



GOBIERNO DE
MÉXICO

glifos

Revista trimestral del Centro INAH Campeche

Año 7

Número 26

Diciembre 2020

Fondo Celso Garcia Alvarez



CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA



INAH

   
gob.mx/cultura/inah



DIRECTORIO

Secretaría de Cultura

Alejandra Frausto Guerrero

Director General del Instituto Nacional de Antropología e Historia

Diego Prieto Hernández

Coordinador Nacional de Centros INAH

René Alvarado López

Encargada de la Coordinación Nacional de Difusión

Rebeca Díaz Colunga

Directora de Divulgación

Mayra Mendoza Avilés

Directora del Centro INAH Campeche

Adriana Velázquez Morlet

Consejo editorial

Luis Fernando Álvarez Aguilar

Iván Urdapilleta Caamal

Ana Patricia Figueroa Balam

Verenice Ramírez Rosado

Coordinación editorial

Verenice Ramírez Rosado

Marilyn Domínguez Turriza

Marco Antonio Salazar Gómez

Antonio Benavides Castillo

Diseño Editorial

Gabriela Margarita Ceballos Jaramillo

Glifos, año 7, No. 26, Diciembre 2020, es una publicación trimestral editada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, Córdoba 45, Colonia Roma, C.P. 06700, Delegación Cuauhtémoc, Ciudad de México, www.inah.gob.mx, revista.glifos@inah.gob.mx Editor responsable: Adriana Velázquez Morlet. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo No.: 04-2013-092013430700-203., ISSN: 2007-9451, ambos otorgados por el Instituto Nacional de Derechos de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Centro INAH Campeche, Gabriela Margarita Ceballos Jaramillo, Calle 59 #36 entre 14 y 16 col. Centro Histórico, C.P. 24000, Campeche, Campeche, fecha de última modificación, 18 de diciembre de 2020. Queda prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización del Instituto Nacional de Antropología e Historia.



ÍNDICE

4

Editorial

Adriana Velázquez Morlet

6

Fuentes documentales para el estudio de los Ferrocarriles Nacionales de México

durante la posrevolución

Arturo Valencia Islas

10

Los ferrocarriles en México:

un recuento de su desarrollo

María Isabel Bonilla Galindo

16

Los caminos de hierro en Yucatán

(1876-1977)

Ricardo Manuel Wan Moguel

24

El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche

(1934-1944)

Marcela Mijares

32

La persecución de un sueño:

Historia del ferrocarril en Campeche y la península de Yucatán

Martha Beatriz Cahuich Campos

Alejandra Borbolla Vázquez

Elvia Flores Flores

Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza

Fernando Isaac Sánchez Carballido

38

Las casas de sección, la vivienda de los trabajadores del riel

en la ruta del Ferrocarril del Sureste

Lucina Rangel

EDITORIAL

Estimados amigos de GLIFOS, les presentamos la edición número 26 de esta revista, que cierra el año con un especial dedicado al ferrocarril en la historia de México.

Damos inicio con el trabajo de Arturo Valencia Islas, titulado: ***Fuentes documentales para el estudio de los Ferrocarriles Nacionales de México durante la posrevolución***, en donde el autor nos ilustra sobre los fondos documentales y bibliográficos que contienen la historia del ferrocarril, tales como el Archivo General de la Nación, el Archivo Histórico del Banco de México, el Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FACPECFT), el Archivo Histórico de la Unidad Académica de Estudios Regionales de la UNAM y el Archivo Histórico de El Colegio de México, entre otros.

Por su parte, María I. Bonilla Galindo, nos ofrece ***Los Ferrocarriles en México: un recuento de su desarrollo***, haciendo un repaso histórico del progreso ferroviario en nuestro país, de sus momentos más importantes como medio de comunicación hasta su declive por la presencia de los autotransportes, así como de los esfuerzos gubernamentales para salvar las empresas ferroviarias, hasta su privatización en 1997.

Ricardo M. Wan Moguel, nos lleva por ***Los caminos de hierro en Yucatán (1876 – 1977)***, narrando el surgimiento de los primeros proyectos para la construcción de las vías férreas en el sureste mexicano, su auge durante el periodo porfiriano, así como otros detalles de su operatividad entre los años 1876 y 1977.

En el mismo tenor, ***El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche (1934 – 1944)***, de Marcela Mijares Lara, describe los inicios de la edificación del tren y sus vías, los objetivos que perseguía como: la mejora en las comunicaciones y la consoli-

dación de este sistema de transporte en la región, así como el aprovechamiento de los recursos naturales y productos agrícolas de las entidades federativas por donde pasara la vía. Esta no fue una empresa fácil, debido a que la selva y el bosque tropical eran densos, lo que representó un gran reto en el que la División Campeche llevó la delantera en su momento.

Prosiguen con la temática Martha Cahuich Campos, Alejandra Borbolla Vázquez, Elvia Flores Flores, María Rodríguez Espinoza y Fernando Sánchez Carballido, con el artículo: ***La Persecución de un sueño: Historia del ferrocarril en Campeche y la península de Yucatán***, en el que señalan la presencia del ferrocarril en este espacio geográfico, desde sus inicios hasta la actualidad, considerándose para este estudio cinco etapas de transformación del proyecto ferroviario, de las cuales estamos viviendo la quinta, que implica transformaciones y retos que al concretarse contarán su propia historia.

Finalmente, Lucina Rangel Vargas nos comparte: ***Las casas de sección, la vivienda de los trabajadores del riel en la ruta del Ferrocarril del Sureste***, en donde realiza un análisis de los edificios destinados a la vivienda de los trabajadores de vía, hoy patrimonio cultural material, pero también inmaterial porque se vinculan a la historia del trabajo de los peones que se dedicaron a cuidar las necesidades de las vías y marchas de los trenes.

Esperamos que disfruten este trabajo editorial, les deseamos felices fiestas y lo mejor para 2021.

Adriana Velázquez Morlet



Fuentes documentales para el estudio de los Ferrocarriles Nacionales de México *durante la posrevolución*

Arturo Valencia Islas

En los últimos treinta años la investigación ferroviaria en México ha tenido avances sustantivos que han permitido tener un panorama general de la construcción, auge y declive de las principales líneas que integraron el sistema desde sus inicios a mediados del siglo XIX hasta su privatización a finales del siglo XX. No obstante, los estudios ferroviarios se han concentrado en algunos periodos y temáticas específicas, mientras que otros periodos han sido escasamente analizados. De este modo, mientras que el porfiriato ha concentrado buena parte de los trabajos clásicos de la historiografía ferroviaria mexicana, el periodo revolucionario y la posrevolución apenas han comenzado a ser estudiados a profundidad. Esta diferencia en la producción historiográfica tal vez se deba a la disponibilidad de fuentes documentales pues algunos de los acervos más importantes para el estudio del siglo XX en materia ferroviaria no se encontraban disponibles para su consulta. Este obstáculo se ha subsanado al menos parcialmente en las últimas décadas gracias a la creación de importantes archivos institucionales y personales que resguardan materiales valiosos para la reconstrucción de la historia ferroviaria de México en este periodo. Los archivos institucionales son aquellos que recogen la documentación producida por entidades públicas que tuvieron como responsabilidad el fomento, la regulación o la administración directa de compañías ferroviarias, así como aquellas sociedades privadas propietarias de vías férreas. Dentro de esta primera categoría destaca el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, mejor conocido como CEDIF, ubicado en la ciudad de Puebla y dependiente del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.¹ Fundado en 1997, el CEDIF reúne los acervos documentales generados por los Ferrocarriles Nacionales de México a lo largo de su historia, desde su creación en 1907 y hasta el inicio de su privatización en la década de los noventa. Este

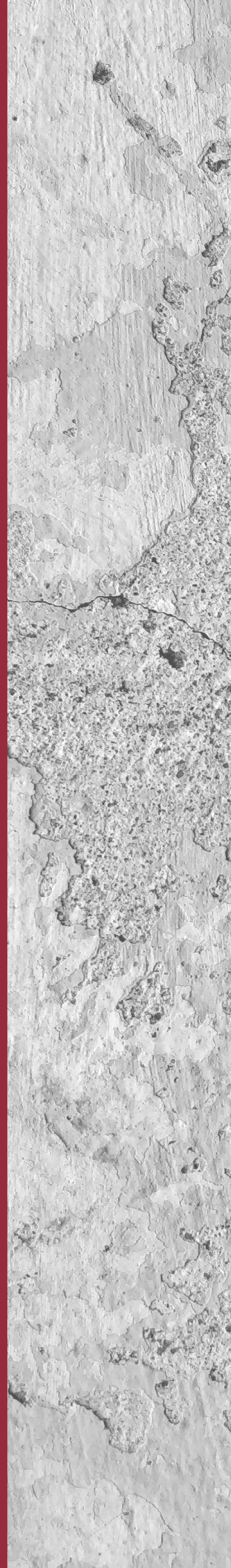
1. Una descripción de los fondos resguardados en el CEDIF se encuentra en Márquez Martínez, Teresa, "Tras las huellas del ferrocarril. Guía de fuentes", CONACULTA, México, 2015. También se puede consultar la página del Centro en la dirección: <https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/seccion-centro-documentacion>

acervo cuenta con un archivo histórico, una biblioteca especializada, una mapoteca y una fototeca. El archivo histórico resguarda 3 mil metros lineales de documentación contenidos en aproximadamente 6 mil cajas, las cuales están organizadas en 30 secciones. Entre la documentación única con la que cuenta, destacan las actas de sesiones de las distintas instancias administrativas y de decisión dentro de la compañía como la Asamblea General de Accionistas, la Junta Local de Nueva York, la Junta Directiva, el Comité Ejecutivo y, después de 1937, del Consejo de Administración. Estos materiales proporcionan información de primera mano sobre las dificultades cotidianas de la compañía y las soluciones propuestas ante problemas de muy diverso tipo. Además de las actas, existen fondos que reúnen la correspondencia de la junta directiva —ricos en informes, estudios y memorándums—, así como fondos de nóminas y asuntos laborales que permiten hacer un seguimiento de la evolución de la plantilla y los costos salariales.

