

**UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA**

**UNIDAD IZTAPALAPA**

**DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES Y**

**HUMANIDADES**

*CATALOGO DE FICHAS DE CONTENIDO SOBRE ESTACIONES Y LINEAS*

*FERREAS EN MEXICO: 1879-1946.*

**TESINA**

*Lic. en HISTORIA*

**PRESENTA:**

✓ **JUANA MARIA RANGEL VARGAS**

**ASESOR DE TESINA: MAESTRO FEDERICO LAZARIN MIRANDA**

**MEXICO D.F.**

**2001**  
—



*LA DOCUMENTAL*

## INDICE

Agradecimientos

Prefacio

Introducción

## I.- Descripción del Fondo Documental: Alcances e inconvenientes.

1.1 Un caso particular: Los Ferrocarriles en México.	9
1.2 Un soporte para la investigación: El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.	11
1.3 SCOP: Un fondo documental en materia de Ferrocarriles.	13
1.4 La SCOP y los Ferrocarriles.	14
1.5 Los ejemplos prácticos y sus etiquetas.	17
1.6 Los documentos y su situación actual.	23

## II.- Fichas de Contenido: Algunas propuestas temáticas.

2.1 Ferrocarril Central Mexicano.	26
2.2 Ferrocarril Nacional Mexicano.	28
2.3 Ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago.	31
2.4 Ferrocarril Internacional Mexicano.	31
2.5 Ferrocarril Mexicano del Sur.	33
2.6 Ferrocarril Nacional de Tehuacán a Esperanza.	34
2.7 Ferrocarril del Sureste.	34
2.8 Sistema de Ferrocarriles Unidos de Yucatán.	35
2.9 Ferrocarril de Pénjamo a Ajuno.	36
2.10 Ferrocarril de Monterrey al Golfo.	36
2.11 Ferrocarril de Jimenez a Hidalgo del Parral.	37
2.12 Ferrocarril Sud Pacífico de México.	39
2.13 Ferrocarril Interoceánico.	39
2.14 Ferrocarril de los Arcos a Cuautla.	46
2.15 Ferrocarril de Matamoros Izúcar a Tlancualpicán.	47
2.16 Ferrocarril de Sierra Mojada.	48
2.17 Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.	49
2.18 Ferrocarril Pan Americano.	50
2.19 Ferrocarril de Kansas City México y Oriente.	50

## III.- La praxis de los Ferrocarriles en México: Contexto y Análisis.

3.1 Progreso y entusiasmo: la óptica del siglo XIX en México.	52
3.2 Una Coyuntura fuerte: la armonía del porfiriato.	55
3.3 Las guerras revolucionarias y el ferrocarril.	60
3.4 Los albores del ocaso del sistema férreo.	61
3.5 Los recuerdos en papel: bibliografía del ferrocarril	63
3.6 Siglo XXI ¿aún queda algo por hacer?	68

Bibliografía.

72

## AGRADECIMIENTOS

A mi papá, el maestro Ernesto Rangel Hinojosa.

A mi mamá Sarita, porque ella es el mejor ejemplo que tengo para definir que “a lado de un gran hombre, siempre hay una gran mujer”.

A mi tía Lucy, por ser mi mejor amiga y por ser una de las personas que más admiro.

A mis hermanos; la maestra Edith, el maestro Heraclio, el maestro Pedro, la QFB Verónica, el maestro ebanista Carlos, la Arqueóloga Lucina, el Ing. Agro-Industrial Ernesto y la Secretaria Yuri.

A mis primos, tíos, sobrinos; en fin, a todo aquel que forme parte de la Familia Rangel.

A Pepe, por ser el músico de mi vida.

A mi amiga, la futura historiadora, Gaby, por contagiarme su entusiasmo académico.

A mis amigos los teatrero-universitarios: Leti, Angel, Jorge, Lulú, Johan, Juan Carlos, Chicharo, Karla, Poncho, José Juan, Elena y Angelica.

