

Historia viva del ferrocarril

Historia y testimonios sobre el ferrocarril en el sureste



GACETA



**GOBIERNO DE
MÉXICO**



CONAHCYT
CONSEJO NACIONAL DE HUMANIDADES
CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS

Directorio

María Elena Álvarez-Buylla Roces
Directora General

Consejo Editorial

Liliana Ximena López Cruz
Directora de Programas Nacionales Estratégicos

Miguel Ángel Díaz Perera
Investigador, El Colegio de la Frontera Sur

Cristóbal Pérez Magaña
Investigador por México

Flor María Pérez Robledo
Investigadora en estancia posdoctoral, El Colegio de la Frontera Sur

Ilustración de portada: “Obreros ejecutando trabajos de nivelación y balastado en el kilómetro 249”, en *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas presentada por el C. secretario del ramo Lic. Agustín García López*, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, septiembre de 1949-agosto de 1950, México, D.F., p. 361, documento original en resguardo del Archivo de Concentración de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

Revisión de estilo: Flor María Pérez Robledo

Diseño: Miguel Ángel Díaz Perera

Fotografías actuales: Juan Carlos Perera Pérez

Esta publicación es bimestral. Los contenidos son responsabilidad de los autores.

Registro en trámite.

Av. Insurgentes Sur 1582, Col. Crédito Constructor, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03940, Ciudad de México. Tel: (55) 5322-7700.

Se autoriza la reproducción de esta Gaceta para propósitos de divulgación o didácticos, siempre y cuando no existan fines de lucro, se cite la fuente y no se altere el contenido (dar aviso: aurora.martinez@conacyt.mx). Cualquier otro uso requiere permiso por escrito de los editores.



Presentación

La *Gaceta Historia viva del Ferrocarril*, coordinada por el Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías, es una publicación que surge como propuesta de construir un instrumento de divulgación que recupere la historia de los ferrocarriles, particularmente en el sureste del país.

Se trata de contribuir al fortalecimiento de la memoria histórica respecto al sector ferroviario, visibilizando el patrimonio material e inmaterial sobre el mismo, así como los esfuerzos y retos que implicaron para el gobierno y la población la construcción y funcionamiento de los llamados caminos de hierro, incluidas las transformaciones sociales que detonó en los territorios.

En este segundo número de la *Gaceta* presentamos como **Artículo de autor** uno de Flor María Pérez Robledo, denominado “El Ferrocarril del Sureste: una mirada retrospectiva”; se trata de una sucinta exposición que da cuenta de los procesos históricos de conectividad ferroviaria en el sureste de México.

La construcción de la red ferrocarrilera en México se inició a mediados del siglo XIX en el centro del país y a finales de ese siglo en Yucatán y en el istmo oaxaqueño. En cambio, los antecedentes del Ferrocarril del Sureste, que uniría las vías de la península de Yucatán con el centro del país, se remontan hacia los primeros años del siglo XX. Dicho proyecto se haría realidad en los años treinta, durante el período del gobierno de Lázaro Cárdenas, que fue cuando dio inicio su construcción.

En la sección de **Archivo vivo y memoria**, Ricardo Wan Moguel nos presenta el material de dos entrevistas realizadas a extrabajadores ferrocarrileros, originarios de Maxcanú, en el estado de Yucatán. Este poblado estuvo conectado por ferrocarril desde las postrimerías del siglo XIX, cuando se edificó la línea del ferrocarril peninsular, o de Mérida-Campeche. Se trata de la historia de una familia, en la que padre, hijo y nieto se han dedicado a laborar en los ferrocarriles. Los testimonios sobre los oficios desempeñados y su vida cotidiana como trabajadores de los ferrocarriles son aportes valiosos para la recuperación de la historia oral y el patrimonio inmaterial de la historia de los ferrocarriles y sus protagonistas.

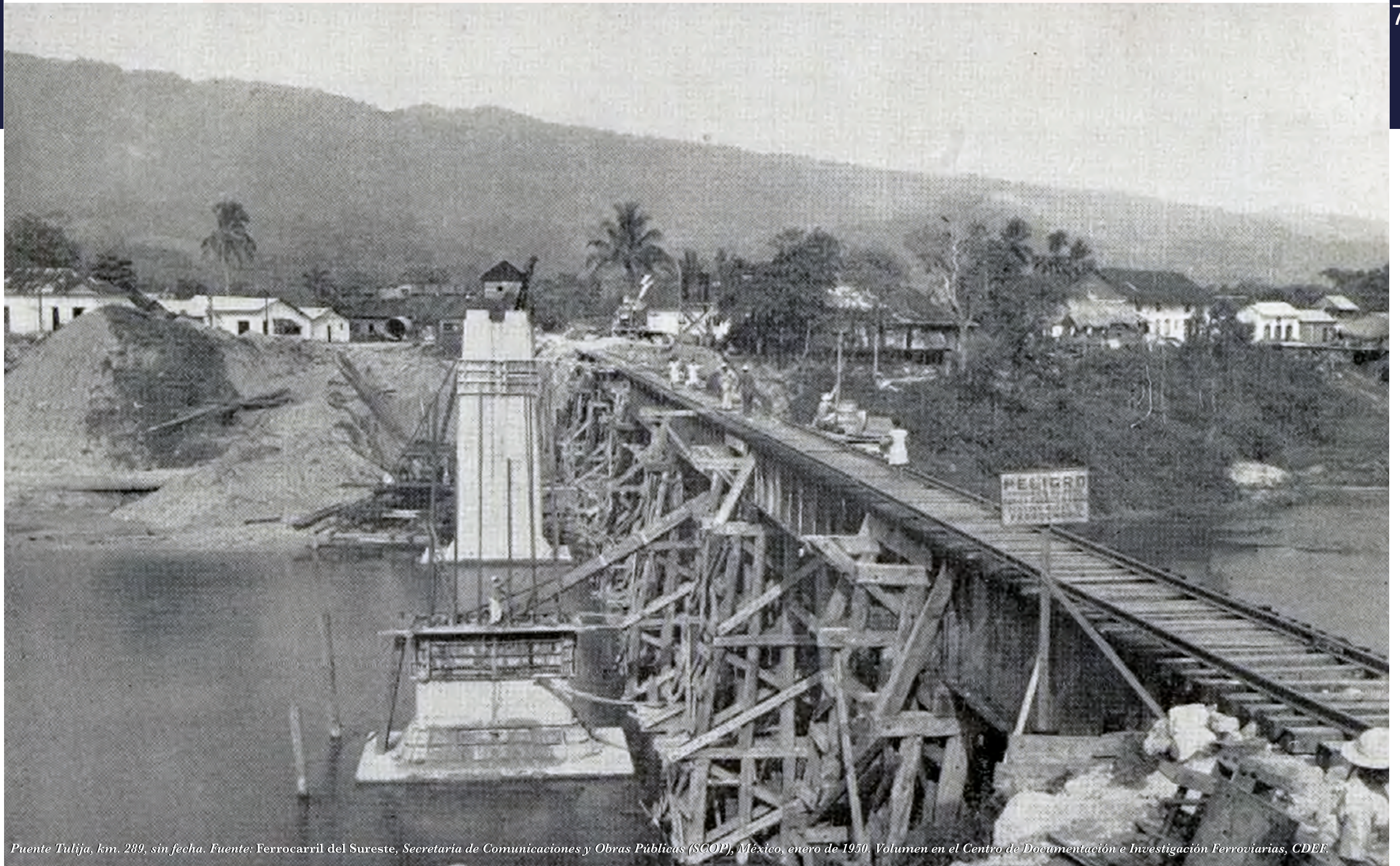
Inaugurado hasta 1950, el Ferrocarril del Sureste fue fundamental para la movilidad de personas y de mercancías, dinamizando la economía de la región, aunque fue evidente que sus impactos se dieron de manera diferenciada para los estados del sureste. En 1983 comenzaría el denominado proceso de modernización del Sistema Ferroviario Nacional, primer paso hacia

la privatización y que en 1995 se hizo realidad con las reformas al artículo 28 constitucional.

Cabe mencionar que para el proyecto de construcción del Ferrocarril del Sureste, resultó de especial importancia el Plan Sexenal del General Lázaro Cárdenas. Al respecto, Víctor Hugo Pacheco Chávez en la sección **Patrimonio inmaterial** nos presenta el artículo “El plan sexenal de 1934-1940 y la importancia del ferrocarril en la zona sur del país”, documento que condensó una política económica y social, que sirvió como plataforma política para el gobierno cardenista, rescatando las demandas sociales producto del movimiento revolucionario.

El Plan Sexenal proponía la ampliación de la red ferroviaria, como parte de un modelo de desarrollo nacional que priorizaba ciertas regiones del país, pero también como elemento que contribuiría a la integración nacional. Éste es el fundamento que posibilitó contemplar las obras del Ferrocarril del Sureste. El Plan Sexenal 1934-1940 ponía como asunto prioritario la ampliación de la red ferroviaria, no sólo para los fines económicos ya señalados, sino también como un elemento que contribuiría a pensar la integración nacional. El Estado no sólo se convirtió así en el orientador de desarrollo económico, sino en el impulsor de la identidad nacional.

