

Los ferrocarriles en la Revolución mexicana: 1913-1915

Patricio Juárez Lucas
 pjuarez@cultura.gob.mx

Introducción

Cuando Victoriano Huerta toma el poder, los ferrocarriles ya habían sufrido grandes pérdidas por la destrucción de las vías y la paralización del servicio de transporte de pasajeros y de carga. Prueba de ello es la misiva que el presidente de la Junta Directiva, Salvador M. Cansino, le envía al secretario de Hacienda y Crédito Público, Toribio Esquivel Obregón, en la que con lujo de detalles le describe la situación que prevalece en la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), en las líneas troncales del Ferrocarril Central Mexicano (FCM), del Ferrocarril Nacional Mexicano (NM), del Ferrocarril Interoceánico de México (FIM), así como los ramales de estas compañías, en particular las del FCM, como el Ferrocarril de Monterrey al Golfo, el Ferrocarril de México, Cuernavaca y Pacífico, entre otros.

Desde el ascenso de Huerta al poder hasta su caída, los ferrocarriles entraron en un tobogán del que tardarían años en salir. El siguiente cuadro muestra los principales puntos de la red ferroviaria afectada durante esa etapa.

Los principales daños que sufrió la infraestructura ferroviaria abarcaron estaciones incendiadas, vías levantadas, puentes quemados, , trenes de pasajeros asaltados, trenes de reparaciones volados, entre otros.

Daños

Los cuadros de las siguientes páginas son resultado de una revisión exhaustiva de los diarios que se resguardan en la Hemeroteca Pública Juan N. Troncoso. En el primer cuadro se registran las principales acciones de las fuerzas revolucionarias en contra de la red ferroviaria mexicana. En la línea troncal del Central, 17 acciones. En el ramal de Chicalote-Tampico, 27, y en el ramal de México, Cuernavaca y Pacífico, 11 acciones.

En los 18 meses del huertismo la línea del Ferrocarril Nacional Mexicano fue la que más estragos sufrió, pues durante este periodo padeció 42 acciones de sabotaje y de hostilización, principalmente contra las fuerzas federales.

Las líneas del Ferrocarril Interoceánico sufrieron 24 acciones en contra de sus vías o instalaciones.

En la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano las acciones de guerra se efectuaron de manera espaciada a lo largo de la línea, aunque sobresalen las que se realizaron en el norte y sur de la estación de Zacatecas.

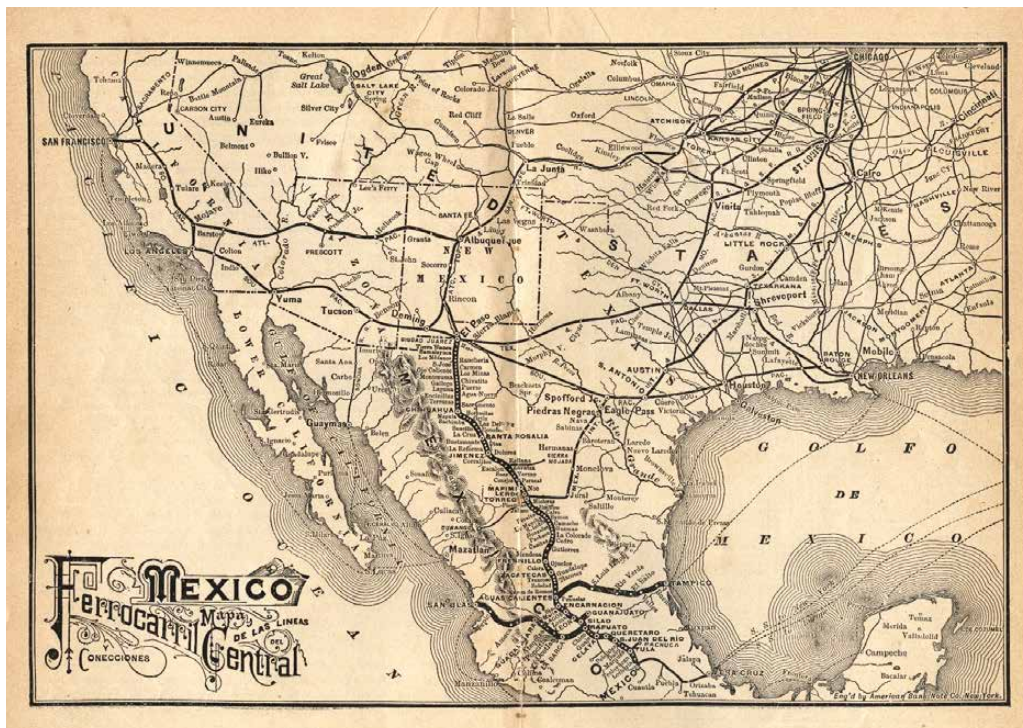
En el ramal de Chicalote-Tampico las acciones también se distribuyen a lo largo de la línea, pero resaltan las efectuadas en las estaciones situadas antes y después de la estación de Cárdenas. Así como en las estaciones de Valles, El Abra, Tamuín y Velasco, en el estado de San Luis Potosí.