Además de los invaluable documentos resguardados en el Archivo Histórico, el CEDIF también cuenta con una nutrida biblioteca especializada con cerca de 40,000 ejemplares. Entre los volúmenes allí resguardados se encuentra la colección más completa de informes anuales de los Ferrocarriles Nacionales de México, tanto en su periodo como empresa privada entre 1909 y 1937, como en su etapa como empresa pública entre 1937 y 1995. Los informes

anuales son particularmente importantes para reconstruir la historia de la empresa pues incluyen información como la composición de la Junta Directiva, el canje y distribución de bonos y acciones, el estado de las compañías subsidiarias, los ingresos y gastos para cada año social, los gastos de administración, así como la síntesis de los resultados de explotación. Por su parte, la biblioteca preserva una importante colección de manuales técnicos de finales del siglo XIX y principios del XX; un buen número de los contratos laborales firmados entre FNM y los diversos gremios; revistas ferroviarias nacionales y extranjeras; así como tesis y publicaciones diversas de difícil consulta en otros acervos. Por último, la planoteca cuenta con una colección de cerca de 200,000 planos y mapas —fuente muy útil para la historia de la arquitectura y la historia urbana—, mientras que la fototeca contiene 86,000 imágenes que no solo registran las propiedades de la compañía, sino que documentan las actividades cotidianas de empleados y usuarios del servicio.

Después del CEDIF, el segundo acervo en importancia para la historia ferroviaria de la primera mitad del siglo XX es el Archivo General de la Nación. En el AGN se resguardan documentos muy valiosos que ofrecen una perspectiva distinta a los que se encuentran en el CEDIF, pues presentan los intereses y preocupaciones de políticos y funcionarios públicos. Entre los numerosos fondos que ofrecen materiales relevantes para la investigación



ferroviaria se encuentran el Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, el Fondo Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Sección Ferrocarriles, los cuales incluyen datos técnicos, administrativos y financieros, además de contratos, decretos, códigos y reglamentos relacionados a la construcción y operación ferroviarias.² Adicionalmente, los fondos Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y Documentos del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, así como la Sección Investigaciones Políticas y Sociales, ofrecen materiales insustituibles para la reconstrucción de la historia del movimiento ferrocarrilero como demandas laborales presentadas ante las Juntas de Conciliación y Arbitraje, quejas de los trabajadores y, en general, información sobre huelgas, movilizaciones y paros.

Otro archivo institucional que preserva documentación relativa a nuestro tema es el Archivo Histórico del Banco de México. Debido a que el gobierno federal absorbió las deudas generadas por los bonos emitidos por Ferrocarriles Nacionales y sus empresas constitutivas después de su nacionalización en 1937, los documentos relativos a estos empréstitos quedaron bajo el resguardo del Banco de México. En particular, el Fondo Antigua Deuda Ferrocarrilera es una fuente importante para reconstruir el origen, suspensión, renegociación y liquidación de la deuda de las compañías que se fusionaron para crear los Ferrocarriles Nacionales de México, las cuales le fueron transferidas conforme a los acuerdos de consolidación de 1908, así como la deuda emitida directa-

mente por FNM después de esa fecha. La documentación abarca un amplio arco temporal pues incluye documentos que van desde 1880 hasta finales del siglo XX, lo que permite estudiar la evolución de la compañía a la luz de su deuda.

Además de los archivos institucionales existentes en México, hay información relacionada con los ferrocarriles mexicanos en diferentes archivos, bibliotecas y colecciones en diversas partes del mundo, particularmente en Estados Unidos. Entre estos últimos, destacan los documentos resguardados en los *National Archives and Records Administration* ubicados en Washington, D.C., en especial el *Record Group 229: Records of the Office of Inter-American Affairs*. Este grupo documental contiene información relacionada con la *Railway Mission in México*, comisión norteamericana que operó en nuestro país durante la Segunda Guerra Mundial.³ Entre las muchas actividades realizadas por la Comisión, se encuentran informes y diagnósticos que sirvieron de base a los proyectos de rehabilitación y modernización emprendidos por los gobiernos de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán.

Por su parte, los archivos personales también son una fuente riquísima para la reconstrucción de la historia ferroviaria, pues ofrecen documentación que en ocasiones no se encuentra en los archivos institucionales como correspondencia personal y oficial, minutas, proyectos y otros documentos que por su carácter provisional o privado no se dieron a la luz pública. Poco a poco, en nuestro país comienza a fortalecerse la conciencia de la preservación de este tipo de materiales y cada vez se abren más archivos personales a con-

2. La Guía General de Fondos del Archivo General de la Nación puede ser consultada en la dirección electrónica: <https://archivos.gob.mx/GuiaGeneral/GuiaGeneral.html>.

3. <https://www.archives.gov/research/guide-fed-records/groups/229.html>

sulta. Entre los archivos de este tipo relevantes para la investigación ferroviaria de este periodo destacan el Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FACPECFT), el Archivo Histórico de la Unidad Académica de Estudios Regionales de la UNAM y el Archivo Histórico de El Colegio de México.

Dentro de la diversidad de fondos y colecciones resguardados en el FAPECFT destacan el Archivo Plutarco Elías Calles, el Fondo Álvaro Obregón y el Archivo Fernando Torreblanca-Fondo Torreblanca.⁴ Los documentos allí resguardados resultan particularmente relevantes para estudiar las renegociaciones de la deuda ferrocarrilera firmados por el gobierno mexicano con sus acreedores externos durante la década de los veinte —Convenio De la Huerta-Lamont, Enmienda Pani y Convenio Montes de Oca-Lamont—. También en este acervo se encuentra la nutrida correspondencia privada de Plutarco Elías Calles con funcionarios federales, empleados de la empresa y otros miembros de la élite revolucionaria. Además, debido a que la correspondencia sostenida entre los presidentes Obregón y Calles con funcionarios y empleados de la empresa que requería algún tipo de ayuda, solía ir acompañada de información biográfica, dicha correspondencia permite elaborar valiosos apuntes biográficos para los principales actores que ocuparon cargos políticos y administrativos en las décadas de 1920 y 1930.

En cuanto al Archivo Histórico de la Unidad Académica de Estudios Regionales de la UNAM en Jiquilpan, Michoacán, reúne los documentos

personales y oficiales de dos personajes clave para la historia de la empresa en la década de los treinta: el presidente Lázaro Cárdenas y el general Francisco J. Múgica. El Fondo Lázaro Cárdenas reúne documentos personales del general, mientras que el Fondo Múgica ofrece información muy valiosa para estudiar el periodo en que este fue secretario de Comunicaciones y Obras Públicas entre 1935 y 1939. Este periodo es particularmente importante para la historia de Ferrocarriles Nacionales, pues en 1937 se nacionalizaron los bienes de la empresa y en 1938 se creó la Administración Obrera de la compañía.

Por último, cabe destacar el Archivo Histórico de El Colegio de México el cual resguarda los papeles oficiales y personales de Ramón Beteta, quien fuera subsecretario de Hacienda con el presidente Ávila Camacho y titular de la misma cartera durante el gobierno de Miguel Alemán. Los documentos relacionados con la administración ferroviaria se han reunido en un subfondo y se complementa con su correspondencia personal. Estos materiales son complementarios a los que se encuentran dentro de los National Archives y en ocasiones refieren a los mismos asuntos, pero abordados desde la perspectiva mexicana.

En suma, aunque la investigación ferroviaria ha registrado importantes avances en décadas recientes, todavía es un campo fértil para nuevas investigaciones no solo porque aún quedan importantes vacíos en la historiografía para el periodo posrevolucionario sino porque se han abierto nuevas fuentes documentales que permitirán profundizar en el conocimiento de esta importante etapa de la historia contemporánea de México.

4. La descripción de los fondos del Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca puede ser consultada en la dirección: <http://www.fapecft.org.mx/>

Los ferrocarriles en México: *un recuento de su desarrollo*

María Isabel Bonilla Galindo

La revolución del transporte que supuso la llegada del ferrocarril significó, para los distintos gobiernos del siglo XIX, un símbolo de progreso económico y modernidad. De hecho, prácticamente en casi todo el mundo la clase en el poder trató de promover su construcción, unos con más fortuna que otros, y para ello se dieron a la tarea de atraer capitales, nacionales o extranjeros, mediante el otorgamiento de concesiones, que en algunos países se entregaron hasta por 99 años, que incluyeron subsidios generosos por kilómetro construido, entrega de tierras o exención de impuestos, etcétera.

En efecto, el desarrollo de este medio de transporte tuvo impactos diferentes en cada nación y su construcción dependió no sólo del grado de estabilidad política y económica sino también de la morfología de los territorios. En México, la era del ferrocarril llegó con retraso a pesar de que hubo iniciativas ferroviarias ya entrada la década de 1830. De hecho, la primera concesión se otorgó al comerciante español Francisco de Arrillaga, el 22 de agosto de 1837, y tuvo como finalidad unir por vía férrea a la capital de la República con el puerto de Veracruz. Sin embargo, fue hasta 1850 cuando el presidente Ignacio Comonfort inauguró los primeros 13.6 kilómetros del tramo Veracruz al Molino y siete años más tarde los cuatro kilómetros que separaban a la Ciudad de México de la Villa de Guadalupe.¹

A estos primeros proyectos le siguieron otros que por ser tan ambiciosos no llegaron a concretarse. Por ejemplo, en el periodo que va de 1837 a 1876 se otorgaron atractivas concesiones con resultados menores que sólo alcanzaron los 679.8 kilómetros de vía, de los cuales 470.7 correspondían a la compañía del Ferrocarril Mexicano, que iba de México a Veracruz con su ramal a Puebla. En resumen, esta etapa podría considerarse como la primera

1. Sergio Ortiz Hernán, Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. t. I La luz de la locomotora. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, p. 279.



respecto al desarrollo ferroviario de nuestro país. Se enmarca en un contexto de inestabilidad político-económica y se distingue porque en ella los concesionarios, la mayoría nacionales, incumplieron con los compromisos contraídos argumentando que la geografía era abrupta, que los recursos de los accionistas e incluso el apoyo del Estado eran insuficientes para llevar a buen fin esos proyectos.