Para la sección de **Archivo digital** se incluye una descripción de Miguel Ángel Díaz Perera sobre un informe realizado en la década de 1970 que muestra las proyecciones de los ingenieros y funcionarios sobre la rehabilitación, mantenimiento pero también ampliación de vías en el contexto de la fusión entre Ferrocarriles del Sureste y Ferrocarriles Unidos de Yucatán, para germinar como Ferrocarriles Unidos del Sureste (FUS), con unos croquis y un plano, la intención de tocar la Riviera Maya, los confines hasta Cancún y Chetumal, pero no lograron el propósito ante el declive y privatización de los ferrocarriles.



Puente Tulija, km. 289, sin fecha. Fuente: Ferrocarril del Sureste, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), México, enero de 1950. Volumen en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, CDEF.

Socióloga, Maestra en ciencias sociales por el Centro de Estudios Superiores sobre México y Centroamérica (UNICACH), doctora en desarrollo rural, por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM). Actualmente realiza una estancia posdoctoral en el Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR), es candidata al Sistema Nacional de Investigadores. Sus campos de investigación giran en torno a acción colectiva y participación política, migración transfronteriza, historia del ferrocarril en el sureste de México. Correo electrónico: flor.perez@ecosur.mx

El Ferrocarril del Sureste: una mirada retrospectiva

Flor María Pérez Robledo

Introducción
Los procesos históricos de conectividad ferroviaria del sureste de México han constituido un anhelo de las políticas públicas para comunicar a la península de Yucatán con el centro del país y con el istmo de Tehuantepec. Los antecedentes del “Ferrocarril del Sureste” (FS) se remontan hacia los primeros años del S. XX, pero sería en los años 30, durante el período del gobierno de Lázaro Cárdenas, cuando dio inicio su construcción. El FS se inauguró hasta 1950 y fue fundamental para la movilidad de personas y de mercancías, dinamizando la economía de la región, aunque sus impactos fueron diferenciados para los estados del sureste por los que atravesó la línea ferroviaria.

El ferrocarril en México

La construcción de la red ferrocarrilera en México se inició a mediados del S. XIX, aunque los proyectos de los primeros “caminos de hierro” se presentaron desde 1837 y 1842. La primera línea se construyó hasta 1850, para el tramo Veracruz-El Molino (Ortiz, 1988). En julio de 1857 se inauguró la segunda línea férrea, que incluía el tramo entre la capital y el pueblo de Guadalupe, proyecto que sería parte de la línea entre la Ciudad de México y Veracruz (Padilla, 2021).

En la península de Yucatán el ferrocarril funcionaba desde finales del S. XIX, su historia estuvo ligada a la producción y comercio del henequén, vinculada a su vez a

miembros de las élites locales, que disputaban tener el control sobre la construcción de la ruta del ferrocarril desde Mérida a Progreso, Sisal o Celestún. A principios del S. XX la fusión de los ferrocarriles recibió la denominación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán (Barceló, 2011).

También a finales del siglo XIX, en el istmo oaxaqueño, comenzó la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec, el cual fue inaugurado en 1907, dando así inicio el tráfico interoceánico. Aquí entrarían en operación la compañía estadounidense Learned y posteriormente la compañía inglesa Pearson & Son Ltd., para administrar y ejecutar las obras (Reina, 2019).

Hay que mencionar que en el sistema ferroviario no figuraba

una línea que conectara a los estados del sureste del país. Los primeros estudios de reconocimiento para trazar una línea que uniera algunos puntos del sureste los realizó el ingeniero Pedro González Figueroa en 1905; a partir de ese año y hasta 1913 se instalaron tramos de vías férreas en la zona de la Chontalpa, para transportar la producción agrícola. El transporte por tren se concebía como complementario del transporte fluvial, ya que, al no existir canales artificiales para la navegación, se atenia a los cauces naturales de la hidrología regional (Tudela, 1989).

El presidente Cárdenas y el impulso decisivo al Ferrocarril del Sureste

La idea de construir una línea para comunicar al sureste del país se planteó desde el breve período de gobierno de Pascual Ortiz Rubio (1930-1932), en el marco de la influencia del Maximato. Sería bajo el período de Abelardo L. Rodríguez, cuando se realizaron algunos vuelos de reconocimiento. Sin embargo, más allá de las conexiones locales, la idea de la construcción del ferrocarril en la región sureste cobró importancia hasta el período del presidente Lázaro Cárdenas, de 1934 a 1940.

Al presidente Lázaro Cárdenas le preocupaba la integración geográfica de México, por ello extender las vías férreas implicaba poder comunicar a las regiones tradicionalmente aisladas del centro del país. Estos planteamientos fueron plasmados en su Plan Sexenal (Ortiz, 1988).

Así, puede entenderse el impulso de la construcción del Ferrocarril del Sureste como: una red ferroviaria pensada para unir las vías de la península de Yucatán con las nacionales, es decir, los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y los Ferrocarriles Nacionales de México. Se trataba, en suma, de lograr la integración nacional de los estados del sureste, Chiapas, Tabasco, Campeche y Quintana Roo.

Mediante decreto del 19 de diciembre de 1934 se autorizó la constitución de la empresa Líneas Férreas de México, S.A., y posteriormente, por



Durmientes y trabajadores.
Fuente: Ferrocarril del Sureste, *op. cit.*

Visite el Sureste
DE LA REPUBLICA!

Conozca las zonas arqueológicas de Palenque, Uxmal y Chichén-Itzá, visite las Ciudades de Villahermosa, Tab., Campeche, Camp. y Mérida, Yuc., donde se cuenta con hoteles de primera y toda clase de comodidades para el turista.

FERROCARRIL DEL SURESTE, S. C. T.

Utilice este ferrocarril que le ofrece a precios módicos magnífico servicio de pasajeros entre Allende, Ver. (Coatzacoalcos) y Mérida Yuc., en cómodos coches con servicio de dormitorio y comedor.

Los trenes de pasajeros con servicio de comedor y dormitorio, salen de Allende, Ver. (Coatzacoalcos) los lunes, miércoles y viernes, a las 6:15 horas (4:15 p. m.) para llegar a Mérida, Yuc., llegando en Campeche a las 18:15 horas (6:15 p. m.) de los días siguientes, saliendo de Mérida, Yuc. los lunes, miércoles y viernes a las 8:00 horas para llegar a Allende, Ver. a las 9:55 horas de los días siguientes.

Los trenes mixtos salen de Allende, los martes, jueves y sábados a las 11:50 horas, llegando a Campeche a las 19:00 horas (7 p. m.) de los días siguientes. Salen de Campeche los martes, jueves y sábados a las 6:00 horas para llegar a Allende a las 13:20 horas (1:20 p. m.) los días siguientes.

Mayor información en la agencia comercial de este F. C., Edificio de Comunicaciones, Xela y Av. Universidad Tel. 193335 México D. F. y en Calle 212 Tel. 394 Coahuilatan, Ver. Zepoyá 310 Tel. 1126 Villahermosa, Tab. y Estación Central Tel. 6242 Mérida, Yuc.

PRECIOS DE PASAJES		PRECIOS LOCALIDADES COCHE DORMITORIO			
DE	A	DE	A	CAMPECHE	MÉRIDA
Primera Clase	\$ 59.95	\$ 72.95	Cana Alta	\$ 18.95	\$ 28.50
Segunda Clase	\$ 34.00	\$ 46.00	Cana Baja	\$ 23.75	\$ 35.65
			Sierpe	\$ 42.70	\$ 64.15
			Alcoba	\$ 66.45	\$ 99.80
			Gabinete	\$ 90.20	\$ 135.45

SERVICIO DE EXPRESS Y CARGA EN CARRO ENTERO Y MENOS DE CARRO ENTERO EN CONEXION CON TODOS LOS F. F. C. C. DE LA REPUBLICA

Publicidad sobre el Ferrocarril del Sureste.

Fuente: Revista Comunicaciones y Transportes, núm. 15, México, nov-dic. de 1961. Volumen en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, CDEF



Los durmientes de madera dura eran labrados con hacha.
Fuente: Ferrocarril del Sureste, *op. cit.*

acuerdo del 7 de abril de 1936, se dispuso que la construcción de los ferrocarriles quedase a partir de esa fecha a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), dando inicio ese mismo año los trabajos de construcción del Ferrocarril del Sureste.

El titular de la SCOP, Francisco José Mújica Velázquez, dispuso que las obras de la línea del sureste se harían al menor costo posible, por lo que ésta comenzaría en Puerto México (Coatzacoalcos, Veracruz). En el trazo original la línea iniciaría en Estación Sarabia, la cual formaba parte de la antigua línea del Ferrocarril de Tehuantepec, en el municipio de San Juan Guichicovi, Oaxaca (Mijares, 2020).

En 1937 se anunció el comienzo del tendido de la vía entre Puerto México y Campeche; al término del sexenio cardenista los mayores avances del Ferrocarril se registraban precisamente en la División Campeche. Ya en el período del presidente Manuel Ávila Camacho se continuaron los avances en las obras de terracerías, la construcción de los puentes en los ríos Tancochapa y Zanapa, las obras de defensa y la construcción del puente del río Mez-

calapa, abriéndose a la explotación la zona platanera y ganadera de Tabasco (Cámara de diputados, 2006).

