

## Y ENTONCES CREÍMOS QUE EL ÁGUILA AZTECA HABÍA DESPLAZADO AL LEÓN DORADO. LA EMPRESA PÚBLICA DESCENTRALIZADA DEL FERROCARRIL MEXICANO (1946-1960)

## AND THEN WE BELIEVED THAT THE AZTEC EAGLE HAD DISPLACED THE GOLDEN LION: THE DECENTRALIZED PUBLIC COMPANY OF THE MEXICAN RAILWAY (1946-1960)

Isabel Bonilla<sup>1</sup>

### Resumen

El gobierno mexicano que encabezó el presidente Manuel Ávila Camacho (1940-1946) tomó la decisión de adquirir, de manos de los ingleses, la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano. El decreto se expidió durante esa administración, pero surtió efecto en la siguiente, con Miguel Alemán Valdés (1946-1952).<sup>2</sup> Por disposición presidencial, el gerente general de Ferrocarriles Nacionales de México, Pablo M. Hernández, recibió los activos de la empresa y dispuso la realización de un diagnóstico que permitió conocer cuáles eran las condiciones de la infraestructura, del material rodante y del personal contratado con el propósito de diseñar un programa de rehabilitación, a corto y mediano plazos, que según los argumentos serviría para hacer eficiente al sistema. Este artículo tiene el propósito de hacer un breve análisis a partir de las fuentes documentales que se resguardan en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias sobre las condiciones en que se recibió la empresa, así como analizar cuáles fueron las justificaciones para lograr un financiamiento externo que permitió la rehabilitación y que llevó al cierre de ramales por considerarlos inoperantes; a ajustar la planta laboral mediante jubilaciones adelantadas y a modernizar el equipo con el propósito de ingresar los activos a los Ferrocarriles Nacionales de México ya entrada la década de 1960-1969.

**Palabras clave:** Ferrocarril Mexicano, empresa pública descentralizada, programa de rehabilitación, Segunda Guerra Mundial, Manuel Ávila Camacho, Miguel Alemán.

## Abstract

The Mexican government, led by President Manuel Ávila Camacho (1940-1946), decided to acquire the Mexican Railway Company Limited from British ownership. The decree was issued during his administration but took effect in the next one, under Miguel Alemán Valdés (1946-1952). By presidential order, the general manager of the National Railways of Mexico, Pablo M. Hernández, took charge of the company's assets and commissioned a diagnostic study to assess the state of the infrastructure, rolling stock, and workforce. This evaluation aimed to design a short- and medium-term rehabilitation program that, according to official arguments, would enhance the system's efficiency. This article presents a brief analysis based on documentary sources preserved at the Railway Documentation and Research Center, examining the conditions in which the company was received and the justifications for securing external financing. This financing facilitated the rehabilitation process, leading to the closure of non-operational branches, workforce adjustments through early retirements, and equipment modernization, with the ultimate goal of integrating the assets into the National Railways of Mexico during the 1960s.

**Keywords:** Mexican Railway, decentralized public company, rehabilitation program, World War II, Manuel Ávila Camacho, Miguel Alemán.

## Introducción

“La supervivencia del Ferrocarril Mexicano se considera vital para el sureste de la República, potencialmente la zona más rica en recursos del campo y posibilidades de aprovechamiento integral a corto plazo al concluirse los proyectos regionales de las cuencas del Papaloapan, Grijalva y Usumacinta y la rehabilitación de la línea ferrocarrilera Veracruz – Ciudad Hidalgo (Suchiate)”.<sup>3</sup>

El 31 de mayo de 1946 se expidió el acuerdo mediante el cual el gobierno mexicano, encabezado por el presidente Manuel Ávila Camacho, estableció la Administración Pública del Ferrocarril Mexicano, institución que se encargaría de administrar, por delegación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el servicio público correspondiente a la red de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano.<sup>4</sup>



El Informador,  
Diario  
independiente,  
año XXIX, tomo  
CVI, 1 de junio,  
1946.

La nueva entidad fue encomendada a un gerente general y a un Consejo de Administración compuesto por diez miembros de diversas Secretarías de Estado. El gerente general, según se estipuló en el artículo 10 de dicho Acuerdo, tendría a su cargo la organización, administración, funcionamiento, mejoramiento y todo lo concerniente al manejo y explotación del sistema, además de que sería quien ejecutaría las disposiciones del Consejo de Administración en lo concerniente a construcción de nuevas vías y ramales; plan anual de trabajos, entre otros temas. Sin embargo, las disposiciones relacionadas con nuevas vías, la contratación de préstamos y la supresión de ramales estarían sujetas a la aprobación del ejecutivo federal.<sup>5</sup>

En efecto, la compra del Ferrocarril Mexicano podría considerarse, en términos de la política ferrocarrilera, como el gran logro de la administración Ávilacamachista. Sin embargo, la opinión cambia al revisar los informes de la empresa previos a su adquisición por parte del Estado mexicano y analizándola en el contexto de la política de transportes durante el periodo de la Segunda Guerra Mundial que implicó no sólo inversiones dirigidas a la construcción de carreteras,<sup>6</sup> sino también la disposición de sobrecargar el sistema ferroviario como una medida para resolver el problema de insumos requeridos por Estados Unidos en tiempos de guerra, que terminó por desgastar vías y al sistema; así como, al repasar los programas de rehabilitación y modernización que puso en marcha el



“Firma del acta de entrega del Ferrocarril Mexicano” en Ferronales, t. XVII, núm.6, junio, 1946, p. 5

gobierno de Miguel Alemán (1946-1952), en particular el que atañe a los ferrocarriles, los cuales fueron posibles gracias a la obtención de préstamos externos otorgados por el Eximbank e incluso al observar la salida paulatina de capitales británicos de México y América Latina después de que concluyó la Segunda Guerra Mundial, tal como sucedió en Bolivia y Argentina. Por poner unos ejemplos:

La empresa británica se declaró incapaz de mantener el servicio ferroviario en las líneas que administraba y amenazó al gobierno con paralizarlo. En 1959, el Estado tuvo que asumir su explotación y recurrió una vez más a empréstitos extranjeros (2 millones de dólares a Estados Unidos y 750 mil dólares de Gran Bretaña) para afrontar su necesaria rehabilitación. Pese a las fuertes tensiones que se produjeron durante este proceso de negociaciones entre la compañía y el gobierno boliviano, se llegó a un sorprendente acuerdo: la primera asumía por cuenta del segundo el arrendamiento de las mismas líneas de las que había sido responsable, durante un plazo de dos años. La nacionalización no aportó orden en un primer momento a la caótica administración de los ferrocarriles [...]