En efecto, la gran expansión ferroviaria en nuestro país comenzó después de que terminó el primer periodo presidencial de Porfirio Díaz.² Fue a partir de 1880 cuando se autorizaron concesiones a empresas constituidas en la Unión Americana de las que destacan: la del Ferrocarril Central Mexicano, que tendió mil 970 kilómetros de vías entre la capital y Ciudad Juárez y la del Ferrocarril Nacional Mexicano que tendió sus rieles entre la Ciudad de México y Nuevo Laredo. De esta manera, para 1884 era posible viajar de la capital de la República a Chicago, Houston, San Antonio, o Austin, en Texas.³

2. Calderón, Francisco R. "Los Ferrocarriles". Historia moderna de México. El Porfiriato. La vida Económica, t. VII. México, Editorial Hermes, tercera edición, 1985.

3. Cardona, Adalberto De. (1893). De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte. Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co., pp. 260- 347.


Ahora bien, a partir de 1888 el kilometraje de vías férreas creció exponencialmente gracias a las bondades del gobierno porfirista que otorgó concesiones libremente y sin contar con una regulación que permitiera seguir un sistema uniforme. De hecho, para 1898, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas contabilizó un total de doce mil 172 kilómetros de vías de jurisdicción federal. Esta situación provocó desequilibrios en las finanzas del Estado y competencias desiguales entre las empresas concesionarias. Ante esta situación, el gobierno mexicano puso en práctica una nueva política para licitar ferrocarriles que incluyó, entre otras medidas, la expedición de un marco jurídico que se fundamentó en la Ley de ferrocarriles, expedida el 29 de abril de 1899. Con base en ella se estableció como prioridad la construcción de siete líneas que servirían para fortalecer y unificar la red ferroviaria nacional.⁴ Sin embargo, dichas vías no se construyeron en ese periodo y sólo algunas se terminaron hasta muy entrada la década de 1950.

En efecto, en los últimos diez años del régimen porfirista una serie de acontecimientos modificaron la estructura ferroviaria decimonónica: por ese tiempo se desencadenó una competencia, por el comercio y los mercados, entre las empresas del Nacional y Central, que llevó a la quiebra a esta última. La única forma de impedir que el capital extranjero formara un monopolio con los sistemas ferroviarios más importantes del país era que el Estado adquiriera el control del Central y que tuviera los mismos derechos y obligaciones que cualquier otro accionista.⁵ De la unión del Central y Nacional —además de media docena de otras líneas menores—, surgió Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), en marzo de 1908, que operó diez mil 624 kilómetros de los 19 280 que se construyeron en el porfiriato.⁶ Quedaron fuera de la empresa FNM las vías del: Mexicano (México-Veracruz), Sudpacífico de México; Unidos de Yucatán, entre otros más que continuaron en manos privadas.

4. Fuentes Díaz, Vicente. (1951). El problema ferrocarrilero de México. México, Del Autor, pp. 33-63.

5. Grunstein Dickter, Arturo. (2012). Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México. México, SEP, CONACULTA, CNPPCF, 310 p. Colección El Centauro.

6. Calderón, Francisco R., Op. cit., p. 628.



Durante la Revolución Mexicana, el crecimiento de la red ferroviaria se interrumpió, debido, entre otras cosas, a que desde los primeros enfrentamientos entre el ejército federal y los revolucionarios se utilizó este medio de transporte que sufrió daños que fueron reparados de manera provisional provocando con ello que el servicio de carga y pasaje se viera afectado. Otro factor que impactó de manera negativa al desarrollo de la red en este periodo fue la incautación de varias líneas por parte del Estado mexicano representado ya en la segunda mitad de la década de 1910 por Venustiano Carranza. Sin embargo, una vez que la lucha armada terminó, el Estado comenzó a impulsar la reconstrucción ferroviaria, pero la deuda contraída desde el porfiriato y la acumulación de obligaciones vencidas y no pagadas en el periodo de incautación, lo impidieron. La presión de los acreedores derivó en un acuerdo que celebró el presidente Álvaro Obregón con el Comité Internacional de Banqueros, en el que se reconoció la deuda de los ferroca-

rriles. Sin embargo, en 1924, cuando Plutarco Elías Calles subió al poder, se encontró con que los pagos de la deuda se suspendieron y que para llegar a un arreglo con los acreedores era necesario realizar un nuevo acuerdo. La enmienda Pani fue el documento que resultó de las negociaciones, y en ella se estipuló que los FNM, sería devuelto a manos privadas, aunque el Estado continuaría siendo accionista. En resumen, al finalizar la década de 1920 y pese al crack financiero internacional de 1929, se registró un total de 22 345 kilómetros de vías.⁷ Aún más, en la segunda mitad de la década de 1930, bajo el mandato del presidente Lázaro Cárdenas, se puso en marcha una política nacionalista que tuvo como fundamento el Plan Sexenal que, entre sus objetivos, planteó ampliar la intervención del Estado en la economía para garantizar el crecimiento de la nación y la distribución equitativa de la riqueza. En materia de ferrocarriles implicó mantener y extender la red ferroviaria a fin de completar la integración geográfica de México tal

7. Urias, Beatriz y Jaime del Palacio. (1987). "La reconstrucción: conflictos y realizaciones 1921-1937". Los Ferrocarriles de México, 1837-1987. México, Ferrocarriles Nacionales de México, p. 145.

8. Calderón, Francisco R., Op. cit., p. 572.

y como se estableció desde el porfiriato.⁸ Así, en 1936, se comisionó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) la proyección y tendido de las vías del Ferrocarril Sonora-Baja California y del Sureste, entre otras. Un año más tarde, el presidente Cárdenas expropió, por causa de utilidad pública, los bienes de FNM.⁹

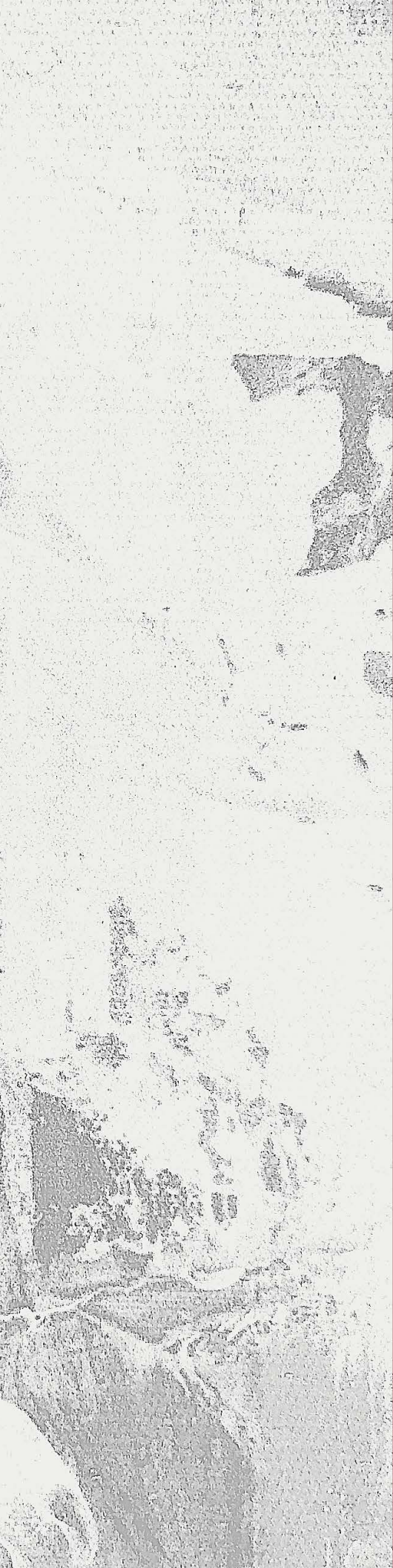
Durante la década de 1940, el ferrocarril retomó su estatus al convertirse en el medio de comunicación más utilizado para el movimiento de carga y pasajeros. En efecto, las necesidades del transporte se incrementaron por el desarrollo de la economía nacional y también como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. En noviembre de 1942, los gobiernos de México y Estados Unidos iniciaron un plan conjunto para modernizar la red de FNM que se concretó cuatro años después cuando se puso en marcha el programa de rehabilitación ferrocarrilera que se tradujo en: instalación de rieles de mayor peso, mejora del balasto, cambio de la vía, construcción de bodegas y terminales; modernización de talleres y, por supuesto, adquisición de



equipo tractivo y de arrastre.¹⁰ Sin embargo, en las décadas subsecuentes, es decir de 1950 a 1980, el ferrocarril perdió la lucha contra el autotransporte y los gobiernos tuvieron que participar de manera directa e indirecta, en mayor o menor medida, en las tareas de salvamento financiero de sus respectivas empresas. Otro factor que impactó de manera negativa fue que el Estado mexicano no logró, en ese periodo, concentrar la red ferroviaria en una sola entidad. Estaban por un lado

9. Vera, Antonio E. (1954). *Arena en los zapatos*. México, Editorial Jus, pp.16-17. Colección Temas Ferrocarrileros Mexicanos.

10. Campos Ríos, Guillermo. (1996). "El proyecto de modernización ferrocarrilera de Miguel Alemán". *Memoria del Tercer Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. México: FNM, pp. 54-59.