DAÑOS AL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO, 1913-1914

Año	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
1913			San Francisco del Rincón, Gto.		Santa Rosalía, Chih.	Rincón de Romos, Aguas Calientes. Encarnación de Díaz, Aguas Calientes. Torreón, Coahuila. Cañitas, Zac.	Torreón, Coahuila. Mápula, Chih. Gallegos, Chih.	Villa Ahumada. Fresnillo, Zac.		Zacatecas, Zac.	Chicalote. Aguas Calientes.	Espíritu Santo, Zac.
1914	Ojuelos, Zac.		Conejos, Durango				Ocotlán, Jal.					

DAÑOS AL FERROCARRIL CHICALOTE-TAMPICO, 1913-1914

Año	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
1913					El Abra, S. L. P. Palma, S. L. P.				Las Tablas, S. L. P. Salinas, S. L. P. Tamasopo, S. L. P. Cárdenas, S. L. P. Tampico, Tamps.	Rascón, S. L. P. Velasco, S. L. P. Cárdenas, S. L. P.		Las Tablas, S. L. P.
1914	Peotillos, S. L. P.* Espíritu Santo, Zac. Cerritos, S. L. P. El Gato, S. L. P.	Ventura, S. L. P. Ipiña, S. L. P. Las Canoas, S. L. P. Bocas, S. L. P.* 1913	Peotillos, S. L. P. Ipiña, S. L. P. Las Canoas, S. L. P.	Cárdenas, S. L. P. Valles, S. L. P.								



Ferrocarril Central Mexicano, 1892.
P-Cedif/CNPPCF/SC.⁵⁹

En párrafos anteriores se ha señalado líneas que la línea troncal del Ferrocarril Nacional fue la que más sufrió durante los 18 meses que tardó el constitucionalismo en derribar al ejército federal huertista. Las acciones de guerra en esta línea ferroviaria se sitúan desde el estado de San Luis Potosí hasta la frontera en el estado de Tamaulipas, desde la estación Enramada hasta la estación Rodríguez, en Nuevo León. Pero si tomamos en consideración el número de acciones se pueden identificar los siguientes ataques: un primer tramo se localizaría entre las estaciones de Charcas y Laguna Seca, en los kilómetros 630 y 647, respectivamente. Un segundo núcleo entre las estaciones de Vanegas, San Luis Potosí, y la estación de Gómez Farías en el estado de Coahuila. Otro punto importante en esta geografía de la guerra es la estación de Saltillo, en el estado de Coahuila. Y un último tramo de esta

línea en la que se llevaron a cabo acciones de guerra es el que se localiza entre las estaciones de Villaldama y Rodríguez, kilómetros 1116 y 1220, respectivamente, en el estado de Nuevo León.

Entre las acciones más sangrientas que tuvieron lugar en la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano se encuentra lo que sucedió a finales de agosto de 1913 en la estación de Fresnillo, cuando el ejército federal entabló combate con los revolucionarios. Durante el enfrentamiento varios rebeldes perdieron la vida, y los cadáveres se quedaron en el campo de batalla.⁶⁰

En el ramal de Chicalote a Tampico un convoy de carga cayó al abismo pues el puente Rascón de Llano había sido dinamitado por los rebeldes.⁶¹

Sobre la línea troncal del Ferrocarril Nacional Mexicano tuvieron lugar los hechos más violentos durante el gobierno de Vic-

⁵⁹ Imagen tomada del libro de S. Adalberto de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York: guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles*. Nueva York, Hoss Engraving, 1892. BE-Cedif/CNPPCF/SC.

⁶⁰ *La Nación*, 30 de agosto de 1913.

⁶¹ *La Nación*, 10 de octubre de 1913.

