48	13	37	113	8	27	29

Figura 4. Itinerario de FNM, 1960.

fueron El Delgado, del Ferrocarril Internacional, e Icamole, Tanque, García, Pesquería, Durazno y Siding del Ferrocarril Central.

De acuerdo con el itinerario de los FNM de 1960, por la vía del Ferrocarril Internacional salían diariamente de la estación Monterrey trenes mixtos, carga y pasajeros, con destino a Torreón y Paredón. Como se aprecia en la tabla, los de Paredón y de Torreón eran los únicos trenes mixtos, lo cual se explica por la baja densidad demográfica en esa región. Combinar el servicio de pasajero con el de carga permitía a la empresa sacar mayor provecho a las locomotoras asignadas en esa vía.¹⁹

Las estaciones de pasajeros ubicadas en territorio neolonés fueron siete: El Topo, Chipinque, Abasolito, Hidalgo, San Antonio de Arista y El Milagro. Esta última era una estación bandera, es decir, el tren se detenía sólo si había ascenso o descenso de pasaje, de lo contrario, seguía de largo. El segmento de la vía de Monterrey a Torreón atraviesa una región desértica, donde había poco movimiento de personas y carga. De acuerdo con Cristóbal Soto, maquinista jubilado de la sección Golfo, las estaciones más importantes eran las siguientes: “Fuera del área de Monterrey, aquí en Nuevo León, pues Hidalgo... antes era muy pujante cuando tenían la in-

¹⁹ Itinerario oficial de Ferrocarriles Nacionales de México, México, fnm, 1960, pp. 26-36.

dustria cementera, ya nomás quitaron la industria cementera y como que se bajó la ciudad. Paredón era un centro ferrocarrilero porque de ahí salieron muchos ferrocarrileros de Paredón. En la cual, cuando iban a las fiestas del niño Fidencio, ahí se congregaba la mayoría de la gente y de ahí salían ya en el día para Espinazo”.²⁰

Efectivamente, las fiestas fidencistas, celebradas entre los meses de marzo y octubre, atraían (atraen) a un gran número de personas a Espinazo, Nuevo León, que rompían con la monotonía y tranquilidad de esta pequeña comunidad de criadores de ganado menor y talladores de lechuguilla.²¹ En esos meses, el tren con rumbo a Paredón iba repleto. La corrida tenía una duración aproximada de tres horas, llegando a su destino alrededor de las 09:50. Ahí confluía la vía a Torreón con la de Piedras Negras. Los pasajeros disponían de 20 minutos para transbordar el tren con destino a la frontera norte y completar el último tramo de su recorrido. La distancia entre Paredón y Espinazo era de tan sólo 43 km, que el tren recorría en aproximadamente una hora.²²

²⁰ Hipólito Treviño, entrevista realizada por Oscar Rodríguez y Eugenio Lazo, Monterrey, Nuevo León, 17 de julio de 2018.

²¹ Eugenio Lazo y Oscar Rodríguez, *Oficio y memoria ferroviaria. Divisiones Monterrey y Golfo*, Editorial Analfabeta, 2019, p. 31.

²² José Luis Berlanga, Erick Lara y César Ramírez, *Las fiestas del dolor: un estudio sobre las celebraciones del Niño Fidencio*, Monterrey, Fondo Estatal para la Cultura y las Artes, 1999, pp. 50-53.



Figura 5. Estación El Milagro.



Figura 6. Puente ferroviario San Antonio de Arista.

Retomando las características de la región, el Valle de las Salinas se ubica en una zona semidesértica, escasamente poblada. Por tal motivo, el tren al salir de la estación Hidalgo prácticamente no detenía su andar hasta llegar a Paredón, salvo que hubiese pasaje en la estación bandera de El Milagro, colindante con la comunidad del mismo nombre, entre los límites de Nuevo León y Coahuila. Sobre

esta comunidad, Enrique Zapata, garrotero de vía, menciona lo siguiente: “Ahí tenían la pura paradita, cuando le echábamos agua a la cisterna se venía la gente, está retiradito, no está a dos cuadras, sino como a medio kilómetro, desde allá se veía la gente con burritos, carretoncitos y tinitas, con el palito y las dos tinas para el agua, la gente contentísima, les llevaba uno vida, agua, la gente agradecida, te re-

galaban un huevito de gallo-gallina o se ponían de acuerdo y te regalaban un cabrito”.²³