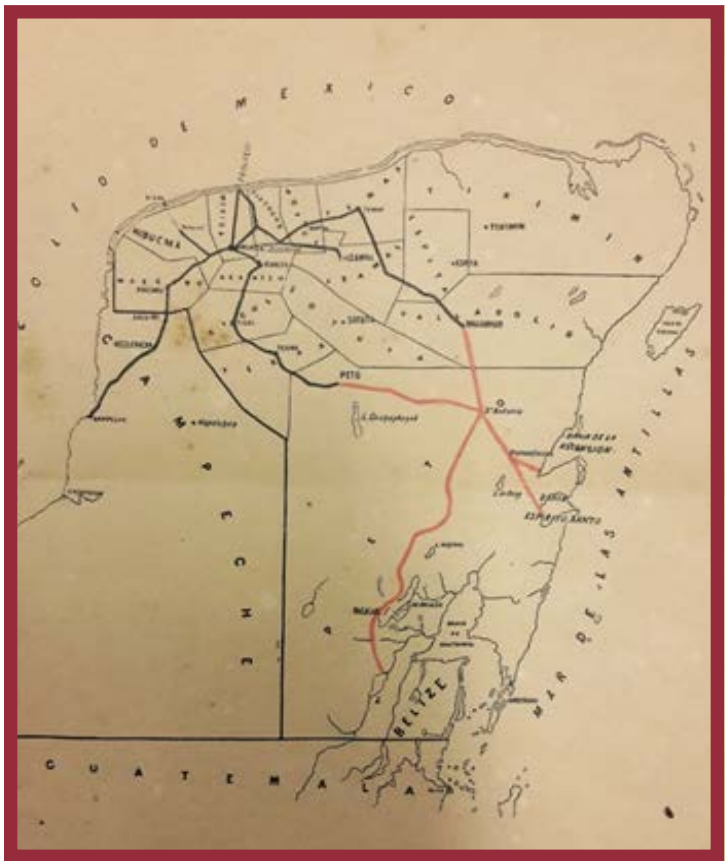


los FNM, luego los ferrocarriles SCOP y por último, los que seguían en manos de inversionistas privados. Pese a los esfuerzos que se hicieron por nacionalizar, rehabilitar y modernizar el sistema ferroviario, poco se avanzó y fue hasta 1983 cuando el presidente Miguel de la Madrid ordenó la ejecución de un Programa de Modernización del Sistema Ferroviario Nacional que dio paso a la consolidación de los ferrocarriles en la empresa FNM la cual contó, para 1987, con una extensión total de cerca de 26 mil kilómetros de vías férreas convirtiéndose en la columna vertebral del sistema de transporte mexicano. En mayo de 1992, en pleno apogeo del presidente Carlos Salinas de Gortari, un equipo de especialistas del Banco Mundial recomendó la privatización de los ferrocarriles.¹¹ Finalmente, en 1995 el Senado de la República aprobó la iniciativa del presidente Ernesto Zedillo para iniciar el proceso planteado por su antecesor, mismo que concluyó a finales de 1997, pero eso ya es otra historia.

11. Vía Información. Boletín de Información interna de Ferrocarriles Nacionales de México. México: FNM, mayo 1995.

Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)

Ricardo Manuel Wan Moguel



Líneas férreas en Yucatán, 1910.
Fuente: Biblioteca Yucatanense, Fondo:
Reservado, Informe del consejo de
administración, director general y
comisarios presentados en la asamblea
general ordinaria, Mérida, 1910.

A mediados del siglo XIX surgieron los primeros proyectos para construir un camino de hierro en la península de Yucatán. Sin embargo, no prosperaron hasta 1876 cuando comenzó a edificarse la vía férrea de Mérida hacia el puerto de Progreso, que terminó de construirse hasta 1881. También se construyeron vías para conectar la capital yucateca con algunos municipios como Peto, Valladolid, Izamal, Muna y, además, con Campeche, línea inaugurada en 1898. Estos ferrocarriles se erigieron con inversión privada, donaciones y subvenciones del gobierno.¹

De 1876 a 1901, operaron cinco compañías estatales.² Todas estaban encabezadas por

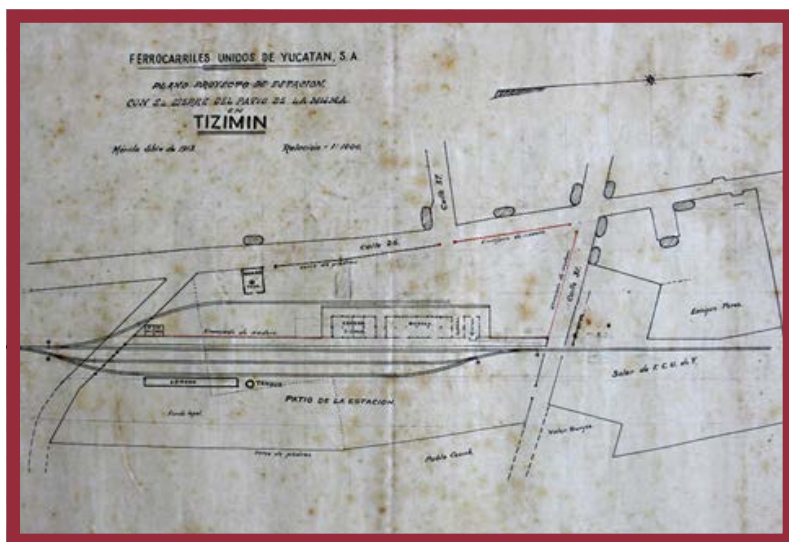
1. Por ejemplo, en 1881, cuando Francisco Cantón recibió la concesión por 99 años de la vía de Mérida a Valladolid, el Estado libró de impuestos los materiales para la construcción ferroviaria, le otorgó el derecho de vía y los terrenos necesarios para las estaciones, los almacenes y otros edificios necesarios. Biblioteca Yucatanense, Fondo: Reservado, La razón del pueblo, No. 15, 1881.

2. La del ferrocarril de Mérida a Progreso con ramal a Izamal, la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del Ferrocarril Muelle y Almacenes del Comercio y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal.

personajes importantes dentro de la sociedad yucateca que tenían intereses en el comercio y transporte del henequén. En 1902 se fusionaron en una sola: Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY). Se fundó con 23 millones de pesos. Se nombró un consejo de administración compuesto por ocho miembros propietarios, un director y un subdirector.³ En 1908, FUY adquirió la línea de Mérida a Peto con una extensión de 153 kilómetros y un ramal de 49 kilómetros al municipio de Sotuta. El propietario, Rodulfo G. Cantón, recibió \$2,100,00 por todo el material rodante, los muebles, las herramientas, 21 predios en la ciudad de Mérida, 23 en Tekax y 7 en Izamal.⁴ Con esta compra controló una vasta red ferroviaria por puntos estratégicos de más de 900 kilómetros dentro de la península. A pesar de ello, la situación económica de FUY no era la mejor. Incluso una revisión somera de los informes del consejo de administración deja ver que la cantidad de dinero que entraba a sus arcas era menor a sus egresos.

En 1910 se solicitó un préstamo de £ 825 a inversionistas extranjeros encabezados por los británicos Bruno Von Schröder, Walpole Greenwell y el estadounidense Ernst Thalmann Baronet, lo que causó que dejaran hipotecados todos sus bienes. A pesar de la crisis, las obras siguieron ejecutándose, ya que en 1913 se destinaron \$635,979 para adquirir y mejorar propiedades en los municipios de Tizimín, Sotuta, Calotmul, Progreso y Espita. Además, se invirtió en los muelles del puerto de Progreso y en el ramal a Sotuta. Vale destacar que la obra más importante de ese año fue el ramal a Tizimín, que terminó por consolidar el sistema ferroviario yucateco.⁵

Estación de Tizimín.
AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Planos, Caja 8, Exp. 6.



3. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea General, Caja 1, Exp. 2.

4. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: informes, Caja 8, Exp. 6.

5. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea General, Subserie: Informes, Caja 9, Exp. 14.

Con el desarrollo de la Revolución Mexicana, las condiciones de los ferrocarriles en México cambiaron. Las grandes inversiones y obras quedaron atrás y algunas vías e instalaciones fueron tomadas como arma de guerra y por ello destruidas. Venustiano Carranza mandó a incautar los ferrocarriles que sirvieron para afianzar su proyecto de nación. En Yucatán, el 26 de marzo de 1915, el ejército constitucionalista se adueñó y militarizó las oficinas, los talleres y las dependencias de FUY; se puso al mando de la compañía y nombró en los puestos más importantes a personas cercanas. Salvador Alvarado dice que los Ferrocarriles Constitucionalistas atravesaron por un buen momento durante la incautación debido a que cambió el material rodante y se realizaron diversas construcciones para facilitar el transporte del henequén.⁶ Sin embargo, no se ha analizado con detenimiento este periodo. Cabe destacar que Alvarado usó el ferrocarril para consolidar sus proyectos. Por ejemplo, emitió pases libres para que los militares se desplazaran a distintos puntos del Estado⁷ y otorgó facilidades de transporte a los directores de las escuelas rurales.⁸

El 18 de junio de 1917, los accionistas a los que se les había incautado los ferrocarriles pidieron la devolución de sus propiedades. Renunciaron a realizar reclamos económicos por daños y perjuicios si el gobierno tampoco los hacía. Según un informe emitido en esas fechas las autoridades estatales les devolvieron “56, 443 en oro nacional, 269 en plata y 390 dólares en papel metálico”.

6. Salvador Alvarado, Carta al pueblo de Yucatán: Mi sueño, 1988, pp. 38-39.

7. AGEY, Fondo: Poder ejecutivo Salvador Alvarado 1915-1917, Sección: Departamento de Educación Pública, Serie: Educación Pública, S/c, Vol. 21, Exp. 28.