El gobierno populista del General Perón fue el que ultimó una operación que al mismo tiempo se instrumentalizó como propaganda política al erigirse como el protagonista que ponía fin a la dependencia imperialista a la que había estado sometido el país. De hecho, la compra de los ferrocarriles ingleses fue aclamada como una declaración de la independencia económica de Argentina. En cualquier caso, este país recuperaba sus ferrocarriles y de paso desbloqueaban 140 millones de libras que sirvieron para cubrir el montante de la operación.<sup>7</sup>



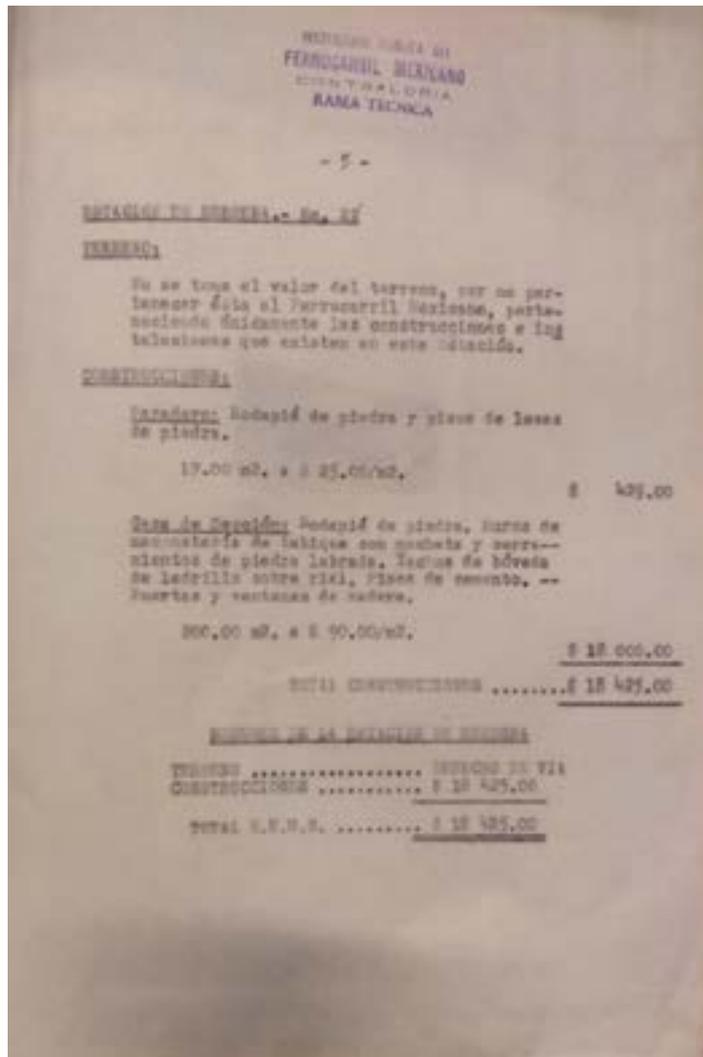
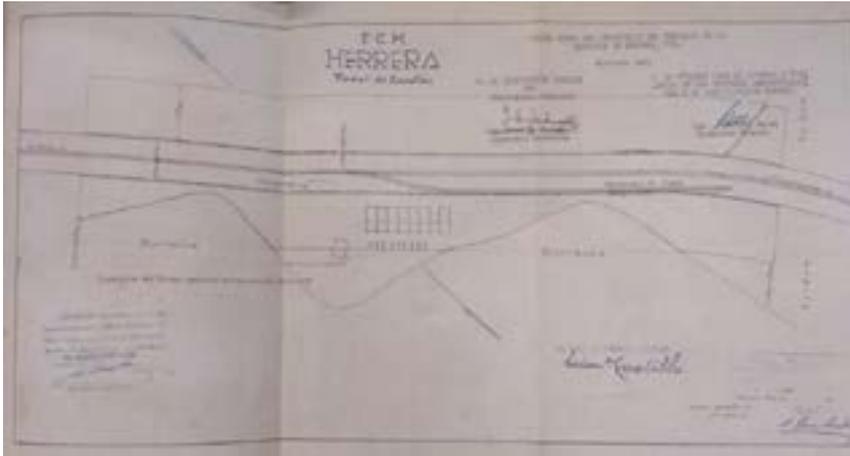
Como quedó anotado anteriormente, en el fondo el proceso de compra del Ferrocarril Mexicano formó parte de la estrategia para el hemisferio occidental utilizada por el gobierno de Estados Unidos,<sup>8</sup> el cual, durante ese periodo emergió como la potencia capitalista hegemónica desplazando a la economía británica, fundamentalmente a través del control económico mediante acuerdos de financiamiento que permitieron colocar a las economías latinoamericanas en su órbita imperial. Además, no debe perderse de vista que la adquisición de esta compañía impactó de manera negativa en México, no sólo en términos político-sociales sino también económicos. Vayamos por partes.