El contraste entre las regiones en la actual línea M (Torreón-Tampico) era evidente, pues mientras de Monterrey al noroeste el tren atravesaba por terrenos áridos, escasamente poblados, rumbo al sur la vegetación era abundante, y se observaba una mayor densidad demográfica: “De esta misma División Golfo, y de esta misma línea, el distrito de Paredón, que es entre Monterrey y Torreón, pues es muy árido, sumamente árido. No encuentras alimentación, ni eso, nada. Lo que alcanzas a ver por ahí es peyote y alguna, ¿cómo se llama? Una yerba que alguna utilización tenía... le llaman gobernadora. Nada más. No recuerdo más. Otro tipo de yerba y eso”.²⁴

Resumiendo, durante el porfiriato, la Compañía del Ferrocarril Internacional construyó un ramal para unir los yacimientos carboníferos del norte de Coahuila y las fundiciones de Monterrey, el cual se tendió por el Valle de las Salinas, una región escasamente poblada y de vegetación agreste. Posteriormente, tras finalizar la Revolución Mexicana se llevó a cabo la reestructuración de la vía, derivando en la modificación y levantamiento de algunos segmentos. Actualmente, la vía Monterrey-Torreón forma parte de la vía M, la cual enlaza la región de La Laguna con el puerto de Tampico.

Un río y cinco municipios. Estaciones y recorrido ferroviario

Como parte de una investigación más amplia que se está realizando sobre el Ferrocarril Internacional Mexicano y el Ferrocarril Central Mexicano en Nuevo León, como primer paso y motivo de este trabajo se aborda el estudio de la sección occidental del

²³ Enrique Zapata, entrevista realizada por Oscar Rodríguez, Monterrey, Nuevo León, 4 de agosto de 2018.

²⁴ Mario Martínez Gaytán, entrevista realizada por Eugenio Lazo, Monterrey, Nuevo León, 20 de julio de 2018.

camino de hierro que discurre de forma paralela al río Salinas: desde los límites con Coahuila hasta la municipalidad del Carmen, donde finalmente toma rumbo hacia el sur en su ruta a Monterrey.

Esta investigación conjunta el estudio de los elementos físicos del terreno —que son base para comprender su delineación—, así como aspectos de lo cultural, para interpretar el desarrollo humano ante el medio natural que orbitó en torno al tren y a sus estaciones. Las dos vías en cuestión fueron las que sufrieron abruptos cambios a lo largo de los años, reformulándose los tendidos y dándose el caso de la desaparición de amplias secciones con la finalidad de si no economizar, evitar duplicidad en los recorridos.

Si bien estas dos secciones no cuentan con retos de ingeniería ante obstáculos naturales tales como los que tuvo el Ferrocarril Nacional de México por su paso a través del río Pesquería, los cerros La Mariposa, la Mota y Colorado, sí tuvo por desafío el cruzar la zona más cálida e inhóspita de la entidad, siguiendo el desnivel que el terreno ofrecía.

Como se señaló en líneas anteriores, para la elaboración de esta investigación se debió lidiar, primero, con la escasa bibliografía sobre el ferrocarril en Nuevo León, pues la mayor parte de ella aborda a este medio de transporte desde una óptica nacional. Luego, dado que algunas estaciones no tenían acceso por carretera, tuvimos que continuar a pie en un ambiente árido donde las grandes distancias y la baja densidad demográfica representan todo un reto.

Del primer reconocimiento documental que se hizo para la localización de las estaciones utilizamos la Carta General del Estado de Nuevo León, elaborada por la Comisión Geográfico-Exploradora y publicada en 1906 a instancia del general de división Bernardo Reyes, ubicándose las poblaciones históricas y contemporáneas, así como las referencias naturales más características a modo de aproxima-



Figura 7. Estación bandera El Milagro.



Figura 8. Estación Arista.

ción. Posteriormente nos desplazamos a las cartas topográficas actuales publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) con escalas de 1:20 000 y 1:50 000, observando que si bien con los años se ha transformado el panorama del transporte en el valle, aún es posible traslapar información que dista más de un siglo.

Con lo que partimos fue el elemento jurisdiccional, que recorta la zona de estudio y el marco municipal por cinco entidades de diverso tamaño y categoría económico-poblacional. De una óptica oeste-este listamos empezando por la frontera con Coahuila, en su ruta a Paredón, con García, en donde tenían acceso las vías del Ferrocarril Internacional y del Ferrocarril Central Mexicano en su parte noroeste, y que las del último cruzaban cercanas al ayuntamiento. Entre las estaciones que se encontraron anteriormente son El Delgado, Milagro, Ixtle, Icamole y Arista. Si bien la sierra del Fraile fungía como división natural en la que la estación Icamole tomaba una orientación hacia el sur y la de Arista, al cruzar el río Salinas, seguía su camino hacia el oriente, en la actualidad ya no se cuenta con el viejo tendido del Ferrocarril Central Mexicano y es por ello por lo que nos centramos en el Valle de las Salinas.

