

TIERRA FERROVIARIA

Rastros de los ferrocarriles peninsulares en los acervos del CEDIF

Traces of the peninsular railways in the CEDIF collections

Patricio Juárez Lucas
Isabel Bonilla Galindo
Covadonga Vélez Rocha
Román Moreno Soto¹

Resumen

La península de Yucatán comprende los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán, territorio que, hasta mediados del siglo XX, tuvo un proceso lento de integración al resto del país y solamente cobró renovados bríos cuando las vías férreas locales se conectaron al sistema nacional, facilitando el desplazamiento de personas y mercancías. El objetivo del artículo es dar a conocer las fuentes documentales: expedientes, impresos, fotografías y planos, que se resguardan en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), referentes a la conformación de los ferrocarriles peninsulares, con el propósito de contribuir en el trabajo de los investigadores e investigadoras, en lo que hasta el momento es considerada una de las grandes lagunas sobre la historia ferroviaria de México.

Palabras clave

Ferrocarriles, Archivos, Península, Yucatán, Campeche, Quintana Roo.

¹ Personal del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura. Contacto: cedif@cultura.gob.mx

Abstract

The Yucatán peninsula includes the states of Campeche, Quintana Roo and Yucatán, a territory that until the middle of the 20th century had a slow integration process with the rest of the country and only charged renewed vigor when the local railways were connected to the national system, facilitating the movement of people and goods. The objective of the article is to make known the documentary sources: files, printouts, photographs and plans, which are protected in the collections of the Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF by its acronym in Spanish), referring to the conformation of the peninsular railways, with the purpose of contribute to the work of researchers in what has been considered up to now one of the great gaps in the history of railways in Mexico.

Keywords: Railways, Archives, Peninsula, Yucatan, Campeche, Quintana Roo.

Introducción

Los orígenes del sistema ferroviario en la península se remontan a 1857, cuando Santiago Méndez presentó un proyecto en materia ferroviaria. Sin embargo, será hasta 1875 cuando comienza a construirse la primera línea férrea en Yucatán, con la vía Mérida al puerto de Progreso, la cual obedeció a la necesidad de que los ferrocarriles trasladaran gran cantidad de mercancías provenientes de las zonas hacendarias o selváticas hacia los puertos de exportación, para beneficio de los negocios de empresarios y políticos locales. De esta forma, los proyectos se concentraron en el norte y noreste de la península, con epicentro en Mérida y en la ciudad-puerto de Campeche.²

En Yucatán, entre 1876 y 1901 el sistema ferroviario estaba en manos de cinco compañías estatales³, cada una con un consejo de administración y diferentes personajes de la élite local. No obstante, en 1902 se fusionaron y formaron una sola: Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Su capital fue de 23 millones de pesos, que se dividieron en 23 mil acciones de mil pesos. La red tuvo una extensión aproximada de 904 kilómetros, en forma de reticulado con cuatro divisiones: norte, sur, oriente y oeste, que unió a Mérida y Progreso con Valladolid, Tizimín y Peto. 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.⁴

Por su parte, en territorio de Campeche, entre 1881 y 1908 se desarrollaron dos iniciativas importantes, la primera intentó vincular a la ciudad de Campeche con Calkiní, buscando completar la conexión Calkiní-Mérida (cuya concesión la tenía la firma yucateca Compañía

2 Martha Beatriz Cahuich Campos, “La persecución de un sueño: Historia del ferrocarril en Campeche y la península de Yucatán”, en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, p. 33.

3 Las compañías eran: la del ferrocarril de Mérida a Progreso con ramal a Izamal, la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del Ferrocarril Muelle y Almacenes del Comercio y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal. Véase Ricardo Wan Moguel, “Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)”, en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, p. 16.

4 Ricardo Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 38, año 13, México, enero-abril del 2020, p. 7.

Peninsular de Ferrocarril), pero sólo logró el tendido Campeche-Lerma y Tenabo-Pomuch. La segunda fue el Ferrocarril Campechano, compañía encabezada por Fernando Carvajal de Estrada, que no consolidó la comunicación del puerto con los Chenes desde Bolonchenticul, pero sí hasta la Hacienda Uayamón. Mientras que, en Quintana Roo sólo hubo un tendido temporal, con objetivo militar en contra de los mayas rebeldes.⁵

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, sin embargo, no fueron fructíferos. Fue hasta la década de 1930 cuando se volvió a retomar la idea de crear una empresa para articular un sistema férreo nacional, que incluyera al sureste, por lo que durante el gobierno de Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) se acordó construir una línea que comunicara al sureste mexicano, conectando el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, mientras que en la administración de Abelardo L. Rodríguez (1932-1934) se realizaron los vuelos de reconocimiento, junto con algunos estudios preliminares.⁶

Finalmente, durante el gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940) se comenzaron los trabajos de construcción para unir las líneas bajo el nombre de Ferrocarriles del Sureste, proyecto que, partir del mes de septiembre de 1936, recayó en la SCOP, la cual creó la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles y organizó la línea en dos divisiones: Puerto México —de Coatzacoalcos a Tabasco— y Campeche —de Tenosique a Campeche. Después de catorce años de construcción, en mayo de 1950 se puso en servicio la primera parte de la línea; la que iba de Coatzacoalcos a Campeche. Mientras que, 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.⁷ En 1968 se fusionó la Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán con el Ferrocarril del Sureste, surgiendo de este modo los Ferrocarriles Unidos del Sureste.⁸

Pese a su relevancia, hasta hace poco la historiografía que diera cuenta sobre cómo se construyeron, operaron y modificaron las líneas del sistema ferroviario de la península, en particular aquella posterior al periodo porfiriano, se encontraba en una especie de vacío que afortunadamente se ha venido llenando, gracias a los trabajos de investigación de Ricardo Wan Moguel, Marcos Tonatiuh Águila, Jeffrey Bortz, Marcela Mijares Lara y Martha Beatriz Cahuich Campos.⁹

5 Martha Beatriz Cahuich, *op. cit.*, pp. 33-34.

6 Marcela Mijares, “El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche (1934-1944)”, en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, p. 25.

