



PRESENTACIÓN

ESTACIONES

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

Ricardo Manuel Wan Moguel

TIERRA FERROVIARIA

Escárcega en la ruta del Ferrocarril del Sureste. Entre decisiones atropelladas y una geografía inhóspita

Isabel Bonilla Galindo

CRUCE DE CAMINOS

El Ferrocarril a la Conquista del Sureste

José Antonio Ruiz Jarquín

SILBATOS Y PALABRAS

Reseña del libro de Alejandro Semo, «Los ferrocarriles en México (1880-1900). Tiempo, espacio y percepción», México, Secretaría de Cultura-CNPPCF (Horizonte Ferroviario), 2019.

Ricardo Pérez Montfort

Cuatro cantos en mi tierra (A Tabasco)

Carlos Pellicer Cámara

Campeche

Francisco Sosa Escalante

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Alberto López, migrante guatemalteco

Patricio Juárez Lucas

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de colecciones

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.

Presentación

Hace 70 años, el 25 de mayo de 1950, en la estación de Allende, Coatzacoalcos, Veracruz el presidente Miguel Alemán rompió la simbólica cadena de hierro, que cerraba el paso al tren olivo, para inaugurar el Ferrocarril del Sureste y con ello poner en marcha al primer ferrocarril que comunicó al centro con la Península del país. Fue una obra que implicó el análisis del territorio, la puesta en marcha de estudios técnicos especializados y el desarrollo de nuevas tecnologías que fueron diseñadas y utilizadas para la construcción de importantes obras de infraestructura, tales como el puente sobre el río Usumacinta o el Coatzacoalcos. En otras palabras, los proyectos de este ferrocarril se realizaron por más de veinte años y fue durante el mandato del Gral. Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940) como presidente de la República, en el marco de su política ferroviaria nacional, que se otorgó la concesión, se liberó el presupuesto, se aprobó el proyecto y se impulsó la industria, la agricultura y el turismo de esa región del país. De esta manera, sus 737 kilómetros de longitud que atravesaron montañas, praderas, planicies, además de incontables fincas productoras de cacao, extensiones con cultivos de azúcar, café, tabaco, frutas, etcétera, facilitaron la comunicación y el desarrollo de esa zona geográfica que abarca una porción del Istmo de Tehuantepec y comprende regiones más o menos extensas de los estados de Veracruz, Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, es por ello que decidimos dedicar este número de *Mirada Ferroviaria*.

En la sección de *Estaciones*, Ricardo Manuel Wan Moguel, nos comparte el artículo “*El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)*”, en el que da un panorama general de la historia del Ferrocarril del Sureste de 1934 a 1977, en particular resalta el trabajo de revisión documental de los registros e inventarios de la compañía de la década de 1960 que realizó con la que pudo analizar de forma general los trabajos que se ejecutaron en esa década y el dinero destinado para su construcción, brindando sin duda un aporte en la laguna documental que existe sobre la historia de este medio de transporte en las regiones que pertenecieron a la línea, en particular Yucatán, Campeche y Tabasco.

Por su parte, Isabel Bonilla Galindo, jefa de departamento de Biblioteca especializada del CEDIF, en la sección de *Tierra Ferroviaria*, nos ofrece el texto “*Escárcega en la ruta del Ferrocarril del Sureste. Entre decisiones atropelladas y una geografía inhóspita*”, en el que plantea que al amparo de la construcción del Ferrocarril del Sureste se afianzaron algunas localidades en torno a las estaciones del tren, tal como sucedió con Escárcega de Matamoros, en este sentido, su artículo se centra en dar un panorama general sobre las vicisitudes que se presentaron durante la construcción de la línea y de qué manera se conformó la ciudad de Escárcega.

En la sección de *Cruce de Caminos*, José Antonio Ruiz Jarquín, jefe de departamento de Museología, nos comparte una selección de imágenes de la exposición fotográfica: “El Ferrocarril a la conquista de Sureste”, que da cuenta de la construcción del Ferrocarril del Sureste. Este tipo de exposiciones forman parte de las actividades sustantivas que realiza el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos con el objetivo de difundir y poner en valor, principalmente, nuestro acervo fotográfico a partir de diversos temas sobre la historia y cultura que generó este medio de transporte.

En la sección *Silbatos y palabras* les presentamos la reseña que elaboró el Dr. Ricardo Pérez Montfort sobre el libro de Alejandro Semo, *Los ferrocarriles en México (1880-1900). Tiempo, espacio y percepción*, última publicación de nuestro

sello editorial Horizonte ferroviario, además la aportación literaria de esa sección no podría faltar y en esta ocasión les ofrecemos, como homenaje póstumo a dos poetas de la región del Sureste, Francisco Sosa Escalante y Carlos Pellicer Cámara que el pasado 9 y 16 de febrero cumplieron 95 y 43 años de su fallecimiento, respectivamente, los poemas “Cuatro cantos en mi tierra (A Tabasco)” y “Campeche”.

Desde hace años, debido a las condiciones económicas, políticas y sociales que prevalecen en sus países, son expulsados miles de mujeres y hombres Centroamericanos que llegan a la frontera mexicana con el propósito de cruzar el territorio nacional y poder alcanzar el sueño americano, utilizando las vías del ferrocarril como guía. Algunos consiguen el objetivo, pero un número importante de ellos se quedan en el camino, de esta forma, en nuestra sección *Vida Ferrocarrilera* Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico, nos comparte el testimonio recuperado en la entrevista que le hizo a Alberto López, migrante guatemalteco.

En la sección *Registro de Bienes Documentales y Colecciones* se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. Se incluye además la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos que en esta ocasión corresponde a una *Barrica* la cual se encuentra depositada para su resguardo en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Invitamos a nuestros lectores a recorrer estas páginas con la idea de estar observando una infraestructura que transformó y amplió el modo de comunicación de una de las regiones que, hasta mediados del siglo XX, debido a su naturaleza caracterizada por una exuberante selva, pantanos, y terrenos fangosos, además de atravesar innumerables arroyos y salvar el cruce de ríos caudalosos, como el Usumacinta, significó una epopeya para vencer y conquistar el sureste mexicano. Estamos seguros de la gran riqueza visual y archivística de las fotografías y planos seleccionados -testimonios materiales de enorme valor histórico- de materiales resguardados en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, que complementan el disfrute de los artículos de este número.



Tenosique. Tendido de vía en el kilómetro 335/500, entre Río Usumacinta y Río Polevá ¹

[1] Imagen tomada de SCOP, Dirección General de Ferrocarriles en Construcción, *Asuntos de importancia, estudios e informes relativos a las diferentes líneas férreas en construcción, octubre a diciembre de 1938*. México, SCOP, s.n.p., 1938.

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.

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.

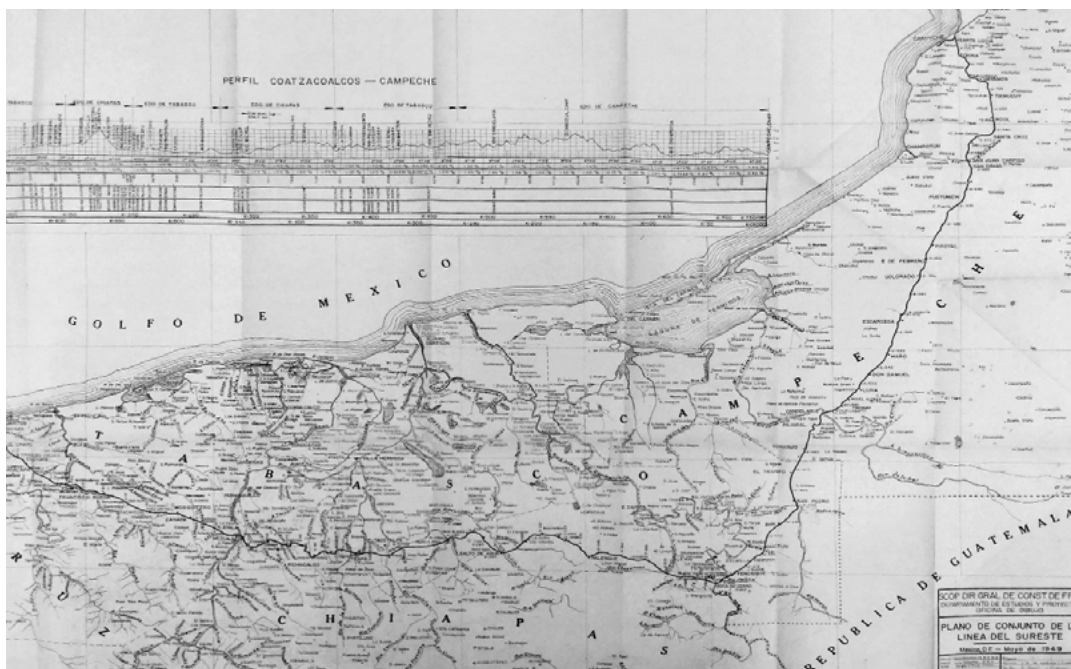
Introducción

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.

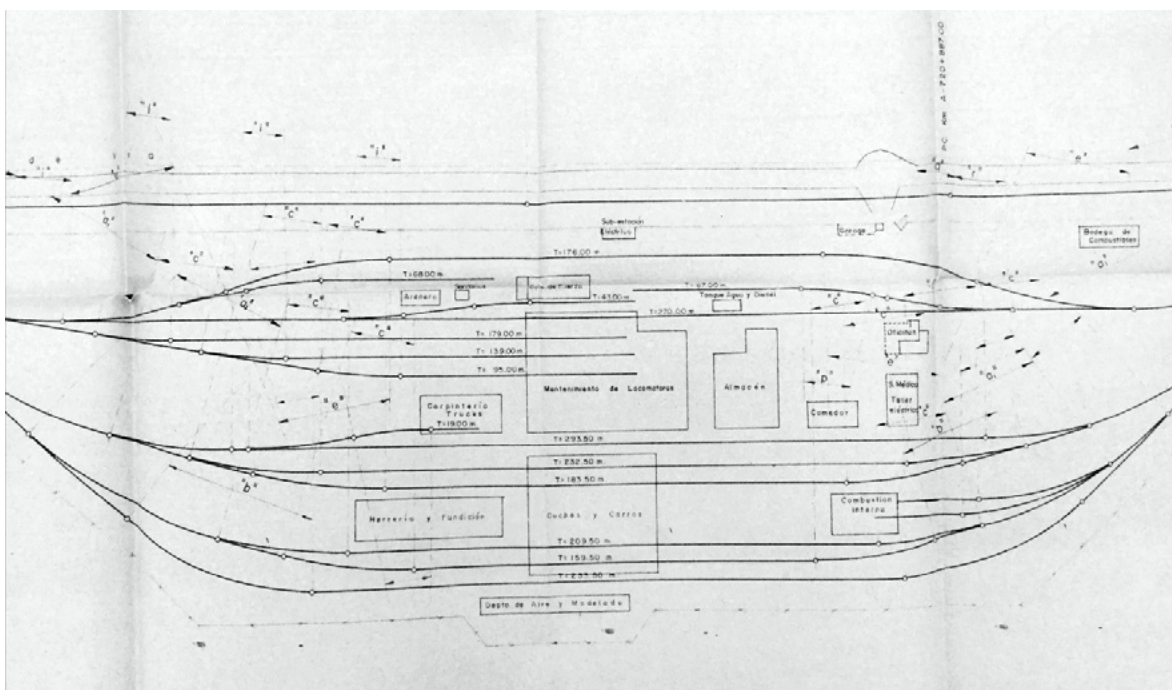
De 1970 a 1975, los trabajos continuaron y según un informe de la subgerencia de vía y estructura, se realizaron labores de terracería, de drenaje, de pintura, de balastado y nivelación, se remacharon puentes, se construyeron nuevas vías y se repararon las dañadas y se edificaron nuevos inmuebles en 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.

