

El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche (1934-1944)

Marcela Mijares Lara

El presente artículo revisa los orígenes del proyecto ferroviario en el sureste mexicano que conectó a la península de Yucatán con las líneas ferroviarias existentes. A grandes rasgos, se narra el principio de su construcción y los objetivos que perseguía, así como los avances de los trabajos que completó la División Campeche, tramo que fue explotado desde finales de 1941, a diferencia de la División Puerto México cuya conclusión se alcanzó hasta 1950.

Mapa de la línea del Sureste en 1943.


Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (1943). Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas septiembre de 1942-agosto de 1943 presentada por el C. Secretario del Ramo Maximino Ávila Camacho. México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.



Con el avance significativo que alcanzó la red ferroviaria durante el porfiriato, aunado a la elaboración de una nueva legislación en esta materia, el gobierno mexicano se propuso expandir el sistema hacia los puertos del Golfo de México y del Pacífico. Entre el conjunto de nuevas vías, la Ley sobre Ferrocarriles de 1899 contemplaba unir al “Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con los Estados de Tabasco y Campeche” (Verdugo 1902, p. 710); sin embargo, para el secretario de Hacienda, José Yves Limantour, ésta última era de “carácter menos urgente” debido a la abundante presencia de ríos que daban “fácil salida a los productos de esa rica región” (Fuentes Díaz 1951, p. 43). Al mismo tiempo, se impulsó la construcción de líneas locales como en Tabasco, sin embargo, todos los esfuerzos en esta materia fueron interrumpidos con el estallido de la Revolución Mexicana.

Durante el gobierno de Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) se acordó construir una línea que comunicara al sureste mexicano, conectando el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, mientras que en la administración de Abelardo L. Rodríguez (1932-1934) se realizaron los vuelos de reconocimiento y algunos estudios preliminares (Wan 2020, pp. 7-8). Un elemento que jugó a favor de dicho proyecto fue la recuperación económica tras la Gran Depresión, en tanto que, en el plano político, el candidato presidencial, Lázaro Cárdenas, se comprometió a promover el desarrollo de la región sureste del país. En el mes de marzo y abril de 1934, Cárdenas recorrió la península de Yucatán, Tabasco y Chiapas, donde fue testigo de las dificultades de





comunicación, concluyendo que era necesario echar a andar el proyecto del Ferrocarril del Sureste para terminar con el aislamiento de sus habitantes y generar fuentes de empleo (pp. 327, 342, 351-352). Estas observaciones fueron refrendadas en el Plan Sexenal, dando continuidad al proyecto encabezado por la administración saliente.

La construcción de la línea del Sureste respondía a tres objetivos. En primer lugar, se cumpliría la vieja promesa de integrar a la nación mejorando sus comunicaciones, lo que conllevaría al poblamiento de una zona con baja densidad de población como Tabasco. Asimismo, se pretendió consolidar el sistema ferroviario, pues la línea del Sureste enlazaría los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y los Ferrocarriles Nacionales de México. Por último, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1939) proponía aprovechar los recursos naturales y productos agrícolas con los que contaban las entidades federativas por las que pasaría la vía, como la producción de cacao y plátano, sobre todo en Tabasco, el árbol del chicle o de chicozap-

te en Campeche y Quintana Roo, así como tabaco, algunas maderas y petróleo (pp. 119-120).

Un momento clave para consolidar el proyecto ferroviario ocurrió en el verano de 1935, durante la crisis política entre el ejecutivo y el expresidente Plutarco Elías Calles. Entre las medidas aplicadas por el general Cárdenas para fortalecer su presidencia destaca la remoción de algunos de los miembros del gabinete, los cuales fueron sustituidos por personajes afines a su proyecto político como Francisco J. Múgica, quien aceptó la titularidad de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante SCOP), así como el ingeniero Antonio Madrazo como presidente ejecutivo de los Ferrocarriles Nacionales de México, supliendo a Mariano Cabrera.

Si bien Cárdenas había creado por decreto presidencial la Empresa Líneas Férreas de México, S.A. de C.V. para llevar a cabo la construcción de la vía del sureste, entre diciembre de 1934 y enero de 1936, la empresa Ferrocarriles Nacionales de México se ocupó de dicha tarea, cuyas labores se intensificaron



Mapa de la línea del Sureste en 1950.


Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (1950). Ferrocarril del Sureste. México: Talleres Gráficos de la Nación.

cuando Múgica y Madrazo asumieron sus cargos. En particular, desde el primero de noviembre de 1935 las brigadas de ingenieros con alrededor de dos mil hombres retomaron los trabajos de localización y el trazo de la vía.

Una de las premisas que guiaron la planeación de la línea del Sureste bajo la dirección de Múgica fue que las obras se harían al menor costo posible, idea que modificó el trazo original. En teoría, iniciaría en Estación Sarabia, la cual formaba parte de la antigua línea del Ferrocarril de Tehuantepec, en el municipio de San Juan Guichicovi, Oaxaca. Empero, a finales del mes de abril de 1936, cuando por breve tiempo Líneas Férreas de México estuvo a cargo de la construcción

—entre el mes de febrero y agosto de ese año—, Múgica resolvió que ésta comenzaría en Puerto México, en Coatzacoalcos, Veracruz. De esta forma, logró reducir la distancia original de 780 kilómetros a 738.8 kilómetros, lo cual significaría un ahorro para el erario y en el tiempo destinado a su construcción (SCOP 1940, p. 66).

A partir del mes de septiembre de 1936, el proyecto recayó en la SCOP, la cual creó la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles y organizó la línea en dos divisiones: Puerto México —de Coatzacoalcos a Tabasco— y Campeche —de Tenosique a Campeche. Unos meses más tarde, en febrero de 1937, se celebró una ceremonia que congregó a los habitantes del puer-



to, donde de manera oficial se tendió el primer tramo de la vía al sur del río Coatzacoalcos y comenzó a abrirse la brecha de Campeche al Usumacinta (SCOP 1940, p.66). En términos generales, los funcionarios calculaban que este proyecto tendría una duración entre dos y cuatro años, pero con el paso del sexenio fue aplazándose su término.

Desde que se tomaron las primeras fotografías aéreas, se advirtió que la selva y el bosque tropical eran densos. La única forma de abrir la brecha fue por medio de la tala, el desmonte y la roza, para establecer los campamentos, los campos de aterrizaje y eventualmente las líneas telefónicas y de telégrafos. De igual modo, como resultado de los estudios técnicos de las brigadas, la SCOP (1950) determinó que la línea debía ser la “más corta, más firme, con menos movimientos de terracerías, menos pantanos, menos curvas y mejor pendiente” (p. 37), debido a las condiciones geográficas del sureste mexicano.

Cabe señalar que la región baja tropical inicia en el Istmo de Tehuantepec, una tierra fértil con abundantes ríos, arroyos y pantanos, los cuales forman el sistema Grijalva-Usumacinta. En particular, en el territorio de Tabasco se concentraba dicho sistema, así como sus numerosos afluentes que desembocan en el Golfo de México. Estas condiciones fueron un obstáculo natural para comunicar por tierra a la Península de Yucatán, lo que, por otro lado, garantizó que permanecieran las selvas vírgenes y con baja densidad de población.

Así, la geografía accidentada del sureste, en particular la abundancia de recursos hídricos en la zona de Tabasco, inevitablemente elevaron el costo de la obra, a pesar de los esfuerzos por ejecutar rápido y de forma eficiente los trabajos de construcción. Esto explica que las autoridades (1950) optaran por un trazo y construcción de la vía del ferrocarril “en el pie septentrional de la sierra de Chiapas, buscando corrientes fluviales más definidas y una zona menos baja propicia para resolver mejor el drenaje de la línea” (p. 73).