7 Ricardo Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste...”, *op. cit.*, p.8.

8 *Ibid.*, p. 11.

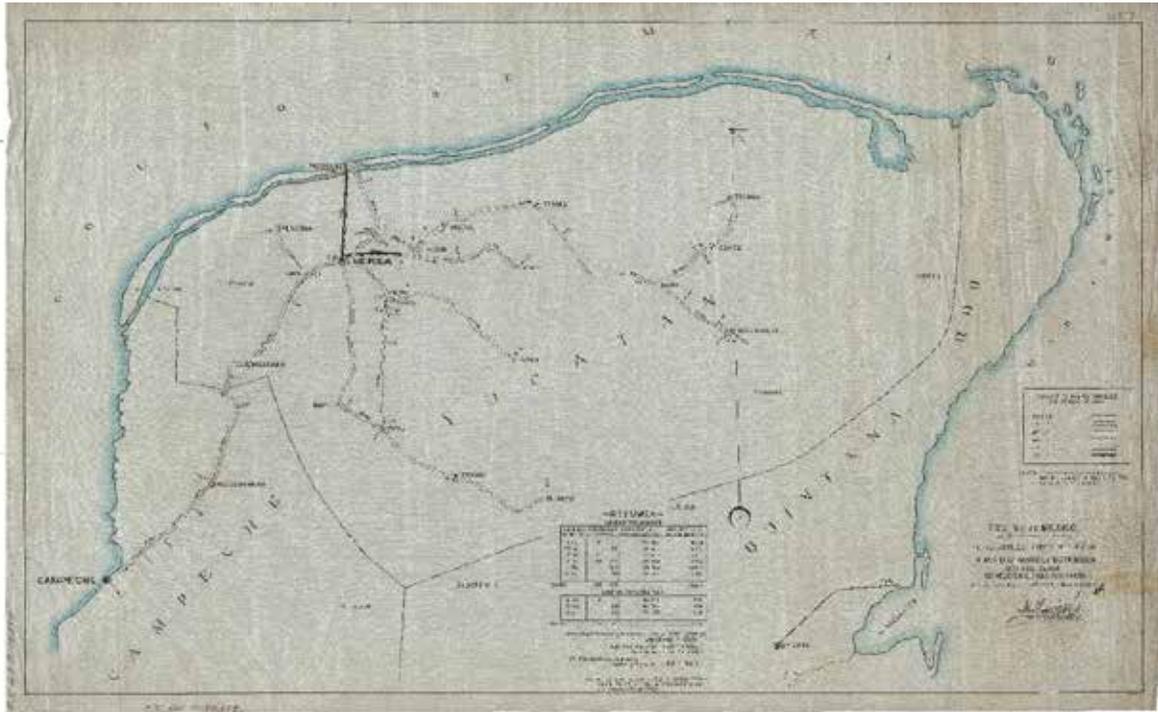
9 Muchos de sus trabajos han sido publicados en números anteriores de *Mirada Ferroviaria*, de ellos el que ha logrado mostrar un panorama para una buena parte del periodo posrevolucionario es el de Ricardo Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste...”, *op. cit.*, pp. 5-14; sobre los conflictos de los trabajadores son muy importantes los aportes del artículo de Marcos T. Águila, Jeffrey Bortz, “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 38, año 13, México, mayo-agosto del 2020, pp. 38-51. Mientras que los aportes de Marcela Mijares para el caso del Ferrocarril del Sureste y el del equipo coordinado por Martha Beatriz Cahuich para los ferrocarriles en Campeche son muy relevantes, incluso esta última

Sin duda, los avances de estos investigadores e investigadoras se han sustentado en un respaldado documental sólido, que ha implicado la consulta de distintos acervos documentales, entre los que destacan aquellos localizados en el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), en donde se conservan dos importantes fondos de la misma compañía ferroviaria llamada Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), que funcionó bajo distintos nombres desde 1874 hasta 1998, cuando fue privatizada, por lo que dan cuenta de funciones institucionales diferentes, pero complementarias. El primer fondo es el de “Ferrocarriles Yucatecos” (1871-1997), el cual registra las relaciones laborales de las empresas ferroviarias, y el segundo es el fondo “Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán” (1880-1980), que documenta la administración y política de las empresas ferroviarias que se sucedieron en el tiempo.¹⁰

Junto con la magnífica colección que representan los dos fondos de ferrocarriles que acabamos de mencionar, existe otro acervo donde los interesados e interesadas en seguir los rastros de los ferrocarriles peninsulares deben hacer una parada obligatoria para consultar. Por supuesto, nos referimos al repositorio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), en donde se conserva la colección más amplia sobre la historia de los ferrocarriles en México. En ese sentido, los invitamos en las siguientes páginas a acompañarnos en un recorrido, con el propósito de mostrarles las fuentes documentales que tenemos a su disposición, para el estudio de los ferrocarriles en la península.

escribió un artículo muy sugerente en este número.

10 Piedad Peniche Rivero, “Fuentes documentales para la historia de los ferrocarriles en el Archivo General del estado de Yucatán”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 18, México, septiembre-diciembre de 2012, pp. 26-31.