### **Situación de la empresa antes de su adquisición**

De 1946 a 1954 la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) realizó un informe al que tituló El Ferrocarril Mexicano, análisis de sus problemas y sus posibles soluciones, en el que detalló cuál era el estado en que operó la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano antes de que el estado mexicano la comprara. En dicho documento se reportó que la línea troncal de 417.3 kilómetros que unían a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz y los ramales de Ometusco- Pachuca (45.8 kms.); Muñoz-Chignahuapan (53.4 kms.); Apizaco-Puebla (47 kms.); San Marcos-Ixcaquixta (90.1 kms.) y Córdoba a Coscomatepec (32.3 kms.), funcionaban de manera deficiente y deficitaria, y que para lograr que el sistema fuera competitivo respecto al autotransporte y al ferrocarril Interoceánico, que corrían en paralelo, se debía diseñar y ejecutar un programa que atendiera no sólo la rehabilitación de la infraestructura, la modernización de procesos, sino también la reducción de la plantilla laboral. Esto último, después de estudiar la posibilidad de adelantar jubilaciones o hacer ajustes salariales, con el fin de bajar los costos de operación de la empresa y hacerla rentable.

Cabe decir que la entrega-recepción de este ferrocarril al gobierno mexicano implicó la realización de un inventario pormenorizado de toda la infraestructura. Así, por ejemplo, en junio de 1946 la contraloría técnica adscrita al Mexicano llevó a cabo el registro de los terrenos, construcciones e instalaciones, así como el avalúo de todo el sistema. Para el ramal de Zacatlán se consideró, entre otros datos, el estatus legal de los predios ocupados por las estaciones San Luis; la Cueva; Herrera; Agua Escondida; Llano Verde y Chignahuapan.<sup>9</sup>

En otras palabras, FNM se preparaba para absorber al Mexicano en un proceso que duro cerca de catorce años. Por ejemplo, en mayo de 1954 publicó las Bases para la solución del problema del Ferrocarril Mexicano,<sup>10</sup> que contenía las cláusulas del



"Inventario y plano anexo de la Estación de Herrera km.22" en AHCedif, expediente Inventario y avalúo de inmuebles del ramal de Zacatlán, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, 1 de junio, 1946.

convenio mediante el cual se estableció el mecanismo por el que los trabajadores del Mexicano se incorporarían a su plantilla. Es decir, desde ese momento las relaciones laborales entre su Administración y sus trabajadores se regirían por las prevenciones generales del contrato colectivo de trabajo firmado entre los Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) y por las prevenciones particulares que estaban en vigor para las diversas especialidades de ésta última empresa. Asimismo, los trabajadores del Mexicano se integrarían a FNM de manera paulatina, pero se respetaría la estructura administrativa basada en Divisiones,<sup>11</sup> aunque los trabajadores se sujetarían a las categorías y tabuladores que regían en los Nacionales que estaban por debajo de los salarios que ellos tenían.

El Ferrocarril Mexicano debe ser una División de Ferrocarriles Nacionales de México, no le ve caso que existan administraciones paralelas. El consejero González Gallardo expresa que lo importante es que el servicio ha mejorado y secunda la moción del consejero y gerente Hernández, pidiendo el voto aprobatorio del Consejo para que estos ferrocarriles, mientras se lleva a cabo la consolidación anoten en su contabilidad los 200 mil mensuales de que se ha hablado [...]<sup>12</sup>

En otras palabras, en el informe, también se incluyó un diagnóstico sobre el estado de conservación en que se encontraban los cinco ramales, además de su situación financiera que permitió valorar, proyectar y ejecutar el cierre de estos con el propósito de recuperar la inversión a partir de la venta de la infraestructura con la cual operaban. Cabe decir que, cuatro de los ramales pertenecían a la primera división y conectaban sus vías a las haciendas, ranchos y comunidades agrícolas e incluso a los puntos donde se establecieron algunas industrias que eran consideradas regiones económicamente pobres porque no rendían beneficios, por lo menos en la década de 1940, debido a que mostraban una caída en los movimientos de carga, principalmente debido a dos factores: escasez en la producción o desvió de la misma por carretera.

**Cuadro 1. Ferrocarril Mexicano. Ramales en operación 1945**

| Nombre del ramal | Kms  | Tipo de escantillón | En operación | Cierre      | Calibre de riel | Antigüedad del riel | Durmientes                                 | Puentes y alcantarillas                   |
|------------------|------|---------------------|--------------|-------------|-----------------|---------------------|--|---|
| Ometusc-Pachuca  | 45.8 | 1.435 mm.           | 03/12/ 1890  | 22/10/ 1957 | 62 libras       | 26 años             | 53 % acero y el resto de madera creosotada | 136 puentes definitivos y 4 alcantarillas |

| Nombre del ramal                       | Kms  | Tipo de escantillón | En operación | Cierre     | Calibre de riel                         | Antigüedad del riel | Durmientes | Puentes y alcantarillas                                    |
|--|------|---------------------|--------------|------------|---|---------------------|------------|--|
| Muñoz-Chignahuapan                     | 53.4 | .762 mm.            | 1909         | 30/11/1956 | 62 libras                               | 36 años             |            | 5 puentes provisionales, 69 definitivos y 62 alcantarillas |
| Apizaco- Puebla                        | 47.0 | 1.435 mm.           | 16/09/1869   | 1973       | Riel de distinto calibre, (70 y 85 lbs) | 36 años             | 62 %       | 70 puentes definitivos y alcantarillas abiertas            |
| San Marcos – Ixcaquixtla <sup>13</sup> | 90.1 | .914 mm.            |              | 1957       | Riel de distinto calibre, (40 y 62 lbs) | 36 años             |            | 140 puentes definitivos y 69 alcantarillas                 |
| Córdoba – Coscomatepec <sup>14</sup>   | 32.3 | .600 mm.            |              | 1953       |   |                     |            |  |

