



# Las casas de sección, la vivienda de los trabajadores del riel *en la ruta del ferrocarril del Sureste*

Lucina Rangel Vargas

## *Introducción*

En 1957, con la inauguración del Ferrocarril del Sureste, se logró unir la capital yucateca con el resto de la red ferroviaria, la puesta en servicio de la ruta Coatzacoalcos-Mérida cumplió la anhelada unificación del país y contribuyó al desarrollo económico regional, mejorando el comercio y la movilización de las personas. Su trazado y longitud, la vía transita por los estados de Veracruz, Tabasco, Chiapas, Campeche y Yucatán, lo cual precisó de valiosos conocimientos de la ingeniería ferroviaria, tal como lo demuestran los puentes sobre los ríos Usamacinta y Coatzacoalcos.

A finales de la década de los noventa, las políticas nacionales desencadenaron la privatización de este transporte. En este contexto, hubo profundas transformaciones socioeconómicas en diversos pueblos y ciudades, pues la reestructuración del sistema ferroviario identificó líneas estratégicas para el comercio, pero dejó fuera de operación muchas otras.

Actualmente, en México los ferrocarriles siguen su marcha de manera bastante productiva. Sin embargo, también hay un importante número de rutas y bienes inmuebles en desuso. Nos referimos básicamente a líneas desactivadas donde se ubican estaciones del tren, puentes, túneles, talleres y casas de sección; infraestructura de valor histórico y artístico. Frente a ello, es indispensable su estudio e investigación para conservar y promover su reaprovechamiento a través de programas culturales y de desarrollo de las comunidades a las que sirvieron durante su larga vida.

De manera puntual, este texto es un análisis exploratorio de una de las obras poco conocidas del mundo ferro-



viario: los edificios destinados a la vivienda de los trabajadores de vía, representan otro testigo de la historia del ferrocarril. Es un patrimonio cultural tangible, pero también posee un sentido representativo intangible que responde, por un lado, a los servicios obligados que debían prestar las empresas constructoras a sus empleados, construyendo obra social para su alojamiento. Por otra parte, se vincula la historia del trabajo a la de los peones dedicados a cuidar las necesidades de la vía del tren y de la marcha de los trenes.

Esta investigación se apoyó en bibliografía especializada y se nutrió de los archivos documentales y gráficos que se resguardan en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF), del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. El trabajo de campo, por su parte, nos llevó a profundizar sobre los rasgos sobresalientes de estos inmuebles y del estado actual de su conservación.

## *Las casas de sección*

Estas viviendas fueron construidas por las empresas ferroviarias y estaban destinadas a los trabajadores de vía. El término sección alude a la delimitación jurisdiccional de cada ruta dentro de la línea ferroviaria. Los trabajadores que en ellas habitaban eran los que daban mantenimiento y revisaban los tramos de vía de dicha sección. Por ello, en cada uno de estos edificios se distingue en su fachada principal y las laterales el número correspondiente de cada jurisdicción.



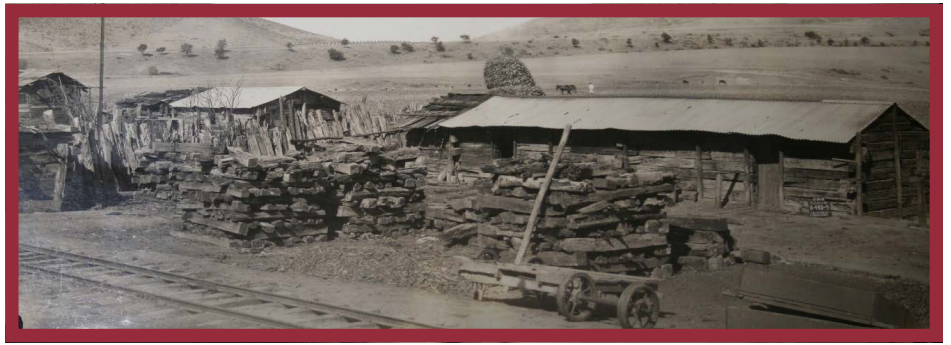
*Casas de sección, estación Medias Aguas, Veracruz. Septiembre 2020. CNPPCF, Secretaría de Cultura. Foto: Lucina Rangel.*



En un principio, estos alojamientos fueron campamentos temporales o portátiles. Algunos de madera muy modestos, otras veces, jacales improvisados con los materiales que se tenían a la mano, como lo fueron restos de los durmientes, rieles, láminas y paja. Con el paso del tiempo, las compañías habilitaron estos espacios con características arquitectónicas similares a las estaciones del tren, es decir, las casas de sección se edificaron con los mismos materiales constructivos que éstas. Con ello, podemos señalar que se integró un nuevo precedente a la vivienda obrera en nuestro país.