A mis amigos del D. F., el arqueólogo Tilman Pfannkuch, la Familia Villasana Gómez-Tagle, la Familia Castillo Domínguez, la pintora Blanca G. Galindo, el maestro Armando Rojas, la maestra Silvia Corona, el joven David Mondragón, la citóloga Josefina Briones, la secretaria Karina, la enfermera Coco, la contadora Gaby, la Doctora Elena, la QFB Yanira y la informática Nely.

A mis amigos de Tamazunchale, especialmente a Emmanuel, Cynthia y Hugo.

Al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), por la oportunidad de trabajar en su equipo.

A mi Universidad, y a todos los catedráticos de la misma; y en forma particular al Maestro Federico Lazarin Miranda, por guiar esta Tesina.

## PREFACIO

Estimable señor:

Como he pagado a usted tranquilamente el dinero que me cobró por reparar mis zapatos, le va a extrañar sin duda la carta que me veo precisado a dirigirle.

En un principio no me di cuenta del desastre ocurrido. Recibí mis zapatos muy contento, augurándoles una larga vida, satisfecho por la economía que acababa de realizar: por unos cuantos pesos, un nuevo par de calzado. (Éstas fueron precisamente sus palabras y puedo repetirlas). Pero mi entusiasmo se acabó muy pronto. Llegado a casa examiné detenidamente mis zapatos. Los encontré un poco deformes, un tanto duros y resecos. No quise conceder mayor importancia a esta metamorfosis. Soy razonable. Unos zapatos remontados tienen algo extraño, ofrecen una nueva fisonomía, casi siempre deprimente. Aquí es preciso recordar que mis zapatos no se hallaban completamente arruinados. Usted mismo les dedicó frases elogiosas por la calidad de sus materiales y por su perfecta hechura. Hasta puso muy alto su marca de fábrica. Me prometió, en suma, un calzado flamante. Pues bien, no pude esperar hasta el día siguiente y me descalcé para comprobar sus promesas. Y aquí estoy, con los pies doloridos, dirigiendo a usted una carta, en lugar de transferirle palabras violentas que suscitaron mis esfuerzos infructuosos. Mis pies no pudieron entrar en los zapatos. Como los de todas las personas, mis pies están hechos de un a materia blanda y sensible. Me encontré ante unos zapatos de hierro. No sé cómo ni con qué artes se las arregló usted para dejar mis zapatos inservibles. Allí están, en un rincón, guiñándome burlescamente con sus puntas torcidas. Cuando todos mis esfuerzos fallaron, me puse a considerar cuidadosamente el trabajo que usted había realizado. Debo advertir a usted que carezco de toda instrucción en materia de calzado. Lo único que sé es que hay zapatos que me han hecho sufrir, y otros, en cambio, que recuerdo con ternura: así de suaves y flexibles eran. Los que le di a componer eran unos zapatos admirables que me habían servido fielmente durante muchos meses. Mis pies se hallaban en ellos como pez en el agua. Más que zapatos, parecían ser parte de mi propio cuerpo, una especie de envoltura protectora que daba a mi paso firmeza y seguridad. Su piel era en realidad una piel mía, saludable y resistente. Sólo que daban ya muestras de fatiga. Las suelas sobre todo: unos amplios y profundos adelgazamientos me hicieron ver que los zapatos se iban haciendo extraños a mi persona, que se acababan. Cuando se los llevé a usted, iban ya a dejar ver los calcetines. También habría que decir algo acerca de los tacones: piso defectuosamente, y los tacones mostraban huellas demasiado claras de este antiguo vicio que no he podido corregir. Quise, con espíritu ambicioso, prolongar la vida de mis zapatos. Esta ambición no me parece censurable: al contrario, es señal de modestia y extraña una cierta humildad. En vez de tirar mis zapatos, estuve dispuesto a usarlos durante una segunda época, menos brillante y lujosa que en la primera. Además, esta costumbre que tenemos las personas modestas de renovar el calzado es, si no me equivoco, el *modus vivendi* de las personas como usted. Debo decir que el examen que practiqué a su trabajo de reparación ha sacado muy feas conclusiones. Por ejemplo, la de que usted no ama su oficio. Si usted, dejando aparte todo resentimiento, viene a mi casa y se pone a contemplar mis zapatos, ha de darme toda la razón. Mire usted qué costuras: ni un ciego podía hacerlas tan mal. La piel esta cortada con inexplicable descuido: los bordes de las suela son irregulares y ofrecen