Tierra Ferroviaria

Escárcega en la ruta del Ferrocarril del Sureste. Entre decisiones atropelladas y una geografía inhóspita

Escárcega on the route of the Southeast Railway. Between hasty decisions and an inhospitable geography

Isabel Bonilla Galindo

Jefa de Departamento de la Biblioteca Especializada, CEDIF-CNPPCF. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

Resumen

El general Lázaro Cárdenas emprendió su gira electoral el 8 de diciembre de 1933 y la concluyó el 30 de junio de 1934. Recorrió más de 20 mil kilómetros y de ellos 7,294 corresponden a los trayectos que realizó por ferrocarril. Durante su campaña dio a conocer el Primer Plan Sexenal cuyos objetivos concretos se resumen en: atención a la educación, la agricultura, las obras públicas y las comunicaciones. En materia ferroviaria planteó la integración geográfica del país mediante vías férreas que unieran a las regiones tradicionalmente aisladas. En este contexto el gobierno cardenista autorizó la construcción de un ferrocarril que conectara a los estados de Veracruz, Oaxaca, Tabasco, Chiapas y Campeche al que se le denominó Ferrocarril del Sureste. Al amparo de esta línea férrea se afianzaron algunas localidades en torno a las estaciones del tren, tal como sucedió con Escárcega de Matamoros o nacieron ciudades a las que se les denominó ferrocarrileras, como es el caso de Teapa. En este sentido, el objeto de este artículo, dar un panorama general sobre las vicisitudes que se presentaron durante la construcción de la línea y de qué manera se conformó la ciudad de Escárcega.

Palabras clave: Ferrocarril del Sureste, Escárcega de Matamoros, Campeche, Archivo.

Abstract

General Lázaro Cárdenas began his electoral tour on December 8, 1933 and concluded it on June 30, 1934. He traveled more than 20 thousand kilometers and from them 7,294 correspond to the journeys he made by railway. During his campaign he unveiled the First Sexennial Plan whose specific objectives are summarized in: attention to education, agriculture, public works and communications. In railway matters, he proposed the geographical integration of the country through railroads that linked traditionally isolated regions. In this context, the Cardenista government authorized the construction of a railroad that would connect the states of Veracruz, Oaxaca, Tabasco, Chiapas and Campeche, which was named Ferrocarril del Sureste (Southeast Railway). Under the protection of this railway line, some towns around the train stations were established, such as happened with Escárcega de Matamoros or some “railway cities” (as they were referred to) were born, as is the case of Teapa. In this context, the purpose of this article is to give a general overview about the vicissitudes that occurred during the construction of the line and how the city

of Escárcega was formed.

Key words: Ferrocarril del Sureste, Escárcega de Matamoros, Campeche, Archive.

1. El Ferrocarril del Sureste

El gobierno mexicano encabezado por el presidente Venustiano Carranza solicitó al director de Ferrocarriles Nacionales de México, administrados por el gobierno, un diagnóstico sobre la situación de los ferrocarriles en nuestro país. Como resultado a dicha petición el ingeniero León Salinas publicó un documento que resume, entre otros puntos, la propuesta de construcción de las vías férreas más urgentes que el Estado mexicano debía promover para lograr la “Unificación Nacional”. De esta manera, planteó como vías prioritarias a todas aquellas que conectaran al centro de la República con los estados que habían quedado aislados desde el porfiriato. En primer lugar, colocó a la vía del Sureste como la más importante y señaló que a ella “el gobierno del país debía dedicar atención y sacrificio si era necesario”;¹ después enumeró a la de Guadalajara a Tepic con el fin de dar impulso al Noroeste; a la de México – Acapulco; a la de Morelia – Uruapan vía Apatzingán, entre otras.

En relación con la línea del Sureste, informó que uno de los primeros proyectos para la construcción de una vía férrea que uniera a Veracruz, Tabasco y Campeche, lo autorizó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el 17 de mayo de 1910,² fecha en que otorgó la concesión número 341 a la Compañía Constructora del Ferrocarril de Veracruz, Tabasco y Campeche, hasta por 99 años. Con este permiso la empresa comenzó el reconocimiento del terreno entre Santa Lucrecia y Campeche y para ello dividió el trayecto en seis secciones: de Santa Lucrecia a Xucupám; de Xucupám a Pichucalco; de Pichucalco a El Salto; de El Salto a Tenosique; de Tenosique a Chicbul; de Chicbul a Campeche. Sin embargo, los avances resultaron poco alentadores debido, entre otras cosas, a que se vivían tiempos convulsos en el país, lo que provocó incumplimiento de contrato. Con ese atenuante, el 2 de junio de 1913, el gobierno de Victoriano Huerta traspasó la concesión a favor de la Compañía del Ferrocarril del Sudeste de México quien perdió todo derecho el 17 de junio de 1916 luego de que argumentó que le resultó imposible conseguir los recursos para comenzar las obras.



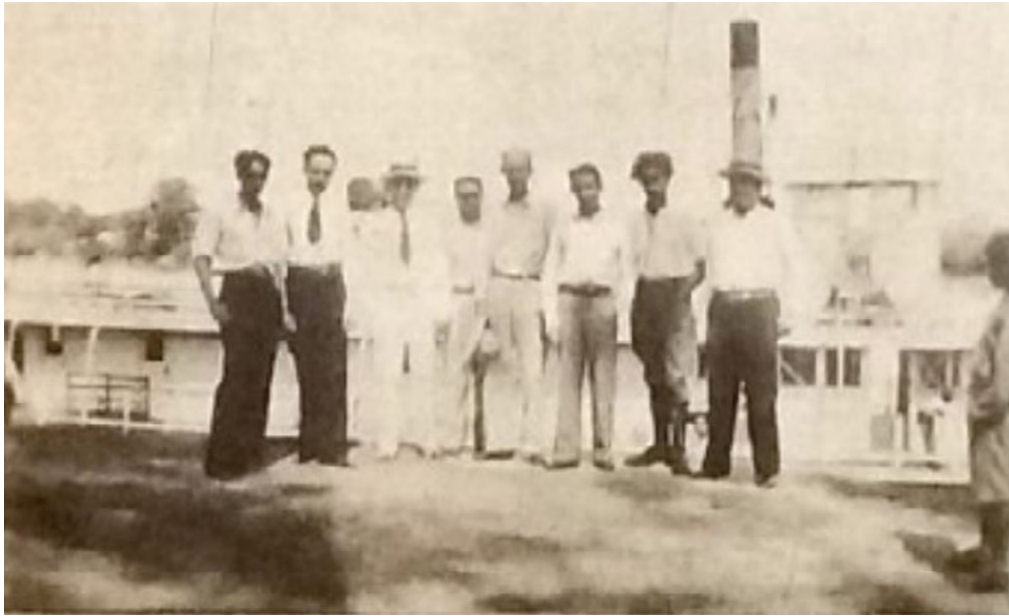
*Propuesta de ferrocarril de Veracruz a Campeche, 1910.*³

Como conclusión a lo expuesto en el documento antes mencionado el ingeniero León propuso retomar el proyecto aprobado a la Compañía Constructora del Ferrocarril Veracruz, Tabasco y Campeche. De esta manera, el gobierno mexicano encomendó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el estudio preliminar de la zona, la ejecución y posterior desarrollo de las obras. Así, dicha dependencia comisionó a un grupo de ingenieros expertos en la materia para analizar y determinar su viabilidad. Fue entonces que se discutieron los pros y contras de construir un ferrocarril de tal envergadura; se estudiaron los planos y se analizaron los costos, lo que derivó en una nueva propuesta que se argumentó de la siguiente manera: la línea debía partir del margen derecha del río Coatzacoalcos frente a Puerto México, porque al atravesar terrenos más planos, menos pantanosos y más consistentes la vía estaría a salvo de inundaciones y su desarrollo sería menor en 60 kilómetros de distancia; porque recorrería lugares más poblados y era la ruta más próxima a los campos petrolíferos de la compañía El Águila, además de que era preciso facilitar las comunicaciones de la región para lograr la exportación y el tráfico comercial del estado de Tabasco, de la región norte de Chiapas y suroeste de Campeche. Sin embargo, el arranque de la construcción del ferrocarril del Sureste se detuvo, por algunos años más, debido, entre otras cosas, a las prolongadas discusiones técnicas y políticas que provocó esta nueva propuesta; al retraso de acuerdos entre los interesados en el desarrollo del proyecto; a la política de racionalidad económica impuesta por el gobierno a la empresa de los Nacionales de México; a los efectos de la crisis de 1929-1932 que impactaron de manera importante a la finanzas nacionales, así como a la problemática social que se vivía en la región.

En efecto no fue sino hasta 1933, cuando el Partido Nacional Revolucionario aprobó el Plan sexenal mismo que se constituyó en la plataforma política y gubernativa de la administración del partido y del gobierno encabezado por el presidente Lázaro Cárdenas. De hecho, en dicho documento se fijaron las líneas generales que, en materia de ferrocarriles, se sintetizan en que el: “[...] sistema ferroviario debe ampliarse para establecer comunicaciones con aquellas zonas del país que están desvinculadas del resto de la República, no sólo para satisfacer necesidades económicas, sino también con fines de integración nacional”.⁴ De esta manera, en julio del siguiente año el presidente Cárdenas autorizó a la gerencia de Ferrocarriles Nacionales de México construir la línea del Ferrocarril del Sureste.

“La construcción de esta línea está llamada a constituir una de las principales fuentes de turismo, el cual [...] obtendrá un impulso desde todo punto benéfico pues a la vez que el turista podrá recrearse contemplando los bellísimos paisajes que forma la exuberante vegetación tropical de nuestras tierras del sur y sus caudalosos ríos, tendrá oportunidad de observar más de cerca las costumbres típicas de los nativos de esas regiones, que por sí sola son capaces de atraer la atención del turismo internacional”.⁵

Para finales de 1934 se logró el reconocimiento del terreno, se realizó el desmonte en algunos tramos como Teapa y Tenosique; además de que se construyeron 8 kilómetros de terracerías en la línea hacia el Sur, siguiendo el trazo del antiguo ferrocarril Campeche-Uayamón, entre otras acciones. En noviembre de 1935, FNM entregó, por disposición gubernamental, los avances de las obras a la empresa Líneas Férreas de México, S. A. de C.V.⁶, quien reinició los estudios y contrató, por recomendación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los servicios de las empresas “*United Engineers and Constructors*” de Filadelfia y la “*International Handel Consortium*” de Holanda para la realización de los estudios y obras de los puentes sobre los ríos Coatzacoalcos, Tancochalpa, Mescalapa, Usumacinta, San Pedro y Candelaria. Cabe destacar que, para el reconocimiento de la zona, los ingenieros utilizaron fotogrametría aérea aplicada que fue una técnica que les permitió conocer las condiciones generales del terreno; de hecho, volaron varias veces, y lo más bajo posible, para apreciar la morfología y poder seleccionar con mayor acierto los puntos obligados y buscar probables rutas entre los puntos elegidos. En cada vuelo se tomaron los datos necesarios para construir lo que se conoce con el nombre de poligonal aérea.



Personal de la 8ª brigada de localización en Tenosique, Tabasco. ⁷

El 7 septiembre de 1936, la SCOP, a través de la Dirección General de Ferrocarriles en Construcción, retomó los estudios y buscó, en todo momento, que la ruta explorada fuera la más corta y firme, con menos movimiento de terracerías, menos pantanos, menos curvas y mejor pendiente. Para ello, estableció dos puntos de residencia, uno en Campeche y otro en Puerto México; distribuyó catorce brigadas a lo largo de la ruta, con personal suficiente para realizar el reconocimiento del terreno, las cuales se movilizaron a caballo y les permitió vencer problemas locales. El transporte marítimo y el aéreo fue indispensable y vital para trasladar los insumos, aunque se registraron accidentes importantes como el que ocurrió, el 22 de julio de 1938, en Palenque cuando un avión chocó con algunos árboles y se incendió ocasionando la muerte del capitán piloto aviador Miguel Colorado Cupido y el ingeniero de División Campeche, don Francisco Escárcega.⁸

Sin embargo, las obras se interrumpieron en distintas ocasiones debido, entre otras cosas, a la falta recursos que impidieron la compra de materiales (rieles, durmientes y balasto); a cuestiones técnicas como el que las terracerías sufrían inundaciones o que los puentes provisionales presentaron algún problema por las corrientes de agua o incluso a las condiciones medioambientales de la región que resultaron adversas para muchos de los obreros que llegaron de otros lugares del país y que sufrieron cuadros de malaria, brucelosis, disentería o fiebre.