A finales de 1941 comenzó a explotarse la vía con trenes directos entre Campeche y Tenosique, así como un pequeño ramal entre la capital de Campeche al muelle de Lerma. Se transportaban productos agrícolas, (plátano, café, piña, cacao, chile, hule, tabaco y maderas preciosas) y se trasladaba ganado hacia Mérida, su principal mercado, una vez que se entroncó con la Línea de Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Durante el periodo de 1942 y 1943 el tramo operaba a lo largo de 336 kilómetros, tanto de carga como de pasajeros (Mijares, 2020).

Para 1947 se encontraban funcionando los dos tramos del Ferrocarril, la División puerto México se extendía desde Allende/Coatzacoalcos hasta el río Tacotalpa y la División Campeche, servía de conexión entre Tenosique y Campeche.

Finalmente, en 1950 se concluyeron los trabajos del Ferrocarril del Sureste, uniéndose los dos tramos, conectándose así la península yucateca y el centro de la república, pasando por el extremo sur de Tabasco y la parte septentrional de Chiapas (Tudela, 1989). La vía ancha del Ferrocarril del Sureste fue inaugurada el 29 de mayo de 1950 por el presidente Miguel Alemán, en la ciudad de Campeche, con un total de 738 kilómetros, que la conectó con Coatzacoalcos. Hasta 1957 sería inaugurada la vía ancha entre Campeche y Mérida (Bonilla, 2021). Aunque el transporte de pasajeros mediante el Ferrocarril del Sureste fue aumentando paulatinamente, a partir de la mitad de 1950 éste comenzó a decaer, quedando prácticamente relegado ante el auge del transporte por carretera.

Los impactos del FS fueron diferenciados para cada estado del sureste por los que la línea atravesó. El Ferrocarril incentivó la comunicación y movilidad de mercancías y personas entre el sureste y el centro del país, así como con el istmo de Tehuantepec, al tener conexión con el Ferrocarril de este lugar y con el Ferrocarril Panamericano, que llegaba hasta la frontera con Guatemala, vía la costa de Chiapas.

La ciudad de Coatzacoalcos ya tenía comunicación con la capital del país, y con el FS se agregó la comunicación con el estado de Yucatán. Asimismo, la división Campeche fue la que primeramente registró avances, por lo que lugares como Candelaria, Escárcega y Campeche obtuvieron un nivel socioeconómico clasificado como medio superior. En cambio, en el norte de Chiapas no se registró gran impacto, ya que los sitios por donde pasaba el ferrocarril como Juárez, Pichucalco y Salto de Agua, presentaban, además de difíciles condiciones topográficas, una baja productividad agrícola, y se encontraban considerablemente distanciados de la capital chiapaneca. Por su parte, en el estado de Tabasco se construyeron carreteras que conectaban con el Ferrocarril del Sureste, resultando beneficiadas la zona de La Chontalpa, así como como las zonas de Tenosique y Balancán (Montejo, 2021), aunque hay que mencionar que la ganadería e industria platanera comenzarían a decaer durante la segunda mitad del S. XX. La ubicación marginal del Ferrocarril del Sureste dentro de la economía local, no modificó sustancialmente las formas de transporte por río, aunque sí generó la aparición de nuevos centros de población (Díaz, 2016).

De manera paulatina el gobierno federal impulsó la unidad de todos los sistemas ferroviarios, por lo que, mediante decreto del 14 de agosto de 1968 se fusionaron los Ferrocarriles del Sureste y los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), para constituir la entidad Ferrocarriles Unidos del Sureste, (FUS), con el propósito de abatir costos de operación y uniformar los regímenes de los trabajadores.

Los cambios más significativos para el sistema ferroviario vendrían a partir de 1983, en el sexenio del presidente Miguel de la Madrid (1982-1988), a partir de poner en operación programa de Modernización del Sistema Ferroviario Nacional, que dio paso a la consolidación de los ferrocarriles en la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), que significó el primer paso hacia la privatización, la cual se hizo realidad a partir de las reformas al artículo 28 constitucional, promovidas por el gobierno de Ernesto Zedillo en 1995 (Bonilla, 2020).

Para 1997 el Gobierno Federal segmentó el Ferrocarril del Sureste en dos rutas: México-Veracruz-Coatzacoalcos y la ruta del Istmo: Coatzacoalcos-Salina Cruz. En julio de 1998 se anunció la concesión del Ferrocarril del Sureste por 50 años al grupo Triturados Basálticos, S.A. (Tribasa), iniciando operaciones el 18 de diciembre de ese año. Para 1999 la concesión se trasladó a la empresa estadounidense Genesee & Wyoming, y a su subsidiaria, Ferrocarriles Chiapas-Mayab, que también controlaba el ramal de la costa chiapaneca, uniendo Guatemala con Salina Cruz, Oaxaca (Montejo, 2021). Entonces ya solamente como ferrocarril de carga, éste fue conocido popular-



CONFERENCIA DIPLOMATICA DE DERECHO AEREO INTERNACIONAL PRIVADO

Revista sobre el sector comunicaciones.
Fuente: Revista Comunicaciones y Transportes, núm. 15,
op. cit.

mente como “La bestia”, que fue usado como medio de transporte por los migrantes originarios de países centroamericanos, que de manera irregular intentan llegar a los Estados Unidos.

Conclusiones

Desde el S XIX la construcción de los ferrocarriles significaba para algunos gobiernos la posibilidad del progreso económico y la entrada a la modernidad. En México el gobierno federal, las élites locales y las empresas extranjeras fueron protagonistas de diversos proyectos ferroviarios impulsados en el país durante los siglos XIX y XX. La construcción del Ferrocarril del Sureste fue posible en el marco de un proyecto nacionalista impulsado desde el gobierno federal, que planteaba la integración geográfica del territorio y que en su plan sexenal buscaba promover el desarrollo para la región del sureste del país. Se consideraba el carácter estratégico de los ferrocarriles, cuyo manejo correspondía en exclusiva al Estado.

Esta situación cambiaría a inicios de los años 80, cuando se comenzó a plantear la modernización del sistema ferroviario, pero sería hasta 1995 cuando la privatización del sector se amparó en las reformas legales promovidas desde el gobierno federal.

El argumento de buscar detonar el desarrollo social para la región sureste del país, resuena hoy en la construcción de uno de los proyectos emblemáticos del actual gobierno federal, el proyecto Tren Maya, anunciado en 2018, que transitará sobre una parte de las vías de lo que fue el Ferrocarril del Sureste. Esta invocación, vinculada a los proyectos de conectividad ferroviaria, tiene tras de sí una historia de largo aliento. Sin duda, apelar a la historia puede resultar en una dimensión pedagógica para emprender proyectos de futuro.

Bibliografía citada

Barceló Quintal, Raquel Ofelia. 2011. “Los ferrocarriles en Yucatán y el he-nequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”. *Mirada ferroviaria*:

revista digital, septiembre (15):5-16.

Bonilla Galindo, María Isabel, 2020. “Los ferrocarriles en México: un recuento de su desarrollo”, en *Glifos* núm. 26 año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre 2020.

Bonilla, Isabel, 2021. Reseña del folleto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Ferrocarril Campeche-Mérida. Vía ancha. 1907-1957. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1957. En *Mirada Ferroviaria*, Año 14, No. 41, enero-abril 2021 / www.miradaferroviaria.mx/numero-41/ / Cámara de Diputados, LX Legislatura, 2006. Informes Presidenciales, Manuel Ávila Camacho. México

Díaz Perera, M. Á. (2016). Del barco al ferrocarril, del río a la carretera: del uso de las redes fluviales a la infraestructura terrestre como medio de comunicación en Tabasco, 1949-1980. En C. Cramaussel (ed.), *Caminos transversales: la geografía histórica olvidada de México* (pp. 233-276). Michoacán, México: El Colegio de Michoacán/Universidad Juárez Autónoma de Durango.

Mijares Lara, Marcela, 2020. “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.

Montejo Jiménez, G. (2021). *Historia económica del ferrocarril del sureste en México a través de su impacto socioeconómico (1935-1999)*. Tesis, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, Villahermosa, Tabasco, México.

Padilla, Paris, 2021. Los preámbulos de la expansión ferroviaria en Yucatán: actores y factores del atraso. En *Los ferrocarriles peninsulares. Mirada ferroviaria* Año 14, Número 41, enero-abril 2021. Secretaría de Cultura

Reina, Leticia. (2019). *El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX*. Vol. 6. México.

Tudela, F. (ed.). (1989). *La Modernización forzada del trópico: El caso de Tabasco. Proyecto integrado del golfo*. México: IFIAS/CINVESTAV.

Ortiz Hernán, Sergio, 1988. *Los ferrocarriles de México, una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*. Ferrocarriles Nacionales de México.