DAÑOS AL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO, 1913-1914

Año	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
1913			Gómez Farías, Coahuila. Ramones, N. L.	Lampazos, N. L.	Reynosa, Tamps.* Villaldama, N. L. Saltillo, Coahuila. Uruapan, Mich. Lulú, Coahuila.	Ajuno, Mich. Río Bravo, Tamps.	Salomé Botello N. L. Catorce, S. L. P. Villaldama, N. L. Charcas, S. L. P.* Rinconada, N. L. Yurécuaro, Mich.	Tenango, Mérida. Gómez Farías, Coahuila. Vanegas, S. L. P.	Laguna Seca, S. L. P. La Maroma, S. L. P. Los Reyes, Mich. Vanegas, S. L. P. Santa Elena, Coahuila	Rodríguez, N. L. Villaldama, N. L. García, N. L. Saltillo, Coahuila	Santa Elena, Coahuila. San Vicente, S. L. P.* San Salvador, Zac.	San Salvador, Zac. Charcas, S. L. P.
1914		González, N. L., Laguna Seca, S. L. P.	Saltillo, Coahuila. Villaldama, N. L.	Enramada, S. L. P.								

toriano Huerta. Aquí van algunos ejemplos: un día de octubre de 1913, una partida de 500 rebeldes voló la vía y el tren explorador militar, además de descarrilarlo. Murieron 45 soldados en un lugar cercano a la estación de Carneros, San Luis Potosí.⁶²

A mediados de noviembre de ese año, un tren explorador en el que viajaba una escolta de 100 hombres fue volado por los rebeldes en las cercanías de la estación San Vicente. Ninguno sobrevivió al ataque.⁶³

Los casos anteriores pudieran parecer sensacionalistas por haber sido extraídos de

los diarios, pero palidecen cuando leemos el mensaje que se envía al superintendente de la División San Luis y le informan que en la estación de San Salvador, Zacatecas fue volado un tren militar, con 100 soldados y 80 mujeres. Como consecuencia de este atentado murió la mitad de los soldados, los demás fueron hechos prisioneros y fusilados de inmediato, incluyendo a mujeres y niños. También fueron incendiadas dos jaulas de ganado, dos furgones de carbón, un tanque de agua y dos cabuses.⁶⁴ La noticia de este suceso se publicó al día siguiente.⁶⁵

⁶² *El País*, 21 de octubre de 1913.

⁶³ *La Nación*, 16 de noviembre de 1913.

⁶⁴ AH-Cedif/CNPPCF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, sección Junta Directiva, en adelante FFNM/SJD, núm. 1001, *Incautación y devolución de los Ferrocarriles Nacionales de México*, leg. núm. 1, *Incautación y devolución*, 1909-1915, 28 de noviembre de 1913.

⁶⁵ *El País*, 29 de noviembre de 1913.

DAÑOS AL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO, 1913-1914

Año	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
1913			Amecameca, Estado de México.		Nepantla, Edo. de México. Tenango, México.	Nanacamilpa, Tlalnepantla.				Artesiano, Ver. Tepeyahualco, Pue.	Mena, Tlalnepantla. Analco, Pue.	
1914	Tepeyahualco, Pue. Mazapa, Tlalnepantla. Oriental, Pue.	Mazapa, Tlalnepantla. Artesiano, Ver.	Ayotla, Estado de México.		Atencingo, Pue. Tepeyahualco, Pue.		Frailes, Pue.**, Acajete, Pue. Analco, Pue. Tepeojuma, Pue.	Analco, Pue. Vigas, Ver.				

Las acciones sangrientas en este tramo del Ferrocarril Nacional continuaron. Basta leer los titulares de un diario de la época:

Los martirizaron, los colgaron y los pusieron de blanco [...] en el asalto de un tren de carga entre las estaciones de Gómez Farías y Carneros, al sur de Saltillo, cayeron prisioneros los empleados del tren, a quienes les cortaron las lenguas, les arrancaron los dedos, les sacaron los ojos y los colgaron todavía vivos de los árboles acribillándolos a tiros.⁶⁶

Se sospecha que estas dos acciones las realizó el mismo grupo rebelde de filiación constitucionalista.

Para estas fechas, en el Ferrocarril Interoceánico hay pocas acciones con estos niveles de violencia, lo cual es probable que se deba a las medidas que tomó Francisco I. Madero el año anterior. Sin embargo, a mediados de 1913 los zapatistas volaron un tren de pasajeros en un punto cercano

a la estación Cascadas, donde había varios puentes, a los cuales les pusieron dinamita, misma que accionaron justo al paso del tren, provocando que éste cayera al abismo. En su testimonio, el maquinista, quien también pudo escapar, señala que estaban levantadas las vías y que el tren se descarriló. Igualmente refiere que enseguida los remataron y prendieron fuego a los carros. En una noticia posterior se señala que murieron 208 personas y siete resultaron heridas. El tren llevaba una escolta de 165 elementos, de los cuales 140 murieron, y sólo dos pasajeros salvaron sus vidas, de los 70 que viajaban en el coloso.⁶⁷

Militarización del ferrocarril

Ante la arrolladora violencia revolucionaria, el gobierno de Victoriano Huerta tomó medidas tendientes a acabar con los focos de insurrección, al restablecimiento del servicio ferroviario y en general a sofocar la

⁶⁶ *El Amigo de la Verdad*, 14 de marzo de 1914.