peligrosas aristas. Con toda seguridad, usted carece de hormas en su taller, pues mis zapatos ofrecen un aspecto indefinible. Recuerde usted, gastados y todo, conservaban ciertas líneas estéticas. Y ahora...

Pero introduzca usted sus manos dentro de ellos. Palpará usted una caverna siniestra. El pie tendrá que transformarse en reptil para entrar. Y de pronto un tope; algo así como un quicio de cemento poco antes de llegar a la punta. ¿Es posible? Mis pies, señor zapatero, tienen forma de pies, son como los suyos, si es que acaso usted tiene extremidades humanas. Pero basta ya. Le decía que usted no le tiene amor a su oficio y es cierto. Es también muy triste para usted y peligroso para sus cliente, que por cierto no tienen dinero para derrochar.

A propósito: no hablo movido por el interés. Soy pobre pero no soy mezquino. Esta carta no intenta abonarse la cantidad que yo le pagué por su obra de destrucción. Nada de eso. Le escribo sencillamente para exhortarle a amar su propio trabajo. Le cuento la tragedia de mis zapatos para infundirle respeto por ese oficio que la vida ha puesto en sus manos; por ese oficio que usted aprendió con alegría en un día de juventud... Perdón; usted es todavía joven. Cuando menos, tiene tiempo para volver a comenzar, si es que ya olvidó cómo se repara un par de calzado. Nos hacen falta buenos artesanos, que vuelvan a ser los de antes, que no trabajen solamente para obtener el dinero de los clientes, sino para poner en práctica las sagradas leyes del trabajo. Esas leyes han quedado irremisiblemente burladas en mis zapatos. Quisiera hablarle del artesano de mi pueblo, que remendó con dedicación y esmero mis zapatos infantiles. Pero esta carta no debe catequizar a usted con ejemplos. Sólo quiero decirle una cosa: si usted, en vez de irritarse, siente que algo nace en su corazón y llega como un reproche hasta sus manos, venga a mi casa y recoja mis zapatos, intente en ellos una segunda operación, y todas las cosas quedarán en su sitio. Yo le prometo que si mis pies logran entrar en los zapatos, le escribiré una hermosa carta de gratitud, presentándolo en ella como hombre cumplido y modelo de artesanos.

Soy sinceramente su servidor.

CARTA A UN ZAPATERO QUE COMPUSO MAL UNOS ZAPATOS  
Fábula de Juan José Arreola en: Confabulario, México, Editorial Joaquín Mortiz, 1993, P. 168.

## INTRODUCCION

Es común que la tarea del investigador se deslice a partir de las diversas y variadas fuentes que logre hallar por su camino. La investigación en materia ferroviaria ofrece extensas alternativas de comandar algún tema específico, pues por envergadura tenemos ya a estas alturas del partido una gama impresionante de estudios acerca de cualquier tema, ya sea a nivel macro o micro.

Ante estas circunstancias referimos a trabajos sobre el ferrocarril en México, no es ya nada nuevo, sin embargo, las fronteras de investigación se siguen manteniendo, pues hay muchos ángulos a través de los cuales se pueden buscar frescos senderos de investigación.

Esta tesis responde, en primer lugar, a la necesidad de ampliar el panorama de los estudios férreos. Con esto –claro está- no pretendo afirmar que no hay trabajos presumiblemente buenos, empero, podríamos hablar de que hay una tradición al hacer historia férrea, y a mi modo de ver, ésta responde a los momentos estelares. Incuestionablemente debo remitirme a que el catálogo que presento no sugiere abandonar éstas prácticas ya establecidas por números investigadores, sin embargo, lo genuino del mismo me lleva a pensar en la posibilidad de abordar temáticas poco rastreadas.

