

Estaciones

El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)

The Southeast Railway: background, construction and infrastructure of the train line (1934-1977)

Ricardo Manuel Wan Moguel

El Colegio de Michoacán. Contacto: ricardowanmoguel@colmich.edu.mx

Resumen

El presente artículo tiene el objetivo de ofrecer un panorama general de la historia del Ferrocarril del Sureste de 1934 a 1977. En la fecha que abre este estudio comenzaron los trabajos para unir los caminos de hierro de la península con el resto de México. En la de cierre, se fusionaron todas las empresas bajo el mando del gobierno mexicano por lo que los Ferrocarriles del Sureste pasaron a ser denominados Ferrocarriles Unidos del Sureste (FUS) y con ello, cambió su administración. Hay una laguna documental sobre la historia de este medio de transporte en Yucatán desde la aparición de la primera vía hasta su liquidación en la centuria pasada. Lo mismo ocurre para otras regiones que pertenecieron a la línea como Campeche o Tabasco. Si bien los caminos de hierro fueron trascendentales para el desarrollo económico yucateco durante el porfiriato, las investigaciones se han centrado en otros temas y no se ha sopesado su historia. En los años posteriores al periodo porfiriano tampoco hay estudios sobre el ferrocarril, ahí radica el aporte de esta investigación.

Palabras clave: Ferrocarriles, Sureste, Península, Infraestructura, Archivo.

Abstract

The purpose of this article is to offer an overview of the history of the Southeast Railway from 1934 to 1977. On the opening date of this study, work began to unite the iron roads of the peninsula with the rest of Mexico. On the ending date, all the companies under the command of the Mexican government were merged, so that the Southeast Railways became the United Southeast Railways (FUS) and with that, their administration changed. There is a documentary gap on the history of this means of transportation in Yucatan from the appearance of the first route until its liquidation in the last century. The same happens for other regions that belonged to the train line such as Campeche or Tabasco. Although the iron roads were transcendental for the Yucatecan economic development during the Porfiriato, research has focused on other topics and its history has not been pondered. In the years following the Porfirian period there were no studies about the railway either, therein lies the contribution of this research.

Key words: Railways, Southeast, Peninsula, Infrastructure, Archive.