⁶⁷ *El País*, 2, 3 y 4 de mayo de 1913.

guerra, que en el discurso oficial sostenía que iban ganando.

La mayoría de las acciones emprendidas por el gobierno federal tendían a la militarización de la vida cotidiana, que en última instancia repercutían en los ferrocarriles. El ejército federal era insuficiente y empezó a reclutar voluntarios tanto para las reparaciones de vías como para escoltar los trenes. El tren siniestrado en Nepantla llevaba como escolta a voluntarios.⁶⁸

Ante los constantes asaltos a los trenes de pasajeros y de carga, así como por la destrucción de vías y de puentes, las corridas de trenes se veían interrumpidas, y el gobierno se vio obligado a impulsar un férreo programa de vigilancia de las vías, sobre todo las del Ferrocarril Nacional. Así, las noticias señalan que un tren con una escolta de 200 hombres patrullará de San Luis Potosí a Saltillo.⁶⁹ Días después se informa la instalación de casamatas a lo largo de línea, colocados cada dos kilómetros.⁷⁰ A finales del mes de febrero se embarca la primera remesa de *block houses*, casamatas, o llanamente casetas, para las vías de Laredo, Ciudad Porfirio Díaz, Monterrey, Saltillo, entre otras estaciones.⁷¹ En entrevista dada a periodistas extranjeros Victoriano Huerta señala que:

[...] se alambrarán 8 000 kilómetros de vías férreas, se pondrán de 3 a 4 000 *block houses*, por lo que el gobierno gastará cinco millones, para garantizar la seguridad de

las comunicaciones de San Luis Potosí a Porfirio Díaz, pasando por Saltillo y Monterrey, de Monterrey a Tampico, de San Luis a Tampico, de Guadalajara a Manzanillo, de México a Veracruz por el Mexicano y por el Interoceánico, y el Ferrocarril de Tehuantepec. Se necesitan 40 000 hombres para los *block houses*, hasta los encarcelados serán utilizados.⁷²

Otra medida que se aplicó, desde los tiempos del presidente Madero, fue la militarización de los trenes, sobre todo los de pasajeros, como ya se ha anotado también. Cabe recordar que en estos años, 1913-1914, ya se presenta una variante, pues ya no sólo se utilizan militares de oficio sino voluntarios, o sea población civil.

Otro aspecto a considerar es la militarización del trabajo ferroviario, la cual obedece sobre todo a que los trabajadores encargados de la reparación de las vías quedaban a merced de los revolucionarios. En este sentido, una nota periodística da cuenta de que la reparación de las vías al norte de Aguascalientes se dificultaba porque los rebeldes amenazaban a los trabajadores con fusilarlos si realizaban sus trabajos, y por lo mismo éstos decidían abandonar su trabajo.⁷³ A esto obedeció la formación de un grupo de operarios a los que se les proporcionaban instrucción y uniformes militares, para que cuando estuvieran trabajando y fueran atacados, pudieran responder y defenderse.⁷⁴ Las medidas tomadas por el gobierno de

⁶⁸ *El País*, 4 de mayo de 1913.

⁶⁹ *El País*, 14 febrero de 1914.

⁷⁰ *El Amigo de la Verdad*, 17 de febrero de 1914.

⁷¹ *El Imparcial*, 27 de febrero de 1914.

⁷² *El País*, 6 de marzo de 1914.

⁷³ *El País*, 10 de agosto de 1913.

⁷⁴ *El País*, 16 de junio de 1913.

Victoriano Huerta, infructuosas las más de las veces, tenían como fin frenar la destrucción ferroviaria, que se traducía en una grave situación de incomunicación y aislamiento de las principales ciudades. Cabe reiterar que en la Ciudad de México este tipo de problemas se multiplicaron debido a que casi todas las líneas ferroviarias convergían aquí: el Ferrocarril Central Mexicano, el Ferrocarril Nacional Mexicano, el Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste, y el Ferrocarril de México Cuernavaca y Pacífico.

A continuación cito algunos ejemplos que muestran la situación que se vivía en la capital del país. Durante meses, hasta finales de 1913, el diario *La Nación* publicó la siguiente nota:

“Ferrocarriles” “Interoceánico estación San Lázaro” “Tren a Puente de Ixtla, según itinerario sale 7:40 am y llega a Ozumba, en donde se tomará tren militar, que sale los martes y viernes (no hay seguridad absoluta en la salida de los trenes militares), pregúntese a los agentes de Compañía respecto a cambios en los horarios de estos trenes y también acerca de los servicios de coches pulman, etc.”⁷⁵