En segundo lugar, es el resultado de mi labor dentro del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, ya que debo manifestar que la estructura de la ficha de contenido que presento, es una respuesta de la tarea que desarrollé, pues fue así como logré conformar una serie de cuadros esquemáticos de la línea histórica de cada uno de los trazos y de cada una de las estaciones del ferrocarril en territorio nacional. Sin embargo, en variadas ocasiones, los rasgos más representativos de la línea o la estación férrea (léase a que ferrocarril perteneció, cuando se otorgó la concesión, que compañía explotaba ese ferrocarril, fecha de inauguración) no se hallaban por completo, pero se lograban apreciar

otros datos de igual importancia, como por ejemplo: los donadores de los terrenos para construir una estación, el papel de los inspectores técnicos de las líneas férreas, los motivos de los cambios de nombre de las estaciones, entre otros.

En este caso y para llevar a cabo los dos pretextos anteriores, me fue imprescindible la revisión del Fondo Documental 180 del Archivo General de la Nación correspondiente al de la antigua Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), específicamente, el ramo ferrocarriles, y de este modo cada uno de los expedientes fueron los causantes de los motivos arriba destacados, los cuales me hicieron dar cuenta, de que había otros elementos de vital importancia que merecían la formulación de un problema de investigación.

Asimismo y a pesar de lo sustancioso del Fondo 180, no sólo los expedientes analizados me dieron los halagos para conformar el catálogo, sino que dentro de las fichas se encuentran síntesis de libros especializados, cómo las compilaciones realizadas por la propia Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tituladas *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894* y *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos (hasta el 31 de diciembre de 1910)*, o la memoria del Ferrocarril del sureste publicada en 1950 denominada *Dirección General de Construcción de Ferrocarriles; Ferrocarril del sureste*. De igual manera cito el libro de Miguel Téllez Pizarro *Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la república mexicana algunos comentarios relativos al ancho de la vía férrea y noticias de los ferrocarriles de los EUA y el Canadá*) publicado en 1906.

Cabe aclarar aquí –antes de crear confusión- otra razón del motivo de este catálogo. Sin duda, responde a su vez a un título que quiere englobar los años de mayor insistencia en la vida del ferrocarril. Hay pues una sugerencia de que las fichas de contenido señalen como

puntos extremos los años de 1879 y 1946, sólo en el posible indicador de que el Fondo SCOP tiene durante este margen de tiempo la más variada correspondencia entre concesionarios, inversionistas, compañías y personas físicas, quiénes afanaban la vida férrea en el país.

Ahora bien, tras haber expuesto el modelo objetivo y subjetivo de la investigación a tratar, debo añadir por último, que este estudio se ha estructurado de acuerdo a una visión tripartita, principalmente por dar un mayor entendimiento y por comodidad del autor.

Así pues, la primera parte de este catálogo, destaca una descripción lo más completa posible de la información revisada, distinguiendo su estado actual, la importancia de los documentos, que periodo comprende y el volumen aproximado de éstos.

La parte central pone en manifiesto las fichas de contenido propiamente dichas como tal, a fin de observar como se conjunto la información obtenida, y de apreciar los ejemplos de nuevos temas en líneas de investigación.

La última parte se redime a un análisis del periodo y de fuentes historiográficas, esto es, en primer término conformar una delimitación temporal a fin de hallar el contexto dentro del cual fue naciendo, creciendo y expandiéndose el ferrocarril en nuestro país y en segundo lugar, distinguir aquellos estudios que ya han tratado temáticas en materia de los ferrocarriles - como los presumiblemente buenos de autores como Sergio Ortíz Hernán y Sandra Kuntz- de cómo los han abordado, de que elementos, hipótesis y bibliografía han dispuesto; y de cómo la información recabada y presentada en este catálogo podría beneficiar, o ensanchar estos estudios, y en el mejor de los casos lograr un nuevo cuestionamiento para nuevos trabajos.