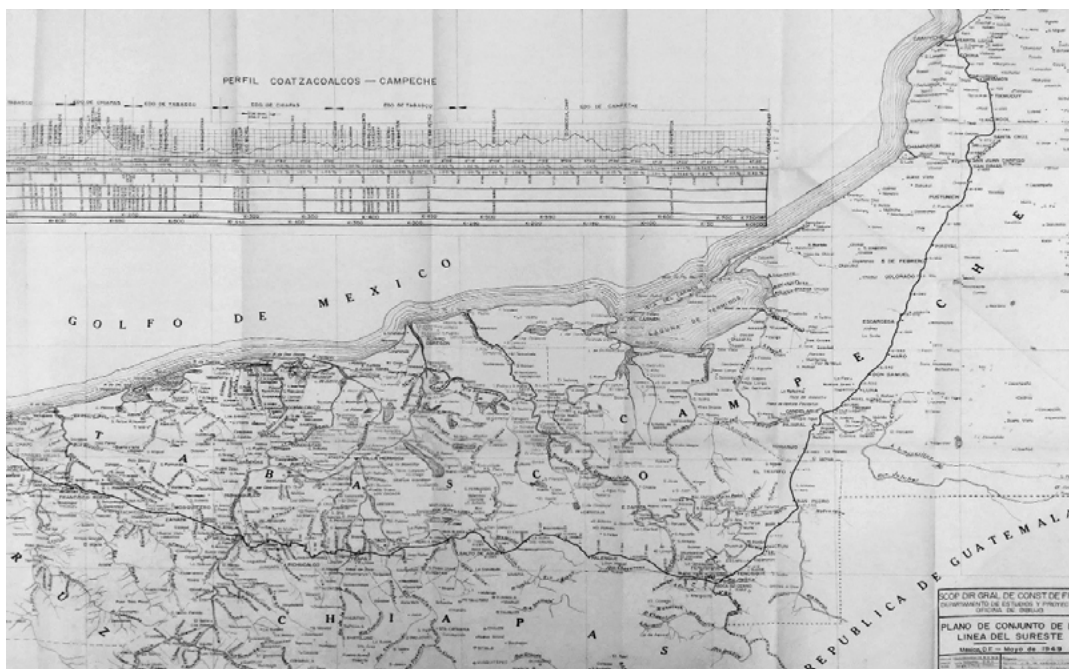
Introducción

Para realizar este artículo¹ recurrí a diversos repositorios donde encontré información del tema. El primero de ellos, el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY) específicamente en el fondo Museo de los Ferrocarriles de Yucatán. Ahí localicé un documento que será la fuente principal de este estudio. Se trata de un informe que emitió la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de la Dirección General de Ferrocarriles en operación sobre el programa de rehabilitación de la línea. El documento se imprimió en la ciudad de México en febrero de 1965 y se compone de un estudio geográfico- climático, las características de la vía y la etapa de reconstrucción. Adicionalmente, indagué en el Centro de Apoyo a la Investigación Literaria e Histórica de Yucatán (CAILHY) donde hallé el documento en el que se propone construir una línea que uniera Yucatán con el actual estado de Quintana Roo. La fuente se titula *Compañía de los Ferrocarriles Sud Orientales de Yucatán: concesiones y estatutos*. También recurrí al Archivo Digital Carso donde hay publicaciones de prensa sobre el Ferrocarril del Sureste. Finalmente, indagué en la Biblioteca Digital Tabasqueña en donde se encuentra la obra *Ferrocarril del Sureste* editada por la Secretaría de Obras Públicas en 1950. El texto lo dividí en tres apartados. En el primero, presento los antecedentes del Ferrocarril del Sureste, enfocándome en la península de Yucatán. En el segundo, se proporciona información sobre la historia de la línea y su infraestructura. Finalmente, se exponen las conclusiones donde se mencionan los aportes del trabajo.

1. Antecedentes: los ferrocarriles en la península

El sistema ferroviario de la península estuvo dedicado a la conexión interna desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. A pesar de que la red incluía gran parte del territorio peninsular, no hubo una línea que la comunicara con otras partes de México. Esto cambiará con la construcción del Ferrocarril del Sureste que unió los territorios de Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Chiapas, Tabasco y Veracruz. (*Mapa 1*)

Mapa 1: Plano de contrato de la línea de Sureste



Fuente: AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 69, Exp. 6.

Como ya ha analizado Raquel Barceló, los primeros intentos de construir un ferrocarril en la península se remontan a 1857 cuando Santiago Méndez Echazarreta formuló un proyecto en materia ferroviaria.² No obstante, los esfuerzos no florecieron y fue hasta 1875 que se comenzó a construir la línea. La edificación se alargó por seis años y la vía de Mérida al puerto de Progreso se inauguró el 15 de septiembre de 1881. En los siguientes años se entregaron otras concesiones para construir líneas que conectarán la capital yucateca con Peto, Valladolid, Campeche, Izamal y Muna. Los caminos de hierro estaban controlados por las élites locales, pues eran necesarios para el transporte del henequén, que comenzó a ser el producto principal de la economía yucateca en las postrimerías del siglo XIX.

En 1898 se inauguró la vía que conectó Yucatán con Campeche.³ En 1900 se planteó un proyecto para crear una ruta ferroviaria que uniera lo que actualmente es Quintana Roo con el sistema ferroviario yucateco. El desarrollo de la Guerra de Castas y la huida de los mayas a las selvas del oriente peninsular dio como resultado que se planteara construir un camino de hierro con fines militares. La ruta iría de Peto a San Antonio y de ahí a la Bahía del Espíritu Santo. Después, se proyectó conectarla con Valladolid y entablar una conexión entre Peto y la Bahía del Espíritu Santo, hasta llegar al Río Hondo. La empresa fue denominada Ferrocarriles Sud Orientales y sus accionistas consideraban que los ferrocarriles eran indispensables para terminar la guerra y mejorar las condiciones comerciales pues se pretendía impulsar el intercambio de productos en esas tierras.⁴ Por falta de presupuesto, solamente se construyeron 14 kilómetros de la línea y el proyecto quedó abandonado.⁵