Esto indica que por el Ferrocarril Interoceánico, ramal que cruzaba tierras morelenses, era imposible realizar cualquier tráfico, ya fuera de pasajeros o de carga. Al igual que la capital, otras ciudades importantes estaban aisladas, como la ciudad de Puebla, pues volviendo al Ferrocarril Interoceánico, hubo días en que sólo pudo realizar el tráfico de Puebla a Izúcar de Matamoros y vice-

versa, y en algunas ocasiones logró llegar hasta Atencingo. Desde este punto los pasajeros tenían que abordar un tren militar, sobre todo en los días en que se intensificaron los combates entre el ejército federal huertista y el ejército zapatista. Durante estos años de intensa actividad revolucionaria, la red ferroviaria quedó totalmente desarticulada, ya que sólo funcionaban algunos tramos que estaban fuera del alcance de la violencia. Los nodos principales estaban desconectados y por lo tanto las principales ciudades del país se encontraban aisladas, a veces por la falta de combustible y en otras ocasiones por la destrucción de las vías, lo cual sucedió, de manera continua durante 1913 y 1914, tal como se publicaba en los diarios. Una nota de estas es la siguiente:

“Líneas férreas que están al servicio del público”. Aguascalientes a Zacatecas: San Luis Potosí a Río Verde. México a Veracruz, ramales Apizaco a Puebla, Santa Ana a Tlaxcala, Muñoz a Chignahuapan, San Andrés Chalchicomula, Esperanza a Xúchil y Puebla a Oaxaca; Oaxaca a Tlaco-lula, Oaxaca a San Juan Taviche, Oaxaca a Ejutla. México a Ozumba, Atlixco a Metepec, Metepec a Santa Catalina. “No corren trenes por falta de escoltas” de Morelia a Pátzcuaro, Monterrey a Saltillo, Monterrey a Laredo, Monterrey a Tampico, Monterrey a Reata y Monclova, Saltillo a Paredón, Irapuato a Guadalajara, Ocotlán a Atotonilco, Yurécuaro a Los Reyes, Pénjamo a Zacapu, Guadalajara a Manzanillo, Guadalajara a Ameca, La Vega a San Marcos, Orendáin a La Quemada. Tepic a Mazatlán y Culiacán. Nacional de Tehuantepec, Panamericano. Interrumpidas: Monterrey-Matamoros, Morelia-

⁷⁵ *La Nación*, 4 de agosto-25 de noviembre de 1913.

DAÑOS AL FERROCARRIL MÉXICO, CUERNAVACA Y PACÍFICO, 1913-1914

Año	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
1913					Cajones, Morelos. El Parque, Morelos.					Puente de Ixtla, Morelos.	Ajusco, México.	Ajusco, México.
1914	Ajusco, México.*	Jiutepec, (mango) Morelos.				Tres Marías, Morelos.						

Uruapan, México-González, México-Cuatla. El 7 del Central llega a Aguascalientes, y el 5 a Zacatecas.⁷⁶

Conforme iba avanzando el ejército constitucionalista, la situación de la red ferroviaria era cada vez más precaria, las comunicaciones entre la capital del país y el resto de la República eran día a día más difíciles. Las principales troncales ferroviarias estaban destrozadas y las vías invadidas por los ejércitos rebeldes. La siguiente nota nos muestra la situación de la Ciudad de México:

"Informes del servicio de trenes" "trenes anulados el día de ayer" México y Balsas tren 10; México Aguascalientes tren 7; México González tren 31; México Tortugas tren 63; México Puebla tren 3; México Cuatla tren 23; México Veracruz tren 1; México Veracruz (Mexicano) tren 5; México Puebla (Interoceánico) tren 3. Lo cual quiere decir

que el servicio de pasajeros, en ese día en específico, estaba paralizado.⁷⁷

La destrucción de la red ferroviaria afectó todos los ámbitos de la vida cotidiana, no sólo lo relativo a la movilidad de las personas, sino también afectó el abasto y el comercio, entre otros aspectos. El testimonio del comerciante francés establecido en la ciudad de Guadalajara, Eugène Cuzin, nos muestra con total claridad las dificultades que tiene que sortear la población para salir de la ciudad o para regresar a ella, así como la imposibilidad para los comerciantes de surtir sus establecimientos y enviar sus mercancías. Varios pasajes de la obra de Cuzin exponen el aislamiento de la ciudad y sus habitantes, y asimismo deja entrever algunas posibilidades de comunicación, por ferrocarril, con el puerto de Veracruz, sobre la línea que en ese momento ya tenía reparada y controlada el ejército carrancista,⁷⁸

⁷⁶ *El País*, 17 de agosto de 1913.

⁷⁷ *El Imparcial*, 13 de mayo 1914.