Armado de rieles y durmientes.
Fuente: Ferrocarril del Sureste, *op. cit.*



Una familia ferrocarrilera de Maxcanú, Yucatán (1933-2022)

Licenciado en Historia por la Universidad Autónoma de Yucatán, maestro y doctor en Historia por El Colegio de Michoacán. Sus campos de investigación giran en torno a la historia demográfica y los ferrocarriles en el Sureste de México, temas de los cuales ha publicado textos en medios impresos y digitales. Es miembro de la Red de Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferrocarrileros y de la Red de Historia Demográfica con sede en México. Correo electrónico: ricardowanmoguel@gmail.com

Ricardo Manuel Wan Moguel¹

Introducción

El objetivo de este trabajo es dar a conocer la historia de una familia ferrocarrilera originaria de Maxcanú. Este poblado estuvo conectado por ferrocarril desde las postrimerías del siglo XIX, cuando se edificó la línea del ferrocarril peninsular, o de Mérida-Campeche. La línea comenzaba en Mérida y tenía al menos 14 paradas: Kanasín, Umán, Chocholá, San Bernardo, Maxcanú, Halachó, Becal, Calkiní, Dzibalché, Hecelchakán, Pomuch, Tenabo, Hampolol y Campeche (Vidal Rivero, 1975, pp. 141-142). En cada uno de esos lugares se contó con una estación —pequeña o grande— dependiendo del tránsito ferroviario, y en esos lugares laboraban hombres del riel en distintas actividades. En la estación se encontraba la parte administrativa pero también se recurrió a mano de obra para el mantenimiento de la vía.

Maxcanú es un municipio de ferrocarrileros, ahí hemos viajado en varias ocasiones para rescatar la historia y las vivencias de algunos de los trabajadores del ferrocarril.

Comienza la historia

El Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY) resguarda los expedientes laborales de los trabajadores ferrocarrileros. Los documentos, son pequeñas biografías que cuentan con datos importantes relacionados con el trabajador: cuándo ingresó a la empresa, sus labores principales, los accidentes ocurridos durante su trabajo, el nombre de su familia y, en general, su vida laboral (Wan Moguel, 2015, p. 25). El 22 de julio de 2022 publiqué en mi página Memoria Histórica Ferrocarrilera de Yucatán, las imágenes del expediente laboral de

¹ Agradezco a Saúl Pech por acompañarme a realizar la entrevista y a Fernando Baas por enviarme la foto de su padre.

Gualberto Baas, un rielero oriundo del municipio de Maxcanú, Yucatán.

Su hoja de vida deja ver que laboró 26 años, 7 meses y 22 días efectivos como rielero. Ingresó el 1 de junio de 1933 desempeñando el oficio de guardavía. Estaba casado con Rosalía Pat Dzib, con quien procreó dos hijos: Magdalena y Antonio. Este último, siguió los pasos de su padre y comenzó a laborar para los ferrocarriles en la década de 1970. A su vez, Antonio procreó a Fernando Baas, quien pronto se dedicó a las actividades del riel. Esta familia ferrocarrilera de Maxcanú nos recibió en su casa para rescatar su historia, vivencias y recuerdos que llevan impregnados en su memoria.

Entrevista a dos generaciones

Ricardo Manuel Wan Moguel:

Buen día, antes que nada, agradecemos que nos reciba en casa y que nos pueda platicar sobre su experiencia como trabajador ferrocarrilero. Comenzaremos la entrevista con algunos datos personales que nos servirán para conocerle. Posteriormente, le preguntaremos sobre su oficio de ferrocarrilero.

RWM: ¿cuál es su nombre y su fecha de nacimiento?

Antonio Baas Pat: Antonio Baas Pat, nací el 15 de octubre de 1949.

RWM: ¿dónde nació y cuál es nombre de sus padres?

ABP: nací aquí en Maxcanú y mis padres fueron Gualberto Baas Dzul y Rosalía Pat Dzib.

RWM: ¿en qué fecha comenzó a laborar como ferrocarrilero?

ABP: el 15 de junio de 1970.

RWM: ¿cuántos años trabajó para ferrocarriles?

ABP: creo que 19 años por un accidente de mi columna. Me jubilaron, me pensionó el Seguro, de todo.

RWM: ¿cuáles son las actividades que realizaba en el primer puesto que ocupó como ferrocarrilero?

ABP: como peón de vías.

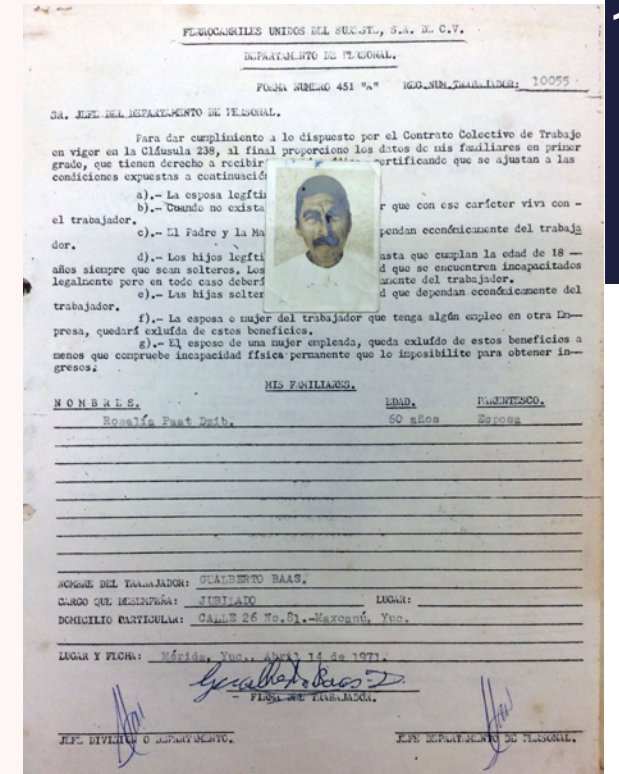
RWM: ¿fue cambiando de puesto o no?

ABP: no, así comencé y ahí me jubilé.

RWM: ¿nos podría decir como era su vida cotidiana? ¿Qué actividades hacía?

ABP: sí, yo nunca me quedé en el mismo lugar. Trabajé en Tenabo Campeche como ocho años. No, cuando entré trabajé en La Plancha² como tres años. De tres años, nos sacaron y nos mandaron a Tixkokob. Bueno, en Euan. De ahí, hicimos como dos años. Después, se hizo la vía, bueno, se quitó la tierra de la vía de Acanceh hasta Peto. Duró como tres años, primero, nos pusieron donde vivir en Tecoh, como a los seis meses nos pasaron a Ticul. Después nos pasaron a Tekax y de último, donde acabamos a Tzucacab. De ahí nos empezaron a darnos nuestros puestos. A mí, alcancé mi puesto en Calotmul, ahí por Tizimín, en el año del 77.

² Zona ferroviaria en la ciudad de Mérida donde se encontraban los talleres.



Expediente de Gualberto Baas, 1971. Fuente: AGEY, Fondo: Ferrocarriles Yucatecos, Sección: departamento de personal, Caja: 304, Vol. 1, Exp. 5.



Gualberto Baas y su esposa, Rosalía Dzib. Fuente: Fuente: AGEY, Fondo: Ferrocarriles Yucatecos, Sección: departamento de personal, Caja: 304, Vol. 1, Exp. 5.



Antonio Baas Pat.
Fuente: Fernando Baas.

RWM: ¿en qué consistía su trabajo?

ABP: se alza la vía, hay que calzarlo.³ Durmientes podridos, lo que salga, cuatro, cinco, o a veces hasta seis, hay que cambiarlos. Ese trabajo, dejarlo bien, como debe de ser.

RWM: ¿de qué hora a qué hora trabajaba?

ABP: de seis de la mañana a dos de la tarde. Ocho horas. Es tarea, no es jornal. Es tarea. Le dan su trabajo a cada uno. No tienen hora. Le dan su trabajo a cada uno. Desde que llegas tienes que trabajar. A veces, hasta tres horas, cuatro horas, ya lo terminaste, pero tienes que esperar la hora. Bajar durmientes en las góndolas, nosotros los estibamos.⁴ Yo trabajé en Tenabo, en Chocholá y en qué llegué aquí –Maxcanú– me accidenté.

RWM: ¿cómo era el pago? ¿Era bueno?

ABP: para la época era bueno. Relativamente bien.

RWM: ¿cuándo se jubiló?

ABP: 1989-1990

RWM: ¿fue a raíz del accidente? ¿Nos podría comentar un poco cómo ocurrió el accidente?

ABP: fue un sábado. Pues me dieron mi tarea, intercalar, se dice, porque siete maderas te dan –durmientes– para sacar lo podrido y meter lo nuevo. Y esa época, seis estaban en el suelo y uno como a un kilómetro donde lo fui a buscar, ahí me accidenté. Aquí en Maxcanú. Me lastimé porque tiré la madera, pasé a tirar la otra, y ahí me quedé, la columna. A partir de eso, me dieron un año de incapacidad. Y después de un año –de incapacidad– me jubilaron.

RWM: ¿y cómo fue el procedimiento? ¿Lo internaron en dónde? ¿Todavía operaba el Sanatorio Rendón Peniche?⁵

ABP: no, en esa época ya no funcionaba el Sanatorio, fue en el Seguro Social.

RWM: ¿llegó a ir al Sanatorio Rendón Peniche?

ABP: Sí.

RWM: ¿cómo era la atención?

ABP: era mejor, hasta que el ofrecía el Seguro Social. Porque puro médico particular. Te ibas, había tu doctor, médico familiar. Llegabas y te preguntaban que tenías y te llevaban a un médico particular. El ferrocarril

³ En términos ferroviarios, calzar es una tarea que consistía en mantener nivelada y alineada la vía para evitar accidentes.

⁴ Acomodar.

⁵ El Sanatorio Rendón Peniche fue un hospital ferrocarrilero que se encontraba en la ciudad de Mérida. Se inauguró en 1920 y ofrecía atención médica a los rieleros. A partir de la década de los 70' los ferrocarrileros comenzaron a afiliarse al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y el Sanatorio dejó de funcionar paulatinamente.



Don Antonio Baas Pat en la actualidad.
Fuente: Memoria Histórica Ferrocarrilera de Yucatán.



Don Antonio Baas Pat con libro.
Fuente: Memoria Histórica Ferrocarrilera de Yucatán.

es el que paga. Puro especialista. Hasta para en qué llegó mis hijos. Hay un hijo, Manuel Jesús, ahí nació, en el Hospital Santa María.

RWM: ¿cuántas veces fue al Sanatorio Rendón Peniche?

ABP: sólo una vez fui atendido, pero de consultar varias veces.

RWM: ya pasando un poco más a aspectos sociales, ¿Llegó a ver huelgas o movimientos en contra de la empresa?

ABP: sí, si hubo eso, casi terminando. Cuando vinieron los de México a rehabilitar las vías. En esa época, no hubo hasta para el pago, con trabajo, tenías que hacer fila, se gastaba el dinero te decían mañana. A veces pasaba mañana y no hay. Y nosotros, necesitamos para la comida y todo. Íbamos a hacer cola.

RWM: sé que los ferrocarrileros también tenían un pase especial para viajar en tren, ¿cómo era viajar en tren?

ABP: era bonito también. Viajé hasta Campeche. Como te digo que trabajaba en Tenabo, una vez los llevé a pasear a Campeche, con eso, es libre. Y nosotros, en la noche, en que trabajé en Tenabo, a las 10:30 para el tren aquí, en Maxcanú.

RWM: ¿y para viajar con su familia también tenía pases?

ABP: te daban, vamos a sacar, tantos van a viajar contigo y te los dan.

RWM: ¿qué se siente ser ferrocarrilero?

Puchis, orgullosamente. Mi papá, mi hermano, mi hijo Fernando, todos ferrocarrileros.

RWM: para finalizar, ¿nos quisiera comentar alguna anécdota que sea muy importante para usted?

ABP: mare sí. Pues, muchas cosas. Cuando llegaba seis de enero nos repartían juguetes para mis hijos. Son de esas cosas buenas. Nos daban el pavo cada año, ahora se dejó de dar. De antes, aunque jubilado, nos daban el pavo para la navidad. Son varias cosas, del ferrocarril era bueno. En la época cuando nacían ellos, te daban treinta latas de leche, para seis meses dicen así. Y el Seguro Social te daba. Era doble, la ayuda. Estuvo bueno.

RWM: ¿cuál es su nombre completo?

FBC: Fernando Baas Cauich

RWM ¿nos podría decir la fecha y el lugar de su nacimiento?

FBC: 30 de mayo de 1972, nací aquí en Maxcanú, Yucatán.

RWM: ¿cuál es el nombre de sus padres?

FBC: Antonio Baas Pat y Felicitas Cauich Aké.

RWM: ¿en qué fecha ingresó a laborar como ferrocarrilero?



Identificaciones de don Antonio Baas Pat.
Fuente: Memoria Histórica Ferrocarrilera de Yucatán.



Imagen 5. Fernando Baas Cauich.

Fuente: Memoria Histórica Ferrocarrilera de Yucatán.

FBC: 23 de enero de 1989.

RWM: ¿qué puesto ocupó cuando ingresó?

FBC: reparador de vía.

RWM: ¿en qué consistía ser un reparador de vía cuando ingresó a laborar como rielero?

FBC: bueno, pues, así como comentaba mi señor padre, debíamos tener en condición óptima la vía. Entonces, se tenía que calzar la vía, se tenía que alinear cuando se tenía sus cortes, hay que alinearlos para que cuando el tren pase haya seguridad para los pasajeros. Consistía en que si hay durmientes podridos hay que hacer el cambio, desde sacar el podrido, meter el nuevo, hay que calzarlo bien, clavarlo. Todo se hacía de manera manual, no como actualmente que ya hay maquinaria. Casi al final de mi trabajo llegó la maquinaria. Pero en ese tiempo todo era de manera manual. Descargarlo también, cargarlos también. Era un promedio de 100 kilos, había 80, 100 kilos era la tarea del día. Todo en el hombro, era un trabajo duro porque te quemaba la piel. Prácticamente en eso consistía ser un reparador de vía. Cuando había descarrilamiento éramos los primeros en llegar para tratar de ver, no, porque lo que sí, era un lema de ferrocarriles, que la carga que llega no puede detenerse, entonces si hay accidente, lo más pronto, es que se pueda dar paso nuevamente. Entonces, los reparadores de vía son los primeros convocados. Por eso debíamos de estar pendientes, prácticamente las 24 horas. En los lugares de trabajo, nos asignaban casas, para cada uno, para tener a la familia ahí. A la hora que surgía un accidente, nos avisan y nos tenemos que trasladar. Prácticamente ese era el trabajo.

RWM: ¿las casas que les daban eran momentáneas?

FBC: se nos daban en comodato, el tiempo que tú permanezcas, puede ser seis meses, un año, cinco años, 15, 20 años, se te tenía asignado. Consistía en una sala, tenía una doble cama, la cocina y un patio.

RWM ¿cuánto tiempo trabajó para ferrocarriles?

FBC: prácticamente lo hice como nueve años.

RWM: le agradecemos por esta entrevista y por recibirnos en su casa.

Bibliografía:

Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY).

Wan Moguel Ricardo Manuel (2015), “Los trabajadores del Ferrocarril en Yucatán (1881- 1915)”, Tesis de Licenciatura, Universidad Autónoma de Yucatán.

Vidal Rivero Miguel (1975), Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia, Mérida: Editorial Zamná.

Páginas web:

Memoria Histórica Ferrocarrilera de Yucatán -MHFY | Mérida | Facebook.



Presidente Miguel Alemán Valdés entre 1946 y 1952 y que inauguró el Ferrocarril del Sureste

Fuente: Memoria sobre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, presentada por el C. secretario del ramo Lic. Agustín García López, septiembre de 1949-agosto de 1960, México D.F. Volumen en el Archivo de Concentración de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Investigador Asociado del Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista (CEMOS). Egresado del Doctorado en Estudios Latinoamericanos de la UNAM. Licenciado en Historia y Maestro en Estudios Latinoamericanos, ambos títulos por la UNAM. Colaboró en el Proyecto de Cultura Comunitaria de la Ciudad de México, donde coordinó las publicaciones Quiscal. Actualmente es miembro de la Cátedra José Carlos Mariátegui (Lima), de la Asociación Gramsci México y de la Caribbean Philosophical Association (EEUU). Integrante de Memoria, revista de crítica militante y de la revista electrónica Intervención y coyuntura.

El plan sexenal de 1934-1940 y la importancia del ferrocarril en la zona sur del país

Victor Hugo Pacheco Chávez

Es algo ya muy discutido y aceptado que el Plan sexenal de 1934-1940, que sirvió de plataforma política para el gobierno del general Lázaro Cárdenas, tuvo como eje estructurador una política económica y social, que además se apoyó en las fuerzas de las masas del pueblo mexicano como hacedoras de la historia. Si bien, este documento no fue escrito por Cárdenas, este lo asumió a tal punto que fue el referente máximo de su política de gobierno. El plan de desarrollo económico además de proyectar la modernización del sistema financiero, fiscal y monetario, dio paso a la concreción de las demandas sociales que los actores sociales agrarios y obreros habían impulsado a lo largo de la lucha revolucionaria. En este sentido, se colocó el énfasis en el reparto de tierras y en la procuración de los derechos de la clase trabajadora. Pero también, se enfatizaba en obras estratégicas que pudieran no sólo integrar los circuitos del mercado nacional sino también la activación económica enfocada a ciertas regiones del país. De esta manera, el impulso de la red ferroviaria fue uno de los aspectos de mayor importancia dentro del modelo de desarrollo nacional.

El Plan sexenal 1934-1940 ponía como asunto prioritario la ampliación de la red ferroviaria, no sólo para los fines económicos ya señalados, sino también como un elemento que contribuiría a pensar la integración nacional. El Estado no sólo se convirtió así en el orientador del desarrollo económico, sino en el impulsor de la identidad nacional. La inversión y la proyección se plasmó en el documento en las siguientes líneas: de Ejutla, Oaxaca, a un puerto del Pacífico, de Uruapan, Michoacán, a un punto del Río Balsas, con tendencia a ser prolongada hasta la costa del Pacífico, de Santa Lucrecia, Oaxaca, a la capital del Estado de Campeche, y de Mazatlán a Durango.

Con la llegada de Francisco J. Mújica a la Secretaría de Comunicacio-

nes y Obras Públicas, en 1935, la conexión del ferrocarril del sureste al final tuvo otra ruta al conectar las vías férreas de Veracruz y Campeche, lo cual abarató los costos, aunque no del todo el tiempo de realización de la obra. (Mijares, 2021: 27).

Una cuestión importante es que, si se mira con atención, la intención del Plan sexenal de 1934-1940, con relación a la ampliación de las vías ferroviarias, era la conexión entre el Pacífico y el Golfo de México. Un proyecto de gran escala que hoy vuelve a ponerse de relieve con las obras del Tren Maya y del Corredor Transistmico.

A pesar que la construcción del ferrocarril del sureste tardó catorce años en concluirse, este representó una parte importante del nacionalismo económico que impulsó Cárdenas con el apoyo de las organizaciones obreras y campesinas, cuestión fundamental para el rescate y nacionalización del sector ferrocarrilero en 1937, política que tuvo su momento cúspide con la expropiación petrolera un año después (Hernández, 2020: 206).

Referencias

Cárdenas, L. (2023). “1933 Plan sexenal. PNR”. Memoria política de México. <https://www.memoriapoliticademexico.org/Textos/6Revolucion/1933PSE.html>.

Hernández y Lazo, B. (2020). “La administración obrera del gremio ferrocarrilero”. En Lázaro Cárdenas: Modelo y legado, tomo II, México, INEHRM.

Mijares Lara, M. (2021). “El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche (1934-1944)”. Glifos, (26), 24-31.



El presidente Lázaro Cárdenas tras la nacionalización de 1937.

Fuente: Doralicia Carmona Dávila / CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/2.5>)

La reconquista ferrocarrilera del sureste en 1976. Ferrocarriles Unidos del Sureste hacia la Riviera Maya

Licenciado en Historia por la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (UJAT), maestro y doctor en historia por el Centro de Estudios Históricos de El Colegio de Michoacán (El COLMICH). Desde 2009, es investigador de El Colegio de la Frontera Sur (Ecosur), miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel II. Sus campos de investigación giran en torno a historia ambiental, geografía histórica e historia del desarrollo. Correo electrónico: mdiaz@ecosur.mx

Miguel Angel Díaz Perera

En el contexto de la consolidación del Ferrocarril del Sureste inaugurado en 1950, el sueño porfiriano de conectar el sureste, se cumplió, pero no del todo y no con todos. Aunque el centro del país encontró una arteria vital para transitar con facilidad hacia la península de Yucatán, e iban y venían poderosas locomotoras, vagones de pasajeros en primera y segunda clase, largos furgones de carga con distintos materiales (fertilizantes, cemento, azúcar, petróleo y derivados, minerales, alimentos, etc., ver imágenes 6 y 7), que alentaron nuevas formas de vida en los pueblos, todavía quedaban territorios, regiones, resquicios del México bárbaro por conquistar. Así a la par, se mantuvieron trabajos de mantenimiento, reajuste de vías y desde el principio se pretendió fusionar el Ferrocarril del Sureste con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, lo cual se concretó entre 1975 y 1977 para germinar con un sólo nombre: Ferrocarriles Unidos del Sureste. Lo que eran dos proyectos distintos, se amalgamaron en uno solo, propósito de hermanar en una sola ruta las líneas de acero que corrían paralelas al Golfo de México hasta el corazón palpitante de Yucatán.

No obstante, los planes de fusión implicaron reflexión sobre los alcances de estas líneas que, paralelas, se complementaban con una creciente red carretera, válvulas para el funcionamiento pleno de proyectos de desarrollo que estaban en esplendor. Desde el Complejo Industrial Pajaritos, el Plan Cangrejera, la segunda fase del Plan Chontalpa, el Plan

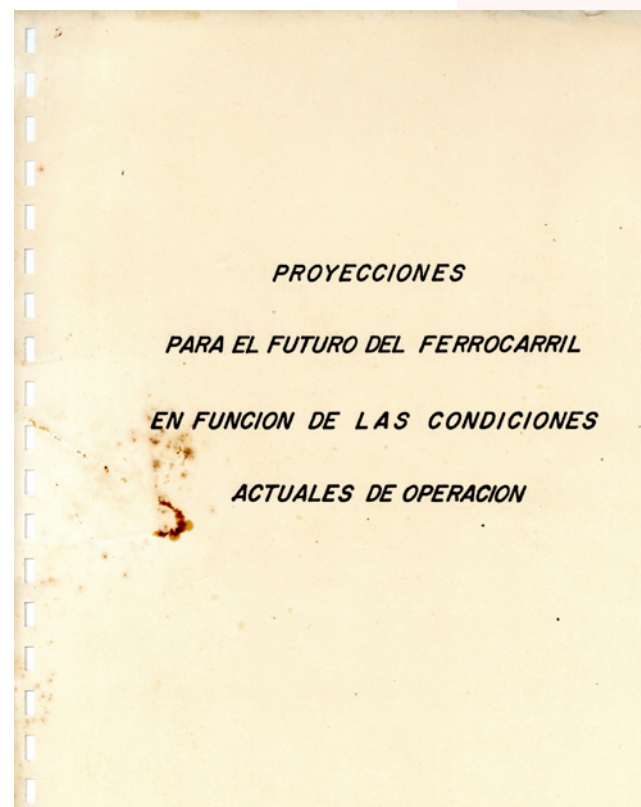


Imagen 1. Informe.

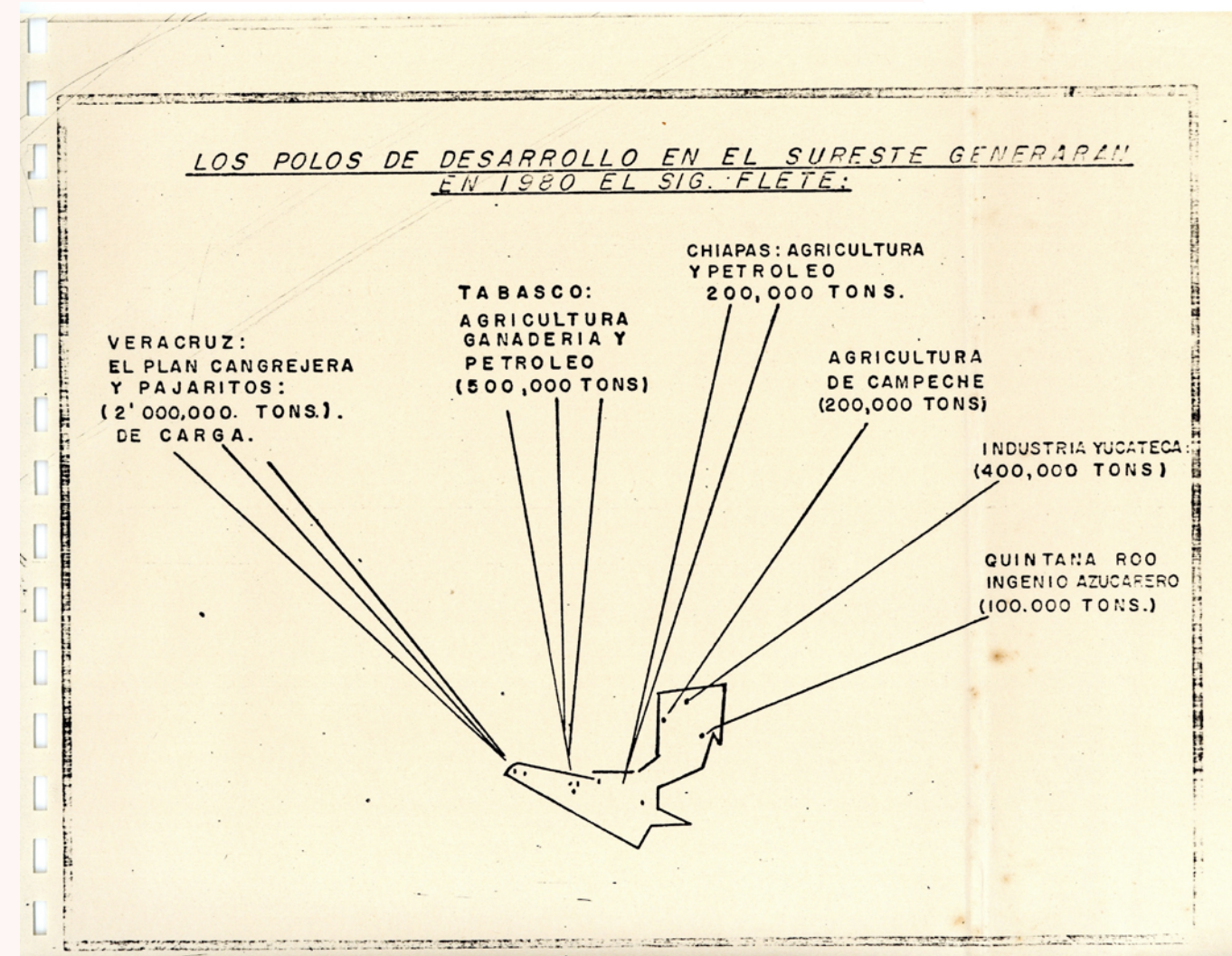


Imagen 2. Conectividad con polos de desarrollo.

Balancán-Tenosique, el Plan de la Sierra, hasta los llamados Polos de Desarrollo, así los antes pueblos, se convertían en ciudades, las antes milpas, se transformaban en pastizales, los antes pescadores, veían cercanas las plataformas petroleras, y los antes huertos familiares eran testigos de la progresiva agricultura tecnificada y comercial. En este contexto, ¿cómo imaginaban los funcionarios gubernamentales, el futuro del ferrocarril en la región?, ¿cuáles eran las proyecciones y escenarios esperados?, ¿a qué nuevas regiones había que llegar?, ¿qué territorios inéditos había por conquistar? En el Archivo del Estado de Yucatán existen dos expedientes que nos muestran entresijos de algunas de las intenciones que se estaban incubando en la mente de los ingenieros y funcionarios en la década de 1970.

El primer documento lleva como título “Proyecciones para el futuro del ferrocarril en función de las condiciones actuales de operación”¹ (ver imagen 1) fechado entre 1970 y 1976, tres datos resaltan en estas 62 páginas:

1. El interés en complementar la utilidad de la conectividad ferrocarrilera con la carretera y el equilibrio en términos de inversión.
2. La apelación al costo bajo de los fletes en ferrocarril para las empresas de control estatal como política de austeridad.

¹ Fondo Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Ferrocarriles Unidos del Sureste, sección gerencia general, serie oficial mayor, caja 8, exp. 240

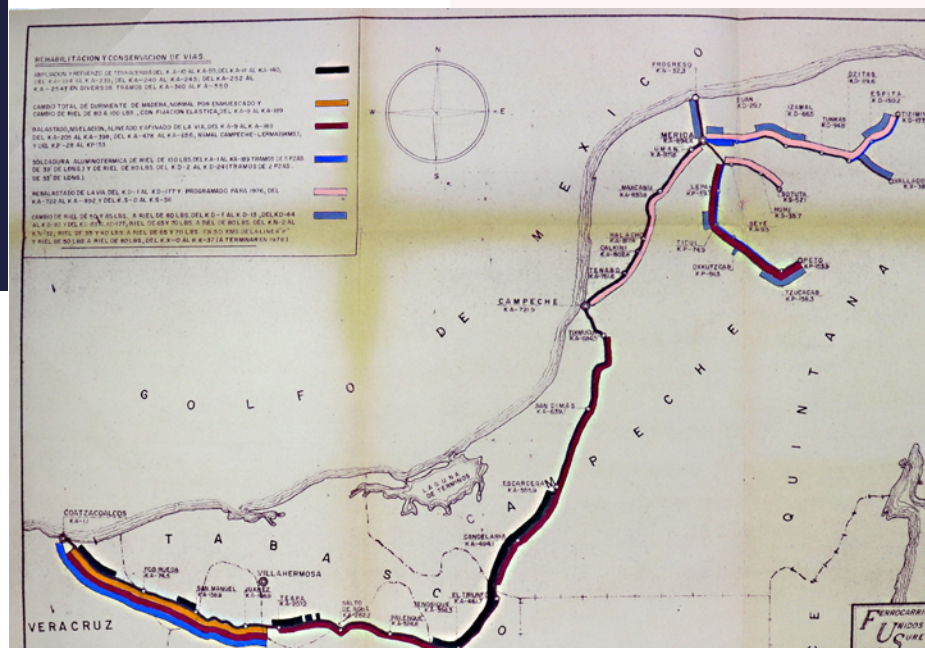


Imagen 3. Rehabilitación y conservación de vías.

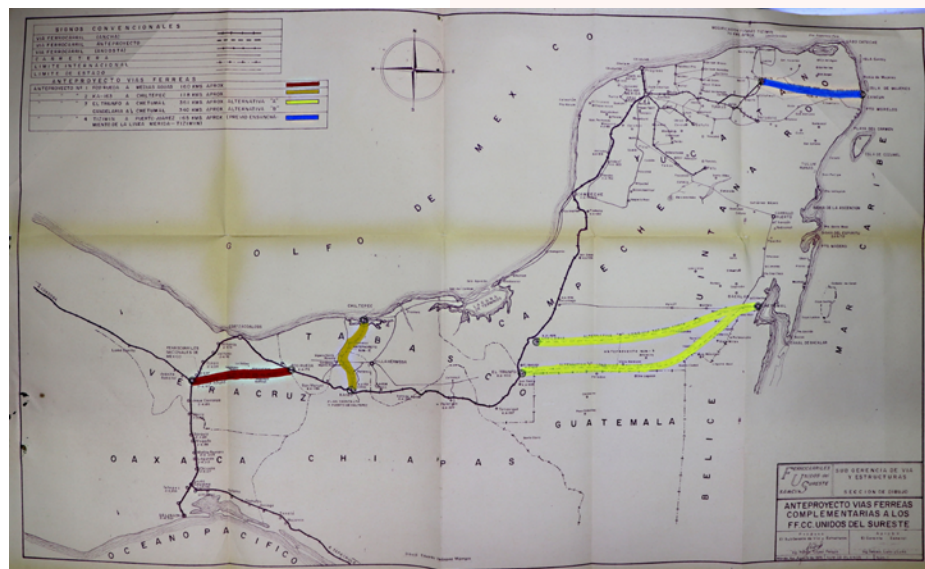


Imagen 4. Proyección de ampliación de ramales.

Guatemala, hasta Chetumal; o desde Candelaria (Campeche), también hasta Chetumal.

Estas proyecciones, coinciden con proyectos recientes como la ruta del Tren Maya. Sin embargo, esta intención era mucho más antigua. Desde la germinación del Ferrocarril del Sureste en 1931, el entonces presidente Pascual Ortiz Rubio (1930-1932); mediante un Acuerdo, consideraba proseguir las vías hasta la actual Riviera Maya, ahí se lee:

PRIMERO. El Gobierno Federal construirá por su cuenta una línea de ferrocarril que, principiando en Santa Lucrecia o en cualquier otro punto que se estime conveniente, situado sobre el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, vaya a entroncar en Campeche con los Ferrocarriles unidos de Yucatán/ **SEGUNDO.** Se construirán asimismo [sic] los ramales que sean necesario para el desarrollo de la región que pueda ser tributaria de dicha línea troncal, en los Estados

3. El papel estelar que podría tener el ferrocarril si se ampliaba la red de vías considerando volúmenes de carga a razón de los proyectos de desarrollo vigentes entre Coatzacoalcos, el centro del país y la Península de Yucatán (ver imagen 2).

4. Ramales nuevos y la “rehabilitación total del Sistema de Telecomunicaciones de los Ferrocarriles Unidos del Sureste” que “coadyuvarían al desarrollo económico general de la zona henequenera y agropecuaria” (p. 61), y se referían a:

- El ensanchamiento del ramal vía angosta Mérida-Tizimín-Valladolid en Yucatán en aras de favorecer el transporte de pasajeros.
- Un nuevo camino entre Tizimín y Cancún dadas las inversiones en la zona turística.
- Desde Estación Cardona (en Juárez, Chiapas) a la zona petrolera de Tabasco en Reforma, la Chontalpa y Chiltepec, cerca donde está actualmente la Refinería Dos Bocas.
- Resaltó favorecer la expansión económica del nuevo estado de Quintana Roo (antes territorio), partiendo de El Triunfo (Balanacán, Tabasco), prosiguiendo en paralelo la línea fronteriza con



Imagen 5. Ampliación de ramales.

de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Territorio de Quintana Roo. (Anónimo, 1931).

Realmente, los ingenieros y funcionarios que proponían los escenarios en el contexto de la fusión del Ferrocarril del Sureste con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, mantenían la narrativa de colonización que se había imaginado desde los gobiernos posrevolucionarios. Aunque en el documento “Proyecciones para el futuro del ferrocarril en función de las condiciones actuales de operación”, presentaron algunos croquis rudimentarios (ver imágenes 3 y 4), el segundo documento del Archivo del Estado de Yucatán que nos interesa, es un plano titulado “Anteproyecto vías férreas complementarias a los FF.CC. Unidos del Sureste”², realizado en Mérida (Yucatán) en agosto de 1976 por el dibujante Eduardo Velázquez Miganjos y propuesto por el Ing. Ramón López Peraza, subgerente de vía y estructuras y aprobado por el Ing. Gelasio Luna y Luna, gerente general. En éste, se perciben con claridad, estimando distancias, el troncal El Triunfo-Chetumal, Candelaria-Chetumal, Mérida-Valladolid, Tizimín-Cancún y remarcado KA-163 a Chiltepec en Tabasco; se acompaña de carreteras, la vía ancha, agosta y troncales como anteproyectos (ver imagen 5), tal como se mencionaba en el primer documento.

En síntesis, estas proyecciones eran más que sólo trabajos de mantenimiento, involucraban una expansión sobre el total de la Península de Yucatán en el afán de amparar proyectos y polos de desarrollo con propósitos

² Fondo Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Ferrocarriles Unidos del Sureste, sección subgerencia de vías y estructuras, serie superintendencia de vías y estructuras, caja 37, exp. 57.