De 1876 a 1901 el sistema ferroviario estaba en manos de seis compañías, cada una de ellas con un consejo de administración y diferentes personajes de la élite local.⁶ No obstante, en 1902 se fusionaron y formaron una sola: Ferrocarriles Unidos de Yucatán.⁷ Su capital fue de 23 millones de pesos que se dividieron en 23 mil acciones de mil pesos.⁸ La red tuvo una extensión aproximada de 904 kilómetros con cuatro divisiones: la norte, la sur, la oriente y la oeste.⁹ En 1913 se terminó de construir la última línea de importancia en la península, la que conectó Mérida con Tizimín. Con ello, el sistema ferroviario yucateco quedó consolidado.

En 1915, los caminos de hierro fueron incautados por Salvador Alvarado quién los denominó “Ferrocarriles Constitucionalistas”. Sus recursos se pusieron a disposición del gobierno de Venustiano Carranza y a diferencia de otras partes de México, no fueron destruidos o detonados por motivos de guerra. Al terminar el gobierno de Alvarado, fueron devueltos a sus antiguos dueños y la empresa siguió denominándose Ferrocarriles Unidos de Yucatán hasta que se planteó crear una red que uniera las vías de la península con las nacionales, la compañía se denominó Ferrocarriles del Sureste y su periodo abarca de 1934 a 1977.¹⁰ En este último año, por un decreto del presidente José López Portillo, se ordenó fusionar las empresas del país bajo el mando federal y la compañía pasó a denominarse Ferrocarriles Unidos del Sureste.¹¹

2. Historia del Ferrocarril del Sureste

Los antecedentes del Ferrocarril del Sureste se remontan a 1904 y 1905 cuando el ingeniero Pedro González hizo los primeros estudios de reconocimiento para trazar una línea que uniera algunos puntos del Sureste.¹² El 22 de enero de 1909 Leandro Hernández, Ministro de Comunicaciones, envió una carta a José Yves Limantour, Secretario de Hacienda del gabinete de Porfirio Díaz, donde mencionaba la posibilidad de construir una vía férrea que uniera el Istmo de Tehuantepec con Campeche.¹³ Si bien el trazo parecía algo “irracional” por los diversos ríos, riachuelos y en general, una geografía accidentada, el proyecto estaba sustentado por varios estudios realizados por ingenieros. Se planteó unir el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con Campeche. Se eligió Santa Lucrecia, en Veracruz, por ser un punto de conexión entre el Ferrocarril de Veracruz y del Pacífico.¹⁴

A pesar de que el proyecto fue aprobado, no se llevó a cabo, quizá por la agitación revolucionaria que estaba en puerta. Veintitrés años después, en un diario de circulación nacional, se publicó la noticia de que el presidente, Pascual Ortiz Rubio, había aprobado un acuerdo para que el gobierno federal construyera un ferrocarril que comunicara

el Istmo de Tehuantepec con “la lejana” Península.¹⁵ No obstante, fue hasta 1934 con el Programa de Integración Nacional cuando los trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) hicieron vuelos de reconocimiento y realizaron estudios preliminares para definir la ruta del Ferrocarril del Sureste. En 1935, los trabajos se intensificaron y al año siguiente, se mandaron 14 brigadas de obreros para comenzar la construcción. Además de la edificación de nuevas vías, la obra incluyó la reconstrucción de obras de drenaje, el refuerzo de terraplenes, la nivelación de vía, la ampliación y la reparación de puentes, el balastado de vía, la sustitución de durmientes en mal estado, el cambio de riel en dónde era necesario y la construcción de puestos de socorro para los trabajadores.¹⁶