“El clima inhospitalario de aquella región ha causado algunos daños entre los trabajadores, los que han sido atendidos con toda la urgencia que el caso requiere, por los doctores que la Empresa ha enviado para tal fin. Además, cuando la gravedad del caso lo amerita, los enfermos son trasladados al Puesto Central de Socorros de la Ciudad del Carmen, en el avión que la empresa adquirió [...]”.⁹



Pala mecánica en el corte del kilómetro 47 de la división Puerto México (Nótese lo fangoso del terreno).¹⁰

En abril de ese año, el presidente Cárdenas ordenó mediante acuerdo número 478¹¹ romper el aislamiento de la región, brindar las facilidades de transporte de manera provisional y poner en operación el tramo de 86 kilómetros, entre Campeche y San Dimas. No obstante, la disposición del gobierno Cardenista por apoyar un proyecto de tal envergadura, cierto es que las enormes dificultades y los grandes recursos humanos, técnicos y financieros que demandó impidieron que se concluyeran al término de su mandato y las obras se terminaran hasta junio de 1949. Durante el mandato del presidente Manuel Ávila Camacho se registró un avance importante:

“Las máquinas y los hombres cruzaron los pantanos y los ríos, abrieron brechas en los bosques, colmaron las hondonadas y han tajado contrafuertes montañosos para tener contruidos, o en ataque, 290 kilómetros de terracerías entre Puerto México, Veracruz y Salto de Agua, Chiapas, y 372 entre Campeche y Palenque... Con grandes esfuerzos se logró adquirir la cantidad de riel necesario para tender vía, por cuya razón la obra ha progresado lo suficiente para sumar 508 kilómetros o sea 68.9% del total; 340 de Campeche al Sur y 168 de Puerto México al Oriente, casi todo con riel nuevo de Sección ASCE de 80 libras [...]”.¹²

Finalmente, el 18 de junio de 1950, siendo presidente de Miguel Alemán Valdes, se concluyó la línea al encontrarse los tramos de las Divisiones Puerto México y Campeche en el kilómetro 325. La longitud total de la obra fue de 738 kilómetros, incluidos los 9 del ramal de Campeche a Lerma. El Ferrocarril Sureste permitió la comunicación terrestre entre los estados de Veracruz, Tabasco, Chiapas y Campeche y amplió considerablemente las relaciones económicas y sociales de los estados antes mencionados con el centro del país.



Territorio de Campeche en el que se puede apreciar la línea férrea de Pital a Matamoros. ¹³

2. Escárcega. Una ciudad que nace con el ferrocarril

La explotación del palo de tinte en Campeche, durante los siglos XVII al XIX, fue determinante para la organización social de ese territorio debido a que se convirtió en la única mercancía que se exportó a los mercados europeos. Más tarde, a principios del siglo XX, sus tierras fértiles, zonas pantanosas y selvas atrajeron a los grandes capitales norteamericanos que se interesaron en la explotación forestal, a gran escala, de maderas preciosas y a la recolección de la resina del árbol de chicozapote o de chicle, cuya demanda eran importante en los mercados americanos. De hecho, una de las primeras compañías que se estableció en esa región fue *The Laguna Corporation* quien a partir de 1914 extendió sus dominios desde los márgenes del Río Mamantel hasta Matamoros.

The Laguna Corporation construyó bodegas para el resguardo de la producción, estableció un campamento en el kilómetro 47 con una población menor a 50 habitantes y un ferrocarril cuya extensión era de 61 kilómetros que iban

de El viejo Pital a Matamoros al que se le conoció como “Atotonilco”.

“El material rodante que emplea se compone de tres locomotoras, varios furgones, coche de pasajeros, varios arzones para distintos usos, tres automóviles de vía para el Gerente y empleados principales y un buen número de plataformas, llegando a engancharse hasta 60 de éstas para llevar la madera a Pital”.¹⁴

Así, poco a poco el kilómetro 47 del ferrocarril viejo Pital - Matamoros se convirtió en un pequeño poblado habitado por trabajadores de *The Laguna Corporation*, el cual, ya entrada la década de 1930, comenzó a mostrar un crecimiento importante gracias a que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, responsable de las obras de construcción del Ferrocarril Sureste, estableció un puesto de socorro y un campamento divisional al que denominó Francisco Escárcega. De esa manera, los primeros obreros ferrocarrileros contratados por el gobierno federal ocuparon las habitaciones que la empresa edificó en ese lugar.

“Con fecha 2 de abril llegaron a este lugar las cuadrillas del tendido de vía las cuales ocuparon los lugares respectivos, de acuerdo a la distribución hecha por el jefe de bienestar social, encontrándose los trabajadores bien alojados y satisfechos. Alumbrado eléctrico aún no está totalmente terminada la instalación, sin embargo, está prestando servicios útiles; actualmente tienen luz las cocinas y los galerones que ocupan los trabajadores... El agua es potable y abundante para todo el servicio... se dio una función de cine a la que concurrieron con beneplácito los trabajadores y sus familiares”.¹⁵

Cabe decir que, por ese tiempo, los habitantes del kilómetro 47 promovieron ante el municipio del Carmen, estado de Campeche, la dotación de tierras y el 4 de octubre de ese mismo año se aprobó la solicitud la cual se publicó en el Diario Oficial de la Federación. Dicho documento hace referencia a la solicitud de tierras, así como al análisis que realizó la Comisión Agraria Mixta para determinar su procedencia. Es decir, de manera concisa el texto resume cada uno de los puntos que derivaron en la procedencia de la petición. En primer lugar, se apunta que se efectuó un censo, con todos los requisitos de ley, que arrojó un total de 129 habitantes, 29 jefes de familia y 55 capacitados; que los datos técnicos recabados eran, para ese momento, los siguientes:

“[...] el aspecto físico de los terrenos de la región es rocoso, calcáreo en el subsuelo y poco accidentado; los cultivos son el maíz y el frijol, el clima de la región es cálido-húmedo; que dentro del radio de 7 kilómetros sólo se encuentran los terrenos pertenecientes a The Laguna Corporation, S. A., siendo éstos los únicos para aportar la superficie necesaria en la presente dotación, ya que según datos del Registro Público de la Propiedad se encuentra a nombre de ésta Compañía una finca denominada Campo y San Isidro... perteneciendo también a dicha Compañía unos terrenos sin nombre..., ubicados en las municipalidades de El Carmen y Champotón, que en su mayoría están cubiertos de maderas preciosas y de chicle, a cuya explotación se dedican los vecinos”.¹⁶

En efecto, la población del kilómetro 47 contó, a partir de entonces, con una superficie de 14,000 hectáreas de terrenos de monte alto y bajo y agostadero laborable, para formar 56 parcelas, 55 de ellas se asignaron a los pobladores y la restante se utilizó para la escuela rural. Incluso, durante la década de 1940, Escárcega se convirtió en uno de

los puntos más importante de la ruta del ferrocarril entre Campeche y Tabasco, con una población total de 1942 habitantes, que la llevaría a convertirse en pocos años en el punto de intercesión con la carretera que comenzó a construirse hacia Chetumal, la cual registró, en 1947, un avance de 80 kilómetros. “La carretera cruzará espesos bosques abundantes en chicle y maderas preciosas, que ocultan no sé cuántas ciudades precoloniales de aquella raza singular y hermética: la maya, cuyo origen tal vez mongólico, se pierde en la noche de los tiempos [...]”.¹⁷

Cuadro 1. Habitantes de Campeche, Ciudad del Carmen y Escárcega, 1930-1980

Año	Estado de Campeche	Municipio de Ciudad del Carmen	Francisco Escárcega
1930	84630	13124	50
1940	90460	13986	615
1950	122086	23999	2618
1960	168219	40855	3893*
1970	251556	76747	SR**
1980	420553	144884	10394

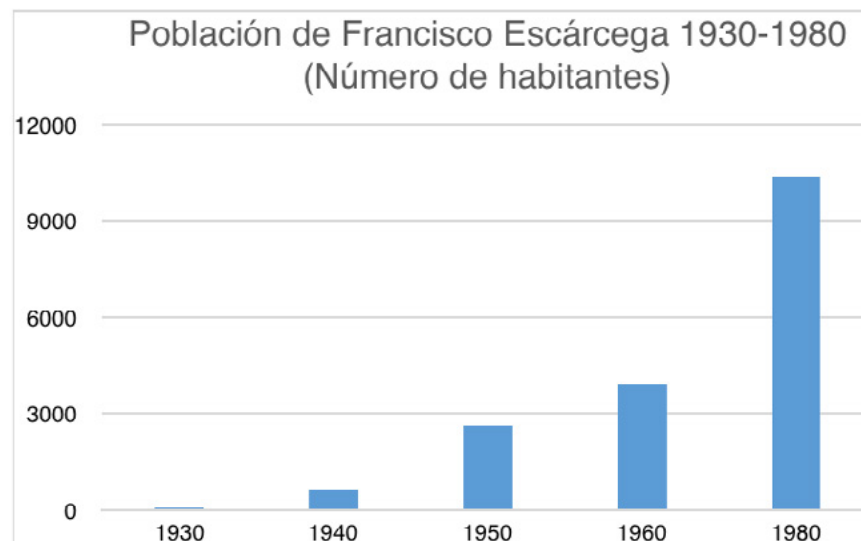
Fuente: Elaboración propia con datos tomados de INEGI, Censos de población y vivienda (Varios años).

Notas:

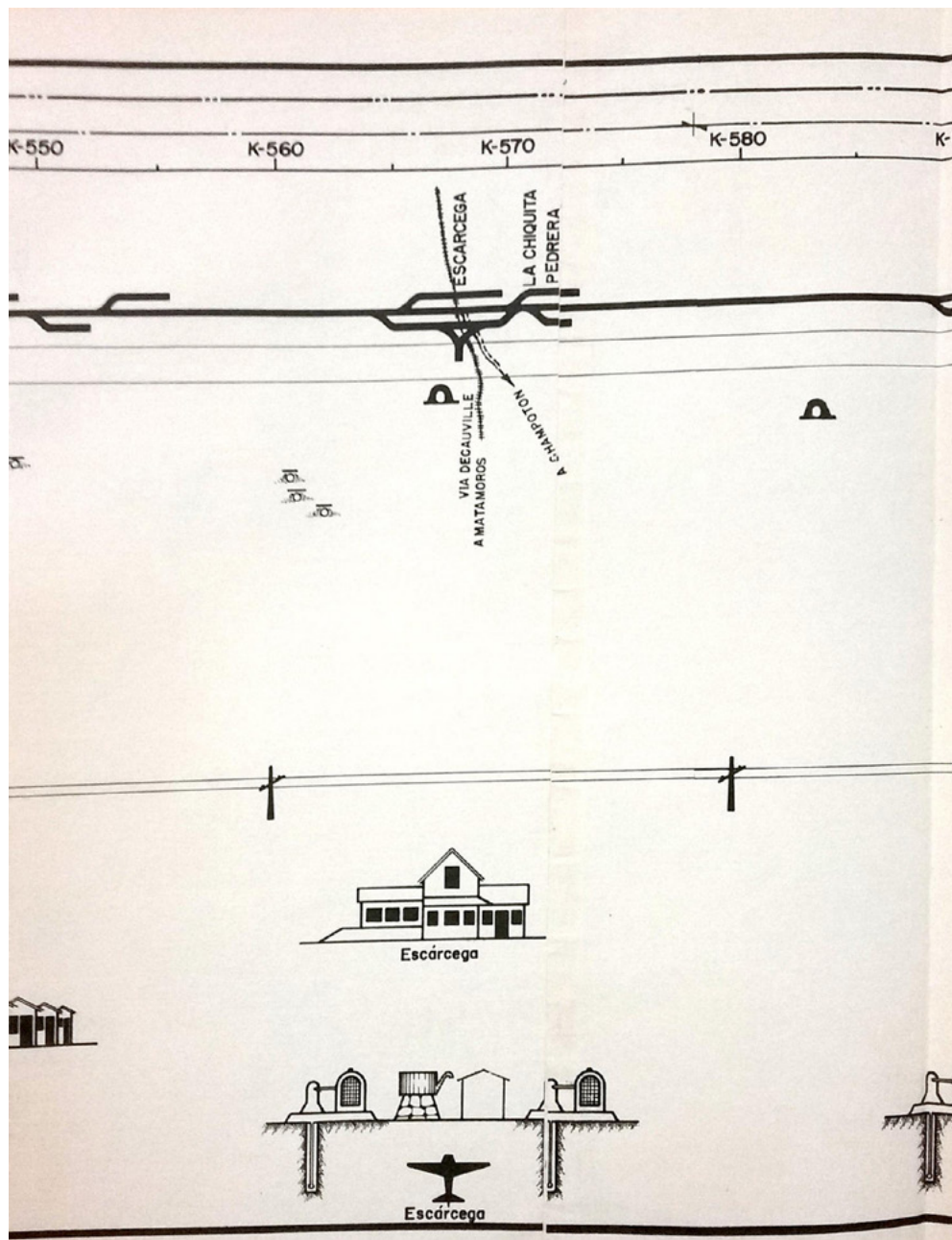
*Aparece como Villa

** No existe registro para ese año

Gráfico 1.