Plano mostrando la distribución del riel, según su peso en libras por yarda. Ferrocarriles Unidos de Yucatán. 11 de marzo de 1931. Escala: 1:500000. Fondo Ferrocarriles Naciones de México. Sección Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

I. Archivo Histórico

Aquí se resguardan documentos referentes al Ferrocarril del Sureste, entre los cuales encontramos algunas concesiones para el establecimiento de ferrocarriles en el estado de Yucatán, documentación que pertenece al fondo FNM, sección Líneas originarias. Además de los mencionados, hay un grupo documental muy importante, que forma parte de ese mismo fondo, agrupado en la Sección Expedientes de personal, Serie Departamento de Express, correspondiente a la División Oriente.

Como ya hemos señalado en otro trabajo, la División Oriente del Express se consolidó con la fusión de las divisiones Centro y Sur, en el año de 1931. Era una red muy amplia del sistema ferroviario, en la que confluían tres divisiones del departamento de transportes: Puebla, Jalapa y Sureste. En el principio esta red la formaban el Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril Mexicano del Sur, el Ferrocarril Oriental Mexicano, El Ferrocarril de Veracruz al Istmo y el Ferrocarril Panamericano; y para mediados del siglo XX, cuando los Ferrocarriles Unidos de Yucatán pasaron a formar parte de FNM, la División Oriente del Express abarcó la península de Yucatán.¹¹

¹¹ Patricio Juárez Lucas, “Trabajo y trabajadores del departamento de Express”, en *Boletín Documental*, nueva época, núm. 20, año V, MÉXICO, CENTRO NACIONAL PARA LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FERROCARRILERO, JULIO-SEPTIEMBRE DE 2004, pp. 12-13.

La Superintendencia de la División Oriente del Express se instaló en la estación de Puebla, por lo que la documentación que se generó para el funcionamiento de esta especialidad se fue concentrando en este sitio ferroviario. Una vez que se suprime este servicio, en el año de 1992, la masa documental generada se concentró y almacenó en un cuarto del Taller de Puentes y Edificios. Durante los trabajos del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México (Pronare), que se llevaron a cabo en esta estación se localizaron varios grupos documentales, entre los que destaca el concerniente al Express, por ser hasta este momento los únicos para los trabajos que realizaba dicho departamento.

Los investigadores que realizaron las tareas de rescate dieron prioridad a los expedientes de personal, es decir, a las huellas de lo humano, en un intento por seguir la luz de la antorcha sugerida por el gran historiador francés Marc Bloch¹² y dejando de lado los restos materiales dada la premura del tiempo, la capacidad para resguardar toda la documentación, así como el avance del proceso de privatización de la empresa.

En los expedientes de personal se encuentran los rastros de cada trabajador y trabajadora del Express, que laboraron en esa extensa red que iba de la ciudad de Puebla hasta la península de Yucatán, pasando por todo el sureste de México. En estos expedientes podemos seguir las huellas de sus orígenes, sus movilidades y desplazamientos por ese territorio laboral, en pocas palabras, sus biografías.

12 Marc Bloch, *Introducción a la historia*. México, Fondo de Cultura Económica, 1990 (decimoquinta reimpresión).

FORMA 89

Nº 4623 **Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A. de C. V.**

SANATORIO "RENDON PENICHE"

Expedida 8.50 lrs. BOLETA DE INGRESO AL SERVICIO MEDICO

DEPARTAMENTO DE Transportes, MERIDA, YUC., 6 de Septiembre 1969

SR. JEFE DEL SERVICIO MEDICO.

EL SR. Eladio Puc Cauich EMPLEADO DE ESTE DEPARTAMENTO EN EL PUESTO DE Conductor de Express. DESEA SER ATENDIDO PORQUE MANIFIESTA ENCONTRARSE ENFERMO.

ACCIDENTE DE SERVICIO. ¿PUEDE TRABAJAR, Vo. Bo.

	X
SI	NO

jiec. P.A. [Signature]
Jefe del Departamento

Domicilio del Paciente: Hora en que fué atendido 10:15

Calle..... Núm..... Tiempo aproximado en que estará sin trabajar: 3 días

COLONIA

c. c. p. Exp. trab.
c. c. p. Ofna. de Personal.
c. c. p. Serv. Médico.
c. c. p. Jefe Depto. respect.

Externo

17-112

Hoja del expediente de Eladio Puc Cauich. Fondo: FNM. Sección: Puebla. Serie: expedientes de personal. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

A lo anterior hay que sumarle otros dos grupos documentales, que muestran los rastros de los ferrocarriles en el sureste mexicano: son las secciones Tierra Blanca y Matías Romero del Fondo Ferrocarriles Nacionales, al igual que los concernientes al departamento de Express. En estos dos acervos son preponderantes los expedientes de personal, documentos que registraron la vida del personal que trabajó en los departamentos de Transportes y de Conservación de Vía. Por último, habrá que mencionar, aunque sea tangencialmente, la existencia de algunos documentos concernientes a terrenos del derecho de vía de algunos sitios ferroviarios del Ferrocarril de Sureste, así como los referentes a las concesiones para construcción de este sistema ferroviario.

En suma, las concesiones, los expedientes sobre terrenos del derecho de vía y los expedientes de personal de los departamentos de Transportes, Conservación de vía y del Express, constituyen los rastros de los ferrocarriles peninsulares resguardados en el Archivo Histórico.