La empresa se enfrentó a varios problemas como la distribución del equipo que se necesitaba para la construcción, la capacitación del personal y el tránsito de la maquinaria pesada por terrenos pantanosos o de fango. Cabe señalar que era necesario dotar constantemente de herramientas y abastecer a los campamentos con víveres, mercancías, ropa, medicina y agua potable.¹⁷ Otra dificultad que se presentó, fue la adquisición de las tierras por donde pasaría la vía. Por ello, se tuvo que negociar con los dueños para poder obtenerlas.¹⁸ Ejemplo de ello es lo sucedido con el predio rústico denominado “Esquipulas” localizado en la colonia Belisario Domínguez del municipio Pichucalco, en Chiapas. Con motivo de la construcción de la línea, se necesitaba “atravesar” el predio del señor Eraclio Sánchez Gómez y ocupar 9,440 m² de su propiedad. El gobierno federal llegó a un acuerdo monetario con el afectado y la empresa pudo ocupar los terrenos mencionados para seguir con el tendido de vía.¹⁹

Después de 14 años de construcción en diferentes partes del Sureste, en mayo de 1950, se puso en servicio la primera parte de la línea; la que iba de Coatzacoalcos a Campeche.²⁰ En 1957, fue inaugurada la vía ancha entre Mérida y Campeche, que a su vez ya estaba conectada con Coatzacoalcos y esta, con el centro del país. Los principales diarios de Yucatán publicaron notas enaltecendo la labor del gobierno federal, quién mandó al Sub secretario de Comunicaciones, Walter Buchanan, a inaugurar la línea.²¹ Según Miguel Vidal Rivero, solamente en las obras ejecutadas en los 212 kilómetros del ferrocarril de Campeche- Mérida- Progreso, se invirtieron \$63,449,252 en terracería, adquisición de equipo, maquinaria para el tendido de vía y rieles, etcétera.²² En 1962 y 1963, con la intención de mantener en buen estado la línea, se destinaron 3 millones para construir 140 casas de sección²³ para los trabajadores de vía. En 1964, se edificaron 24 casas más como se aprecia en el cuadro uno.²⁴

Cuadro 1: Casas construidas para el departamento de vía

La Crímea	3
Pichucalco	3
Juárez	3
Fco. Rueda	3
Cuichapa	3
Chapo	3
Gaytán	3
Zanapa	3
Total	24

Fuente: AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 60, Exp. 4.

En 1966, se adquirió equipo para continuar los trabajos de mantenimiento. Entre ellos, se enlistan: gatos hidráulicos, un arenero, un transformador de distribución de 13, 200 voltios, dos tornos automáticos, dos máquinas soldadoras, un taladro radial, dos bombas portátiles, un rectificador de válvulas, un torno para madera, una sierra, una grúa de 3

motores, escantillones, un martinete electro-neumático, un trackmobile, etcétera.²⁵

En ese año se realizó un inventario donde se enumera el equipo con el que contaba la empresa, aunque llama la atención que se encuentra dividido al perteneciente al “Sureste”²⁶ y el de “Ferrocarriles Unidos de Yucatán”. En el inventario se registraron 28 locomotoras de diésel en servicio de carga (18 del Sureste y 10 de FUY), 3 en servicio de patio y todavía quedaban 20 locomotoras de vapor, aunque no se contaba con máquinas eléctricas, cuando en otras empresas de México ya se hacía uso de ellas. Además, había 252 furgones (27 del Sureste y 115 de FUY), 47 góndolas (38 del Sureste y 9 de FUY), 80 tanques (43 del Sureste y 37 de FUY)²⁷ y 101 locomotoras de pasajes (57 del Sureste y 44 de FUY). De 1966 a 1968 se realizó un presupuesto para rehabilitar la línea que se dividió de la manera en la que se observa en el cuadro 2.