De este modo, Escárcega se convirtió en punto de recepción para los trabajadores del ferrocarril, ahí se estableció uno de los campamentos más importantes, un puesto de socorros que estuvo a cargo de José Peniche; un departamento antialvario encabezado por Jesús Méndez Casillas; un hotel cuyo administrador era el señor Salvador Oyarzábal Ruiz y la propia estación que estuvo bajo las órdenes de Ermilo Pinto, jefe de estación y Pedro Yah Rivera y Quirino Arceo, sus auxiliares,¹⁸ sino también en el eje de las comunicaciones terrestres que más tarde le permitirían el estatus de villa y más tarde de ciudad.



Consideraciones finales

La construcción y puesta en operación del Ferrocarril del Sureste se concibió, desde principios del siglo XX, como un proyecto para lograr la unificación nacional de los estados que conforman la Península de Yucatán. Si bien, esta vía férrea cumplió su cometido al permitir que múltiples actividades comerciales e industriales se desarrollaran en esa región al tiempo que facilitó el nacimiento de nuevos centros urbanos algunos de ellos creados en torno a las estaciones del ferrocarril, tal como sucedió con Escárcega de Matamoros en el estado de Campeche, aún queda mucho por explorar en las fuentes documentales, gráficas e impresas que se encuentran disponibles en los distintos repositorios que guardan la memoria de este ferrocarril. Valga este ensayo como una invitación para quienes están interesados en ese tema.

-
- [1] León Salinas, *Las líneas en construcción más urgentes del país. Trabajo presentado en la Segunda convención Nacional de Ingenieros*. México, Empresa Editorial de Ingeniería y Arquitectura, 1923, p. 3
- [2] Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Cuadros estadísticos de ferrocarriles*. México, Talleres Gráficos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1912, p. 13
- [3] Mapoteca Manuel Orozco y Berra, número de referencia CGF.FC.M32.V8.0293
- [4] El Plan Sexenal aprobado por la Segunda Convención Ordinaria del Partido Nacional Revolucionario, reunida en Querétaro a partir del 3 de diciembre de 1933, constituyó la plataforma política y gubernativa del propio Partido y del gobierno de México, en la coyuntura electoral a los poderes de la Unión de aquel año. Para más información ver https://es.wikisource.org/wiki/PNR:_Plan_Sexenal_1934-1940, última consulta 06 de febrero de 2020.
- [5] M. Ordorica B., “Algo sobre el ferrocarril del Sureste”, en Revista *Ferronales*, t. vi, núm. 11, noviembre de 1935, p. 23.
- [6] Oficina del Consejo de Administración, *Primer informe anual de Líneas Férreas de México, S. A. de C. V. correspondiente al año social que termino el 31 de diciembre de 1936*. México, Consejo de Administración, 1937, 198 p.
- [7] Imagen tomada de M. Ordorica B., “Algo sobre el ferrocarril del Sureste”, *Op. cit.*, p. 23.
- [8] Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, *Memorias del Ferrocarril del Sureste*. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1950, p. 58. El ingeniero Francisco Escárcega Marques fue originario de Tlaxcala y fue designado ingeniero en jefe de la división Campeche.
- [9] M. Ordorica B., “Algo sobre el ferrocarril del Sureste”, *Op. cit.*, p. 23.
- [10] Imagen tomada de SCOP, Dirección General de Ferrocarriles en Construcción, *Asuntos de importancia, estudios e informes relativos a las diferentes líneas férreas en construcción, octubre a diciembre de 1938*. México, SCOP, s.n.p., 1938.
- [11] Isabel Bonilla Galindo, “El ferrocarril del Sureste”, en *Boletín documental del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*, número 5, otoño 2000, p. 7-8.
- [12] Ingeniero A. Dovali Jaime, “Estado actual del avance de la construcción del Ferrocarril Sureste”, en Revista *Ferronales*, t. xvi, núm. 4, abril de 1945, p. 8-9.
- [13] Ferrocarriles Nacionales de México, Cartas No. 3119 (B). Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif, Planoteca.
- [14] María de los Milagros López Oliva, *La municipalización de Escárcega*. Campeche, México, Gobierno del Estado de Campeche, 2013, p. 32
- [15] SCOP, *Dirección General de Construcción de Ferrocarriles. Asuntos de importancia, estudios e informes relativos a las diferentes líneas férreas en construcción*, 20 de mayo de 1939.
- [16] DOF, miércoles 4 de octubre de 1939, p. 8-9

[17] Francisco L. Procel, “Conozcan el Ferrocarril del Sureste”, en *Ferrocarriles SCOP integran*, núm. 1 octubre 1955, p. 25

[18] Directorio general de la Península y la ciudad de Guatemala, c. A., 1948-1950. Mérida, Yucatán, México, Cia. Linotipográfica Peninsular, S. A., 1948, p. 24 p.

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.

Cruce de caminos

El Ferrocarril a la Conquista del Sureste.

José Antonio Ruiz Jarquín

Jefe de Departamento de Museología, CNPPCF. Contacto: jruiz@cultura.gob.mx

Las exposiciones fotográficas forman parte de las actividades sustantivas que realiza el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos con el objetivo de difundir y poner en valor, principalmente, nuestro acervo fotográfico a partir de diversos temas sobre la historia y cultura que generó este medio de transporte.

El espacio donde se presenta y se difunde esta oferta cultural, es el Coche Express 12148, al cual hemos denominado “*Express de la fotografía*”, funciona como una galería fotográfica donde a cada exposición se le imprime su sello museográfico para acercar al público a la historia del ferrocarril a través de sus imágenes.

Uno de los proyectos más recientes fue la exposición: *El Ferrocarril a la conquista de Sureste*, que da cuenta de la construcción del Ferrocarril del Sureste, cuya línea partía de un punto del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec hasta la ciudad de Campeche para comunicar a la península de Yucatán con la red ferroviaria nacional.

El proyecto ferroviario del sureste habría tenido sus antecedentes desde el siglo XIX, pero formalmente daría inicio en 1934, durante la presidencia del General Lázaro Cárdenas, con la realización de los primeros estudios para su construcción. El proyecto finalmente pasó a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, bajo la dirección del Departamento de Ferrocarriles y Vías Terrestres. El reconocimiento de la ruta se realizó por primera vez en México bajo el procedimiento aéreo-fotográfico en los estados de Veracruz, Tabasco, Chiapas y Campeche, una de las zonas con más precipitación pluvial en México y América latina.

La construcción fue difícil y significó una epopeya para vencer la exuberante selva, pantanos, y terrenos fangosos, además de atravesar innumerables arroyos y salvar el cruce de ríos caudalosos, como el Usumacinta. El programa de construcción logró establecer 14 brigadas de trabajo bajo la dirección de dos Divisiones, una en Campeche y otra en Puerto México (hoy Coatzacoalcos, Veracruz). Las brigadas tuvieron que afrontar las vicisitudes del hostil y agreste ambiente de la selva con jornadas agotadoras y carencia de agua.

Las 31 imágenes que conforman esta exposición forman parte de los informes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), integrados en un tomo que fue publicado en 1938. Las fotografías dan cuenta de las etapas constructivas, de los problemas técnicos y las soluciones que se dieron para su construcción, nos permiten conocer los campamentos y las condiciones de trabajo de técnicos e ingenieros que muchas veces desertaban a causa de enfermedades endémicas de la región, además de las dificultades por el abasto, traslado, y movimiento de maquinaria, equipos, refacciones, alimentos, medicinas y personas; la utilización de transportes aéreos, marítimo, fluvial y terrestre para traslados y abastecimiento entre las Divisiones, así como la incorporación de equipos mecánicos de última generación para abrir brechas, construir drenajes, y puentes sobre ríos caudalosos, muchas veces apoyados por equipo ferroviario. Esta gran labor permitió vencer a la selva y conquistar el sureste mexicano hasta 1950. A continuación, mostramos una pequeña muestra de las imágenes que forman parte de esta exposición.



Coche Express 12148, denominado "Express de la fotografía".



Coche Express 12148, denominado "Express de la fotografía".



Foto 10. Trabajos en el corte en el kilómetro 45¹



Foto 24. Campamento de Pixoyal. Instalación de un tanque de agua



Foto 36. Puente sobre el río Champotón, sobre caballetes de madera

[1] Las tres imágenes que se muestran en este artículo, forman parte de la exposición y fueron tomadas de SCOP, Dirección General de Ferrocarriles en Construcción, *Asuntos de importancia, estudios e informes relativos a las diferentes líneas férreas en construcción, octubre a diciembre de 1938*. México, SCOP, s.n.p., 1938.

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.

Silbatos y palabras

Reseña del libro de Alejandro Semo, *Los ferrocarriles en México (1880-1900). Tiempo, espacio y percepción*, México, Secretaría de Cultura-CNPPCF (Horizonte Ferroviario), 2019.

Ricardo Pérez Montfort

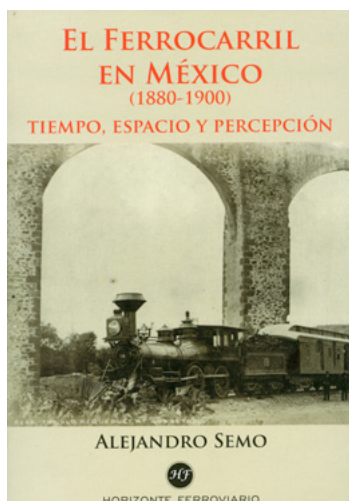
Licenciado, Maestro y Doctor en Historia de México por la UNAM. También hizo estudios de Realización Cinematográfica en el CCC, México. Ingresó al CIS-INAH en 1978, y es investigador en el CIESAS desde 1980. Líneas de investigación: Procesos políticos y culturales durante los siglos XIX y XX mexicanos.

Contacto: ripemont5408@gmail.com

La presente reseña fue leída en la presentación del libro, celebrada el 28 de febrero de 2020 en el marco de la 41 FERIA Internacional del Libro del Palacio de Minería en la Ciudad de México.

Si vas en ferrocarril
para saber dónde estás,
te fijas en lo que gritan
y al instante lo sabrás...

Ángel Rabanal



Le debo a Alejandro Semo el haberme dado a conocer al historiador alemán, Wolfgang Schivelbusch y a sus muy originales estudios sobre los cambios en la percepción humana del tiempo y el espacio en el siglo XIX. Por ello le estaré profundamente agradecido, pero más aún por haber enriquecido mis seminarios de historia cultural mexicana, en los cuales tuve la oportunidad de conocerlo y escuchar sus siempre inteligentes participaciones, hace ya casi dos lustros. Después de aquellas sesiones del 2011 o 2012 le perdí la pista y gracias a Teresa Márquez Martínez, directora del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, pude acercarme a su libro *El Ferrocarril en México (1880-1900) Tiempo, Espacio y percepción*. Debo reconocer que tan luego encontré un tiempo para leerlo, acometí la tarea con un enorme placer deleitándome entre sus páginas, sus cuadros y sus magníficas fotografías, pero sobre todo por su espléndida prosa. No tardé en encontrar nuevamente la agudeza del análisis característico de Alejandro Semo, pero lo que más nostalgia me produjo fue reencontrarme con Wolfgang Schivelbusch.