8. AGEY, Fondo: Poder ejecutivo Salvador Alvarado 1915-1917, Sección: Jefatura de armas del Estado, Serie: Comunicaciones, S/c, Vol. 96, Exp. 48.

Se creó un nuevo consejo de administración que encabezaron Carlos Castro Morales, Manuel Cepeda, Antonio Acevedo, Domingo Mendiburu y Oliverio Cronwel Méndez.⁹ En esos años se trabajaba a marcha forzada para terminar de construir una estación central, que se comenzó a edificar desde principios del siglo XX, pero debido a que los precios de los trabajos y materiales se elevaron considerablemente, no se lograba terminar. Además, se estaba construyendo un hospital que serviría para dar atención a los rieleros que sufrieran algún accidente o enfermedad al trabajar. En 1920 fueron inaugurados los dos inmuebles por el gobernador de Yucatán, Antonio Ancona Albertos.¹⁰

Gracias a un informe emitido en ese año, sabemos que la empresa se dividió en ocho sectores para su administración: el mantenimiento de vías y estructuras con seis áreas, el mantenimiento de equipo, la sección de conducción de transportes, la sección de gastos generales, la sección de expés, el mantenimiento de muelles y la sección de tranvías de Progreso y la Escuela Belem de Zárrega.¹¹ En esos años, los ingresos de FUY apenas eran suficientes para cubrir sus gastos. La situación fue similar en la década de 1930, cuando entraron a sus arcas \$4,081,989 y se gastó \$3,795.831, esto indica que tuvo un bajo margen de ganancias.¹² Sin embargo, las cosas empeoraron en los años siguientes. En 1942, los ingresos de FUY fueron de \$3,886,560 y los egresos de \$4,452,882, es decir, tuvo una pérdida de \$566,261. Esto impidió adquirir materiales indispensable para

9. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: FUY, Serie: Consejo de Administración, Sub serie: Actas de Consejo, Caja 20, Exp. 17.

10. Gabriel Ferrer de Mendiola, Historia de las comunicaciones, en Enciclopedia yucatanense, Mérida, Gobierno de Yucatán, 1947, pp. 507-626.

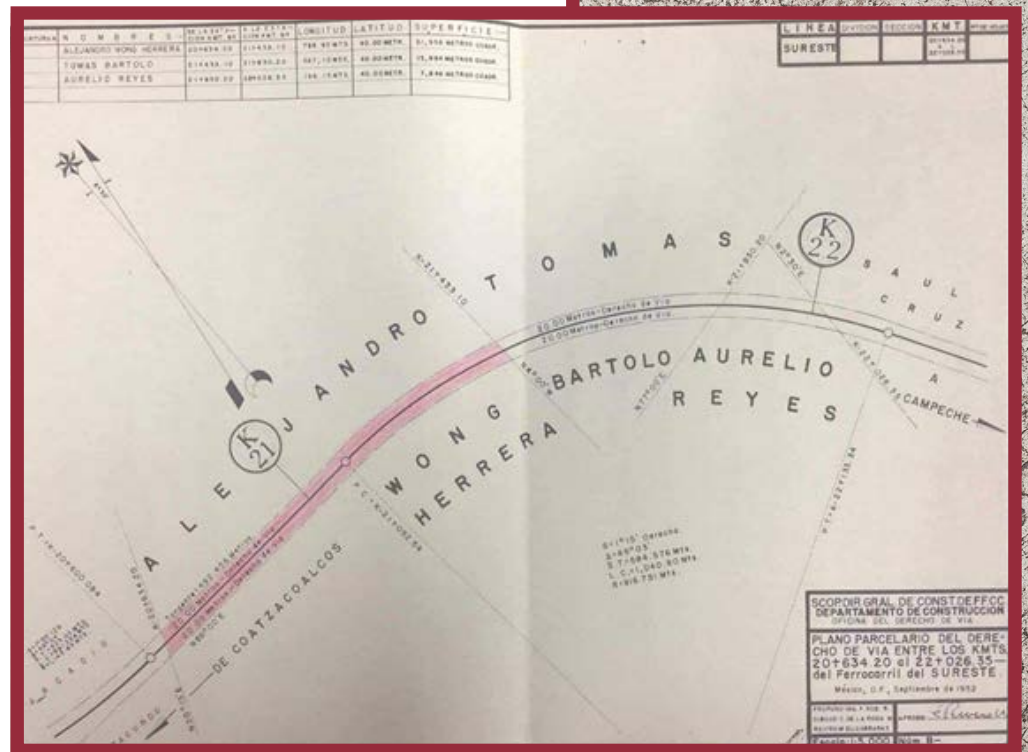
11. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: personal, Caja: 269, Exp. 759.

12. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Caja 5, Exp. 35.

la conservación de vía según notificó el gerente, Miguel Mier y Terán.¹³

Es preciso señalar, que desde el gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940) se comenzaron las obras para unir la península yucateca con el resto de México. En 1935, las brigadas de obreros se distribuyeron en diversos puntos de los estados de Chiapas, Veracruz, Campeche, Tabasco y Yucatán por donde pasaría el “Ferrocarril del Sureste”. En esos años, el gobierno federal tuvo que resolver numerosos conflictos de tierra con propietarios particulares que se vieron afectados por la construcción de las obras. Entre ellos, el de Beatriz Cano, cuya propiedad ubicada en Teapa, Tabasco, fue atravesada por las vías en 1943. La afectada recibió \$175.95 por los daños que le ocasionaron.¹⁴ Situación similar se presentó con Alejandro Wong, quien fue remunerado con \$70 por las afectaciones de sus terrenos en Coatzacoalcos, Veracruz.¹⁵

Plano parcelado de derecho de vía en Coatzacoalcos.
Fuente: AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Gerencia general, Serie: Departamento jurídico, Caja 64, Exp. 14.



13. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Caja 67, Exp. 50.

14. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Gerencia general, Serie: Departamento jurídico, Caja 64, Exp. 11.

15. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Gerencia general, Serie: Departamento jurídico, Caja 64, Exp. 14.

En 1950, los trabajos de la primera parte de la línea terminaron y se puso en servicio la vía de Coatzacoalcos a Campeche.¹⁶

A pesar de la titánica tarea, en un informe emitido en noviembre de 1950, un comisario de la empresa informó al consejo de administración que por falta de recursos económicos las obras realizadas hasta ese año se habían hecho con mala calidad para ahorrar dinero. Lo que hacía que el 70% de las líneas fueran “prácticamente inservibles, teniendo rieles que provocaba que la explotación fuera lenta, cara, peligrosa y antieconómica”. Se menciona que al menos 167 furgones tenían una antigüedad de más de 30 años y que las locomotoras eran “anticuadas” porque ya habían cumplido su vida útil de 40 años.¹⁷ Aún con ello, las obras continuaron y siete años más tarde, se inauguró la vía de Mérida a Campeche que estaba conectada a su vez con Coatzacoalcos y el centro del país.¹⁸

El 10 de febrero de 1974 se realizó un inventario para conocer el equipo rodante con el que contaba la empresa. Se registraron 28 locomotoras de vía ancha construidas entre 1951 y 1972; 8 locomotoras de vía angosta que databan entre 1949 y 1961; 175 furgones de vía ancha, la mayoría de ellos construidos entre 1957 y 1969¹⁹, adquiridas a un precio entre los \$102,000 y \$172,000. La empresa también tenía 20 plataformas Piggy Back, 75 carros tanque, 202 jaulas, 56 góndolas, 19 caboosess y 137 plataformas. Respecto a los coches, había 13 de primera clase, 36 de segunda, 8 dormitorios, 4 comedor y 15 correo express.²⁰ Además del equipo rodante, la empresa tenía material en los talleres de Teapa, Tenosique, Coatzacoalcos, Campeche y, por supuesto, Mérida.

16. Ricardo Manuel Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, Mirada ferroviaria, 2020, pp. 5-14.

17. Biblioteca Yucatanense, Fondo Reservado, Informes del Consejo de administración de los señores comisarios de la compañía y balance general, presentados y aprobados en la asamblea general de accionistas al ejercicio social del año 1948, Mérida, 1949.

18. Ricardo Manuel Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, Mirada ferroviaria, 2020, pp. 5-14.

19. Tres de ellos eran de 1918.

20. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Controlador General, Serie: Almacenes, Caja 19, Exp. 9.



Talleres de La Plancha, Mérida Yucatán, 1961.
Fuente: AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia general, Sub serie: Planos, Caja: 274, Exp. 55, 1961.

En esos años, Ferrocarriles Unidos del Sureste tenía una gerencia general compuesta por una oficialía mayor y los departamentos técnicos, de compras, jurídicos, de personal, representación en México y de agentes especiales. Además, había una subgerencia de operación, un controlador general y una subgerencia de vías y estructuras con residencias en Teapa, Escárcega y Mérida.²¹ Cabe señalar que el 17 de enero de 1977, durante el mandato de José López Portillo, se publicó en el Diario Oficial de la Federación un decreto para que las empresas Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste y Ferrocarriles Sonora Baja California se unieran bajo el mando federal. Según el artículo tercero del decreto, el objetivo de esta unión era obtener mejores resultados en la política ferroviaria del país. Vale destacar que se dispuso que una sola persona desempeñara el cargo de director general, así como que la Secretaría de Programación y Presupuesto propusiera la modificación de la organización y operación de las empresas paraestatales.²²

21. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Gerencia General, Serie: Administración, Caja 1, Exp. 5.

22. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Controlador General, Serie: Departamento jurídico, Caja 1, Exp. 13.