Cuadro 2: Presupuesto para la rehabilitación del Ferrocarril del Sureste

Concepto	Inversión 1965-1968
Modificaciones de localizaciones	\$36,520,621.12
Refuerzos de terraplenes	\$8,471,675.36
Estabilización de cortes y reconstrucción de obras de drenaje	\$9,964,927.52
Estabilización de cortes y conservación de puentes	\$12,335,000.00
Reconstrucción y reparación de alcantarillas	\$9,229,556.76
Basaltos	\$26,650,500.00
Durmientes	\$41,01,509.00
Cambio de riel	\$81,883,073.00
Edificios	\$4,151,040.00
Casas de sección y obras sociales diversas	\$7,410,280.00
Terminal en Coatzacoalcos	\$42,100,000.00
Equipo	\$207,284,000.00
Total	\$490,052,182.76

Fuente: AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Subgerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 60, Exp. 4.

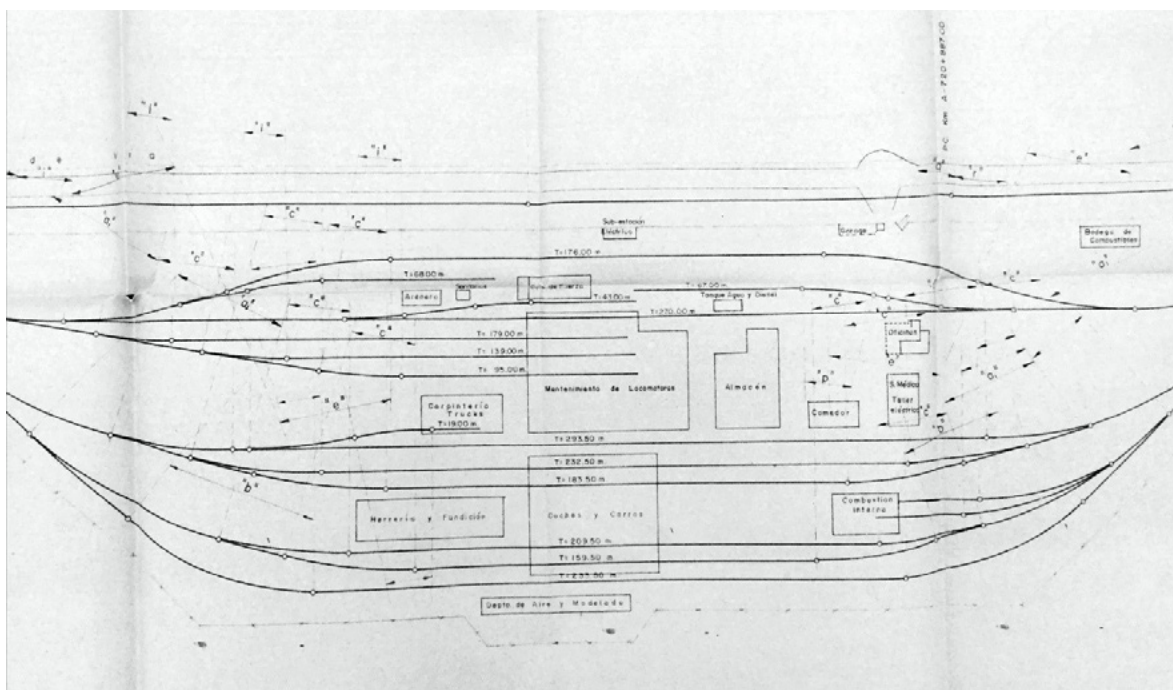
De 1970 a 1975, los trabajos continuaron y según un informe de la subgerencia de vía y estructura, se realizaron labores de terracería, de drenaje, de pintura, de balastado y nivelación, se remacharon puentes, se construyeron nuevas vías y se repararon las dañadas y se edificaron nuevos inmuebles en Tenabo, Pomuch, Becal, Hecelchakán, San Dimas, Peto, Izamal y Valladolid.²⁸ En estos años, según un documento estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se invirtieron \$913,889 en sueldos y salarios del personal que trabajó en la conservación de vías y estructuras, de equipo y en el de tráfico de transportes.²⁹ También, está el registro de \$ 338,584³⁰ destinados a materiales de explotación.³¹ Cabe mencionar, sin embargo, que en el informe no se menciona si ese dinero se destinó a una parte de la línea o a toda la extensión.