⁷⁸ Eugène Cuzin, *Diario de un francés en México durante la Revolución, del 16 de noviembre de 1914 al 9 de julio de 1915*, trad. Silvia Pratt. México, Plan C editores / Herederos de Eugène Cuzin, 2008, pp. 65-193.

siguiendo la vía Irapuato-Tula-Pachuca-Puebla y con conexión al Ferrocarril Mexicano, que según el testimonio de Obregón eran las vías que tenía expeditas para la guerra contra los villistas en el centro y norte de la República.⁷⁹

Ferrocarriles Constitucionalistas

Hasta el momento, de lo que he dado cuenta en este artículo, es de la destrucción del tendido ferroviario y de la infraestructura para su funcionamiento por parte del Ejército Constitucionalista, aunque no hay que olvidar la contribución del Ejército Libertador del Sur; sin embargo, también habrá que señalar que otras facciones de los ejércitos rebeldes, sobre todo los que se levantaron en armas enarbolando la bandera del Plan de Guadalupe, desde los primeros días empezaron a llevar a cabo trabajos tendientes a reconstruir las vías, además de administrar y operar tramos ferroviarios

El primero de estos constitucionalistas es el general Francisco J. Mújica, quien en su testimonio del 20 de junio de 1913, apunta que ha terminado de reparar la vía hasta Río Bravo, y que ha puesto así en servicio de algunas líneas telegráficas en esa región. Un mes después señala que tiene funcionando la vía hasta Camargo, Tamaulipas, tramos correspondientes al Ferrocarril Nacional Mexicano.⁸⁰ Otro testimonio importante de las obras ferroviarias que los constitucionalistas realizaron en ese periodo es el libro *Ocho mil kilómetros en campaña*, del general Álvaro Obregón, en el que narra en varios pasajes que están reparando las vías y

puentes del Ferrocarril Sudpacífico de México, como cuando toma la ciudad de Culiacán en noviembre de 1913.⁸¹

Otros testimonios y notas periodísticas señalan que rebeldes al mando del general Pablo González explotan para sí mismos el tramo ferroviario que va de la estación González en Tamaulipas a Monterrey, Nuevo León, y que cobran pasaje e impuestos por mercancías. También operan el tramo de la estación Matamoros, Tamaulipas a la estación Ramones en Nuevo León.⁸²

Los diversos ejércitos revolucionarios (villistas, zapatistas, y constitucionalistas), en algún momento de la lucha se vieron en la necesidad de reconstruir las líneas férreas que cruzaban los territorios que tenían bajo su control, y de este modo lograron tomar el mando de algunos tramos de vía, e incluso operarlos para proseguir la guerra, aprovechando los trenes para el movimiento de sus tropas, la movilización de pertrechos militares, entre otros usos más. Estos trabajos incipientes de operación ferroviaria se contraponían a los que debía estar realizando la empresa FNM mediante sus distintas instancias administrativas: Junta Directiva, Comité Ejecutivo, etc.

Pero lo innegable es que la guerra había desarticulado la operación y administración de la empresa, y que la violencia había hecho que la compañía se encontrara casi acéfala, al grado que sus funcionarios no sabían a qué grupo revolucionario brindar las facilidades o entregarle la operación de la misma. Aunque desde el triunfo de los constitucionalistas, a principios de agosto de 1914, victoria formalizada en los Tratados

⁷⁹ Álvaro Obregón, *Ocho mil kilómetros en campaña*. México, Conaculta, 2008, t. II, p. 525.

⁸⁰ Francisco J. Mújica, *Estos mis apuntes*. México, Conaculta, 1997, pp. 75, 79.

⁸¹ Álvaro Obregón, *op. cit.*, t. I, pp. 263-280.

⁸² *El País*, 20 de febrero y 23 de marzo de 1914.

de Teoloyucan, hubo acercamientos de algunos representantes de FNM con Venustiano Carranza, encargado del poder ejecutivo de la Unión, de acuerdo al Plan de Guadalupe, estos representantes lograron llegar hasta Tlalnepantla, Estado de México, lugar donde en ese momento se encontraba establecido el Ejército Constitucionalista en su trayecto hacia la Ciudad de México. En dicha reunión, los constitucionalistas reconocieron las obligaciones contraídas por el gobierno federal con respecto a la empresa ferroviaria.⁸³

Todos los ejércitos revolucionarios tenían a los ferrocarriles en la mira, formaban parte de la estrategia militar, y para poder echar mano de ellos era necesario intervenir en su manejo. La División del Norte no era ajena a esta circunstancia, y durante los días posteriores a la caída de Huerta, cuando se estaba gestando el rompimiento definitivo entre Carranza y Francisco Villa, tal vez para prevenir la tormenta que se avecinaba, Villa realiza este nombramiento:

Margen superior izquierda: Cuerpo del Ejército del Norte, General en Jefe. En atención a la aptitud, honradez y demás circunstancias que en usted concurren, he tenido a bien nombrar a usted en despacho de hoy, gerente General de la División Ferrocarrilera del Norte, a fin de que desde luego tome posesión de ese puesto comenzando a desempeñar las funciones correspondientes. Lo comunico a usted para su conocimiento y fines consiguientes. Constitución y Reformas. Chihuahua, septiembre 17 de 1914. El general en jefe. Firmado. Francisco Villa. Al Señor teniente Coronel José D. Rodríguez.