II. Biblioteca especializada

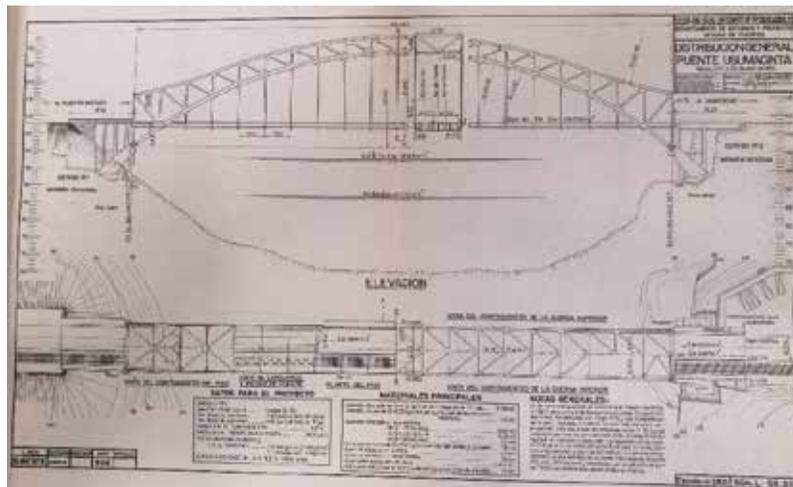
Cuenta con diversa bibliografía, que contribuye al estudio de los ferrocarriles que se establecieron en la península de Yucatán. Los impresos a que hacemos referencia comprenden dos momentos cruciales en el desarrollo de las vías ferroviarias en esa región. Por un lado, están los que se publicaron en la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del siglo XX; se relacionan directamente con las concesiones federales que se otorgaron al gobierno del estado y a los empresarios locales mexicanos que se interesaron en el tendido de las vías férreas a partir de 1857; se caracterizan por su contenido oficial y por ser ediciones limitadas, casi siempre financiadas por y para las propias empresas ferroviarias y el gobierno federal. De ellas destacan: los decretos otorgados a las compañías del Ferrocarril Mérida a Progreso; Mérida a Izamal; Mérida a Peto con ramal a Sotuta; Mérida a Valladolid y ramales a Progreso y Tizimin y Mérida y Campeche, y ramales a Hunucma y Ticul. Además de los estatutos de la Compañía de los ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán y el programa de la inauguración del Ferrocarril Mérida a Valladolid. Sin dejar de mencionar la obra financiada por la empresa ferroviaria Mérida a Peto, que reúne la historia, imágenes de las estaciones y paraderos, así como algunos detalles de los 153 kilómetros de extensión y los 31 que corresponden al ramal de esta vía.



“Paradero de Xoy”, en *Memoria que contiene datos históricos y estadísticos y una colección fotográfica de las estaciones y planos del Ferrocarril de Mérida a Peto con ramal a Sotuta*. Mérida, Imprenta de Loret de Mola, 1899, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Por otro lado, se cuenta con los estudios técnicos e históricos que se imprimieron en la década de 1930 y hasta 1970. Atienden los requerimientos normativos que estableció la propia Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y están relacionados directamente con el proyecto que arrancó en el periodo cardenista, al que se le denominó Ferrocarril Sureste.

De esos materiales destacan: la Memoria y anteproyecto ferroviario para la frontera sur, una breve relación histórica del estado de los trabajos del ferrocarril del Sureste, mecanoscrito elaborado en 1948, así como las ponencias presentadas en el VII Congreso Panamericano de Ferrocarriles. En conjunto hacen referencia a las especificaciones técnicas y detalles de la construcción de los puentes Usumacinta y Mezcalapa, además de contar con un texto relativo a la impregnación de maderas en esa zona. Otras fuentes impresas que pueden ser de utilidad son las publicaciones seriadas, de las que sobresalen la revista *Ferronales*, en la que aparecen más de una decena de artículos relacionados con esa vía, los horarios de la División Sureste y los itinerarios que marcan el recorrido.



SCOP, “Distribución general. Puente Usumacinta”, en Ferrocarril del Sureste, México, SCOP, 1950.

Ahora bien, para fortuna de los estudiosos de la península yucateca se dispone, además, de otras obras impresas que recogen, apoyan y fortalecen el conocimiento y la investigación que gira en torno al impacto y desarrollo que tuvo el ferrocarril en esa región. Destacan los datos estadísticos relativos al tráfico de mercancía de estación receptora a estación remitente, así como modificaciones al trazo de la línea o la fusión de los ferrocarriles del Sureste y Unidos de Yucatán, para constituir la empresa Ferrocarriles Unidos del Sureste, S. A. de C. V., en 1968, y su posterior unificación con la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

III. Fototeca

Resguarda algunas imágenes que dan cuenta de una parte de la infraestructura de los ferrocarriles peninsulares, específicamente de la estación Mérida, en la península de Yucatán, y del puente sobre el río Usumacinta, ambos pertenecientes a la línea del Ferrocarril del Sureste. Las primeras se encuentran resguardadas en el fondo denominado Ferrocarriles Nacionales de México, por sus siglas FNM, en sus secciones Revista Ferronales, Censo de Estaciones y Pronare.

En la primera sección se encuentran cinco fotografías que fueron tomadas aproximadamente en la década de los setenta; corresponden a diversos ángulos de la fachada. Como su nombre indica, en la segunda sección se localizan las imágenes tomadas durante el Censo de estaciones, llevado a cabo por personal del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en 1993; cabe decir que también se registró la estación de Mérida: los negativos presentan dos vistas parciales de la estación, el área de oficinas, los andenes y una placa conmemorativa. Finalmente está la sección Pronare, cuyo nombre obedece al denominado Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México, cuya finalidad fue rescatar y preservar el conjunto de bienes muebles, inmuebles y grupos documentales de dicho patrimonio; para lo cual se conformaron brigadas integradas por personal del Museo, mismo que recorrió todas las líneas del sistema ferroviario para registrarlo y fotografiarlo. Uno de los recorridos incluyó al Ferrocarril del Sureste, línea FA de Coatzacoalcos a Mérida, y por supuesto, se registró la estación de Mérida. En los negativos no aparece el edificio, sino aquellas piezas históricas que fueron localizadas en las distintas áreas del inmueble y en sus patios.