El siguiente municipio es Mina, por donde la vía discurre al sur del río y el ayuntamiento en la zona norte, distando casi 3 km en línea recta, y para tener acceso a la vía es necesario andar entre brechas o por un camino de tierra apisonada. Entre algunos de los cuestionamientos que nos hemos hecho, éste es el único municipio de la zona donde es más lejana la estación de su principal núcleo poblacional, su nombre es Mina y es la única. Con el municipio de Hidalgo como vecino, observamos una estación con el mismo nombre que la urbanización. Se encuentra a un lado de las instalaciones de Cementos Mexicanos. Esta localidad es la única del valle que presenta la particularidad de contar con una vía que cruza de poniente a oriente la ciudad. Abasolo, el siguiente municipio, cuenta igualmente con una sola estación, la cual se localiza en la ribera sur del río, mientras el ayuntamiento se encuentra en el norte. El recorrido es breve hasta la siguiente estación, ubicada en los límites entre El Carmen y Abasolo llamada Chipinque. Del trazado actual se reconocen 46.4 km de tendido férreo con siete estaciones en su recorrido.

El andar de la investigación parte del desnivel existente, por lo que comenzamos de mayor a menor altura sobre nivel de mar; esto es, de occidente hacia el oriente: de El Milagro a Chipinque.



Figura 9. Casas de reparadores de vía.

El Milagro

La localidad de El Milagro es la que le da nombre a una pequeña estructura de hormigón armado y ladrillo que viene a representar la primera construcción de la vía existente en la zona occidental del valle. A poco más de medio kilómetro de esta población, dicha edificación se localiza a 733 msnm con la posición de N 25° 55.367' O 100° 48.562', cercana a los límites con Coahuila y sobre un camino de terracería que comunica hacia el cañón del Delgado. La aridez que impera en este sitio ha permitido que dicha construcción se mantenga en un estado de preservación respetable.

Si bien en los alrededores no se encuentra alguna otra infraestructura relacionada con el ferrocarril, lo que sí hay a 300 metros al norte, cruzando el matorral, son los vestigios de la antigua ruta del Ferrocarril Internacional Mexicano: un terraplén que se levanta ligeramente en el terreno. Todo el material que alguna vez estuvo ahí puesto —durmientes, railes, clavos, puentes, etc.— fue levantado y tan sólo queda un camino bien trazado sin vegetación en su coronación. En esta zona se encuentran dos formaciones montañosas caracterís-

ticas: al norte el cerro Colorado, cuya cumbre más cercana se encuentra a 1 370 msnm, mientras que al sureste se levantan los cerros Coyote y Gacho, que se levantan a 947 y 1 154 metros sobre el nivel del mar.

Arista

La estación Arista debe su nombre a la cercana población de San Antonio de Arista, distanciada a 230 metros. El inmueble se levanta a 641 msnm con una posición de N 25° 56.986' O 100° 40.353, mientras que su estructura varía entre un basamento de piedra tallada, una estructura de ladrillo y adobe; algunas paredes fueron recubiertas de hormigón y uno de sus accesos principales fue tapiado. Su estado de conservación se encuentra en decadencia, las lluvias han terminado por erosionar sus paredes, y el vandalismo imperante hace de dicho sitio un lugar insalubre.

Cercana a la estación se observan tres casas construidas con variados elementos, entre ellos durmientes que alguna vez pertenecieron a empleados de la vía según testimonios de los vecinos. Siguiendo el recorrido hacia el sur, en un andar de 470 metros es que llegamos al primer puente —de estructura completamente metálica— que cruza el río Salinas. Esta plataforma, con una placa del año de 1934 se localiza en posición N 25° 56.808' O 100° 40.167', a 628 metros sobre el nivel del mar.

La vía, en su camino al sur, hace un giro para salvar los obstáculos de la loma La Paila y de la cuchilla San Antonio de 690 msnm, para internarse entre un paso natural entre la loma Azufrosa y el cerro la Paz con 695 y 916 msnm respectivamente. En este mismo punto se ubican las minas de Santa Cruz y habiendo cruzado estas montañas se pasa cerca de la ex hacienda El Muerto. Tras esto se libra el último obstáculo



Figura 10. Vestigios de la estación Mina.