Cabe destacar que la opinión emitida en cada uno de los análisis a tratar se basa en un bosquejo muy general, pues no quiero afirmar que los autores señalados han sido mi punto



de partida ó mi tema central en variadas ocasiones. Los he escogido principalmente por la importancia que según la opinión pública tienen. Sin embargo, mi reducido tiempo, tras formar parte de los ratones de archivo, es un factor elemental para no haberlos discutido ampliamente, pero considero que he logrado apreciar en esencia la idea fundamental de lo que quieren transmitir y por ende espero haber ejecutado un buen juicio.

En suma, esta tesis tiene la intención, como ya mencione arriba, de localizar otros puntos clave que nos den la pauta para expandir el oficio de hacer historia sobre el ferrocarril, de poner sobre la mesa todos los ángulos posibles por el cual se puede ver el ferrocarril, y que a partir de éstos, es común hallar otros caminos que aún no han sido indagados por los investigadores.

PRIMERA PARTE

DESCRIPCION DEL FONDO DOCUMENTAL: ALCANCES E INCONVENIENTES

## **Un caso particular: Los ferrocarriles en México**

La importancia de los ferrocarriles dentro del territorio nacional constituye quizás uno de los elementos más productivos de información histórica, un tema —que a mi modo de ver— no ha terminado de expandirse y que día con día se enriquece con nuevas perspectivas de investigación.

La introducción del transporte ferroviario en México constituyó la autoestima de progreso y desarrollo económico que la nación decimonónica soñaba.

Paso a paso, el ferrocarril comenzó a tapizar la extraña geografía mexicana y ese andar por los caminos sinuosos determinó un nuevo panorama en la vida y en la forma de sentir de todos los habitantes del país, que acostumbrados al ambiente rural, transformaron su propio momento histórico.

Un México sobre rieles se bautizaría a partir de 1850 con el transitar del primer tren en nuestro país, un pequeño sueño que se extendería durante el resto del siglo XIX y que prosigue su camino hasta nuestros días.

La afirmación anterior pareciera muy resonante para la mayoría de los que no estamos de lleno al pendiente de lo ocurre o no con la empresa ferroviaria, porque es casi seguro que opinemos que el ferrocarril se encuentra deficitario e insostenible, sin embargo, un breve paseo por los apuntes históricos nos hace notar que aún con rutas suprimidas, estaciones cerradas, problemas sindicales y líneas en concesión se mantiene el objetivo de que el tren no se detenga.

Así pues, con la alineación de un objetivo que se vierte en *no detener el tren* encontramos que la empresa ferroviaria en nuestro país ha dejado, después de casi 150 años, una cantidad exorbitante de vestigios históricos que nos sumergen en un mar de temas a

estudiar, distintivos varios que cada investigador se coloca en la solapa para redimirse ante este cúmulo de historia vivificadora.

En particular, ya hemos observado que la historia va de la mano de otras disciplinas sociales, puesto que es necesario la interdisciplina de todas éstas, para que el resultado de cada nuevo tema sea más factible. Tal como menciona Fernand Braudel:

...trataremos de representar rápidamente a la historia, pero en sus definiciones más recientes, porque toda ciencia no deja de definirse constantemente, de buscarse. Todo historiador es forzosamente sensible a los cambios que aporta, incluso involuntariamente, a un oficio flexible, que evoluciona tanto por sí mismo, bajo el peso de los nuevos conocimientos, tareas y aficiones, como por el hecho del movimiento general de las ciencias del hombre. Todas las ciencias sociales se contaminan unas a otras; y la historia no escapa a estas epidemias. De ahí esos cambios de ser, de maneras o de rostros<sup>1</sup>.

El hacer historia de los ferrocarriles es pues un cometido que se vale de la fabroarqueología –llamémosle así a todos los restos que existen de locomotoras, talleres, estaciones, entre otros bienes inmuebles y muebles -, de las muestras artísticas, de la historia oral y de la música, vertientes que dan la pauta para ser más precisos en la interpretación del tema a estudiar.