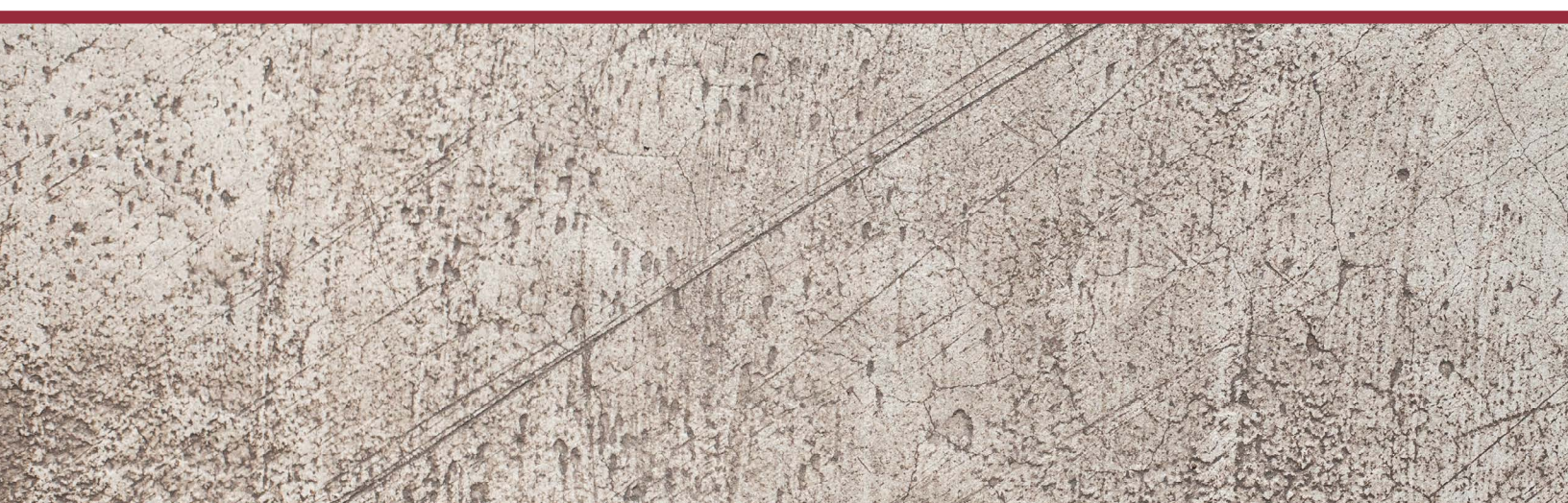
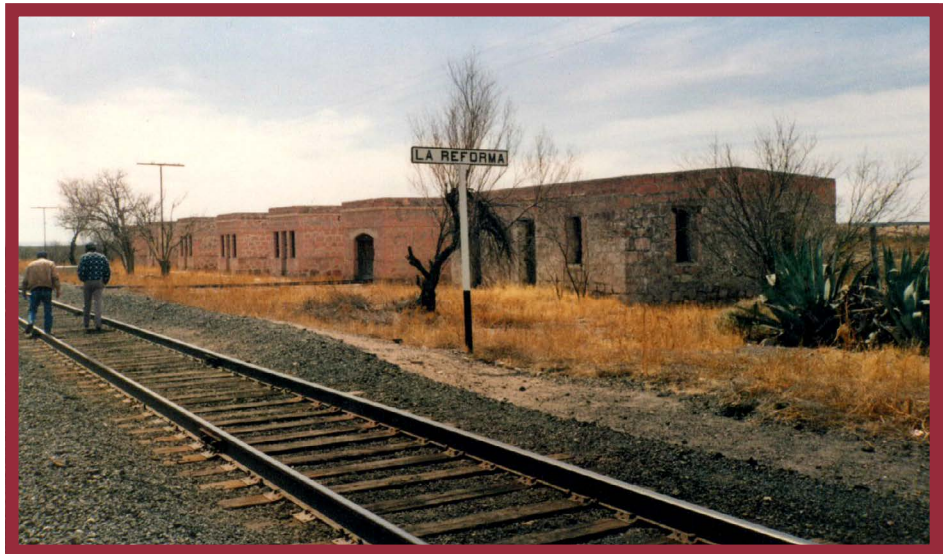
Las casas de sección en su mayoría se conforman de un edificio de una planta de forma rectangular. El inmueble está dividido en 8 o 9 pequeños departamentos, donde habitaba el trabajador y su familia. La división de la planta respondió al número de obreros que componían una cuadrilla de vía: siete u ocho personas.