Figura 11. Estación Hidalgo.

orográfico, el cruce del cerro Puerto Blanco y las Ventanas con 894 y 858 msnm, donde igualmente se desarrolla la minería y se localiza la población de la Yesera, para posteriormente abrirse el valle sin obstáculos de consideración hasta el fin del recorrido.

Mina

La búsqueda de la estación de Mina requirió de tres intentos debido a lo complicado para acceder a ella. En el primero se llegó a la hacienda de Jesús María, al sur de una avícola, y se caminó por más de cuatro



Figura 12. Campamento de reparadores de vía.



Figura 13. Tanque de agua, estación Hidalgo.

kilómetros sin éxito. En el segundo nos internamos por el arroyo Chiquito, pero como el río Salinas presentaba una crecida considerable, no se pudo realizar el cruce. El tercer intento fue exitoso gracias a que conseguimos trasladarnos en un transporte todo terreno. Desafortunadamente sólo quedan vestigios de lo que anteriormente fue la estación, así como el selectivo, estructura cilíndrica donde estaba colocado el teléfono, medio de comunicación utilizado por los conductores para confirmar encuentros. Tal y como se expuso, dicha edificación se ubica en las faldas del cerro la Palmitosa, a 2 147 msnm y distanciada de la cabecera municipal.

Hidalgo

La estación Hidalgo es la única en su tipo que presenta la particularidad de estar integrada a la localidad —entre las calles Reforma y Escobedo—, cuyo estado de conservación es destacable: su mantenimiento está al día y su estructura es operativa con la finalidad de depositar material. Se levanta a 555 msnm con la posición N 25° 58.563' O 100° 27.171', y el material de construcción es lámina y madera. Al ser propiedad privada y estar guarecida fue imposible realizar un estudio de su interior.

De acuerdo con información del *Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias*,²⁵ la estación Hidalgo cuenta con una bodega y muelle de carga. Aquí aprovechamos para señalar una imprecisión en los datos históricos generales incluidos en el catálogo, pues en éste se menciona que el Ferrocarril Central Mexicano adquirió en 1902 la línea Tampico-Gómez Palacio, donde se encontraba ubicada la estación Hidalgo. Esta información es equivocada por dos razones: en primer lugar, el Central Mexicano adquirió

²⁵ *Patrimonio ferroviario, estación Hidalgo, N.L.*, Sistema de Información Cultural, México, recuperado de: <https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=267>.



Figura 14. Vestigios de la estación Abasolito.



Figura 15. Vestigios de la estación Pichinque.

el Ferrocarril al Golfo, no el Ferrocarril Internacional, ya que este último fue adquirido por el Nacional Mexicano.²⁶ Quizá la confusión derive en que tanto el Ferrocarril del Golfo como el Ferrocarril Internacional tendieron vías paralelas de Coahuila a

²⁶ Sandra Kuntz Ficker, *op. cit.*, p. 52.

Monterrey; no obstante, en Icamole, municipio de García, Nuevo León, el trazo de la vía del Ferrocarril del Golfo viraba al sur para llegar a Monterrey por el poniente, mientras, el del Ferrocarril Internacional siguió de largo por el Valle de las Salinas para ingresar a la ciudad por el norte. Además, la vía del Internacional finalizaba su tendido en la ca-

pital; no continuaba a Tampico como se afirma en la ficha.

Cercana a la estación se encuentra un patio con material ferroviario, presentándose el caso de un caboose (furgón de cola) habilitado como vivienda. Entre la infraestructura ferroviaria destaca una cisterna de grandes proporciones sobre el terreno próximo a la cementera, y un puente a 620 metros al noroeste que salva el arroyo El Mímbré proveniente de Potrero Chico. La estructura tiene un tramo de 50 metros de largo levantada a más de 15 metros del suelo.

En este punto del recorrido, el valle se vuelve más angosto, entre la sierra de Minas Viejas y San Miguel. Se caminó un total de 20.2 km en la búsqueda de las estaciones del Valle de las Salinas.

Abasolito y Chipinque

De las siguientes y últimas dos estaciones sólo quedan vestigios, evidencia de su destrucción en tiempos recientes. Ambas se encuentran en el lado sur del río Salinas y los ayuntamientos se encuentran al norte. La primera tenía por nombre Abasolito y en su cercanía se observa un descarriladero con material rodante abandonado. De la estación solamente queda por rastro un basamento de hormigón armado de 5.17 x 3.1 metros y una plataforma de 13.40 x 2.20 metros que nos permite dimensionar su tamaño, ubicado a 520 msnm en posición N 25° 56.149' O 100° 24.159', rodeada por unos complejos industriales en los que se presenta tránsito pesado continuamente.