A modo de cierre, podemos decir que la historia del ferrocarril en Yucatán se está escribiendo. Debido a que fue durante la gestión de Porfirio Díaz cuando los ferrocarriles tuvieron un auge sin precedentes, poco o nada se ha dicho de los años posteriores, cuando los caminos de hierro conectaron “la lejana” península yucateca con el resto del país. Además, prevalece la visión de los ferrocarriles como símbolo del progreso y no se ha abordado los perjuicios que trajo consigo como el despojo de las tierras o la especulación de los terrenos. Los tiempos venideros serán importantes para analizar profundamente la historia de este medio de transporte en la centuria pasada.

Bibliografía

Siglas y referencias:

AGEY: Fondo Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán
Biblioteca Yucatanense, Fondo: Reservado
Poder ejecutivo Salvador Alvarado 1915-1917.

Folletería:

La razón del pueblo, 1881.

Informe del consejo de administración, director general y comisarios presentados en la asamblea general ordinaria, 1910.

Bibliografía:

ALVARADO Salvador, Carta al pueblo de Yucatán: Mi sueño, México, Maldonado Editores, 1988.

FERRER Mendiola Gabriel, “Historia de las comunicaciones”, en Enciclopedia yucatanense, Ediciones del gobierno de Yucatán, 1947, pp. 507-626.

WAN Moguel Ricardo Manuel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, Mirada ferroviaria, 2020, pp. 5-14.

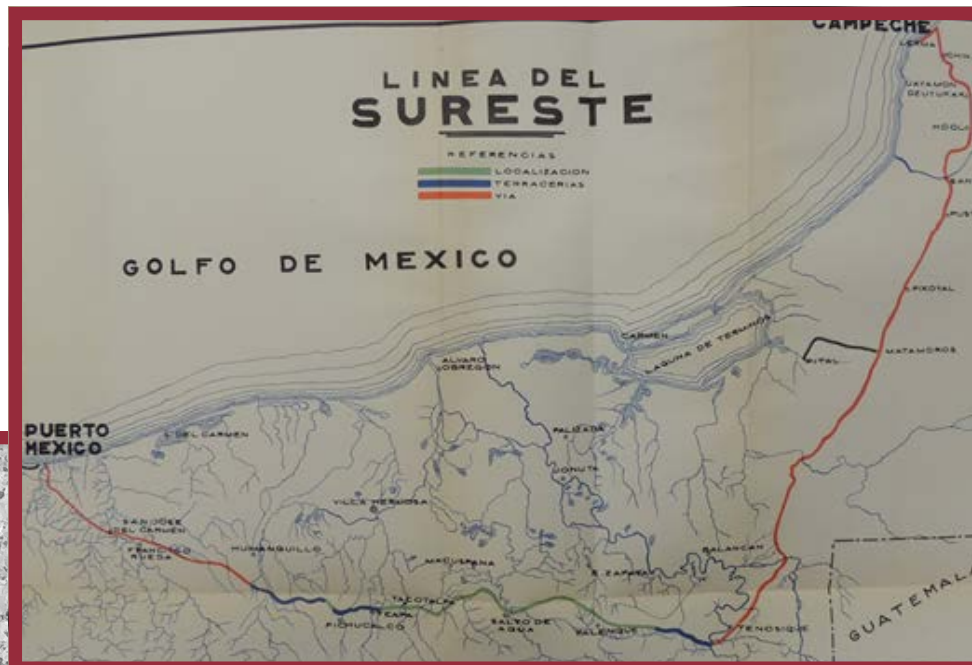
El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche (1934-1944)

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 chicozapote

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.

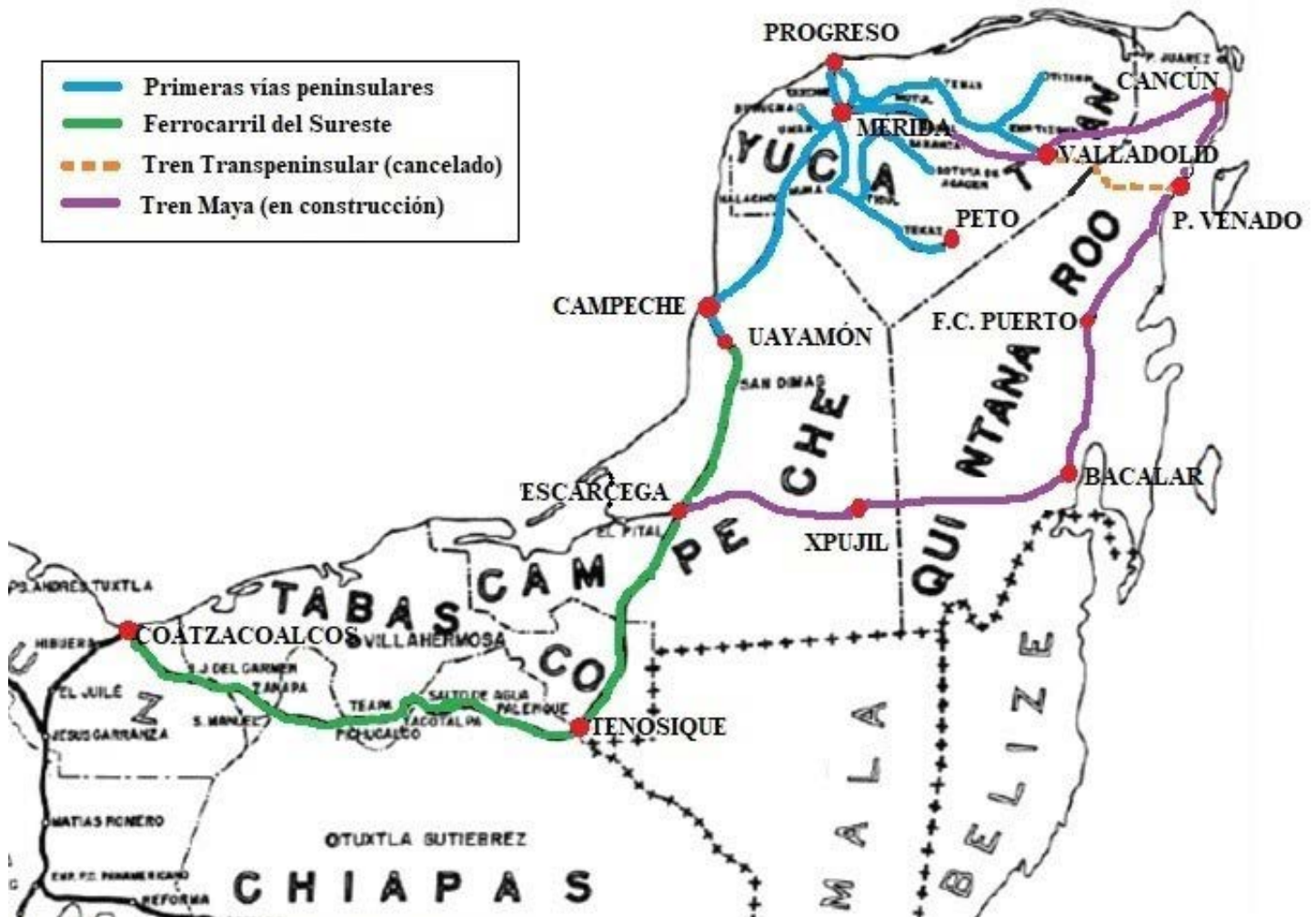
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1950). *Ferrocarril del Sureste*. México: Talleres Gráficos de la Nación.

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/>

La persecución de un sueño: Historia del ferrocarril en Campeche y la península de Yucatán

Martha Beatriz Cahuich Campos
Alejandra Borbolla Vázquez
Elvia Flores Flores
Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza
Fernando Isaac Sánchez Carballido



Mapa 1. Vías férreas mencionadas en el texto.
Elaboración propia con base en SCOP (1950). Ferrocarril del Sureste. México: DGCF, p. 19.

En los procesos de apropiación del territorio mexicano, destaca de manera general la organización regional y nacional de sus pobladores en torno a conectar y desarrollar los medios necesarios para migrar, transportar, producir o consumir distintos bienes y servicios a lo largo y ancho de la superficie, ya sea por tierra o por agua, así como en varios momentos de la historia; en uno de ellos se inserta la historia del ferrocarril en Campeche. El presente artículo se desprende de una primera aproximación histórica a los 150 años de la existencia del ferrocarril, desde los primeros planes constructivos hasta los proyectos ferroviarios del siglo XXI.

Se pueden reconocer cinco etapas de transformación del sueño ferroviario: 1. De 1857-1913 con la edificación de la red regional ferrocarrilera por parte de empresarios locales. 2. De 1913-1934 con diferentes procesos de consolidación y crisis. 3. De 1934-1999 marcada por la nacionalización del tendido ferroviario, donde se puede resaltar el año de 1950, cuando se logra la conexión de la península con el resto del país. 4. De 1999-2007 donde el ferrocarril ante el descuido y deterioro de su uso sufre un proceso de privatización frente al auge del autotransporte; y 5. el resurgimiento del anhelo ferroviario en el siglo XXI.

1857-1913 Construcción. El sueño peninsular de los caminos de hierro obedeció al esfuerzo de empresarios y políticos locales por

un sistema productivo moderno y competitivo que vendiera materias primas a gran escala en el extranjero (Águila y Bortz, 2020, p. 40). Los proyectos se concentraron en la ciudad-puerto de Campeche y Hopelchén; y en el norte y noreste de la península, con epicentro en Mérida y Valladolid. El objetivo era que los ferrocarriles trasladaran gran cantidad de mercancías provenientes de las zonas hacendarias o selváticas hacia los puertos de exportación y unir ambas capitales. Estos esfuerzos, aislados y paulatinos, no contaron con inversión internacional (Gantús, 1996, pp. 23-86 y Barceló, 2014, pp. 6-14).