El emplazamiento de este conjunto de viviendas la ma-



*Casas de Sección en estación Xocopa, Hidalgo. 1928.  
FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios.  
CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.  
Foto: Comisión de Avalúos e Inventarios.*

*Casas de sección en estación La Reforma,  
Chihuahua. 1994. Fondo Censo Nacional de  
Estaciones. CNPPCF, Secretaría de Cultura.  
Foto: Jorge. R. G. Pérez.*







Casas de sección, estación Jaltipan, Veracruz.  
Septiembre 2020. CNPPCF, Secretaría de Cultura.  
Foto: Lucina Rangel.

yoría de las veces era el mismo: estaban alineadas a lo largo de la vía y siempre cercanas a una estación.

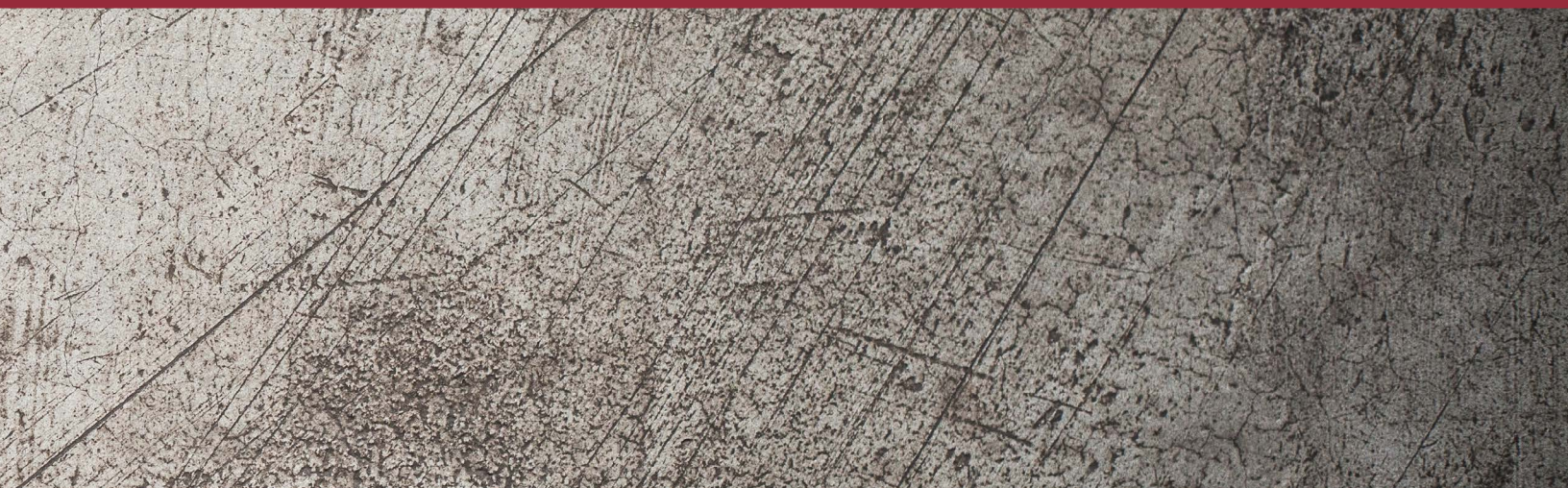
Cada hogar estaba compuesto por una o dos habitaciones y la cocina con su hornilla de leña. Al interior no contaban con electricidad ni con agua potable, en el exterior se encontraban los lavaderos y los baños. Por su parte, al centro o al extremo de todo el plano arquitectónico se encontraba la armonera, sitio para estacionar el armón. Este vehículo de transporte era usado por toda la cuadrilla e indispensable para realizar las labores en la vía. Hoy día en México, el común denominador de estos edificios es que se encuentran en el abandono o se observan restos de lo que pudieron ser sus muros principales. No obstante, algunas

viviendas aún son habitadas por extrabajadores o descendientes de éstos, pero rara vez guardan un buen estado de conservación.