La última lleva por nombre Chipinque y su singularidad radica en que cuenta con numerosos pinos que son ajenos a la zona y que nos lleva a suponer una relación simbólica entre el parque natural y su nombre. Al igual que Abasolito, la estación fue demolida y lo que pervive es el basamento de piedra tallada que mide 14.80 x 8.25 metros levan-

tada a 495 msnm en posición N 25° 55.505 O 100° 22.654'. Ambos casos se ubican en las faldas del cerro El Durazno con 1 456 msnm. Platicando con vecinos de ambas localidades se nos expresó que la demolición tuvo por finalidad que estos sitios no sirvieran como refugio de actividades que resultaran un peligro al tren y a la ciudadanía.

Comentarios finales

En virtud del trabajo de campo realizado, pudimos identificar las condiciones actuales de las estaciones de pasajeros en la línea Monterrey-Torreón. Esta vía fue tendida por un terreno semidesértico, de poca relevancia económica y de baja densidad poblacional. En este sentido, no es de extrañar que las estaciones de pasajeros fueran modestas, sin personal a cargo de ellas.

La estación de mayor importancia fue Hidalgo, ubicada a un costado de la cementera del mismo nombre, donde además del servicio de pasajeros se atendía la demanda de transporte de dicha empresa. Dadas las características del edificio y de su antigüedad, la estación forma parte del *Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias*, lo que en cierta forma ha permitido su conservación. De hecho, sus condiciones actuales de conservación son bastante buenas, aunque al compararla con el registro fotográfico del catálogo antes mencionado, se observa un cambio en el color del edificio de marrón a blanco.

El resto, Chipinque, Abasolito, Mina, Arista y El Milagro quedaron fuera del catálogo posiblemente por carecer de valor arquitectónico y patrimonial, según los criterios establecidos por quienes elaboraron el registro. Desafortunadamente, no tuvimos oportunidad de consultar el censo de estaciones que se realizó a principios de los años noventa, lo cual nos hubiera ayudado a identificar las características de dichas estaciones cuando aún estaban en funcionamiento.



Figura 16. Estación Monterrey.

¿Qué fue de ellas? Dos de ellas, Chipinque y Abasolito, ubicadas en municipios de reciente incorporación al Área Metropolitana de Monterrey (El Carmen y Abasolo) fueron alcanzadas por la mancha urbana. En sus alrededores se construyeron nuevos conjuntos habitacionales. Los residentes de estas colonias vieron en las estaciones un foco de inseguridad, refugio de pandillas o delincuentes. Por tal motivo, solicitaron su demolición.

En cuanto a la estación Mina, ubicada a una distancia considerable de la cabecera municipal, desconocemos si fue reconstruida después de ser incendiada durante la Revolución Mexicana; además, dudamos de que haya prestado el servicio de pasajeros, pues para los habitantes de Mina, la estación Hidalgo estaba a una distancia más corta y accesible. En este sentido, tomamos como ciertos los comentarios de algunos ex ferrocarrileros, quienes aseguran que la estación era utilizada únicamente para introducirse al escape, mientras esperaban el tren que venía en sentido contrario.

Finalmente, las estaciones Arista y El Milagro se mantienen en pie, pues no representan un peligro

para los habitantes del lugar, conformado por unas cuantas familias dedicadas al ganado menor y la tlla de lechuguilla, entre otras actividades. No obstante, presentan deterioros avanzados por causas naturales y humanas.

En suma, las estaciones ferroviarias de pasajeros tuvieron una suerte diferenciada después de quedar en desuso. Como nos fue posible constatar, en la vía Monterrey-Torreón tres fueron demolidas, dos están abandonadas y una se encuentra en óptimo estado de conservación. Si bien las dos que lucen abandonadas, Arista y El Milagro, difícilmente pueden reciclarse por ser edificios de dimensiones modestas, en especial la segunda, seguramente existen historias de vida en torno a ellas. En este sentido, queda como tarea pendiente la recuperación del patrimonio intangible, es decir, las experiencias y vivencias de la gente de los alrededores y de los propios trabajadores del riel, a efecto de dotar de significados a esas estaciones, irrelevantes desde el punto de vista arquitectónico, pero seguramente valiosas desde el punto de vista social.