Estación Mérida, ca. 1970. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales.
CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

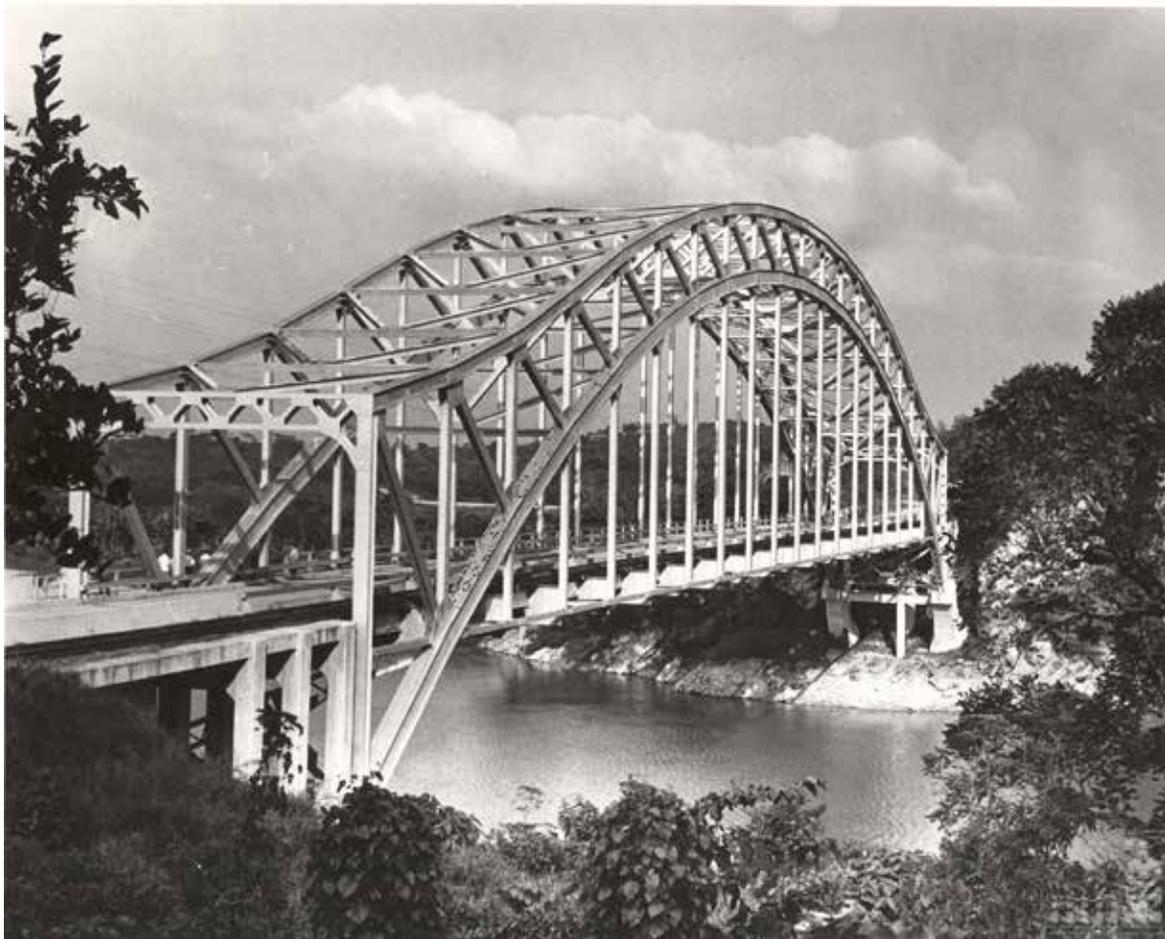
Con respecto al puente Usumacinta, las tres imágenes que se conservan en el acervo de la Fototeca pertenecen al Fondo FNM, Sección Revista Ferronales, y corresponden a una serie de fotos que fueron tomadas de diversos ángulos del puente. Éstese encuentra situado, como ya lo habíamos comentado, en la línea del Ferrocarril del Sureste, en el kilómetro FA-396, específicamente en un lugar denominado Boca del Cerro, a 12 kilómetros de Tenosique, Tabasco¹³. Los trabajos de construcción comenzaron en 1948 y finalizaron en marzo de 1950¹⁴,

¹³ SCOP, *Ferrocarril del Sureste, México*, SCOP, 1950, p. 125.

¹⁴ *Entre destinos. Puentes ferroviarios de México. Catálogo de exposición*. México, CONACULTA, MNFM, 2003, p. 26.

para ese momento era un puente único por su capacidad de carga, ya que daba paso tanto al ferrocarril, como a automóviles y camiones, además de contar con una banqueta para peatones¹⁵.

La longitud total del puente es de 189 metros, con un claro principal de 150 metros¹⁶. El costo de la obra fue de 5 millones 410 mil pesos¹⁷, y su nombre obedece a que se encuentra sobre el río Usumacinta. Su superestructura está conformada por un arco de acero estructural con anillos triangulados y tímpanos verticales y paralelos, articulado en sus apoyos con la mayor parte del piso suspendido, además de dos cubiertas de concreto armado formadas de losa. En su subestructura se encuentran cuatro pedestales individuales de concreto armado sobre los que descansa el arco, ligados por un travesaño intermedio; estos se encuentran desplantados sobre roca caliza, además de dos estructuras reticuladas donde se apoyan los accesos, formadas de columnas y traveses de concreto armado¹⁸.