Los Ferrocarriles del Sureste³² se organizaron en tres departamentos principales que llevaron sus riendas: el de gerencia general, de tesorería y de auditoría externa. La primera se hizo cargo de los siguientes subdepartamentos: el personal, el médico, el jurídico, el de compras, el de tráfico, el almacén general, los servicios especiales y de la escuela de capacitación. Además, tenía a su cargo la superintendencia de tráfico, de conservación de vía y de fuerza motriz y maquinaria. La tesorería³³ contó con una contaduría general dividida en tres secciones para su administración:

ingresos, egresos y estadística. Por último, la auditoría externa tenía a los inspectores de trenes y a los auditores de las estaciones, los contables y el de materiales.³⁴

En relación con la infraestructura, la línea del se dividió para su operación en cuatro distritos con estaciones en ellos: el de Mezcalapa (estación en Chontalpa) Usumacinta (Salto de Agua y Palenque) Candelaria (Candelaria) y Champotón (Uayamón y La Chiquita).³⁵ Adicionalmente, el Ferrocarril del Sureste tuvo cuatro talleres importantes para el mantenimiento del equipo en Campeche, Teapa, Tenosique y Coatzacoalcos.³⁶ Llama la atención que no se mencionan los talleres³⁷ de Mérida, los más grandes del Sureste mexicano. Los talleres de Campeche tuvieron almacenes, oficinas e instalaciones auxiliares y se destinaron para reparar equipo rodante y de construcción. Cabe señalar que, en los primeros años del Ferrocarril del Sureste, se intentó construir uno de carros, pero no se avanzó mucho por la falta de presupuesto. Los de Teapa y Tenosique están localizados en Tabasco, inicialmente ambos se construyeron con estructura de rieles de recobro y techos de lámina y se utilizaron para el mantenimiento de locomotoras, equipo rodante y de conservación de vía. Los últimos mencionados se utilizaron para la operación de la empresa. Finalmente, los de Coatzacoalcos en un primer momento fueron construidos de manera provisional, ya que se necesitaba un edificio para los trabajos que se estaban realizando en la línea. Empero, se planeaba levantar otros, en un punto estratégico de la línea y los Ferrocarriles Nacionales de México.³⁸

Mapa 2: Instalaciones del ferrocarril en Tenosique Tabasco



Fuente: AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 37, Exp. 62.

El Ferrocarril del Sureste mejoró el tráfico de mercancías y de pasajeros. Antes de su construcción, la comunicación con la península era cara ya que se dependía del transporte marítimo. No obstante, según los primeros estudios de los tramos terminados en 1950, el comercio mejoró y se esperaba que, al concluir la línea, los precios se abarataran y el intercambio comercial se intensificara.³⁹

Consideraciones finales

El Ferrocarril del Sureste fue una línea que unió la península con el resto del país. En este estudio ofrecí un panorama de la historia de la línea de la parte peninsular y de los inicios del Ferrocarril del Sureste. Mencioné que la primera vía férrea en Yucatán comenzó a construirse en 1875. El proceso duró 38 años, cuando en 1913, se puso en marcha la línea Mérida -Tizimín y quedó consolidado el sistema férreo yucateco. A pesar de que hubo proyectos para unir algunas regiones del actual Estado de Quintana Roo y que Campeche estuvo unido con Yucatán en 1898, no existió una red que comunicara la península con el resto de México. En los albores del siglo XX se realizaron los primeros intentos para unir la península con la nación, pero no fueron fructíferos. En 1932, se volvió a retomar la idea de crear una empresa para articular un sistema férreo nacional que incluyera al Sureste. Empero, fue durante el gobierno de Lázaro Cárdenas que se comenzaron los trabajos de construcción para unir las líneas. En 1950 se inauguró la primera vía que conectó Coatzacoalcos con Campeche, pero la obra continuó hasta 1970. Los registros e inventarios de la compañía de la década de 1960 me permitieron dar un panorama general de los trabajos que se ejecutaron en esa década y el dinero destinado para su construcción. En 1977, los Ferrocarriles del Sureste quedaron bajo el mando del gobierno federal y pasaron a denominarse Ferrocarriles Unidos del Sureste.