Entre 1881 y 1908 dos iniciativas campechanas tuvieron logros parciales. La primera intentó vincular a la ciudad de Campeche con Calkiní, buscando completar la conexión Calkiní-Mérida (cuya concesión la tenía la firma yucateca Compañía Peninsular de Ferrocarril), pero sólo logró el tendido Campeche-Lerma y Tenabo-Pomuch. La segunda fue el Ferrocarril Campechano, compañía encabezada por Fernando Carvajal de Estrada, que no consolidó la comunicación del puerto con los Chenes desde Bolonchenticul, pero sí hasta la Hacienda Uayamón (Gantús, 1996, pp. 30-86). En Yucatán, por su parte, se construyó un reticulado que unió a Mérida y Progreso con Valladolid, Tizimín y Peto; mientras que la Compañía Peninsular del Ferrocarril comunicó Campeche con Mérida; para 1902, estas empresas se fusionaron en los Ferro-



1. Portada del libro Gantús, Fausta, *Ferrocarril campechano 1900-1913*, México, Gobierno del Estado de Campeche, UAC, 1996.126 pp.



2. Foto Manuel Lavalle Covián al centro, sin saco, sobre locomotora en la estación de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, ca. 1925, San Francisco de Campeche. Autor desconocido, colección Carlos Vidal Angles. En: *Celebración de la Memoria*, México, Gobierno del Estado de Campeche, 2010, pp.170.

carriles Unidos de Yucatán. En Quintana Roo sólo hubo un tendido temporal con objetivo militar en contra de los mayas rebeldes (Barceló, 2014, pp. 9-14).

1913-1934 Consolidación y crisis. Los caminos de hierro contribuyeron a la consolidación del comercio regional. El Ferrocarril Campechano prestó sus servicios de transporte diario por 17 años, con carros para pasajeros y plataformas de carga (Gantús, 1996, pp. 81-82). En Yucatán, las élites comerciales conformaron una oligarquía que monopolizó la venta del henequén en el mercado norteamericano, a costa de la semi esclavitud maya, a la par de que emergió un proletariado ferrocarrilero (Barceló, 2014, pp. 14-16; Águila y Bortz, 2020, pp. 39-41). No obstante, la Revolución Mexicana impactaría en lo anterior: en Campeche el tren y las vías sufrieron ataques por alzados en 1911 y 1913, que si bien pudieron ser reparados no posibilitaron la ampliación (Gantús, 1996, pp. 89-93). En Yucatán, los movimientos locales propiciaron un clima de inestabilidad, agravado por el control que ejerció el carrancismo sobre la oligarquía yucateca, logrando romper el monopolio del henequén, lo que beneficio a la industria ferrocarrilera, aunque hubo huelgas obreras en 1911 y 1922 (Águila y Bortz, 2020, pp. 42-46). En este año, la economía de Yucatán entró en retroceso y los Ferrocarriles Unidos de Yucatán ostentaron una abultada deuda, todo esto agravado por la Gran Depresión de 1929 (Águila y Bortz, 2020, pp. 45-46). Los años veinte fueron de crisis en los ferrocarriles peninsulares: a la muerte de Carvajal el Ferrocarril Campechano fue parte de un pleito sucesorio, y dejó de funcionar en 1938 (Gantús, 1996, pp. 97-101).

1934-1999 Nacionalización e integración.

A diferencia de lo que sucede con las primeras líneas férreas regionales, la idea de conectar el sureste con el resto del país surge en la década de 1930 como un proyecto federal en la búsqueda de lograr la tan anhelada unidad nacional. Se planeó que la ruta debía ir desde Campeche

hasta el puerto de Coatzacoalcos para enlazar las vías peninsulares con el resto del sistema ferroviario nacional; sin embargo, no se contempló el enorme reto que representarían las condiciones geográficas y climáticas de la región, por lo que la construcción fue por demás hostil, además que con el paso de los meses una gran cantidad de deserciones, enfermos y muertos fue frenando el proyecto. Por otra parte, la escasez de acero que se presentó durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) retrasó la construcción de los puentes necesarios para atravesar los ríos de la región, inaugurándose hasta el 29 de mayo de 1950 el tendido de hierro por el presidente Miguel Alemán en la ciudad de Campeche (SCOP, 1950, pp. 13-81).

La construcción, financiamiento y operación del Ferrocarril del Sureste se mantuvo bajo el control estatal hasta finales del siglo XX, primero a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, (SCOP) y a partir de 1968 como parte de la compañía paraestatal de los Ferrocarriles Unidos del Sureste (Capasso, 2007, p. 19). Durante este periodo ofreció servicio tanto de carga como de pasajeros, caracterizándose este último por una gran comodidad y seguridad (Carballido, 2020), y a la vez marcando otra gran diferencia con los antiguos ferrocarriles peninsulares que estaban fundamentalmente avocados al transporte de mercancías.

1999-2007 Decadencia y privatización.

El ferrocarril comenzó a perder terreno frente al autotransporte a partir de la segunda mitad de la década de 1970, principalmente como consecuencia de la inexistencia de una doble vía que permitiera que los traslados fueran mucho más veloces y frecuentes, además de la obstaculización constante por parte de las camioneras que no querían ver sus intereses afectados (Zarco, 2005, p. 8). Así, ante a la imposibilidad de competir contra el autotransporte y tras un fuerte proceso de deterioro y abandono por parte del gobierno, esta línea férrea fue dada en concesión a empresas privadas como parte del proceso de privatización



Campeche. Celebración de la Memoria, México, Gobierno del Estado de Campeche, 2010, pp. 166, 170



Imagen: Ongay Pérez: Ernesto, Campeche. Leyenda, Historia, nostalgia. Un breve relato sobre San Francisco de Campeche, 2019, p. 101



de los ferrocarriles en México iniciado en 1995 (Capasso, 2007, pp. 19 – 22).

En concreto, las vías que abarcan los estados de Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Chiapas fueron concesionadas en 1999 a la empresa mexicana Ferrocarriles Chiapas-Mayab según consta en el Diario Oficial de la Federación (1999). Sin embargo, ésta quedó con dos troncales que no estaban conectados, por lo que se tuvieron que enlazar a través de la vía transístmica a cargo del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, empresa de participación estatal mayoritaria dado que dicha ruta abarca una zona nacional estratégica (Zarco, 2005, pp. 20-21). Finalmente, ésta última empresa se hizo del control de los troncales en 2007 tras el anuncio hecho por Chiapas-Mayab de su renuncia a la concesión por falta de recursos para reestablecer el servicio que se había suspendido desde el 2005 por los daños causados por el huracán Stan. Así, el ferrocarril peninsular regresó al control nacional, que es como se mantiene hasta hoy.



Leonardo Estudios, Ferrocarriles Nacionales de México: Trenes de pasajeros viajando sobre rieles, 10 de febrero de 2018.



Proyectos del siglo XXI. La ilusión de una región productiva en la que los ferrocarriles peninsulares son un eslabón estratégico vuelve a ver la luz en el siglo XXI. Una novedad es que los nuevos planes reviven no sólo al trazado histórico, sino que incluyen al estado de Quintana Roo, históricamente olvidado. Los puertos tanto marítimos como aéreos, y las ciudades son nuevamente los puntos de unión, pero los objetivos prioritarios están puestos, no tanto en el comercio de materias primas o la articulación nacional y regional, sino en la promoción turística del patrimonio ecológico y cultural (arqueología, historia y cultura viva).

Imagen tomada del periódico El Siglo Coahuila, publicada el 1 de febrero de 2019

rollo Nacional de los últimos dos sexenios (2012-2024), se han propuesto: el proyecto del Tren Rápido Transpeninsular en 2012, el que correría de Campeche hacia Mérida y Punta Venado con la finalidad de promover el turismo, sin embargo, este fue cancelado en 2015 por falta de presupuesto federal (Memoria documental, s/f, pp. 3-4); y el proyecto Tren Maya en 2018 que pretende comunicar la Riviera Maya con el resto de la nación; en esta ocasión existe un interés y demanda por preservar el patrimonio biocultural de la región. Dicho circuito comprende tres tramos Caribe, Golfo y Selva (con 19 estaciones y 12 paraderos) resaltando que en esta última se ubica la Biosfera de Calakmul, único lugar considerado Patrimonio Mixto de la Humanidad (2014), al cual accederán fácilmente los turistas por medio del tren (Ficha Técnica, 2019).

Como reflexión final, la presencia del ferrocarril en la región campechana y peninsular no es un asunto sólo del presente, sino que se arraiga dentro de una larga data de procesos nacionales y locales. La apropiación del territorio mexicano durante las cinco etapas regionales que se han mencionado nos deja vislumbrar el desafío geográfico que representó el tendido férreo, así como los beneficios que otorgó el tren a la sociedad llegando hasta al ciudadano común. El sueño ferrocarrilero ha convocado a distintos actores, administraciones y proyectos que fueron conectando en el espacio-tiempo diferentes intereses, anhelos, economías y expectativas. Lo que ocurrirá en la última etapa está aún por contarse.

Referencias:

"Concesión otorgada en favor de compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab S.A. de C.V.", Diario Oficial de la Federación. México, 30 de septiembre de 1999, primera sección.

"Ficha Técnica del Tren Maya: Aspectos legislativos, ambientales, económicos y socio-culturales", (2019), México: Cámara de Diputados-Comisión de Asuntos Frontera Sur LXIV Legislatura / CEFP / CEDIP / CEDRSSA / CESOP / ECOSUR, pp. 1-108. Consultada el 30 de septiembre de 2020.
<https://www.trenmaya.gob.mx/wp-content/uploads/2020/06/Ficha-Te%CC%81cnica-Tren-Maya.pdf>

"Memoria documental Construcción del Tren Transpeninsular", (s/f), México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2012-2017). Consultado en 10 de noviembre de 2020.
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/MD/54_MD.pdf

Águila, M T. y Bortz, J. (2020) "Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo 'benévolo' y el corporativismo 'socialista' ". *Mirada Ferroviaria*. Año 13, No. 39, mayo-agosto, pp. 38-51.