Puente Usumacinta, ca. 1950. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. CEDIF, CNPPPCF, Secretaría de Cultura.

¹⁵ SCOP, *Ferrocarril del Sureste*, *Op. Cit.*, p. 125.

¹⁶ *Idem.*

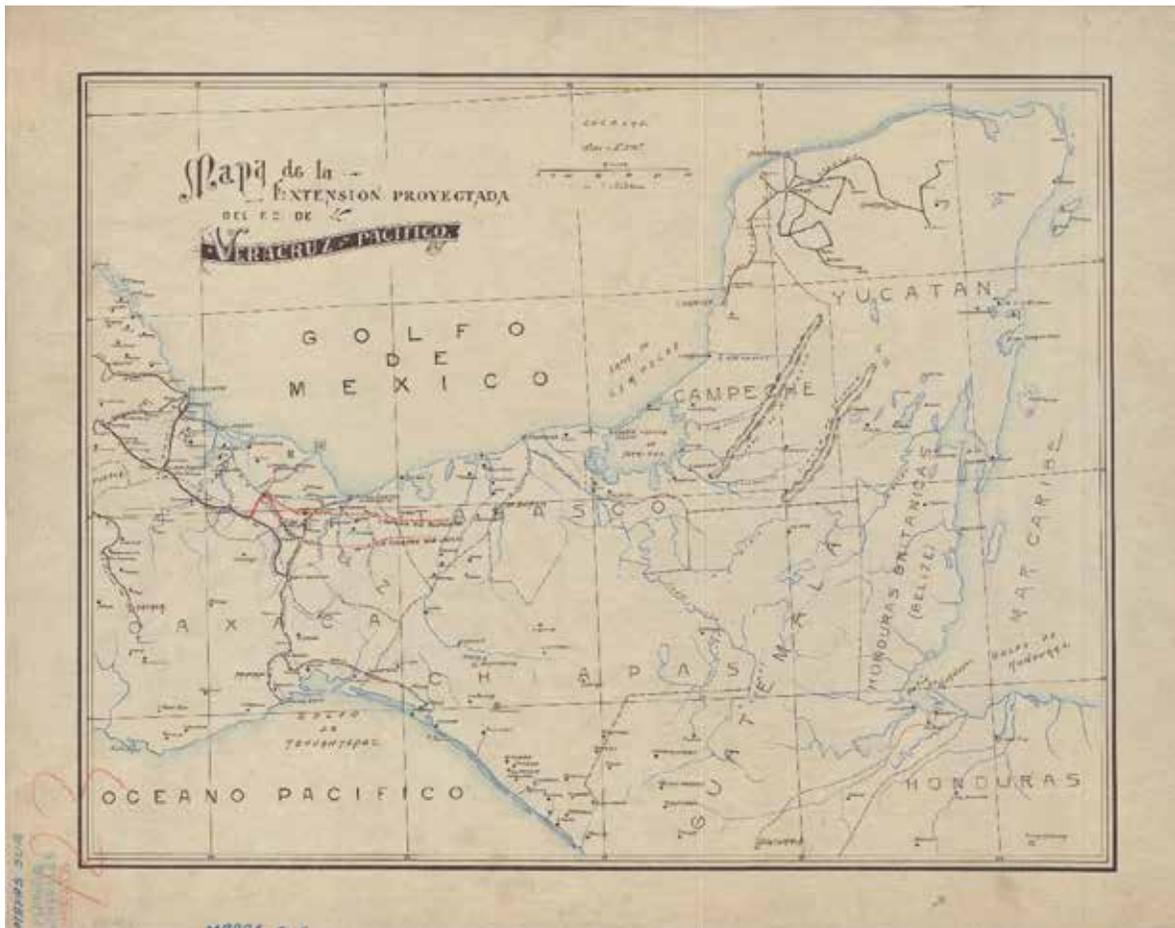
¹⁷ *Ibid.*, p. 135.

¹⁸ *Ibid.*, p. 125, 129.