A finales de la administración cardenista, el tramo más avanzado era el de la División Campeche. Su construcción ocupó más de la mitad de la plantilla de trabajadores de la línea, la cual se realizó por dos frentes. De sur a norte, desde el Río Usumacinta hacia la capital de Campeche, y de norte a sur, desde Campeche hasta Tenosique, Tabasco. Esto explica que en 1941 comenzara a operar dicho tramo, creando altas expectativas entre los pobladores:

llegó a Tenosique, el primer tren de trabajo, remolcado por una locomotora de vapor, lo que fue un acontecimiento para los nativos de aquella zona, muchos de los cuales no habían visto nunca una máquina de esa naturaleza, constituyendo un motivo de gran complacencia y hecho memorable, al considerarse rescatados, por así decirlo, de su secular aislamiento (SCOP 1941, p. 75).

Como resultado de lo anterior, los informes gubernamentales reportaban 60% de avance total de la construcción de la línea del Ferrocarril del Sureste gracias al progreso significativo en la División Campeche (SCOP 1941, p. 72). Además, a finales de 1941, las mayores dificultades técnicas fueron con cierta facilidad resueltas. A diferencia de la División Puerto México, en ésta el número de ríos y su caudal era menor, por lo que la SCOP sólo construyó puentes provisionales para el cruce de los ríos Candelaria, Champotón, así como San Pedro y San Pablo. Esto permitió que comenzara a explotarse la vía con trenes directos entre Campeche y Tenosique, así como un pequeño ramal entre la capital de Campeche al muelle de Lerma, transportando productos agrícolas —plátano, café, piña, cacao, chile, hule, tabaco y maderas preciosas— y trasladando ganado hacia Mérida, su principal mercado, una vez que se entroncó con la línea de Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

A partir de entonces, la SCOP se dedicó a la mejora y conservación de la División Campeche, debido a que la temporada de lluvias en la región era frecuente y abundante —ocurría al menos tres cuartas partes del año—, lo que provocaba frecuencias deslaves y derrumbes, sobre todo en Tenosique, Tabasco, el corazón de la ruta. Entre 1942 y 1943, el tramo operaba a lo largo de 336 kilómetros, tanto de carga como de pasajeros (SCOP 1943, p. 44). El éxito de éste sobrepasó las expectativas, pues en menos de tres años la cantidad de ferrocarriles era insuficiente ante la alta demanda del servicio en ese tramo, sobre todo el que refiere a la carga (SCOP 1944, p. 60). Asimismo, desde Tenosique, la plantilla de trabajadores de la División Campeche continuó avanzando en la construcción del resto de la línea, hacia Puerto México, cuya contribución fue esencial para la conclusión de esta, inaugurada por el presidente Miguel Alemán Valdés en 1950.

Fuentes bibliográficas:

Cárdenas, L. (2003). *Apuntes: una selección*, t. 1. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Centro de Estudios de la Revolución Lázaro Cárdenas.

Fuentes Díaz, V. (1951). *El problema ferrocarrilero de México*. México: Edición del autor.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1939). *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas septiembre de 1938-agosto de 1939 por el C. Secretario del Ramo Ing. Melquiades Angulo*. México: Departamento Autónomo de Prensa y Publicidad.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1940). *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas septiembre de 1939-agosto de 1940 presentada por el C. Secretario del Ramo Ing. Melquiades Angulo*. México: Departamento Autónomo de Prensa y Publicidad.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1941). *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas septiembre de 1940-agosto de 1941 presentada por el C. Secretario del Ramo*. México: Oficina de Información y Propaganda.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1943). *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas septiembre de 1942-agosto de 1943 presentada por el C. Secretario del Ramo Maximino Ávila Camacho*. México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1944). *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas septiembre de 1943-agosto de 1944 presentada por el C. Secretario del Ramo Maximino Ávila Camacho*. México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1950). *Ferrocarril del Sureste*. México: Talleres Gráficos de la Nación.

Verdugo, A. (1902). *Colección legislativa completa de la República Mexicana con todas las disposiciones expedidas para la Federación, Distrito Federal y territorios. Año 1899. Continuación de la Legislación Mexicana de Dublán y Lozano. Tomo XXXI (Parte Primera)*. México: Talleres Tipográficos de <<El Correo Español>>.

Wan Moguel, R. M. "El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)". *Mirada Ferroviaria*. (13). México, enero-abril de 2020. pp. 5-14. Obtenido de <https://www.miradaferroviaria.mx/el-ferrocarril-del-sureste-38/>