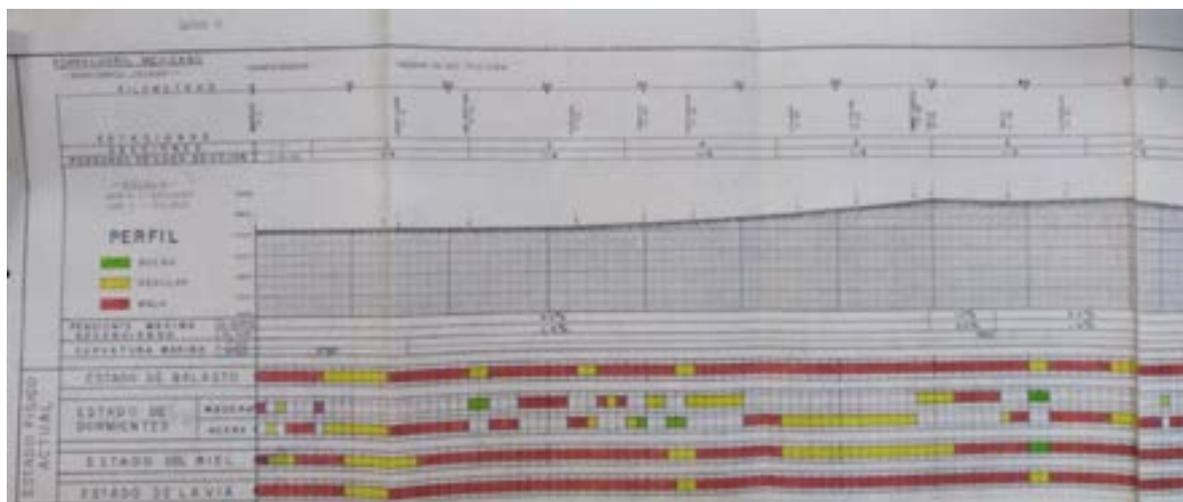
*Elaboración propia con información de FNM, Oficina de Concentración de Datos, El Ferrocarril Mexicano. Análisis de sus problemas y posibles soluciones, t. I y Francisco Garma Franco, Railroad in Mexico. An illustrated History, t. I.*

De esta manera, se llegó a la conclusión de que el programa debía ejecutarse por etapas, a corto y mediano plazos, con el único fin de no suspender el servicio y lograr la autosuficiencia del sistema para hacer frente a los compromisos que se contraerían respecto a los préstamos adquiridos. El Estado mexicano sería el responsable de autorizar la contratación de deuda, tanto externa como interna; Ferrocarriles Nacionales de México (NdeM) fungiría como la empresa consultora y la nueva administración del Mexicano estaría autorizada para rematar los activos de los ramales que salieran de operación. Una de las acciones que se atendería de manera inmediata debido a la puesta en marcha de algunos programas que el Estado tenía en agenda, estaría encaminada a rehabilitar la vía y comprendió sustitución de rieles, durmientes y accesorios, sin olvidar la revisión y mantenimiento de terraplenes; así como, la modernización de talleres y la compra de material rodante. El proyecto de rehabilitación de la vía troncal del Ferrocarril Mexicano aprobado por el Consejo de la administración se llevó a cabo a partir de 1946, se consolidó entre 1948<sup>15</sup> y 1960; permitió agilizar los servicios de carga y pasaje del sistema y sirvió para que, durante el tiempo en que se llevara a cabo el ensanchamiento de las vías en la ruta del Ferrocarril Interoceánico,<sup>16</sup> no se suspendieran los servicios de esta última empresa, pero, sobre todo, para reducir la plantilla laboral y cerrar los ramales.

## Algunos datos duros

Si bien es cierto que la línea operó con dos divisiones y que en cada una había un Superintendente responsable de atender las necesidades de mantenimiento, no siempre los trabajos se realizaron de manera homogénea. Por ejemplo, de 1945 a 1947 se reportó que la primera división que partía de Buenavista y que llegaba hasta Esperanza mostraba menos problemas en sus infraestructuras con respecto a la segunda, que partía de este último punto y llegaba al puerto de Veracruz e incluía el tramo electrificado con las pendientes más pronunciadas de toda la línea, y esta situación se debía a que durante esos años FNM prestó no sólo insumos sino personal de la empresa para apoyar en los trabajos de rehabilitación del Mexicano.

Con apoyo en un convenio que próximamente se firmará entre los Ferrocarriles Nacionales de México y el Mexicano, para intercambio y coordinación de anteproyectos, programas, servicios se abordará entre otras, la reorganización definitiva de los almacenes, estadísticas, contabilidad y control interno del presupuesto y mediante una cuenta corriente en ambas empresas, el intercambio provisional o definitivo de máquinas de taller, equipo, materiales de almacén y préstamo de materiales o efectivo hasta por tres millones de pesos...<sup>17</sup>



Fuente: "Estado físico actual" en Ferrocarril Mexicano, Informe a Eximbank, anexo 7.

Con respecto a sus condiciones físicas en ese mismo periodo se reconoció que el riel presentaba desgaste, que era de 85 libras por yarda con una edad que fluctuaba entre los 30 y los

37 años, según el tramo. Mientras que el balasto era de tezontle muy gastado en la primera división y de piedra triturada en la segunda. Los patios de estaciones, laderos y espuelas se habían construido o conservado con riel de recobro de muy diversas edades y calibres y tenían una extensión de 147 kilómetros. Los durmientes (de acero y madera creosotada o cruda) estaban muy deteriorados debido principalmente a que, durante la Segunda Guerra Mundial, por necesidad del transporte, se había autorizado el tráfico de locomotoras muy pesadas tipo KR-2, tipo Micado de 24 toneladas por eje.