IV. Planoteca

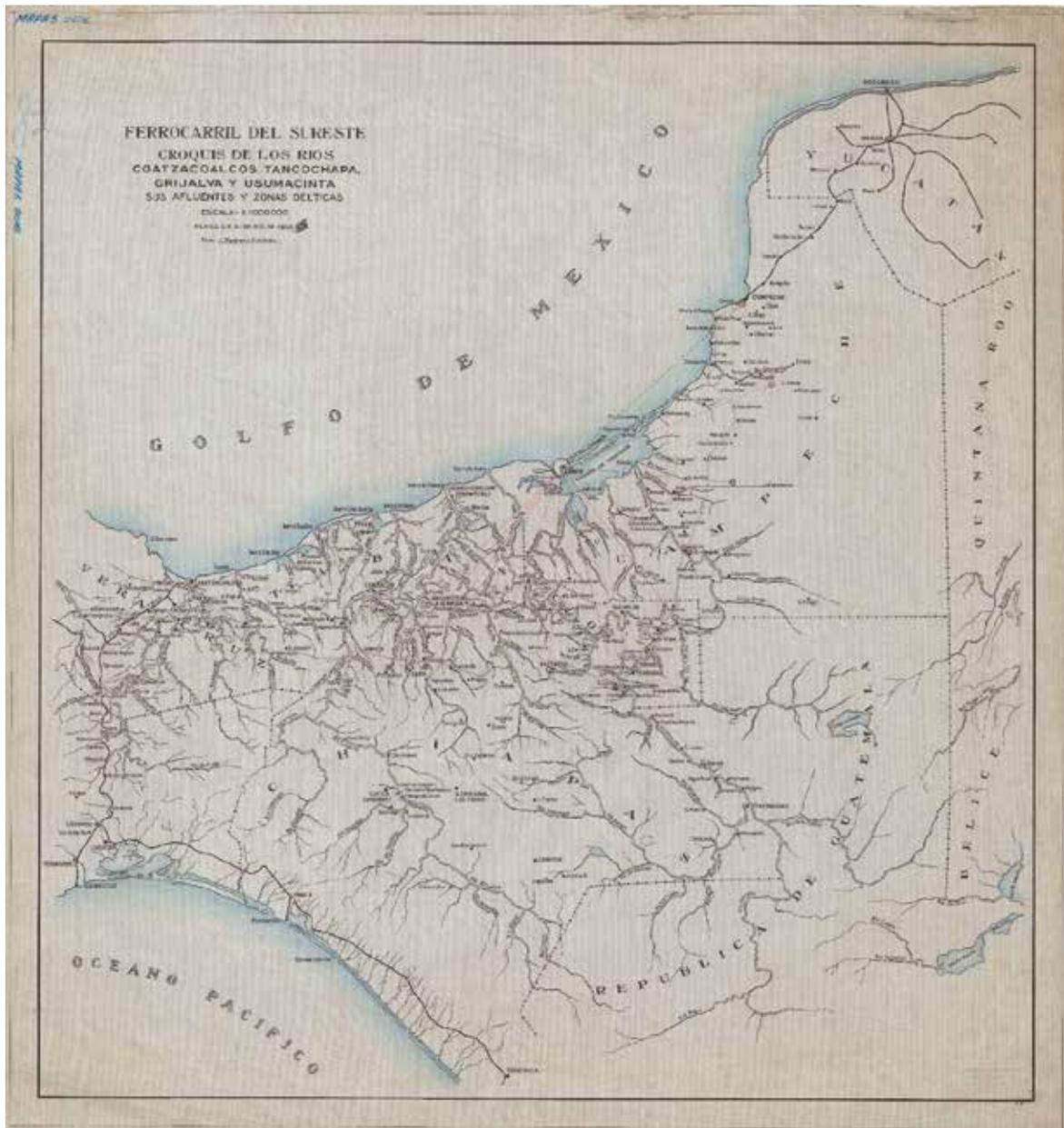
Conserva una serie de documentos compuestos por alrededor de treinta planos, que dan cuenta de la localización, construcción y demás quehaceres técnicos del Ferrocarril del Sureste, línea FA de Coatzacoalcos a Mérida, así como un conjunto de mapas y cartas generales de los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, los cuales se localizan en la sección de Vías y Estructuras del Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, en donde se puede apreciar no solamente la construcción de las líneas y ramales y los derechos de vía, sino variada información topográfica, hidrológica, de vegetación y geografía, junto con datos de asentamientos humanos en localidades rurales y urbanas, por lo que constituyen una fuente muy valiosa, que da cuenta del impacto del ferrocarril sobre el territorio de la península de Yucatán.

Los planos y mapas a que se hace referencia se ubican dentro de dos periodos importantes de la historia de los ferrocarriles en la península, en la primera mitad del siglo XX. Por un lado, están aquellos de la década de 1910 a 1920, que abarcan desde los primeros trabajos de reconocimiento y algunos trazos para la ubicación de una vía por parte de la Compañía Constructora del Ferrocarril de Veracruz, Tabasco y Campeche, en 1910, hasta los encomendados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) durante el gobierno de Venustiano Carranza (1917-1921), quien solicitó el estudio preliminar de la zona, la ejecución y posterior desarrollo de las obras. Entre estos materiales destaca el “*Map of the proposed Veracruz, Tabasco & Campeche R.R.*” de abril de 1910; “Línea de reconocimiento para el FC. del Golfo de México. Tramo entre el Istmo de Tehuantepec y el río Usumacinta y entre éste y el puerto de Campeche”, de marzo de 1918; “Ferrocarril del Istmo a Campeche. Plano y perfil de la línea entre puerto México y Campeche. Sección del río Coatzacoalcos a Xucupa” y “Línea de reconocimiento para el FC. del Golfo de México. Tramo entre el Istmo de Tehuantepec y el río Usumacinta y entre éste y el puerto de Campeche”, de noviembre de 1920.



Mapa de la extensión proyectada del F.C. de Veracruz-Pacífico. Ca. 1910. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

El segundo grupo de planos se ubica en las décadas de 1930 a 1950, y se refiere a los perfiles generales del Ferrocarril del Sureste y los Ferrocarriles Unidos de Yucatán; los primeros dan cuenta desde los estudios preliminares de los gobiernos de Pascual Ortiz Rubio y Abelardo L. Rodríguez, hasta los inicios de las tareas de construcción de la línea durante el sexenio de Lázaro Cárdenas por parte de la SCOP, a través de la Dirección General de Ferrocarriles en Construcción en 1936, quienes organizaron la línea en dos divisiones, Puerto México —de Coatzacoalcos a Tabasco— y Campeche —Tenosique a Campeche—, para realizar los trabajos de construcción desde sus dos extremos, con la premisa de que las obras se hicieran al menor costo posible. La idea modificó el trazo original y se resolvió que esta debía comenzar en Puerto México, en Coatzacoalcos, Veracruz, lo que redujo la distancia original de 780 kilómetros a 738.8 kilómetros, en 1939.