El nombramiento lo reiteró al día siguiente con esta misiva:

Margen superior izquierda División del Norte. Correspondencia Particular. General en Jefe. Chihuahua, septiembre 18 de 1914. Señor teniente Coronel José D. Rodríguez, Presente: Muy señor mío y amigo: Al conferir a usted el nombramiento de Gerente General de los Ferrocarriles Constitucionalistas de la División Ferrocarrilera del Norte, lo hago con la seguridad de que usted sabrá imprimir en la marcha de los negocios un carácter de verdadera honradez y estricta justicia; contando desde luego, de mi parte, para obrar en esa forma con todo el apoyo que se haga necesario, asegurándole que cualquiera de las disposiciones dadas por usted serán enteramente de mi aprobación. De usted afectísimo atento amigo y seguro servidor. Firmado. Francisco Villa.⁸⁴

Durante estos días la División del Norte aún se encuentra bajo la sombra del Plan de Guadalupe y por ende del Ejército Constitucionalista, aunque es inminente el rompimiento de la alianza entre ellos.

Una vez que triunfa el Ejército Constitucionalista y Venustiano Carranza asume el poder ejecutivo en apego al Plan de Guadalupe, éste se ve obligado a convocar a una junta de los militares bajo su mando en la Ciudad de México, incluyendo a los de la División del Norte. La reunión es convocada para el 1 de octubre de ese año. Para evitar que los villistas se acerquen a la capital, se propone como punto de reunión un punto equidistante de las posiciones de ambos

⁸³ AH-Cedif/CNPCE/FFNM/SJD, núm. 1001, *Incautación y devolución de los Ferrocarriles Nacionales de México*, leg. núm. 1, *Incautación y devolución*, 1909-1915, 19 de agosto de 1914.

⁸⁴ AH-Cedif/CNPCE/FFNM/SJD, núm. 1001, *Incautación y devolución de los Ferrocarriles Nacionales de México*, leg. núm. 1, *Incautación y devolución*, 1909-1915, 17, 18 de septiembre de 1914.

bandos y se elige la ciudad de Aguascalientes, lugar donde deberá continuar sesionando la Convención. Una vez establecidos allí, se incorporan los villistas, e invitan a los zapatistas a sumarse a las deliberaciones. Se declaran soberanos, le quitan el poder a Carranza y nombran a Eulalio Gutiérrez como encargado del poder ejecutivo. Estableciéndose de esta forma la Soberana Convención de Aguascalientes.

De todas las acciones y decisiones de gobierno del presidente Eulalio Gutiérrez, una concierne a los ferrocarriles: en noviembre de 1914 nombra como gerente general interino de los Ferrocarriles Constitucionalistas, por parte de los convencionistas, a José D. Rodríguez, nombramiento realizado con la anuencia de Francisco Villa.⁸⁵ Este nombramiento y algunos otros que se realizan durante los días y meses siguientes, constituyen la toma de las riendas de los ferrocarriles de manera parcial, pues el control y la posesión de la empresa, continúa en manos de FNM. Como ya lo he señalado antes, las líneas estaban destruidas, el tráfico semiparalizado, las principales ciudades aisladas, por lo que la administración y operación ferroviarias se reducía a algunos tramos regionales que los ejércitos podían controlar.

Hacia finales del año de 1914 y comienzos del siguiente, cuando los convencionistas se trasladan a la Ciudad de México, los carrancistas establecen su gobierno en el puerto de Veracruz para reorganizar sus fuerzas, planear las estrategias militares antes de emprender la guerra contra Villa, en el centro y norte del país, y contra Zapata en el sur.

Para librar las batallas que estaban ya en el horizonte del carrancismo, el ferrocarril era de capital importancia para mover las tropas y trasladar los pertrechos militares: armamento, municiones, víveres, entre otros.