Barceló Quintal, R.O. (2014) "Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XX. El camino hacia el progreso". *Mirada Ferroviaria*. No. 15, pp. 38-51.

Capasso, Á. (30 de marzo de 2007). Situación actual del ferrocarril en México (tesis para obtener el grado de Licenciado en Ingeniería Civil). Puebla: Universidad de las Américas Puebla.

Carballido, E. A. (07 de febrero de 2020). Testimonio oral.

Gantús, F. (1996) *Ferrocarril campechano 1900-1913*. México: Gobierno del Estado de Campeche.

SCOP, (1950). *Ferrocarril del Sureste*. México: Dirección General de Construcción de Ferrocarriles.

Zarco, S. (2005). *Pasado, presente y futuro de los ferrocarriles mexicanos*. Querétaro: Museo de los Ferrocarrileros en la Ciudad de México. Consultado el 10 de noviembre de 2020.
<https://es.scribd.com/document/79135667/Pasado-Presente-y-Futuro-de-Los-Ferrocarriles-Mexicanos>



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.

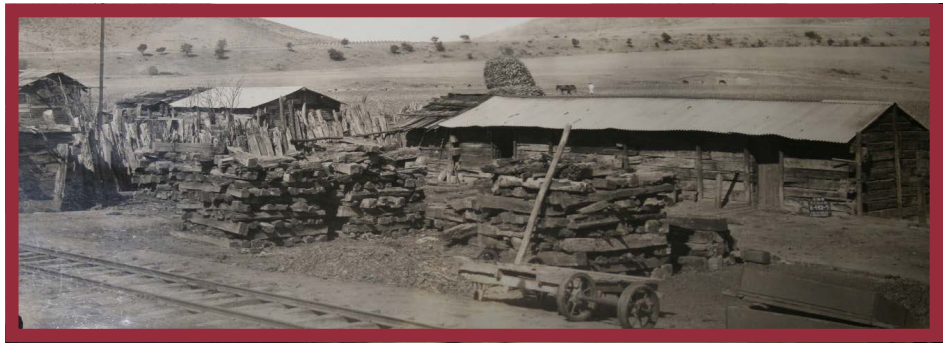


Casas de sección, estación Medias Aguas, Veracruz. Septiembre 2020. CNPPCF, Secretaría de Cultura. Foto: Lucina Rangel.

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.

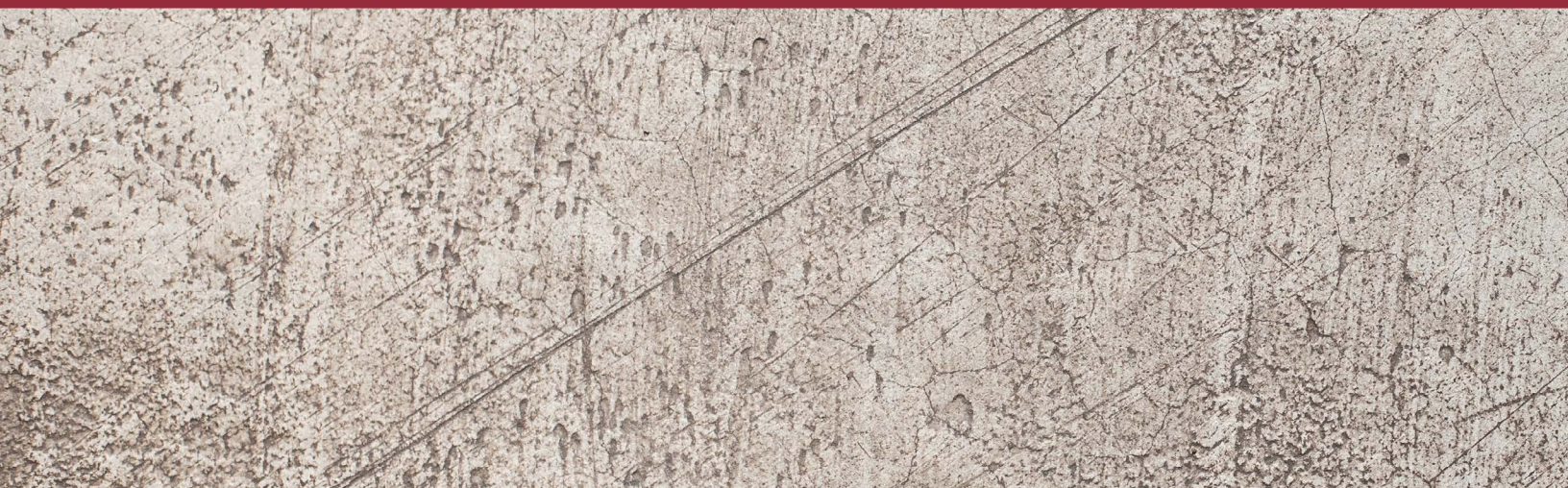
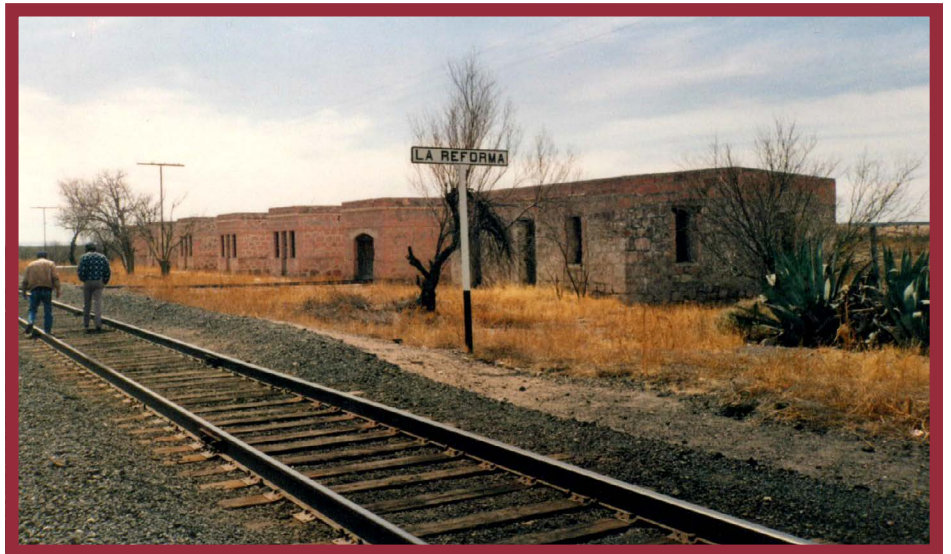
Las casas de sección en su mayoría se conforman de un edificio de una planta de forma rectangular. El inmueble está dividido en 8 o 9 pequeños departamentos, donde habitaba el trabajador y su familia. La división de la planta respondió al número de obreros que componían una cuadrilla de vía: siete u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

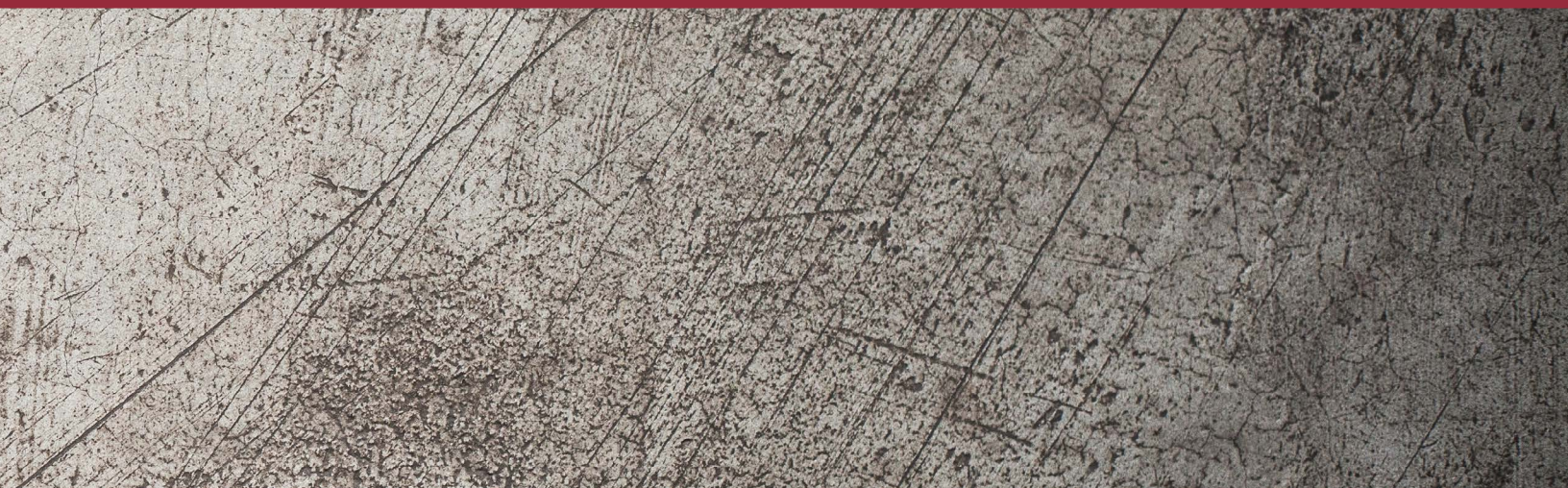
Cada hogar estaba compuesto por una o dos habitaciones y la cocina con su hornilla de leña. Al interior no contaban con electricidad ni con agua potable, en el exterior se encontraban los lavaderos y los baños. Por su parte, al centro o al extremo de todo el plano arquitectónico se encontraba la armonera, 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.



**Centro INAH
Campeche**

Año 7

Número 26

Diciembre 2020



**GOBIERNO DE
MÉXICO**

CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA