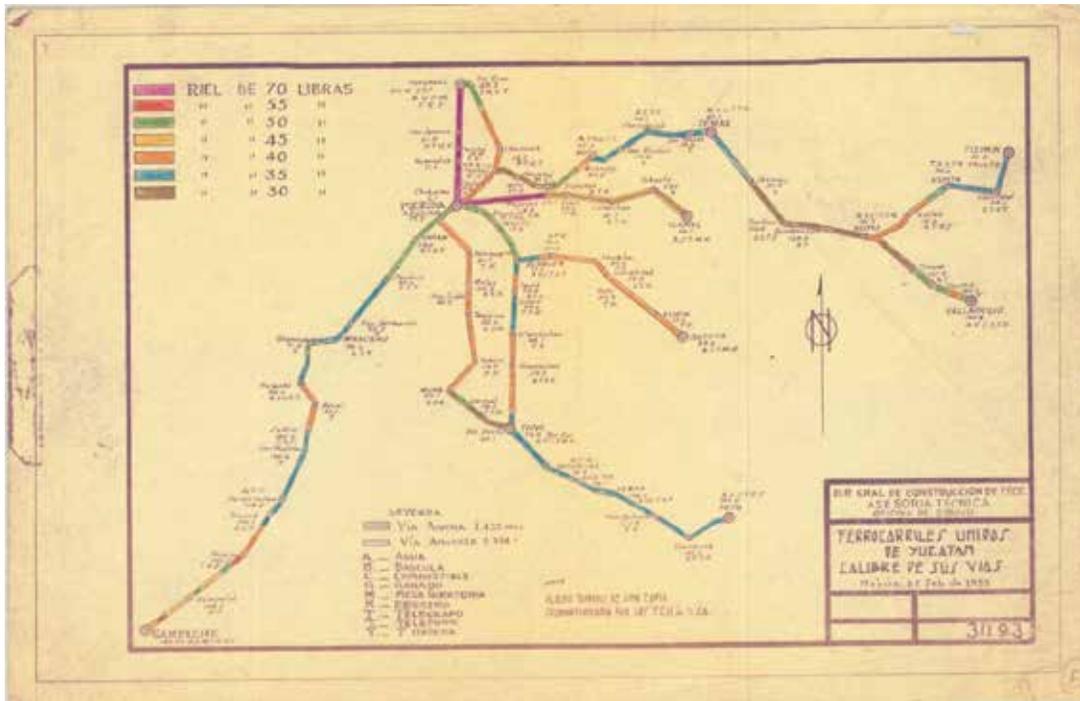


Ferrocarril del Sureste. Croquis de los ríos Coatzacoalcos, Tancochapa, Grijalva y Usumacinta, sus afluentes y zonas delticas. 31 de diciembre de 1935. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Cartas.

CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Los segundos hacen referencia al proceso de cambio de escantillón de la línea que iba de Campeche a Mérida para lograr una conexión con la península de Yucatán, en 1953. La SCOP informó que los 180 kilómetros que separaban a Campeche de Mérida serían rehabilitados, con el objeto de transformar la vía de angosta en ancha, a fin de que quedara incorporada la red de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán con el centro del país. Finalmente, en

1957 se inaugura la vía ancha del Ferrocarril Campeche-Mérida y comienzan los trabajos de ampliación de Mérida a Izamal, los cuales terminarán en 1959.



Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Calibre de sus vías. Febrero de 1953. Dirección de Construcción de Ferrocarriles. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Reflexiones finales

Sin duda, las fuentes documentales, gráficas e impresas que se resguardan en el CEDIF permiten profundizar en el conocimiento de la historia de las líneas ferroviarias en la península de Yucatán, tema que cobra especial relevancia a la luz del actual proyecto del Tren Maya, sobre todo ante la necesidad de conocer los antecedentes e impactos de las infraestructuras ferroviarias por los territorios que seguirá su ruta, por lo que resulta ser un campo fértil para nuevas investigaciones que puedan ayudar a cubrir un vacío en la historiografía sobre los ferrocarriles en México.

Referencias consultadas

Águila, Marcos T. y Jeffrey Bortz, “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 38, año 13, México, mayo-agosto del 2020, pp. 38-51. [<https://www.miradaferroviaria.mx/los-ferrocarriles-yucatecos-39/>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

Bloch, Marc, *Introducción a la historia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1990 (decimoquinta reimpresión).

Cahuich Campos, Martha Beatriz, “La persecución de un sueño: Historia del ferrocarril en Campeche y la península de Yucatán”, en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, pp. 32-37. [<https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/glifos/issue/view/2161/2316>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

Juárez Lucas, Patricio, “Trabajo y trabajadores del departamento de Express” en *Boletín Documental*, nueva época, núm. 20, año V, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, julio-septiembre de 2004, pp. 12-13.

Mijares, Marcela, “El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche (1934-1944)”, en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, pp. 24-31. [<https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/glifos/issue/view/2161/2316>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

MNFM, *Entre destinos. Puentes ferroviarios de México. Catálogo de exposición*. México, CONACULTA, MNFM, 2003, p. 56

Peniche Rivero, Piedad, “Fuentes documentales para la historia de los ferrocarriles en el Archivo General del estado de Yucatán”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 18, México, septiembre-diciembre de 2012, pp. 26-31. [<https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/18.pdf>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

SCOP, *Ferrocarril del Sureste*, México, SCOP, 1950, 200 pp. + anexos.

Villegas González, Petronio. *Puentes Ferroviarios*. México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2001, p. 242.

Wan Moguel, Ricardo, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 38, año 13, México, enero-abril del 2020, pp. 5-14. [https://www.miradaferroviaria.mx/wp-content/uploads/2020/05/03_miradaFerro_38_estaciones.pdf]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

-----, “Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977), en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, pp. 16-23. [<https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/glifos/issue/view/2161/2316>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.