Tomando la paulatina implantación de los ferrocarriles como medios de comunicación espacial y su significado como

clásico símbolo de la modernidad, Schivelbusch al igual que Alejandro Semo en el libro que acaba de publicar, reflexionan en torno del ferrocarril como un factor decisivo en la transformación de la percepción del tiempo y el espacio, que, a su vez, caracterizó al desarrollo de la conciencia moderna, no como una derivación natural sino como un aprendizaje cultural. Al combinar las historias individuales con los avances tecnológicos y sus impactos en las cotidianidades, aquel salto a la modernidad ferroviaria significó, en efecto, un cambio radical en las nociones del tiempo y del espacio en las sociedades occidentales del siglo XIX. Las transformaciones en las maneras de mirar, de compartir, de moverse, de percibir el paso del tiempo, de la velocidad y de los viajes, así como la profunda impresión que causaron los aparatosos accidentes y las propias patologías surgidas a partir del transporte ferrocarrilero, revelaron la importancia de la aparición de dicho medio, tanto en la conciencia individual como los ámbitos sociales y económicos de los europeos y norteamericanos decimonónicos. Se trató pues de un verdadero cambio civilizatorio y desde luego cultural, al cual Norbert Elias le dedicó su magnífica obra *Sobre el tiempo* de 1984, tomando como antecedente tal vez el propio trabajo de Schivelbusch, publicado originalmente en 1977.

Pero mientras Schivelbusch y Elías mostraron claramente su eurocentrismo y su afición por la historia norteamericana, desestimando las experiencias de otros rumbos del mundo, Alejandro Semo, en este libro, se cobró la deuda concentrándose en México a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

Estructurando en 6 capítulos el autor de este trabajo repasa la estructura económica y social del país durante aquel período y el impacto que tuvieron los ferrocarriles en la reorganización de la propia distribución de la riqueza. En seguida se concentra en la dimensión tecnológica de dicho medio de transporte como factor determinante no sólo en la transformación de espacios y distancias, sino también en las nociones y regularizaciones del tiempo. Entre las páginas 69 y 102, Semo ensaya una interpretación por demás sugerente que titula “Dialéctica del tiempo-espacio sobre rieles”. Este ensayo, por sí mismo, merece una lectura acuciosa y un comentario puntual, que lamentablemente éste no es el lugar para hacerlo de manera cabal y justa. Pero al que hay que reconocer como una sección medular de su estudio, dada su espléndida combinación de datos duros sobre los recorridos en diligencia -con crónicas de viaje y percepciones del paisaje, el comercio y la comunicación a pie y a caballo- frente a lo que significó para todo ello el arribo del ferrocarril. Los cambios en el mundo rural y el urbano resultaron por demás impactantes.

El tercer capítulo lo dedica Alejandro Semo a la mirada del viajero. Con múltiples ejemplos de cronistas locales y extranjeros, con extractos de las guías y testimonios literarios se da cuenta del enriquecimiento de las percepciones individuales que trae la experiencia del ferrocarril. Al mismo tiempo se reconoce la existencia de una “nueva soledad” que implica moverse dentro de una jaula de acero y de cristal. Esto le permite al autor describir el interior de los vagones de ferrocarril y las posibles impresiones de sus pasajeros, a la vez que enfatizar la muy profunda división social existente en el México de fines del siglo XIX, que también llegó a separar a quienes viajaban en primera, segunda y tercera clase.

El cuarto capítulo retoma un asunto ferrocarrilero que ya Schivelbusch había anotado a la hora de describir las consecuencias del cambio de velocidades en la sociedad europea: los accidentes y las patologías derivadas del uso de dicho medio de transporte. Los peligros y los miedos, las neurosis, las angustias y los traumas provocados, ya sea por el exceso de velocidad, por los descarrilamientos, los trágicos accidentes o por la simple alteración de la cotidianidad, son el tema de este apartado, que combina la experiencia mexicana con algunas consideraciones psicoanalíticas, sobre las cuales el autor parece sentirse particularmente interesado. Pero sacándose la espina de la tragedia sicologista, Alejandro Semo concluye su capítulo con una serie de referencias sobre la seguridad y el control que poco a poco tuvo que imponerse en el medio para evitar tanto accidente.

No podía faltar un aspecto de la historia de los ferrocarriles decimonónicos mexicanos que prácticamente se impuso como una forma de promoción de las compañías, al igual que como una moda típica de las modernidades occidentales: el turismo. Como secuela de las visitas a lugares ajenos propiciada por las peregrinaciones religiosas o civiles, el turismo moderno corrió a la par de la implantación de otras modas como las cámaras fotográficas, la lectura de revistas

ilustradas o el excursionismo. El ferrocarril no sólo posibilitó la expansión y el ejercicio práctico de dichas modas, sino que también trajo consigo la publicación de guías y almanaques para uso particular de los viajeros y turistas. A estos dos tipos de publicaciones dedica Alejandro Semo una buena cantidad de páginas.

Finalmente, el capítulo sexto lo dedica a las estaciones de ferrocarril. Como “vínculo con lo otro” o como “punto de salida de lo desconocido y de llegada de lo ilustre”, la estación de ferrocarril sería desde luego un símbolo más de la industrialización al incorporar trabajadores uniformados y oficiales, y al ser el recinto de recepción de las innovaciones tecnológicas. Pero esas mismas estaciones también serían lugares para la espera, para experimentar la ansiedad del viaje, para celebrar la fiesta de bienvenida y el espacio para ejercer públicamente el discurso social. Para todo ello era necesario adaptar las construcciones. Y en México esto se dio una marea particularmente creativa a la hora de construir estaciones de ferrocarril. Hubo aquellas que se edificaron ex-profeso, pero también hubo algunas que adaptaron viejas haciendas o antiguos conventos para dar pie a la llegada o a la partida de trenes. Una vez resueltos los problemas técnicos, muchos arquitectos e ingenieros dieron vuelo a su imaginación y presentaron un extraordinario espectro de variantes a la hora de edificar aquellos lugares de espera, de compra de billetes, de comida ambulante, de resguardo de implementos ferroviarios y militares, y sobre todo de bodegas. Hubo estaciones de estilo *art nouveau* o *art déco*, pero una buena cantidad se ajustó al modelo neoclásico o al de la edificación “a la inglesa”. Afortunadamente todavía quedan por ahí algunas viejas estaciones, ya sea reconstruidas y adaptadas como centros culturales o escuelas, que testimonian la funcionalidad y la dimensión poética de aquellos “no lugares”, como los llama Alejandro Semo. Pero también es cierto que muchas siguen abandonadas y olvidadas como parte de la decadencia de un paisaje trasnochado, que poco le importa a quien va en su automóvil por alguna carretera. Dicho paisaje que antaño fue el cauce de un par de rieles de acero capaz de soportar el peso de una máquina de vapor, con sus vagones y su inevitable cabús en pos de nuevos horizontes, todavía resplandece en varios parajes del territorio mexicano.

Cierto que este libro sobre el tiempo, el espacio y la percepción en torno del *Ferrocarril en México entre 1880-1900* de Alejandro Semo, puede alimentar una sensación de nostalgia de aquel tiempo ido en que los ferrocarriles formaron parte de la campaña mexicana. Pero mucho más que ello, este libro debería ser una lectura obligatoria para quienes tienen el poder de rescatar lo que queda de aquellos ferrocarriles, ya sean vías, estaciones, máquinas y demás, con el fin de convertirlo en un patrimonio cultural de todos los mexicanos. Una parte de este trabajo ya lo ha hecho el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, que dirige Tere Márquez, y cuya muy meritoria labor también incluye la edición de libros como este. Sin embargo, ella y Alejandro no me dejarán mentir, queda mucho trecho qué caminar. Y promover la lectura de este magnífico libro, no sólo entre autoridades, sino también entre el público en general, sin duda ayudará a dar unos cuantos pasos más hacia adelante en el afán de reconocer la importancia de los ferrocarriles mexicanos en el salto civilizatorio que dio México al concluir el siglo XIX. Un salto que tal parece que ahora estamos dando en sentido inverso.

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.

Silbatos y palabras

Cuatro cantos en mi tierra (A Tabasco)

Carlos Pellicer Cámara

Nació en Villahermosa, Tabasco el 16 de enero de 1897 y murió en la ciudad de México el 16 de febrero de 1977. Fue escritor, poeta, museógrafo y político mexicano. Como poeta, perteneció a una generación de intelectuales mexicanos que adoptaron el nombre de Los contemporáneos y se le consideró como “poeta del paisaje, de la mañana, del entusiasmo, de la luz”, para más información ver “La poesía actual de México”, en *El Informador*, año xxvii, núm. 9351, sábado 12 de agosto de 1944, p. 3

I

Tabasco en sangre madura
y en mí su poder sangró.
Agua y tierra el sol se jura;
y en nubarrón de espesura
la joven tierra surgió.

Tus hidrógenos caminos
a toda voz transité
y en tu oxígeno silbé
mis pulmones campesinos.

A puños sembré mi vida
de tu fuerza vendaval
que azúcar cañaveral
espolvorea en la huida.

El tiempo total verdea
y el espacio quema y brilla.
El agua mete la quilla
y de monte a mar sondea.

Pedacería de espejo.
La selva, encerrada, ulula.
Casi por cada reflejo
pájaro que se modula.

Más agua que tierra. Aguaje
para prolongar la sed.
La tierra vive a merced
del agua que suba o baje.

Cuando la selva repasa
su abecedario animal
relámpago vertebral
de caoba a cedro pasa.

Flota de isletas fluviales
varó en flor la soledad.
Son de todo eternidad
y de nada temporales.

El mediodía tajado
de algún fruto tropical
tiene un sabor de cristal
sonoramente mojado.
Hay en la noche un instante
de vida, que si durara,
húmeda la muerte alzara
cual un terrible diamante.

Y a veces en la ribera
es tan fina la mañana
que la sonrisa primera
todo el día nos hermana.

Tiempo de Tabasco; en hondo
suspiro te gozo así.
Contigo, cerca de mí
tiempo de morir escondo.

Arde en Tabasco la vida
de tal suerte, que la muerte
vive por morir hendida,
de un gran hachazo de vida
que da, sin querer, la suerte.

II

La ceiba es un árbol gris
de gigantesca figura.
Se ve su musculatura
medio manchada de gis.

Es el árbol que hace todo;
yo lo he visto trabajar
y en la tarde modelar
sus pajaritos de lodo.
Ceiba desnuda y campal
cuya fuerza liberó
bosque y cielo y estrenó

su claro de matorral.

En desnudo pugilato
parece que así despejas
el campo y que le aconsejas
a todo árbol buen recato.

Navegando por el río,
súbitamente apareces.
Te he visto así, tantas veces,
y el asombro es siempre mío.
Cuando en el atardecer
todo Tabasco decrece
y el aire en los cielos mece
lo que ya no pudo ser,
con qué bárbara grandeza
das la razón al paisaje
que con oscura certeza
se adueñó de algún celaje
con que así la noche empieza.

Ceiba te dije y te digo:
colgaré mí corazón
de un retoño de tu abrigo;
tendrá su sangre contigo
altura y vegetación.

III

Una laguna que llega
y una laguna que va.
Si la luz de frente anega
o la luz de lado da
el jacintal que congrega
su poesía despliega
que en mi voz cintilará.

Hay más laguna que luna
en la noche que es tan clara.
Semeja que el cielo usara
luz modal de la laguna.
Hay más laguna que luna.

Tiempo lagunar que cabe
para siempre en nuestra vida.
Que no se cierre la herida
que por su boca se sabe
la llegada y la partida.

Estábamos la laguna
y yo.
Como esa noche...

Con más laguna que luna
la noche se desnudó.
Sudor de intemperie humana
que el aire sutil saló
y en su humedad levantó
flor lujuria rusticana.

Tu adolescencia suspira
junto a mi pecho velludo.
El tiempo es tiempo desnudo
y su largo cuerpo estira.

Si por besarte viví
con más laguna que luna,
fue más luna que bebí
que el agua de la laguna
que a raya en cielos tendí.

Como esa noche...

IV

El agua es laguna o río.
Un espejo se quebró.
Por todos lados miró
la desnudez del estío.

Con el agua a la rodilla
vive Tabasco. Así dama
de abril a octubre la flama
que hace callar toda arcilla.

Si por boca de la selva
largó la verdad su grito,
miente el silencio infinito
del agua que el agua envuelva.

Llueve lejos, por la sierra.
Llueve a tambor y clarín.
Toro del agua, festín
corre por toda la tierra.
Joven terrón cuaternario,
por tu cuerpo de aluvión
sangra el verde corazón
de tu enorme pecho agrario.

Lo que muere y lo que vive
junto al agua vive y muere.
Si en lluvia el cielo así quiere
moje su noche en aljibe.