La escasez de material rodante de carga y el aumento del tonelaje del transporte por los ferrocarriles por territorio nacional, así como la creciente demanda del público motivó que los Ferrocarriles Nacionales de México, expidieran con fecha 22 de mayo último, la circular DIF 132, estableciendo preferencias para el transporte de flete... Con el objeto de que las preferencias en el movimiento de flete den los resultados deseados, se impone por tanto en el Ferrocarril Mexicano [...]»<sup>18</sup>.

De hecho, en el tramo México-Esperanza 64.6 % de los durmientes eran de acero y estaban en mal estado, mientras que 35.4 % era regular. De los durmientes de madera 44 % era malo; 5 % regular y 51 % era bueno. Las instalaciones de agua y aceite combustible, que en total sumaban 40 en todo el sistema del Mexicano, eran anticuadas y presentaban mucho desgaste por su uso. Los talleres ya no eran funcionales, el de México contaba con casa de máquinas y patio de inspección destinados a trabajos ligeros de conservación en locomotoras de patio y camino y a la conservación y hasta reparaciones medianas del equipo rodante en tránsito. El de Apizaco, con taller y casa redonda, estaba dedicado a la conservación y a toda clase de reparaciones en locomotoras de vapor y equipo de arrastre. Mientras que el de Orizaba, comprendía casa redonda, patio de inspección y talleres para toda clase de reparaciones en locomotoras eléctricas y de vapor, carros y coches. En todos los casos se reportó una mala distribución, además de que sus máquinas y herramientas ya eran obsoletas.

En cuanto a los 104 kilómetros de instalaciones correspondientes a la zona electrificada entre Esperanza y Paso del Macho, se reportó que se encontraban en condiciones aceptable. Incluso, la planta de impregnación de madera ubicada en la estación Muñoz, pese a lo anticuada, era suficiente para satisfacer las necesidades de conservación de la vía. Por otra parte, el inventario de fuerza motriz y equipo rodante arrojó un total de 61 locomotoras de vapor y 12 eléctricas. De las 61, 50 eran de vía ancha y 11 de vía angosta. En otras palabras, 39 se encontraban en servicio y 22 en reparación y de éstas últimas ocho estaban

esperando ser condenadas. De las eléctricas se tenían dos en reparación. En cuanto al equipo de arrastre se tenía un total de 69 coches de pasajeros y 998 unidades entre carros, plataformas, cabús, grúas de vapor, incluyendo el que operaba en los ramales, todos considerados totalmente obsoletos.

Además, se señaló que la red telegráfica era anticuada y que requería reparación total. Incluso, se dio constancia de que desde 1944 la compañía propietaria había decidido suprimir el servicio de los trenes de pasajeros 3 y 4, directos de Puebla a México; los mixtos, 7 y 8, entre Orizaba y Veracruz; los nocturnos de pasajeros 5 y 6, entre México y Veracruz con el argumento de que había dificultades con el equipo tractivo, así como con la adquisición de materiales y refacciones para su reparación.<sup>19</sup>



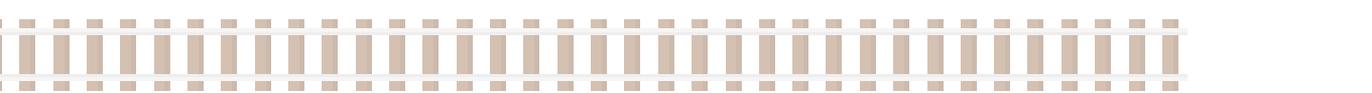
“Por el Ferrocarril Mexicano. Construcción de equipo” en Revista Ferronales, t. XVII, núm. 12, diciembre, 1946, p. 29

En conclusión, para junio de 1948, Francisco Malagamba, ingeniero en jefe de FNM, comisionado por la empresa para evaluar el estado de conservación de las vías del Mexicano, informó:

- I. Que las condiciones de la vía troncal del Ferrocarril Mexicano imponen una reconstrucción o rehabilitación, prácticamente total, en los 285 kilómetros de la línea en mal estado.
- II. Como punto fundamental de la rehabilitación se encuentra la sustitución completa de durmientes de acero por los durmientes de madera, posiblemente con excepción de los pequeños tramos en que existen durmientes adquiridos en 1929 y que se encuentren en buen estado de conservación...
- III. Además de la sustitución de durmientes de acero se hace necesario un rebalastado total...
- IV. También se hace necesaria la reposición de los rieles demasiado gastados que se encuentran en la línea, con excepción de los tramos con fuerte pendiente y curvatura, para los que se recomienda sustitución del riel de 85 libras por los de 112 libras de hongo reforzado...
- V. Los trabajos de urgencia preferente, a su vez, tendrán un carácter de experimentales...<sup>20</sup>

En otras palabras, había que ejecutar los trabajos de rehabilitación en dos fases. La primera de urgencia preferente con intervención en los tramos de los kilómetros 17 al 27; del 252 al 262 y del 295 al 310. La segunda, de urgencia inmediata, en los tramos de los kilómetros 262 al 295 y del 310 al 349, con lo cual quedaba resuelto el problema de la parte montañosa de la línea. Además de la atención de urgencia mediata en los 178 kilómetros restantes de la parte de la línea troncal en mal estado.

En cuanto a los ramales se reportó que eran inoperantes porque en algunos casos sus servicios estaban siendo sustituidos por el autotransporte; que su infraestructura era obsoleta y que para operarlos de manera eficiente se requería una fuerte inversión. De este modo se revisó caso por caso y se llegó a la conclusión que mantenerlos en funcionamiento significaría un gasto que no valdría la pena ejecutar porque se requería una reconstrucción total, a excepción del ramal Apizaco a Puebla que estaba dentro de un territorio cuyo desarrollo industrial se estaba materializando debido a la llegada de nuevas inversiones. De esta manera, para 1953, el ramal de Córdoba a Coscomatepec cerró al público, se procedió a su levantamiento inmediato con el propósito de vender su infraestructura y recuperar parte de la inversión necesaria en el desarrollo de las demás obras proyectadas. Así, el sistema pasó de tener 693 kilómetros a sumar 653.5 kilómetros.