El 4 de diciembre de 1914 es un día crucial para el movimiento armado popular, y para los ferrocarriles en particular, ya que en esa fecha se reúnen en Xochimilco los generales Francisco Villa y Emiliano Zapata, y sus respectivos contingentes, y firman el Pacto de Xochimilco que implica la alianza de los ejércitos populares para continuar su lucha contra Carranza, dos días antes de arribar a la Ciudad de México e instalarse en el Palacio Nacional del Gobierno de la Convención.⁸⁶

Mientras tanto, en Veracruz el gobierno encabezado por Venustiano Carranza emitía el decreto para la formación de los Ferrocarriles Constitucionalistas, después de que el ingeniero Pani, nombrado miembro de la Junta Directiva de FNM, se diera cuenta de que no existía un sustento legal para la incautación que dio origen a los Ferrocarriles Constitucionalistas, aunque años después, en 1919, reconocerán como fecha efectiva de la incautación el 14 de agosto de 1914, día en que tomaron las oficinas generales y otras dependencias de FNM en la Ciudad de México:

Margen inferior izquierda: sello que dice: República Mexicana, Ejército Constitucionalista, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

⁸⁵ *Ibid.*, 8 de noviembre de 1914.

⁸⁶ Pedro Salmerón, 1915: *México en Guerra*. México, Editorial Planeta Mexicana, 2015; Luis Fernando Amaya C., *La soberana convención revolucionaria: 1914-1916*. México, Gobierno del estado de Aguascalientes, 1989; Berta Ulloa, "La revolución escindida", en *Historia de la Revolución mexicana. 1914-1917*, t. iv. México, El Colegio de México, 1979.

El C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, Encargado del Poder Ejecutivo, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“Venustiano Carranza, Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, Encargado del Poder Ejecutivo de la Unión, en virtud de las facultades extraordinarias de que me hallo investido conforme al Plan de Guadalupe, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 145, fracción x de la Ley de Ferrocarriles fecha 29 de abril de 1899.

Considerando: que las necesidades de la actual campaña y de los servicios públicos exigen imperiosamente que esta Primera Jefatura asuma la dirección, manejo y administración de todas las líneas ferroviarias, estaciones de tránsito, estaciones terminales y sus dependencias, y de las líneas telegráficas y telefónicas situadas en la región dominada por el gobierno Constitucionalista, he tenido a bien decretar lo siguiente:

Decreto.

Artículo Único. - El Gobierno Constitucionalista se hace cargo desde esta fecha de la dirección, manejo y administración de todas las líneas ferrocarrileras, sus estaciones de tránsito, estaciones terminales y otras dependencias, ya pertenezcan a aquellas o cualesquiera otras empresas relacionadas con las mismas, así como de todas las líneas telegráficas, telefónicas y demás vías de comunicación, cualquiera que sea su naturaleza, situadas en territorio dominado por este mismo Gobierno.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Constitución y Reformas. Dado en Veracruz a cuatro de diciembre de 1914, El P. J., del E. C., encargado del E., de la Nación. Firmado Venustiano Carranza.⁸⁷

Con este decreto el constitucionalismo tomó las riendas de los ferrocarriles que comunicaban al centro del país con el puerto de Veracruz, el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Interoceánico, vías que pasaban por el altiplano hidalguense tlaxcalteco, Puebla (Oriental), Veracruz (Xalapa), y partes de la red que tenía como nodo la estación de Pachuca. Cabe señalar que las vías que salían de esta ciudad eran vitales, pues con ellas era posible la conexión con las vías de los ferrocarriles del norte del país, el Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional.

Si tomamos en cuenta que la toma del control de los ferrocarriles por parte de los constitucionalistas se hace efectiva desde el momento en que derrotan al ejército federal huertista, entonces es en ese momento cuando las necesidades de la guerra los obligan a mantener las vías en buenas condiciones, tanto para la guerra como para el transporte de pasajeros. Es así que, desde esos días Álvaro Obregón, jefe de las operaciones militares del constitucionalismo, tiene como tarea prioritaria la reparación de las vías, y así lo deja asentado en su obra.⁸⁸

Cuando el 13 de agosto de 1914 triunfa el ejército constitucionalista, las vías estaban destrozadas y la incomunicación era total. Sólo circulaban trenes militares en algunos tramos y a partir de ese momento una de las tareas primordiales será tomar el control de los ferrocarriles, objetivo que se lo-

⁸⁷ AH-Cedif/CNPF/FFNM/SJD, núm. 1001, *Incautación y devolución de los Ferrocarriles Nacionales de México*, leg. núm. 1, *Incautación y devolución*, 1914-192, 4 de diciembre de 1914.

⁸⁸ Álvaro Obregón, *op cit.*, t. I, pp. 263-280 y 348-471, y t. II, pp. 475-508.

gra con la incautación. Sólo de este modo se podía comenzar la reparación de las vías y el restablecimiento del tráfico, tanto de pasajeros como de carga, en las zonas controladas por el ejército carrancista. El resta-

blecimiento de la red ferroviaria se hará de manera paulatina a lo largo de los siguientes años, posteriores a 1915, a medida que el carrancismo va tomando el control político y militar del país. **MF**



Fondo Ferrocarriles
Nacionales de
México, P-Cedif/
CNPPCF/SC.