## *Las casas de sección de la ruta Coatzacoalcos-Mérida*

Construir una vía férrea que, partiendo desde el puerto de Coatzacoalcos, Veracruz, arribara hasta la ciudad de Mérida, Yucatán, fue realmente una empresa monumental que enfrentó muchas dificultades; se atravesó una región donde la naturaleza es implacable, con una selva en extremo calurosa y una superficie llena de ríos. Si bien desde principios del siglo XX fueron evolucionando numerosos proyectos, fue hasta la década de 1950, que varios de sus tramos fueron puestos en operación, lográndose la conclusión de la obra en el año de 1957 (Wan, 2020).

Como hemos dicho, las casas de sección en nuestro país comparten muchos rasgos en común, más no así en las que







*Casas de sección, estación Colorado, Campeche. Junio 1994. Fondo Censo Nacional de Estaciones. CNPPCF, Secretaría de Cultura. Foto: Frederick Thierry*

se edificaron a lo largo del ferrocarril del Sureste. En esta ruta, las viviendas presentan un diseño más confortable y espacioso. Se observa que las habitaciones y la cocina son más amplias: se incluyen al interior, una estancia, un baño y los lavaderos.

Básicamente, esta modificación responde a la temporalidad en que fueron edificadas y el momento histórico por el que atravesaba el país, la clase trabajadora organizada pudo exigir el derecho a una vivienda digna. Al mismo tiempo, otra característica original es que el Ferrocarril del Sureste presenta un mayor número de secciones de vía, por lo tanto, un aumento de cuadrillas de trabajadores para su mantenimiento dio como resultado la construcción de más y mejores viviendas. Es posible que la construcción de las casas de sección en esta ruta corresponda a las condiciones geográficas y climáticas de la región. Es claro que la vía requirió un mantenimiento intensivo por ubicarse en un terreno fangoso y pantanoso; el terraplén se afloja con mayor facilidad en terrenos húmedos y necesita un mantenimiento constante y reparaciones frecuentes.

No es casualidad entonces que gran parte de los edificios que se construyeron a lo largo de la ruta Coatzacoalcos-Mérida, no fueran estaciones del tren, sino viviendas para los trabajadores de vía, algo muy particular del Ferrocarril del Sureste.

## *Consideraciones finales*

Las casas de sección de la ruta Coatzacoalcos-Mérida, son un ejemplo muy claro de la evolución de la vivienda ferrocarrilera en México. Posiblemente este rasgo único responde a que esta línea fue una de las últimas grandes obras emprendidas desde

el Gobierno federal en términos de proyectos de transporte ferroviario.

Este artículo constituye un avance de la investigación vinculada a la temática de las casas de sección. Entre los primeros resultados se observan los aspectos evolutivos por el devenir histórico de cada etapa constructiva, así como la tipología proyectada por cada compañía. Al mismo tiempo, distinguimos que su origen y funcionalidad estuvo precedida y asociada a una de las actividades de menor rango en la jerarquía del ferrocarril: el mantenimiento de la vía.

Es necesario continuar con la identificación y el estudio de estos edificios. Finalmente, este tipo de vivienda imprime un sello identitario de la vida cotidiana de los trabajadores del ferrocarril, pero también podemos decir con certeza, de las conquistas y mejoras laborales del gremio.



## *Bibliografía*

De Luis Roldan, E. (2003). La tipología de las viviendas ferroviarias: una aproximación. Versión electrónica (<https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/ta4.pdf>): Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Ferrocarriles Nacionales de México (1993). Índice de estaciones ferroviarias. México.

Márquez Martínez, T; Rangel Vargas, L; Rangel Vargas, J.M. (2010). Estaciones Ferroviarias de México Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero: Instituto Nacional de Antropología e Historia: CONACULTA, Dirección General de Publicaciones.

Sánchez Hernández, A. A. (2019). Vivienda de los ferrocarrileros en México. Apuntes para comprender su tipología en lo urbano y lo rural. Versión electrónica (<http://dx.doi.org/10.20983/decumanus.2019.1.2>): Instituto de Arquitectura, Diseño Arte. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.

Sobrino Simal, J. (2003). Patrimonio Industrial de Andalucía. Portafolio Fotográfico: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, España.

Wan, Moguel, R. M. (2020). El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977): Versión electrónica (<https://www.miradaferroviaria.mx/el-ferrocarril-del-sureste-38/>).

## *Archivos*

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF). Fototeca. Fondo Comisión de Inventario y Avalúos de Ferrocarriles Nacionales de México.

Censo General de Estaciones de Ferrocarriles Nacionales de México. 1993-1995. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Fondo Comisión de Avalúos e Inventarios. 1926-1928. Ferrocarriles Nacionales de México.