[1] Agradezco a Román Moreno Soto por la invitación para publicar este artículo y a mi amiga y colega Nancy Leyva por sus valiosos comentarios de la primera versión de este texto.

[2] Raquel Barceló Quintal, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX” en *Mirada Ferroviaria*, Número 11, septiembre-diciembre de 2011, p. 7. Disponible en: https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_ferroviaria_15_digital.pdf

[3] Manuel Irabien Rosado, *Historia del ferrocarril en Yucatán*, 1928, p. 48.

[4] Biblioteca Yucatanense, Fondo: Reservado, Folletería: *Compañía de los Ferrocarriles Sud Orientales de Yucatán: concesiones y estatutos*. Disponible: http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/AP3/AP/BCCA/1192/d.jzd&fn=18581 (Consultado el 25 de febrero de 2020)

[5] Manuel Irabien Rosado, *Historia del ferrocarril*, *op. cit.*, p. 59.

[6] La Compañía que controlaba la ruta de Mérida a Progreso e Izamal, la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del Ferrocarril, Muelles y Almacenes del Comercio, la Compañía constructora del Muelle Fiscal de Progreso, la Compañía Peninsular del Ferrocarril y Ferrocarril de Mérida a Peto con Ramal a Sotuta.

[7] Aunque la línea de Mérida a Peto fue adquirida hasta 1908. Se compró a Rodolfo Cantón por dos millones de pesos. Manuel Irabien Rosado, *Historia del ferrocarril*, *op. cit.*, p. 61.

[8] *Ibid.*, p. 62.

[9] *Ibidem.*

[10] En esta se debe de incluir el periodo en el que los trabajadores administraron la empresa a partir de 1935. Véase Pedro Echeverría V., *La política en Yucatán en el siglo XX, (1900-1964)*, 1985, pp.54-60.

[14] Ricardo Manuel Wan Moguel, “De Santa Lucrecia a Campeche: la conexión del Sureste mexicano” en *PorEsto! Dignidad, Identidad y Soberanía*, Mérida, 15 de julio de 2019. Disponible en: <https://www.poresto.net/2019/07/15/de-santa-lucrecia-a-campeche-la-conexion-del-sureste-mexicano/> (Consultado el 27 de febrero de 2020).

[15] Recortes de Periódico. Oficialía Mayor de Hacienda, CCCXII.30.298. Disponible en: http://www.archivo.cehmarcarso.com.mx/janiumbin/janium_zui.pl?jzd=/janium/JZD/CCCXII/30/298/CCCXII.30.298.jzd&fn=111915 (Consultado el 28 de febrero de 2020).

[16] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 60, Exp. 4.

[17] *Ferrocarril del Sureste*. Disponible: <http://bibliotecadigital.tabasco.gob.mx/files/original/dc99b4352fa938ffab14add656e92b01.pdf> (Consultado el 29 de febrero de 2020).

[18] Esto sucedió en la mayor parte de los territorios por los que pasaría el tren, pero he encontrado documentos de casos específicos en Campeche, Carrillo Puerto, San Dimas, Chiapas, por mencionar algunos.

[19] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles del Sureste, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 60, Exp. 4.

[20] Aunque en años anteriores operaron partes de la línea de manera aislada y conforme se fueron construyendo.

[21] Miguel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles en Yucatán a la luz de la historia*, 1975, pp. 107-114.

[22] *Ibid.*, p. 115.