## Inversiones entre 1946-1953

Cuando por conducto de una empresa descentralizada<sup>21</sup> el gobierno mexicano tomó posesión de esta línea, desde el principio trató de mejorar la situación física de los bienes de capital. Para ello, como ya se anotó antes, se hicieron adiciones al activo fijo para mejoras de emergencia e integrales de rehabilitación, mismas que sirvieron para hacer frente al desastre en que se recibió a la compañía.

**Cuadro 2. Inversiones brutas en el Ferrocarril Mexicano 1946-1953<sup>22</sup>**

| Inversiones   | Monto (Pesos) | Porcentaje |
|---|---------------|------------|
| Crédito de Nacional Financiera                            | 10,438,241.18 | 52 %       |
| Recursos de la empresa                                    | 6,785,172.34  | 34 %       |
| Eximbank a cuenta del crédito por 5,000,000.00 de dólares | 2,830,904.87  | 14 %       |
| Total   | 20,054,318.39 | 100 %      |

*Fuente: Ferrocarril Mexicano, Informe a Eximbank, pp. 40-46.*

El 20 de marzo de 1947 el gobierno federal, el Ferrocarril Mexicano, FNM y Nacional Financiera, S. A., celebraron un contrato en el que se estableció que esta última institución abrió a ambos ferrocarriles solidariamente un crédito refaccionario simple para comprar equipo y del cual dispuso el Mexicano 10,438,241.18, cantidad que fue pagada por el gobierno federal.

Durante los siete años transcurridos en el lapso de 1946 a 1953, la empresa usó recursos propios derivados de sus ingresos de explotación y del 10 % del impuesto federal sobre ingresos brutos para llevar a cabo las inversiones que mejoraron la planta física del ferrocarril. Mientras tanto, dada la urgencia de rehabilitar las vías, aunque fuera parcialmente o bien a largo plazo, Nacional Financiera, S. A. negoció un crédito con Eximbank con el propósito comprar materiales en Estados Unidos, en la inteligencia de que el ferrocarril con recursos propios debería adquirir los complementarios de producción nacional, como durmientes y balasto, y pagaría además la mano de obra.<sup>23</sup>

Durante 1953 se realizaron modificaciones al trazo de la vía y la línea electrificada ampliando curvaturas y eliminando curvas inversas entre Boca del Monte y Maltrata, en un total de 6 340 kilómetros. Además, se aplicó un programa para ampliar curvas

y tangentes y se suprimieron curvas inversas y columpios en una extensión acumulada de 4.6 kilómetros, correspondiente al tramo de Boca del Monte a Córdoba.

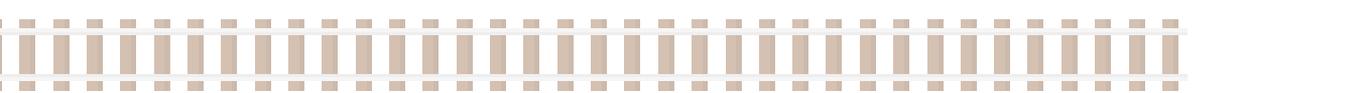
Sin embargo, para 1955 se hizo patente que los ingresos de la empresa no eran suficientes para cubrir los compromisos adquiridos y por lo tanto tuvieron que tomarse acciones inmediatas, entre ellas, cerrar de los ramales, cuyos activos se pusieron en venta a partir del siguiente año, cuando comenzó su cierre.<sup>24</sup> Del programa de rehabilitación de vía que se formuló para 1956 se consideró el cambio de riel entre Xalostoc y Teotihuacán, para utilizar los 35 kilómetros de riel de 112 libras en almacén, así como en los 63 kilómetros de tramos entre este último punto y Esperanza y entre Paso del Macho y Veracruz, con el mismo tipo de riel.<sup>25</sup>

El 19 de diciembre de 1960, por decreto, desapareció la empresa pública descentralizada del Ferrocarril Mexicano y se incorporó, con todo su patrimonio mueble e inmueble, a FNM. Esta empresa, además de asumir todos los derechos y obligaciones del ferrocarril más antiguo en territorio nacional, quedó obligada a incrementar los talleres establecidos en Apizaco y los demás servicios e instalaciones del sistema, en bien del servicio, de los trabajadores y de las regiones en que están ubicados.<sup>26</sup>

## **Conclusión**

En 1943 la Comisión de Cooperación Económica binacional elaboró varios proyectos de ayuda técnica y financiamiento para México, y en los dos años siguientes estudió, planeó y financió, a través del Eximbank, un conjunto amplio de iniciativas industriales y de modernización de la infraestructura. En particular, de 1942 a 1945 México recibió préstamos con tasas preferentes destinados a construir carreteras, rehabilitar los ferrocarriles, financiar a la Comisión Federal de Electricidad, construir refinerías y altos hornos, entre otras inversiones que se realizaron.<sup>27</sup> Más tarde, cuando concluyó la Segunda Guerra Mundial, el gobierno del presidente Miguel Alemán recibió nuevos financiamientos e inició un proceso modernizador que incluyó no sólo inversiones en ferrocarriles sino también el impulsó al desarrollo del país mediante la diversificación de la industria y de la infraestructura y la creación de condiciones favorables para la inversión.

En ese contexto, el Estado mexicano realizó la compra de los activos de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, que estaba en bancarrota, y creó la empresa Pública Descentralizada del Ferrocarril Mexicano, institución que operó el sistema de 1946 a 1960 periodo en el que, con préstamos de Eximbank y



Nacional Financiera, rehabilitó las vías, modernizó los procesos, redujo la planta laboral, actualizó las tarifas y eficientó los servicios, esto último implicó el cierre de sus ramales.