Más agua que tierra. Aguaje
para prolongar la sed.
La tierra vive a merced
del agua que suba o baje.

Brillan los laguneríos;
en la tarde tropical
actitud de garza real
torna el aire de los ríos.

La noche en lluvia y batracio
retiñe el nocturno verde
y al otro día se muerde
verde el verde del espacio.

Agua de Tabasco vengo
y agua de Tabasco voy.
De agua hermosa es mi abolengo;
y es por eso que aquí estoy
dichoso con lo que tengo.¹

[1] Poema escrito en 1943, Villahermosa, Tabasco.

Silbatos y palabras

Campeche

Es un soneto que consta de catorce versos endecasílabos que se dividen en dos cuartetos y dos tercetos.

Francisco Sosa Escalante

Nació el 2 de abril de 1848, en la ciudad de Campeche y murió el 9 de febrero de 1925 en la ciudad de México. Fue periodista, escritor y poeta. Ocupó cargos importantes como Ministro de Fomento y director de la Biblioteca Nacional. Junto con Ramón Aldana fundó la Revista de Mérida.

Cual se reclina perezosa una hada
En su lecho, al fulgor de los luceros,
Está Campeche así, por lisonjeros
Arrullos de la mar acariciada.

Le da sus besos brisa regalada,
Perfume grato verdes limoneros,
Fresca sombra gentiles cocoterros.
Canoras aves música acordada.

Allí mi cuna se meció; el destino
Me arrebató de mi natal ribera,
Trazóme por mi mal otro camino;

Mas de la vida en la borrasca fiera
Del patrio cielo el resplandor divino
Será del alma la ilusión postrera.

Agua de Tabasco vengo
y agua de Tabasco voy.
De agua hermosa es mi abolengo;
y es por eso que aquí estoy
dichoso con lo que tengo.

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.

Vida Ferrocarriera

Entrevista a Alberto López, migrante guatemalteco

Patricio Juárez Lucas

Jefe de departamento de Archivo histórico, CEDIF-CNPPCF. Contacto: pjuarezl@cultura.gob.mx

PJL: ¿Cuál es tu nombre?

AL: Alberto López.

PJL: ¿De dónde vienes?

AL: De Guatemala.

PJL: ¿A dónde te diriges en este momento?

AL: Hasta Sonora, pero me dirijo a Estados Unidos.

PJL: ¿De qué parte de Guatemala eres?

AL: San Marcos.

PJL: ¿Allá, cuando estás en tu casa a qué te dedicas?

AL: Me dedico a trabajar, pero diseños gráficos.

PJL: ¿Cómo para publicidad y eso?

AL: Sí para publicidad y por ejemplo hacemos trabajos para personas a las que les gusta la serigrafía y eso.

PJL: ¿Cuántas veces has ido a Estados Unidos?

AL: Pues ahorita voy por tercera vez, pero la primera vez pasé, siete años fui a hacer y la segunda no pasé y voy intentando otra vez, de nuevo, a ver si se hace.

PJL: ¿Y en esos años que estuviste allá en que trabajabas?

AL: Trabajaba en una pinturería, eso estaba trabajando allá.

PJL: ¿Hace qué tiempo te regresaste a Guatemala?

AL: Hace como tres años.

PJL: ¿Y en ese tiempo que estuviste allá estabas trabajando en eso que dices?

AL: Sí, en ese tiempo.

PJL: ¿Ahora por qué te decidiste a regresar?

AL: Bueno, más que todo me decidí regresar por el trabajo también, dije tal vez está mejor todavía allá. Me di cuenta que la situación está difícil; está más difícil allá en mi país otra vez, mucha delincuencia y pues todas las empresas se están alejando de allí porque muchos impuestos está cobrando el gobierno y entonces se están yendo para otro país y definitivamente hay poco trabajo, trabajo suficiente.

PJL: ¿Y estás casado?

AL: No estoy casado, estoy unido.

PJL: ¿Pero tienes hijos?

AL: Sí, tengo tres hijos.

PJL: ¿Y allá en el norte tienes familia también?

AL: Sí, tengo primos allá.

PJL: ¿o sea, más o menos?

AL: Sí, son familiares.

PJL: ¿Y qué tan difícil estuvo el cruce?

AL: Pues, hace, cómo saber, la primera vez no fue tan difícil, pero estaba escuchando estos tiempos está más difícil la pasada, muchos impuestos están cobrando, hay que pagar una cuota, entonces ahorita no sé la verdad, ahorita que voy otra vez vamos a ver qué pasa en el camino, primero Dios que no haya nada.

PJL: ¿Y en la frontera de México, cómo pasaste?

AL: Pues la frontera de Guatemala con México la pasé bien, pero llegando en Arriaga como ahí se tiene que agarrar el tren pues es difícil, sí, mucho calor, a veces asaltan a uno, bueno ahorita que venía todo de ahí de Arriaga para aquí a Tierra Blanca salió todo bien, no nos asaltaron ni nada, pero ya viniendo de Tierra Blanca para acá a Orizaba a mí me pusieron la pistola así y me dijeron que si yo era el guía y le dije que no, y estaban necios, nos quitaron todo el dinero, a mí me pusieron la pistola, sí, e íbamos como cuatro y cuatro, cuatro aquí en este vagón y cuatro aquí en el otro vagón, éramos ocho, pero a mí me dijeron que yo era el guía que por que llevaba todo y les dije que no que nada más nos juntamos ahí, como ahí en los carriles del tren hay un montón se junta uno ahí y se hacen amistades, pues se viene uno y ellos piensan que uno es el guía, sí.

PJL: ¿Y estos tipos cuántos eran?

AL: Eran dos, era uno así alto y gordo y había otro chamaco como tal vez sus, bueno digo yo, tenía sus 17 tal vez 16 años

era delgado, pelo así quebrado como le dicen aquí y nos dijo que, si llevaban machete que ahí mismo nos iban a matar, de una vez, “si llevan machete aquí se quedan” dijo “se mueren” estaban diciendo y a mí me dijeron “si tú eres el guía te vas a quedar aquí” me dijeron así con la pistola de una vez y yo le dije que no, nos empezaron a quitar el dinero “traigan todo lo que tienen ahí” y sí los que tenían otros llevaban 50 otros ya como aquí se arriesga uno más que todo por falta de dinero, entonces lo que teníamos les dimos, se bajaron pero robaron a otros vagones esos sí tuvieron más tiempo, sí me espante muy gacho.

PJL: ¿Esto a qué hora sucedió?

AL: Como a eso de las 8, digo yo, así tanteando verdad.

PJL: ¿De la noche?

AL: Ajá.

PJL: ¿Cuánto ha de haber tardado esto, que los estuvieron encañonando?

AL: Tal vez como unos 10 minutos o 15 minutos, estuvieron ahí registrándonos todo.

PJL: ¿Y no vieron de dónde salieron, de dónde venían?

AL: Desconectaron el tren creo yo, le sacaron el aire y paró hasta los que iban manejando el tren, se bajaron otros que iban ahí, empezaron a revisar donde era y desconectaron el tren, sí salió todo el aire y ahí paró el tren, se quedó y ahí aprovecharon a subirse y nosotros estábamos, bueno no estábamos pendientes de eso que iba pasar, por que veníamos concentrados, dijimos “a lo mejor algo tuvo el tren” pero de repente, así nos encañonaron así de fácil, no lo esperábamos.

PJL: Órale, ¿y después ellos ya se volvieron a bajar y ya volvieron a enganchar el tren supongo yo?

AL: Ajá, volvieron a enganchar el tren y funcionó el tren otra vez, pero si nos espantamos.

PJL: ¿Y de ahí ya no les pasó nada hasta llegar acá?

AL: No, gracias a Dios que ya no, sólo eso sería si.

PJL: ¿Y ahorita cómo le vas a hacer para pasar?

AL: Pues ahorita nos vamos a ir transbordando en bus, puro autobús.

PJL: ¿Ya no se van a arriesgar en tren?

AL: Ya no nos vamos a arriesgar en tren, ahorita vamos a hablar con unos familiares a ver si nos echan la mano con un dinero para seguir adelante, a ver qué dice Dios.

PJL: ¿Cuántos años tienen tus hijos?

AL: La primera es una nena tiene 11 años, y el segundo tiene 10 y la que amo ahorita tiene 1 año la nena.

PJL: ¿Y tu familia, todos están allá?

AL: Sí, mi familia están todos allá en Guatemala, lamentablemente pues la situación del país en que vivimos también y otra de las cosas que yo antes estaba en la pandilla allá en Guatemala, pero era porque uno no piensa, no analiza las cosas, lo que viene, porque en primer lugar mi papá se murió y nos dejó con mi mamá desde muy pequeños y entonces no tenía un cariño, no, muchas que me pasaron, estaba yo muy chamaco, sí estaba recomendada con unas personas, me humillaban, un montón de cosa, y yo sentí un cariño con esos pandilleros, me daban apoyo, pero no era para nada bueno, para destruirse uno la vida allí, y definitivamente, gracias a Dios que recapacite y pensé y dije no, no va nada bien conmigo me voy a salir y me salí.

PJL: ¿Pudiste salir?

AL: Pude salir, sí, inclusive me puse dos tatuajes aquí, otro aquí y uno en la espalda, pero me los borré.

PJL: ¿A poco?

AL: Sí, gracias a Dios me los borré y ahorita tengo mis hijos, qué ejemplo les voy a dar a ellos si voy a estar en lo mismo, sí tal vez hice, pero estaba así chamaco, no tenía el consejo de una madre o de un padre, porque mi madre se iba a trabajar para darnos de comer.

PJL: ¿Más o menos de qué edad a qué edad hiciste eso?

AL: Como a los 13 años, 14 años estaba muy chavo, pero gracias a Dios que no cometí ningún delito, me siento bien, mi conciencia, que no hice nada malo, no maté nada, no violé, nada. Gracias a Dios que me controlé un poco, que, si no, no estuviera aquí contando, ya me hubieran matado.

PJL: ¿Y tus hijos donde nacieron?

AL: En Guatemala, sí mis hijos gracias a Dios que van a la Iglesia católica, si ellos van mucho a la iglesia, van a la misa los domingos, pues mi esposa está también bien metida en la iglesia ella es, no sé cómo le dicen aquí, servidora, ella sirve mucho a la iglesia. Y entonces gracias a Dios que yo tengo una bonita esposa, que me ha apoyado bastante, pues yo también voy a la iglesia de vez en cuando, cuando tengo motivos de trabajo ahí en la casa pues hay que hacer algo.

PJL: ¿Cuándo estuviste en Estados Unidos la primera vez en qué ciudad estabas trabajando?

AL: En Washington DC, ahí estuve trabajando.

PJL: ¿Y ahorita vas a ir para allá?

AL: Pues primeramente Dios allá voy a ir otra vez.

PJL: ¿Y ahorita dices que ya no vas a agarrar el tren?

AL: No, ya no agarro el tren.

PJL: ¿Y te vas a qué parte de la frontera?

AL: Bueno ahorita pensamos agarrar aquí hasta Sonora, sí, hasta Sonora pensamos llegar con estos amigos que me conseguí aquí, ellos son de Guatemala también y nos estamos apoyando los tres, somos tres.

PJL: Y, en la cuestión de la ciudad en donde vive tu familia, ¿qué tan grande es?

AL: Pues yo vivo en la capital, sí gracias a Dios desde que estuve en Estados Unidos compré una casa allá, ahí compré la casa y se hizo lo que tenía pensado en mis sueños, tener una casa, porque yo no tenía una casa, bueno yo crecí con una persona, mi abuela, pero nos humillaba siempre para darnos de comer, nomás crecí un poco empecé a trabajar por mi propia cuenta, pero sí empecé muy pequeño trabajando y me salí, me fui a la ciudad, ahí conseguí a mi esposa y entonces pensé venir a Estados Unidos y compramos la casa, gracias a Dios tenemos la casa ahí y tenemos otro terrenito ahí, pues ahorita si Dios lo quiere pienso hacer otras cosas para no trabajar para las personas, trabajar por mi propia cuenta y tener a mi familia.

PJL: ¿Para esto que dices de diseño qué estudiaste, o que preparación tuviste?

AL: Yo estudié perito contador, acá no sé, pero si soy graduado para eso.

PJL: ¿Y luego te dedicaste a esto de las artes?

AL: Sí a eso me dediqué, pero, sí puedo un poco de todo, carpintero, le hago carpintería también, sí se me defender.

PJL: ¿Y allá en Estados Unidos en qué estabas trabajando?

AL: En una pintorería (tintorería) donde planchan pantalones, camisas, todo, los gringos llegan a dejar ahí todo eso y yo los plancho, así trabajaba en una tienda con unos coreanos y me pagaban bien, 620 dólares a la semana, estaba ganando bien y también aprendí, pues al principio no empecé ganando bien, al principio uno no va entrar ganando uno lo que es, va viniendo uno de abajo para arriba, nunca va a empezar uno de arriba para abajo. Entonces me dijo un amigo que estaba trabajando ahí me dice “si quieres vamos a trabajar, pero no vas a ganar mucho” me dice y pues esta bueno y me fui. Empecé planchando camisas primero, camisas así, como hay una máquina especial en que uno pone las camisas, se inflan y quedan bien, desaparecen las arrugas y todo, y sacaba 25 a veces 30, así iba aprendiendo, pero el coreano no me pagaba bien, me pagaba poquitillo pero salía para la comida, ya después sacaba 45 por hora 50 por hora y ya después le dije al coreano que me iba a salir, después le gustó de plano que yo estuviera trabajando y me dijo “no, yo te voy a pagar más ahora” y ahí me quede fijo y después aprendí a planchar el pantalón, corbatas, blusas, de todo, suéteres, de todo, empecé a aprender y le agarré la maña, aprendí a hacer todo y ya después me dijo “te voy a pagar otros 100 más” y me dio otros 100 más y me quedé con el 6.50 ahí fijo, y me daba de comer ahí también. De ahí me salí cuando me vine a Guatemala, por que como quiera tenía mi esposa, no podía estar mucho tiempo allá por mis niños y por eso me vine, pero pues el coreano me ha hablado a Guatemala “por qué no regresas” me dice, por eso que se haga, primero Dios estoy allá otra vez.

PJL: Ah, o sea ya llegarías ahí mismo con chamba, está bien.

AL: Sí, pero como siempre Dios está con los huérfanos también verdad, mi mamá acaba de fallecer tiene como 3 años que falleció, yo estaba en Estados Unidos, hace como tres años, y pues a veces uno agarra las cosas contra Dios, yo lloraba y le decía porque te quitaste a mi papá, mi mamá, me dejaste solo decía yo, pero a veces uno remata las cosas contra Dios y a veces así son las cosas, Dios tienen un propósito para uno, pero si mi vida fue muy dura, mi papá nunca pensó en decirle “le voy a dejar un pedazo de terreno a mis hijos” nada., sólo se mantenía tomando y eso no es para nada bueno y eso lo acabó.

PJL: ¿Sí, y de familiares tienes más hermanos o hermanas?

AL: Tengo un hermano y una hermana son más pequeños que yo, yo soy el mayor.

PJL: ¿Y ellos a dónde están?

AL: En Guatemala, mi hermano viene a trabajar mucho aquí a Tuxtla Gutiérrez y mi hermana está en la capital con su esposo, ahora tiene dos niños y mi hermano no tiene, nada más tiene novia, a ver cuándo se va a casar.

PJL: ¿El de qué trabaja aquí cuando viene?

AL: Él como ahí hay cultivo de café el viene a cortar café ahí en Tuxtla Gutiérrez, sólo ahí puede llegar él ya de ahí para acá él no quiere venirse, es peligroso eso.

PJL: ¿En temporadas?

AL: Temporadas sí, tres meses, cinco meses se viene a estar ahí y se va para Guatemala.

PJL: ¿Y tú donde agarraste el tren? ¿En Arriaga?

AL: En Arriaga sí.

PJL: ¿Y de la frontera a Arriaga cómo le hicieron?

AL: Yo pasé en puro autobús, pasé la garita y no me bajaron gracias a Dios, todo bien, la frontera que agarré de Guatemala con México fue Talismán, la frontera donde yo pasé, todo bien gracias a Dios. Como yo venía solo, no me bajaron.

PJL: ¿Y ya los cuates eso que dices que te encontraste fue en?

AL: Ya aquí en Arriaga, en Arriaga se juntan, nos juntamos todos aquí en la casa, empezamos a platicar, a dónde vamos, bueno tenemos que estar unidos cualquier cosa juntos ahí, y así nos agarramos confianza y nos apreciamos. Por lo menos ahorita que yo venía, veníamos ocho y se fueron otros, nos pusimos tristes, uno se pone triste, se acostumbra uno, porque si no tenemos comida vamos a chalorear, vamos a traer unas coca colas, comida, un poquitillo de cada uno tenemos que ayudarnos ahí. Y ahorita que se fueron nos sentimos tristes, pero así es la vida.

PJL: ¿Ellos se marcharon en el tren?

AL: Sí en el tren, nos quedamos tres nada más aquí. Sí nos estaban contando que en la mañana salieron, pero ellos se van todavía en tren. Sí en tren, no, nos quedamos nosotros todavía aquí, gracias a Dios que por la casa hogar que nos apoya también, es una gran ventaja están bendecidas todas esas personas que donan aquí al hogar, que se preocupan por uno, nadie nos quiere, pero si hay personas que nos quieren.

PJL: Y aparte de esto de la violencia por así decirlo, ¿qué tan difícil es viajar en el tren?

AL: Pues es muy difícil, muy cansado, se deshidrata uno mucho, a veces no hay agua, tenemos que aguantar si se siente uno deshidratado, sin comer, cuando uno viene a la casa hogar la comida es como que, lo vienen a uno a garrar como si no hubiera comido uno nunca. Eso, el hambre, uno quiere comida, el hambre y la sed. Y es muy cansado en el tren, muy incómodo.

PJL: ¿En qué parte venías?

AL: Venía en un vagón así abajo, pero tenía muchos como hierros cruzados y no se podía acostar uno solo un puesto, sentado, se cansaba, se paraba uno y no se puede dormir, es muy difícil, y los que están arriba no se pueden dormir si se duermen pues.

PJL: ¡Se pueden desbarrancar!

AL: Sí, es muy difícil, muy cansado y arriesgando la vida que si uno se cae ahí mismo se queda.

PJL: ¿A ti cuanto llevabas que te sacaron?

AL: ¿De dónde?

PJL: ¿Cuánto te sacaron de dinero?

AL: Pues a mí me quitaron como 50 pesos, a los demás también, así les estuvieron bajando.

PJL: ¿mexicanos?

AL: Sí, mexicanos.

PJL: ¿Y ahorita por qué te decidiste por Altar y no por otras fronteras, porque es más cercano tal vez?

AL: Para mí es más fácil cruzar en Altar, Sonora, porque supuestamente por otras fronteras son más cerca, pero hay muchos que lo asaltan a uno ahí, que le quitan una cuota, por ejemplo, Reinosá, yo pasé por Reinosá la segunda vez, pero no crucé por lo mismo, porque hay muchos, los del Cartel del Golfo ahí están ya esperándolo a uno, los mismos policías lo entregan a uno con los del Cartel del Golfo y lo secuestran a uno. A mí me secuestraron dos días, los mismos policías de la migra, y nos bajaron y nos dijeron que, pero yo le dije que mejor me dieran con migración que yo no quería ir con ellos, pero ellos como están conectados con los del Cartel del Golfo llamaron por radio, y de repente llegaron dos trocas ahí, “súbanse” nos dijeron, bien armados y nos llevaron a una casa, como un potrero y yo dije aquí me voy a morir, qué se puede hacer, ya estamos en las manos pero primero Dios que le toque el corazón y que nos dejen libres, y nos llevaron y nos hicieron un montón de preguntas, que si éramos guías que sí, ah un montón de preguntas nos dijeron. Y solo esperé cuando me hicieron así y me dieron aquí en el pecho y caí en la pared, de ahí nos llevaron a un cuarto lejos y nos metieron y nos tuvieron dos días ahí hasta que se les ablandó el corazón y nos dejaron ir, ellos mismos nos fueron a tirar ahí al puente, no, al río Bravo y pues como digo yo Dios siempre está con uno y tanto la oración por mi familia también, pues gracias a Dios que hasta ellos mismos nos fueron a tirar al río que ahí pasa “Dios los bendiga” nos dijeron nada más.

PJL: ¿Ah sí?

AL: Sí, pero no todos ya tenemos la misma suerte, entonces yo creo que las oraciones y la fe que uno tiene pues, gracias a Dios que todo bien. Pues ahorita ya no quiero cruzar por ahí, quiero cruzar por Altar, Sonora.

PJL: ¿Pero esa vez que dices tú te regresaste a tu tierra?

AL: No ese día de una vez crucé hasta llegar a Macali (Mc Allen), pero de Macali (Mc Allen) llegué, estuve esperando que me llevaran para arriba, a San Antonio Texas, de ahí nos fuimos, llegamos, pero lamentablemente la van donde íbamos se arruinó y llegó la policía y nos agarró la migración, pero yo ya estaba arriba, sí.

Durante años la migración irregular ha sido la única opción para todas aquellas personas que deciden salir de su país por condiciones económicas adversas o porque se encuentran en un estado de sitio en donde la violencia ha escalado niveles nunca antes vistos. Y no es decisión fácil. Todos los días escuchamos noticias sobre centroamericanos que cruzan nuestra frontera sur con la esperanza de llegar a la unión americana, algunos lo logran, otros no, pero el

intentarlo se convierte en una alternativa de vida. Este fue el relato de Alberto López, un guatemalteco que se atrevió a cruzar nuestra frontera por tercera ocasión.¹

[1] Entrevista realizada el 24 de febrero de 2004, en el Albergue Casa del Migrante La Sagrada Familia, Apizaco, Tlaxcala.

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.

Archivos documentales y de bienes

Archivo Histórico

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Subfondo: Junta Directiva

Número	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
627	Asambleas de accionistas de la Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila (CCCC), de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	17. Documentos relativos a la Asamblea Anual de accionistas de la CCCC de 1922	1922	5,6122	36
628	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	18. Documentos relativos a la Asamblea Anual de accionistas de la CCCC de 1923	1923	5,6123	36
629	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	19. Duplicados de las actas y documentos relativos a la Asamblea anual de 1924	1924	5,6124	36
630	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	20. Duplicados de las actas y documentos relativos a la Asamblea anual de 1926	1926	5,6126	36
631	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	21. Duplicados de las actas y documentos relativos a la Asamblea anual de 1930	1930	5,6130	36
632	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	22. Duplicados de las actas y documentos relativos a la Asamblea anual de 1931	1931	5,6131	36
633	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	23. Duplicados de las actas y documentos relativos a la Asamblea anual de 1932	1932	5,6132	36
634	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	24. Documentación relativa a que no se celebre en Colorado la Asamblea Anual de accionistas de 1933	1933	5,6133	36
635	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Extraordinaria 1907	1907	5,6207	36

636	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	2. Extraordinaria marzo 1908 3. Ordinaria mayo 1908 4. Ordinaria junio 1908 5. Ordinaria septiembre 1908 6. Ordinaria octubre 1908 7. Ordinaria noviembre 1908	1908	5,6208	36
-----	---	---	------	--------	----

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.