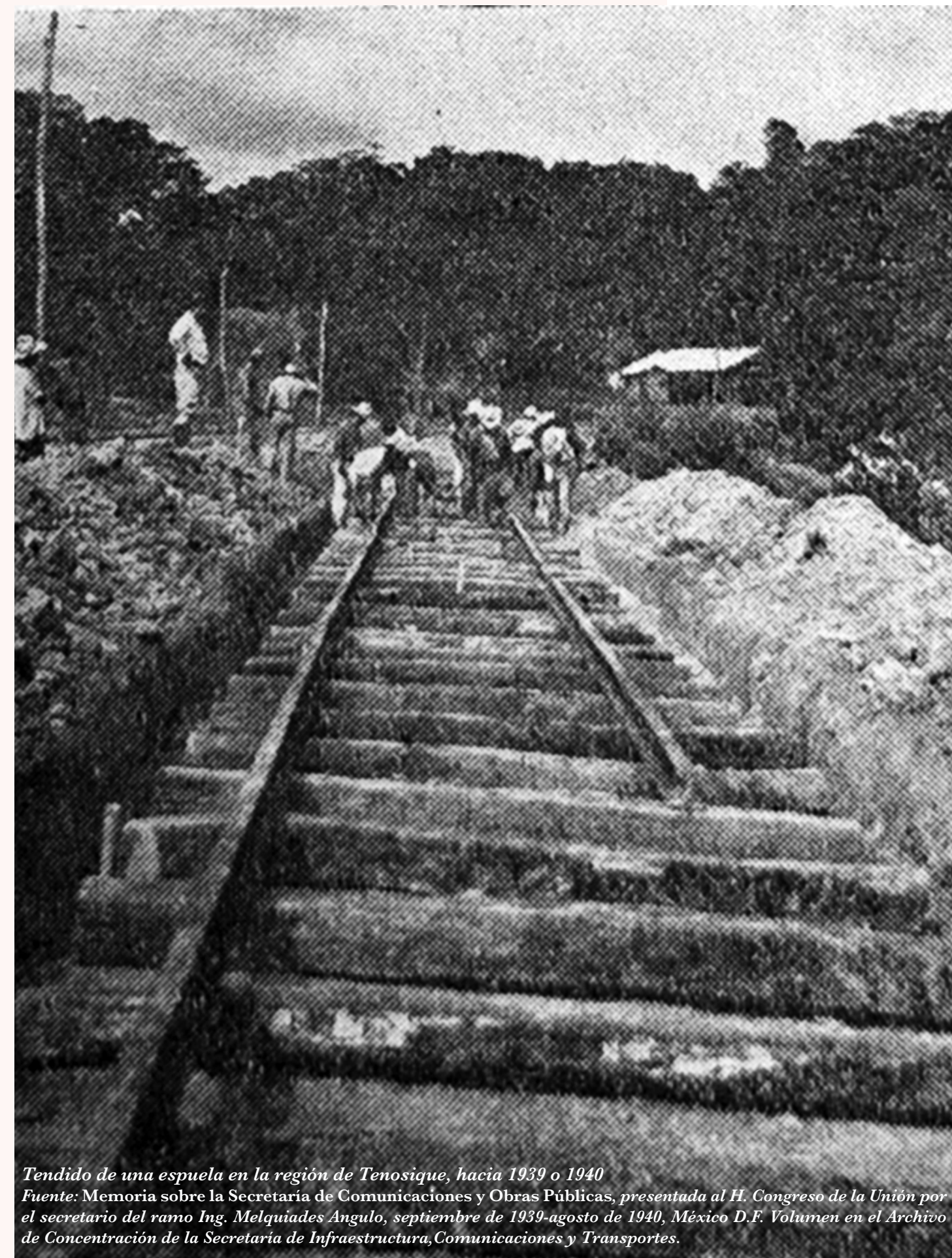
turísticos, energéticos y de transformación de las formas de vida tradicional hacia la tecnificación y comercialización. Una conquista plena del sureste y la Riviera Maya hasta los confines fronterizos con Belice y Guatemala. No obstante, la batalla estuvo perdida desde el principio. Las carreteras se propagaron y el ferrocarril empezó un declive que lo llevó al posterior y popular nombre que transportaría dolor y muerte: “La Bestia”. En el tránsito de una década, empezó el proceso de privatización del ferrocarril. Lo que para los funcionarios e ingenieros era un futuro optimista, en realidad fue un abandono deliberado y planeado. El sueño, se convirtió en pesadilla; lo venidero se volvió soledad e incertidumbre.

Referencias

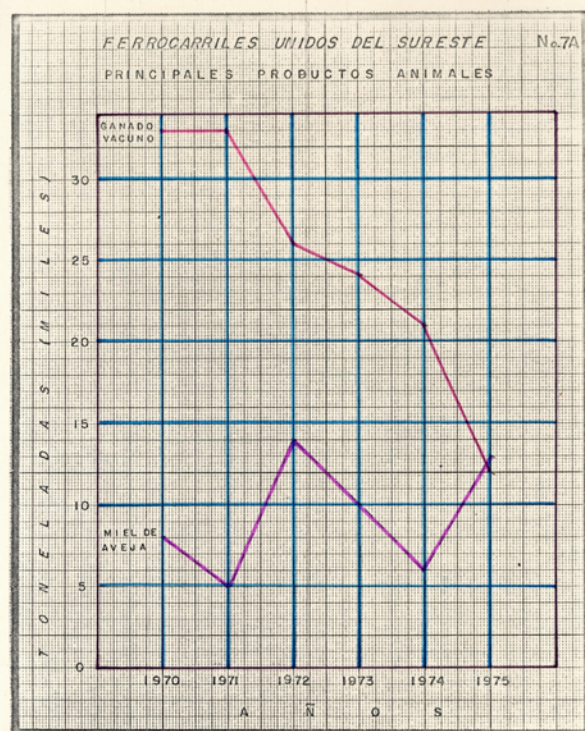
Anónimo. (1931). Ferrocarril de Santa Lucrecia a Campeche. Acuerdo presidencial para su construcción por cuenta del gobierno federal. México: Archivo General de la Nación.

Fondo Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Ferrocarriles Unidos del Sureste, sección gerencia general, serie oficial mayor, caja 8, exp. 240Mijares Lara, M. (2021). “El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche (1934-1944)”. *Glifos*, (26), 24–31.

Fondo Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Ferrocarriles Unidos del Sureste, sección subgerencia de vías y estructuras, serie superintendencia de vías y estructuras, caja 37, exp. 57.



Tendido de una espuela en la región de Tenosique, hacia 1939 o 1940
Fuente: Memoria sobre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, presentada al H. Congreso de la Unión por el secretario del ramo Ing. Melquiades Angulo, septiembre de 1939-agosto de 1940, México D.F. Volumen en el Archivo de Concentración de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.



Imágenes 6 y 7. Algunos de los productos transportados por los Ferrocarriles Unidos del Sureste, 1970-1975.

¡Invitación a publicar!

Normas editoriales

Todos los textos deberán seguir las normas editoriales señaladas a continuación, de lo contrario, serán devueltos al autor(a) para edición. El propósito del documento será expresar por escrito acompañado obligatoriamente de imágenes, ilustraciones y fotografías.

- Se deberá escribir con claridad y precisión. No deberá exceder 5 páginas ni tener menos de 2, de texto tamaño carta, con aproximadamente 28 líneas por un solo lado. Todas las páginas deberán ser numeradas consecutivamente en la parte inferior derecha. Todo el material deberá estar escrito a 1.5 espacio, con márgenes uniformes de 2.5 cm.
- Los cuadros, mapas, figuras, ilustraciones y fotografías deberán incluirse también en formato de imagen de 300 dpi con extensión JPG, con claridad y precisión de pixel.
- Las gráficas (en caso de incluirse) deberán incluirse en formato editable de Microsoft Excel.
- Deberá incluir páginas anexas, donde se enunciará:
 - o El título.
 - o Nombre del autor o autores.
 - o Datos personales, a saber: a) título académico y grado; b) institución donde labora o estudia; c) dirección completa; d) temas de especialización.
 - o Resumen (diez líneas o 100 palabras). Evitará incluir citas bibliográficas.
 - o Currículum resumido del autor(es) en diez líneas.
- Se deberá usar letra Times New Roman tamaño 12 puntos, también para títulos.
- Evitar citas académicas, pero en caso de considerarse necesarias, deberán estar en tamaño de 10 puntos y en párrafo separado con sangría de 1.25 cm y espacio sencillo. Las llamadas de notas de pie se colocarán después de un signo de puntuación, no antes.
- Cuando se usen citas textuales deben ir entrecomilladas, colocando al final la autoría, el año y la página.
- Para las citas, deberá usarse el sistema Harvard, el cual se identifica mediante la colocación entre paréntesis del apellido del autor, el año de la publicación y la página, ejemplo: (Villegas, 1989: 63). Las referencias bibliográficas completas se desplegarán al final del texto ordenadas alfabéticamente y las de un mismo autor o autora cronológicamente.
- La bibliografía se incluirá en una página al final, en orden alfabético con los nombres y apellidos completos separados por una coma.
- Comunicación al correo: aurora.martinez@conacyt.mx



*Lic. Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas pone clavo que cierra las vías del Ferrocarril del Sureste en presencia del presidente Miguel Alemán.
Fuente: Memoria sobre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, op. cit.*



**GOBIERNO DE
MÉXICO**



CONAHCYT
CONSEJO NACIONAL DE HUMANIDADES
CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS



conahcyt.mx