Este proceso modernizador, como lo menciona el historiador Stephen Niblo,<sup>28</sup> generó corrupción de manera generalizada derivada de las prácticas del alto círculo alemanista, como no se había visto en otros gobiernos posrevolucionarios. En el caso de los ferrocarriles sirvió para que la clase política incrustada en FNM fungiera como administradora de las empresas nacionalizadas del Ferrocarril Mexicano y el Sudpacífico y se beneficiara, al amparo de los contratos, de los recursos ofrecidos por los prestamistas y las industrias proveedoras.

## **Fuentes consultadas**

### **Archivo**

Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (AHCedif).

Acta del Consejo de Administración, número 20, realizada el 26 de agosto de 1946.

Expediente Inventario y avalúo de inmuebles del Ramal de Zacatlán. Fondo Ferrocarril Mexicano, Sección Orizaba, 1º de junio de 1946. Archivo Histórico del Cedif.

### **Bibliografía**

Amorós, Roberto, Temas ferrocarrileros II. Razones para reducir el sistema del Ferrocarril Mexicano. Biblioteca Técnica No. 63. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1957.

Bases para la solución del problema del Ferrocarril Mexicano. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1954.

Chacón, Susana, La relación entre México y Estados Unidos (1940-1955). Entre el conflicto y la cooperación, México, FCE/ITESM, 2008.

Ferrocarril Mexicano, Informe a Eximbank. México, Ferrocarril Mexicano, 1954.

Ferrocarriles Nacionales de México, Oficina de Concentración de datos, El Ferrocarril Mexicano. Análisis de sus problemas y posibles soluciones. t. I. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1956.

El Ferrocarril Mexicano. Análisis de sus problemas y posibles soluciones. t. I. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1956.

Garmendia Cedillo, Xóchilt, La descentralización como factor de transformación de la economía en México. Tribunal Federal de Justicia Administrativa, <https://www.tfja.gob.mx/investigaciones/historico/pdf/ladescentralizacioncomofactordetrans.pdf> última consulta 10 de octubre de 2023.

Garma Franco, Francisco, Railroad in Mexico. An illustrated History. t. I, Estados Unidos, Sundance Publications Limited, 1985.

Moreno Soto, Román, El impacto de la segunda guerra mundial en México: Las relaciones con Estados Unidos, trabajo

presentado en el Seminario de historia moderna de México. El fin del nacionalismo revolucionario y la cultura: Los años cuarenta y cincuenta del siglo XX, 2012.

Niblo, Stephen R., México en los cuarenta. Modernidad y corrupción. Enrique Mercado (trad.). México, Océano, 2008.

Ortiz Hernán, Sergio, Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. t. II. La rueda rumorosa. México, FNM, 1988.

Sanz Fernández, Jesús, coord. Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995). España, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

Tres años de realizaciones ferrocarrileras. México, Escobedo editor, 1950.

Serna, Enrique, El vendedor del silencio. México, Alfaguara, 2019.

### **Hemerografía**

Acuerdo que establece preferencia en el movimiento de fletes por los Ferrocarriles Mexicano y Sud-Pacífico de México, con el objeto de que se observen prioridades para diversas mercancías. Diario Oficial de la Federación, 28 de julio de 1944, p. 8

Acuerdo que establece la Administración Pública del Ferrocarril Mexicano. Diario Oficial de la Federación, edición matutina, viernes 31 de mayo de 1946, p. 3

Decreto 6 de diciembre de 1946, por medio del cual se crea la Institución Pública Descentralizada del Ferrocarril Mexicano. Diario Oficial de la Federación, sábado 25 de enero de 1947, p. 3

“La construcción provisional en la carretera internacional, en Ingeniería internacional Construcción, publicación mensual por Business Publishers Internattional Corporatión. Nueva York, julio de 1943.

El Informador, Diario independiente, año xxix, tomo cvi, 1º de junio de 1946.

Revista Ferronales, t. xvii, núm.6, junio de 1946.

Revista Ferronales, t. xvii, núm. 12, diciembre de 1946.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 3, marzo 1947.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 6, junio de 1947.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 7, julio de 1947.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 12, diciembre de 1947

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 1, enero de 1948.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 2, febrero de 1948.

Revista Ferronales, t. xix, núm. 8, agosto de 1948.

### Citas

[1] Jefa de Departamento de Biblioteca especializada del Cedif-CNPPCF. Contacto: [ibonilla@cultura.gob.mx](mailto:ibonilla@cultura.gob.mx).

[2] El 6 de diciembre de 1946, el presidente Miguel Alemán expidió el decreto mediante el cual se creó la Institución Pública Descentralizada del Ferrocarril Mexicano.

[3] Ferrocarril Mexicano, *Informe a Eximbank*, p. 5.

[4] El 8 de mayo de 1946 se firmó el contrato entre el gobierno federal y la empresa del Ferrocarril Mexicano el cual consignó un costo de 41,500,000.00 pesos. El 1 de junio de ese mismo año, Pablo M. Hernández, nombrado gerente general, recibió los bienes de manos del señor J. D. W. Holmes, representante de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano. El 26 de junio se realizó la primera junta de Consejo de Administración y en diciembre el presidente Miguel Alemán nombró al licenciado Manuel R. Palacios gerente general de la empresa. Para más información ver *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 6, junio de 1947, p. 26.

[5] Diario Oficial de la Federación (DOF), 31 de mayo de 1946, edición matutina, pp. 3-6.

[6] En la década de 1940-1949 se planteó el proyecto de una carretera intercontinental que atravesara el territorio nacional hasta llegar Panamá. Para más información ver: "La construcción provisional en la carretera internacional, en *Ingeniería Internacional Construcción*, julio, 1943, pp. 34-37.

[7] Jesús Sanz Fernández, coord. *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. España, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 106 y p. 155.