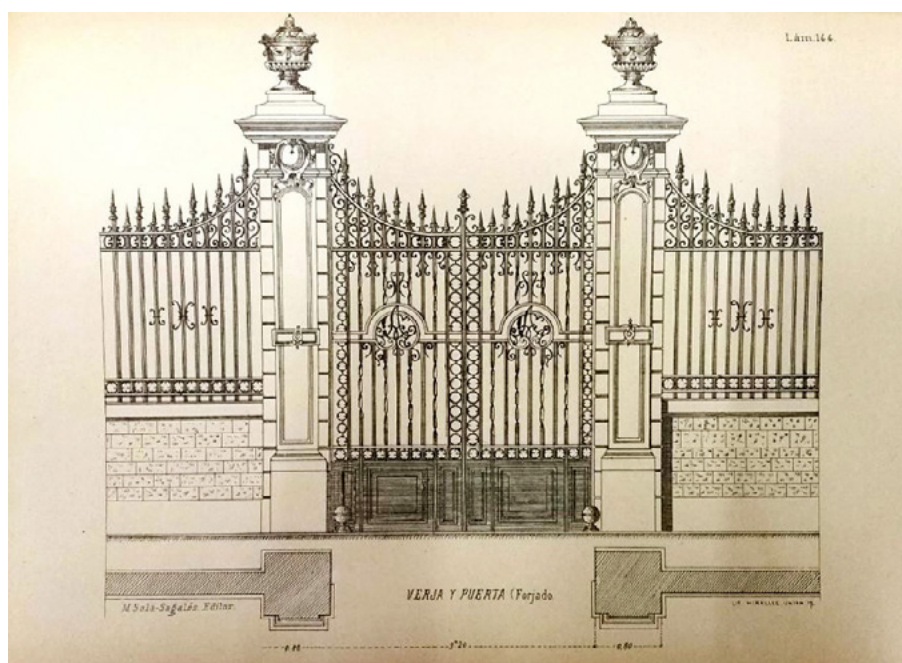
Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Archivos documentales y de bienes Biblioteca especializada

Colección Méndez Quijano Ziri6n

531 ROU.e 1889	046.- Eugene Rouhe ; Enciclopedia des travaux publics : Elements de statique graphique / Par6s : Baudry et cie, 1889, 284 p. ; 24.5 x 15.5 cm. - Pasta dura - Forro de cuero y piel
531 BRO.m 1880	047.- Henry T. Brown, editor ; 507 Mouvemnts mecaniques / Bruxelles, B6lgica : Gustave Mayolez, 1880, 122 p. : il. ; 17.5 x16 cm.- Pasta dura - forro queratol
620.1 BEL.s 1864 t. I	048.- J. B. Belanger ; Serie de traites sur la mecanique, et sur les theories des ses principales appliations a l'art de l'ingenieur : t. I Cinematique / Par6s : Dunod, 1864, 288 p. + 12 l6ms. ; 21.5 x 13.5 cm. - Pasta dura - forro cuero y papel
620.1 BEL.s 1864 t. II	049.- J. B. Belanger ; Serie de traites sur la mecanique, et sur les theories des ses principales appliations a l'art de l'ingenieur : t. II Dynamique d'un point materiel / Par6s : Dunod, 1864, xvi p. + 148 p. ; 21.5 x 13.5 cm.- Pasta dura - Forro cuero y piel
610.9 HAR.c 1901	050.- Harford - Battersby, C.F. ; Climate : Vol. I y II A quartel y journal of health and travel / London : Travellers Health Bureu, 1901, 148 p. ; 24 x 16 cm. - Pasta dura - Queratol
618.3 DUQ.c 1901	051.- Duque de Estrada, J. ; Contribuci6n al estudio de las deformaciones p6lvicas en M6xico / M6xico : Tip. y Lit. "La Europea", 1901, 67 p. ; 25 x 15.5 cm.- Pasta dura.- Forro cuero y tela
616.3 JAM.i 1917	052.- Jamison, Alcinous B. ; Intestinal Ills : Chronic constipation and auto-intoxication due to proctitis and colitis / Nueva York : Chas A. Tyrrell, 1917, xv p. + 377 p. ; 20.5 x 14 cm. - Pasta rigida .- Forro tela.- Grabado
671.2 WES.o 1883	053.- Thomas D. West ; American Foundry practice / Nueva York : John Wiley & Son, inc., 1883, 391 p. ; 19 x 13.5 cm.- Pasta dura.- Queratol
622 OSB.p 1895	054.- H. S. Oborn ; A practical manual of minerals, mines and mining / Philadelphia : Henry Carey Baird & Co., 1895, xxiv p. + 372 p. + 32 anuncios ; 23 x 15.5 cm. - Pasta dura. - Queratol
622 COL.b 1899	055.- F6lix Colomer ; Biblioteque du conducteur de travaux publics : Exploitation de mines / Par6s : Vve Ch. Dunod, 1899, 344 p. ; 18.5 x 13.5 cm.- Pasta suave.- Forro cuero

622 DEM.c 1878 t.I	056.- CH. Demanet ; Cours d'exploitation des mines de houille : Tome premier / País : Hector Manceaux, Imprimeur, editeur, 1878, viii p. + 493 p. ; 23 x 15 cm.- Pasta dura.- Forro cuero y papel
622 DEM.c 1878 t.II	057.- CH. Demanet ; Cours d'exploitation des mines de houille : Tome second / País : Hector Manceaux, Imprimeur, editeur, 1879, 587 p. : il. ; 23 x 15 cm. - Pasta dura .- Forro cuero y papel
622.0972 CAR.c 1899	058.- Luis Carrión ; Curso de explotación de minas / Pachuca, México : Tipografía de Pedro Haro Suel, 1899, 510 p. : il. ; 20 x 15.5 cm.- Pasta dura.- Forro cuero y papel
682 ABE.c 1888 t.I	059.- Tte. Cnel. José Abeilhe ; El cerrajero moderno : Tratado teórico y práctico de cerrajería y fundición. Texto - Atlas primera parte / 3ª. Ed. Barcelona : Jaime Sola- Sagales, 1888, 324 p. + 129 láminas ; 31.5 x 23 cm.- Pasta dura-forro tela.- grabado
682 ABE.c 1888 t.II	060.- Tte. Cnel. José Abeilhe ; El cerrajero moderno : Tratado teórico y práctico de cerrajería y fundición. Texto - Atlas segunda parte / 3ª. Ed. Barcelona : Jaime Sola- Sagales, 1888, iv + láminas del núm. 130 al 311 ; 31.5 x 23 cm.- Pasta dura-forro tela.- grabado



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.

Archivos documentales y de bienes

Fototeca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Sección: Donaciones al MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001886	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001887	Patios de la terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001888	Talleres de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001889	Puente	Blanco y negro	8 x 10"
03-001890	Patios de la terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001891	"Patio de coches sur. Estación de carga D. F. Ferrocarriles Nacionales".	Blanco y negro	8 x 10"
03-001892	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001893	Locomotora diesel número 5616 en los patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001894	Panorámica de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001895	Entrada a la casa redonda de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001896	Oficinas de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001897	"Hospital"	Blanco y negro	8 x 10"
03-001898	Oficinas de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001899	Tablero de control de una dresina.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001900	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001901	Tanques de almacenamiento.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001902	"Vista exterior del hospital Colonia en la Ciudad de México".	Blanco y negro	8 x 10"
03-001903	Vías.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001904	Grúa sobre puente.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001905	Reparación de vía.	Blanco y negro	8 x 10"



03-001893



03-001889

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.

Archivos documentales y de bienes

Planoteca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Sub Fondo: Ferrocarril Interoceánico (Puebla)

Número	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
780	Ferrocarril Oaxaca y Oriente. Proyecto de patio con mesa diratoria de la estación de Tlalixtac.	Diciembre de 1905	Cianotipo	1 a 500	Malo	50 X 39
781	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla-Oaxaca. Distrito de Tehuacán. Plano de localización de una tubería de 3" de diámetro por 1450 m. para relevar la actual tubería procedente de riego.	31 de agosto, 1934	Tela calca	1:5,000 1:200	Bueno	63 X 41
782	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla-Oaxaca. Plano de la planta de agua en la estación de Atlixco mostrando localización, perfiles y los detalles de las tomas.	16/01, 1935	Tela calca	Sin escala	Malo	83 X 56
783	Interoceanic Railway. Office for mechanical dept. Puebla. Drawin N° 1.	Nov. 31/ '89	Tela calca	1/8 inch=1 foot	Bueno	45 X 44
784	Interoceanic Railway. Office for mechanical dept. Puebla. Drawing N° 2.	Nov./ 1889	Tela calca	1/2 inch=1 foot	Bueno	62 X 56
785	Interoceanic Railway. Office for mechanical dept. Puebla. Drawing N° 3.	Nov. 3/ 1889	Tela calca	1/2 inch=1 foot	Bueno	65 X 43
786	Ferrocarriles Nacionales de México. Depto. de Vía y estructuras. División Pue-Oax.Plano general. Patio Puebla. Km. VB-109.4	Junio de 1984	Copia en papel albanene	1:2,000	Bueno	103 X 49

787	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. Estación terminal de Puebla.	Diciembre 24 de 1929	Tela calca	1:2,000	Bueno	96.5 X 24.5
788	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. Edificio del hospital del F.C. Interoceánico de Puebla.	Diciembre 30 de 1931	Tela calca	1:1,000	Bueno	63 X 39
789	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. Div. Puebla-Oaxaca. Plano que muestra los edificios usados por el almacén en las terminales de Puebla.	25 de Diciembre 25 de 1932	Tela calca	1 a 200	Bueno	101 X 50.5
790	Ferrocarriles Nacionales de México. Comisión de contratos. Derecho de vía en el patio de la estación de Muñoz, Tlaxcala.	Mayo, 1962	Copia helio-gráfica	1: 1 000	Bueno	109 X 33
791	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril del Sureste. Plano de instalaciones de la estación de Puebla, Pue.	Junio de 1998	Copia helio-gráfica	1:2 000	Bueno	135 X 45
792	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril del Sureste. Plano de instalaciones de la estación Apizaco, Tlax.	Junio de 1998	Impreso a color	1: 1 000	Bueno	150 X 36,5

Fondo: Ferrocarril Mexicano

Sección: Fuerza Motriz

Número	Título	Fecha	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
1	Modelo para marcar costados de los nuevos breaks.	10-19-46	Papel albanene	Sin escala	Malo	145 X 42.5
2	Ferrocarril Mexicano. Maltrata substation incoming kilowatts, A.C. Ascending passenger train.	Nov., 12, 1924	Papel milimétrico	Sin escala	Bueno	26.8 X 20.4
3	Flecha de cambio.	1937	Tela calca	Sin escala	Bueno	46.5 X 32.5
4	The Mexican Railway Co. Ltd. Diagram of conections.	28/02/1934	Cianotipo	Sin escala	Bueno	100 X 68
5	The Mexican Railway Co. Ltd. 150 tons. Electrically driven traverser.	28/02/1934	Cianotipo	Sin escala	Bueno	101 X 68.5

6	Coupler safety chains for 30 tons. Box car.	Nov., 19, 1930	Cianotipo	Sin escala	Bueno	84 X 57.5
7	Stencil drawing for box cor.	10-22-30	Cianotipo	4', 8':1/2"	Bueno	90.5 X 60.5
8	General arrangement 30 tons. Box Car.	Jun., 23, 1931	Cianotipo	4', 8':1/2"	Bueno	132 X 85
9	Notas.	Sin fecha	Papel bond	Sin escala	Malo	28 X 21.5
10	Construction and maintence section American Railroads. Bolted rigid frog.	Sin fecha	Papel bond	Sin escala	Malo	39.5 X 22.6
11	Construction and maintence section American Railroads. Bolted rigid frog.	Sin fecha	Papel bond	Sin escala	Malo	45 X 22.6
12	Brida para aparejo de tracción	Septiembre 11-1951	Papel bond	Sin escala	Malo	48.5 X 21.5
13	Soporte del acoplador para locomotoras eléctricas.	19 de junio, 1952	Papel bond	Sin escala	Malo	54 X 41
14	Pointer driving device for dials.	26-4, 1960	Papel bond	1 a 1	Malo	83 X 59
15	Agujas rectas de 15'. Riel de 85 Lbs.	Sin fecha	Papel bond	Varias	Bueno	102 X 52
16	General arrangement of auto car.	January 31, 1931	Cianotipo	4', 8':1/2"	Bueno	149 X 84
17	Magnetic full voltage controller for syn-motor.	Sin fecha	Papel albanene	Sin escala	Bueno	27.5 X 23
18	Medidas de mampostería de ladrillo para caldera de San Marcos.	Julio 13, 1951	Papel albanene	Sin escala	Regular	37 X 27.5
19	Combination wrecker and steam shovel.	Sin fecha	Tela calca	Sin escala	Bueno	40 X 23.5
20	Corderas de las puertas sobrepuestas.	Sin fecha	Tela calca	1/10"= 4"	Bueno	35 X 19

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.

Archivos documentales y de bienes

Almacén de colecciones

Catálogo de colección

Nombre común o científico	Barrica
Número de inventario	H0030328IM190006979
Marca	No presenta
Época	Siglo XX
Descripción	Objeto en forma de barril donde se transportaba el agua potable para las cuadrillas de vía que salían de campamento.
Total de piezas en la colección	2
Dimensiones en cm	85 cm x 63 cm
Colección	CNPPCF / MNFM



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.