[23] “Cada grupo de casas de sección estaba formado por seis casas para peones, una casa para el cabo de la cuadrilla y una armonera. Tenían una estancia, dos recamaras, baño, cocina, lavadero y tenía servicio de agua y drenaje” en *Ferrocarril del Sureste*, Disponible: <http://bibliotecadigital.tabasco.gob.mx/files/original/dc99b4352fa938ffab14add656e92b01.pdf> (Consultado el 29 de febrero de 2020).

[24] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán: Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 60, Exp. 4.

[25] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán: Serie: Gerencia, Sub serie: planos, Caja: 274, Exp. 60.

[26] El nombre “Sureste” se refiere a la línea que unía Chiapas, Oaxaca y Veracruz. A partir de 1950 la empresa Ferrocarriles Nacionales de México hizo estudios y estadísticas del equipo y material rodante de esta parte de la línea.

[27] *Estadísticas de ferrocarriles y tranvías, sujetos a la ley de vías generales de comunicación correspondiente al año de 1966, 1967*, pp. 100-122.

[28] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Subgerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 39, Exp. 84.

[29] Esta cifra incluye dos rubros no especificados de “operaciones diversas” y “gastos generales”

[30] Esta cifra incluye el rubro de “otros gastos” (116,0004) en los cuales no se especifica en qué se invirtió el dinero.

[31] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán., Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Gerencia General, Serie: Departamento técnico, Caja: 3, Exp. 22.

[32] Al parecer en los documentos oficiales se siguió utilizando el término Ferrocarriles Unidos de Yucatán porque en 1966 aún encontramos oficios con esa denominación.

[33] Había un tesorero general, un secretario del tesoro y un contador general.

[34] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: planos, Caja: 274, Exp. 60.

[35] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán., Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 60, Exp. 4.

[36] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán., Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 60, Exp. 4.

[37] En palabras de Ingrid Ebergenyi un taller era un espacio dedicado a diversas actividades de la labor rielera en los que convivían diversos obreros especializados como los mecánicos, los albañiles, los herreros, los electricistas, los carpinteros, etcétera. Citado en Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica 1850-1950*. 2010, pp. 42-43.

[38] AGEY, Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán., Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 60, Exp. 4.

[39] Disponible:<http://bibliotecadigital.tabasco.gob.mx/files/original/dc99b4352fa938ffab14add656e92b01.pdf> (Consultado el 29 de febrero de 2020).

Fuentes consultadas

Archivos

AGEY: Archivo General del Estado de Yucatán: Fondo: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán.

Biblioteca Yucatanense: *Compañía de los Ferrocarriles Sud Orientales de Yucatán: concesiones y estatutos*.

Biblioteca Digital Tabasqueña: *Ferrocarril del Sureste*.

Biblioteca Digital Carso: *Recortes de periódicos. Oficialía mayor de hacienda*.

Bibliografía

ECHEVERRÍA V., Pedro, *La política en Yucatán en el siglo XX, (1900-1964)*, Mérida: Maldonado Editores, 1985

QUINTAL Barceló, Raquel. “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX” En *Mirada ferroviaria*, número 15, 2011, pp. 5-16.

GUAJARDO Soto, Guillermo. *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica 1850-1950*. México: Editorial Centauro, 2010.

ROSADO Irabien, Manuel. *Historia del ferrocarril en Yucatán*. Mérida: Talleres Gráficos Bassó, 1928.

SCT, *Estadísticas de ferrocarriles y tranvías, sujetos a la ley de vías generales de comunicación correspondiente al año de 1966*, México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1967.

VIDAL Rivero, Miguel. *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*. Mérida: Editorial Zamná, 1975.

Ligas de internet

WAN Moguel, Ricardo M., “De Santa Lucrecia a Campeche: la conexión del Sureste mexicano” en *PorEsto! Dignidad, Identidad y Soberanía*, Mérida, 15 de julio de 2019. Disponible en: <https://www.poresto.net/2019/07/15/de-santa-lucrecia-a-campeche-la-conexion-del-sureste-mexicano/> (Consultado el 27 de febrero de 2020).

MIRADA FERROVIARIA, Año 13, No. 38, enero–abril 2020, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 01 de abril de 2020.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.