[8] En el ámbito financiero se adoptan acuerdos cuyo significado principal es asegurar la colaboración del vecino del sur en la solidaridad continental, los acuerdos comerciales de guerra

se enfocan a proveer a los dos países de insumos estratégicos: minerales y otras materias primas para Estados Unidos, maquinaria y bienes intermedios para México. Los convenios con las agencias gubernamentales norteamericanas Metal Reserve Co., Defense Supply y otras prácticamente aseguran la venta a Estados Unidos, a precios fijos pero superiores a los del mercado, de toda la producción mineral, henequenera y de caucho y de todos los excedentes exportables en cuanto a otros productos, para más información ver Román Moreno Soto, *El impacto de la segunda guerra mundial en México: Las relaciones con Estados Unidos*, trabajo presentado en el Seminario de historia moderna de México. El fin del nacionalismo revolucionario y la cultura: Los años cuarenta y cincuenta del siglo XX.

[9] Archivo Histórico del Cedif (en adelante AHCedif), expediente Inventario y avalúo de inmuebles del Ramal de Zacatlán, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, 1 de junio, 1946.

[10] Por ejemplo, en la cláusula 12 se estableció la figura de una comisión liquidadora y en la 13 se señaló que, para el ajuste de los derechos de los trabajadores, se integraría una comisión laboral mixta. Ambas figuras revisarían la situación de cada trabajador con el fin de otorgar o no la jubilación, así como verificar los ajustes en los salarios. Es importante señalar que los salarios en Nacionales de México eran más bajos que los del Mexicano por lo que se otorgaría, en una sola exhibición, una indemnización hasta por el importe de dos años de diferencias. Es decir, que se argumentó que por ese tiempo se restituiría su capacidad económica y sería tiempo suficiente para que el trabajador ascendiera en escalafón. *Bases para la solución del problema del Ferrocarril Mexicano*, p. 2

[11] Las Divisiones de Apizaco y Orizaba que eran del Mexicano quedarían suprimidas y en su lugar se regirían por los tabuladores de las Divisiones Puebla y Jalapa de los Nacionales de México.

[12] AHCedif, Acta del Consejo de Administración, núm. 20, realizada el 26 de agosto, 1946.

[13] En mayo de 1935 se terminó el desmantelamiento del ramal que unía a Pachuca con Ixmiquilpan. Dos años después, el 8 de diciembre de 1937, el gobierno federal firmó un contrato con la empresa del Mexicano para que ésta operara la línea de Ixcaquixtla a Petlalcingo, en el estado de Puebla. Además, el ramal de Tlaxcala, que entró en operación en abril de 1910, se desmanteló en 1943, antes de la entrega de este ferrocarril al gobierno federal. Para más información ver *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 6, junio, 1947

[14] En 1953 se levantó por incosteable.

[15] El 14 de julio de 1948, el Consejo de administración aprobó el proyecto de rehabilitación de la vía troncal. Para más información ver *Revista Ferronales*, t. XIX, núm. 8, agosto, 1948, p. 6.

[16] El proyecto del ensanchamiento de las vías se enmarcó en el Programa de Modernización del presidente Miguel Alemán, mismo que se ejecutó para esta vía en particular, en 1947 y 1948. Para más información ver *Tres años de realizaciones ferrocarrileras*. México, Escobedo editor, 1950; “Se colocó el primer riel de la vía ancha del FC Interoceánico”, en *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 7, julio, 1947, p. 20; “Ensanchamiento del ferrocarril interoceánico”, en *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 12, diciembre, 1947, p. 8; “Colocación del último riel Ferrocarril Interoceánico”, en *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 1, enero, 1948, p. 13; “Inauguración vía ancha interoceánico”, en *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 2, febrero, 1948, p. 7.

[17] Ferrocarril Mexicano, *Informe a Eximbank*, p. 40

[18] *DOF*, 28 de julio de 1944, p. 8

[19] El 10 de enero de 1947, se restituyeron los servicios. Para más información ver *Revista Ferronales*, t. xviii, núm. 3, marzo 1947, p. 7

[20] *Revista Ferronales*, t. XIX, núm. 8, agosto, 1948, pp. 7-8.

[21] La administración descentralizada es una figura que nace y se desarrolla en México en el siglo XX, después de la Revolución de 1910. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 diseña un Estado intervencionista con miras a regular y controlar la economía del país, pero sobre todo para propiciar el desarrollo integral de todas las clases sociales... Al tomar el Estado en sus manos el impulso y desarrollo de las actividades económicas fundamentales para el mismo, éste comenzó a intervenir en un principio mediante las empresas, a las que transformó en empresas de participación estatal. Para más información ver Xochilt Garmendia Cedillo, *La descentralización como factor de transformación de la economía en México*, en: <https://www.tfja.gob.mx/investigaciones/historico/pdf/ladescentralizacioncomofactordetrans.pdf>. Última consulta el 10 de octubre, 2023.

[22] Ferrocarril Mexicano, *Informe a Eximbank*, p. 41.

[23] *Ibid*, pp. 43-44.

[24] Roberto Amorós, Temas ferrocarrileros II. Razones para reducir el sistema del Ferrocarril Mexicano, 54 pp.

[25] FNM, Oficina de Concentración de datos, *El Ferrocarril Mexicano. Análisis de sus problemas y posibles soluciones*, t. I, p. 46.

**Página siguiente**

Locomotora  
Coahuila y  
Zacatecas  
10, Museo  
Nacional de los  
Ferrocarriles  
Mexicanos.

[26] Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. t. II, La rueda rumorosa, p. 254.

[27] Susana Chacón, *La relación entre México y Estados Unidos (1940-1955). Entre el conflicto y la cooperación*, pp. 170-179.

[28] Stephen R. Niblo, México en los cuarenta. Modernidad y corrupción. También puede consultarse el libro de Enrique Serna, El vendedor del silencio.