Sin embargo, la historia se hace en su mayor parte a través de testimonios escritos y en materia de ferrocarriles, esta forma de la historia no es la excepción, ya que hay tantos documentos como horas tiene el año.

---

<sup>1</sup> Fernand Braudel, La historia y las ciencias sociales, Madrid, Alianza Editorial, 1999, p. 109.

El imperativo anterior debe responder por lo tanto, a una buena organización documental y así, en el sentido fuerte de la palabra, existir una actitud positiva desde la mira de los documentos hacia el investigador en turno.

### **Un soporte para la investigación: El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.**

Este enorme esfuerzo de rescatar y preservar material documental lo lleva a cabo el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos - cuya sede se localiza en la Ciudad de Puebla, dentro de los terrenos ocupados originalmente por la estación Puebla del antiguo Ferrocarril Mexicano - el cual desde su fundación se ha encargado de conservar, clasificar y registrar del patrimonio ferrocarrilero.

El Museo Nacional de los Ferrocarriles es el sector más representativo del patrimonio histórico ferroviario y su trabajo se refleja en los acervos que resguarda, cometido que se le fue otorgado en 1988, cuando fue creado como una unidad administrativa dentro del organismo Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). De esta manera y tal como menciona la museógrafa Teresa Márquez Martínez:

...el museo resguarda más de 60 unidades rodantes de diversas clases y épocas... tenemos también vehículos de arrastre, unidades de carga y trabajo, como cabuses, furgones, un carro exprés...se preservan además del material rodante, herramientas y utensilios utilizados en las diferentes ramas de trabajo: vías talleres, operación de trenes, oficina y comunicaciones... y claro se resguardan además valiosos documentos que posterior al proceso de depuración, estabilización y restauración se distribuyeron en cuatro unidades: archivo histórico (con aproximadamente 1200

metros de documentos) biblioteca especializada (con 26 000 ejemplares), mapoteca y fototeca<sup>2</sup>.

El papel que juega el Museo Nacional de los Ferrocarriles se advierte pues como un moustro documental que da la pauta para reconstruir la vida ferrocarrilera en nuestro país. Actualmente y tras haber concluido el proceso de privatización, el Museo Nacional de los Ferrocarriles sesionó con el Consejo de Administración y se determinó la autorización para que el director general del mismo, llevará a cabo la donación de los bienes muebles e inmuebles que conformaban el propio Museo, para ser incorporados al Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA).

Según oficios que se enviaron a Rafael Tovar y de Teresa, presidente de CONACULTA, fechados en 22 de marzo de 1999, los Ferrocarriles Nacionales de México, daban respuesta al comunicado enviado e 4 de febrero.

En respuesta a su atento comunicado del 4 de febrero del presente año, con relación a la incorporación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos al organismo a su digno cargo, que en reunión del Consejo de Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, celebrado en esta ciudad el 25 de febrero del año en curso, se acordó responder afirmativamente a su solicitud, con la finalidad de garantizar la continuidad y desarrollo del rescate y preservación de la cultura ferroviaria del país. Reiteramos nuestra entera disponibilidad para la realización de los estudios, programas y acuerdos que procedan para la entrega administrativa y

---

<sup>2</sup> Información obtenida del artículo "Museos mexicanos; El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos" en México en el tiempo: El ferrocarril sueño de prosperidad. (México en el tiempo, revista de historia y conservación), México, INAH, Número 26, 1998, p. 46-48

legal de los bienes y propiedades del Museo, de conformidad con la normatividad vigente<sup>3</sup>.

Por otra parte, se manifestaba también la solicitud de acuerdos realizado entre las partes, autorizando así unas bodegas de acopio que se donaban para que, de acuerdo a lo presentado en la sesión del 29 de abril de 1997 del Consejo de Administración, su producto dote de recursos financieros al Museo para apoyar su operación y mantenimiento. De esta forma se daba una vez más el soporte financiero e institucional al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

#### **SCOP: Un fondo documental en materia de Ferrocarriles.**

El cometido del Museo de los Ferrocarriles Mexicanos es a su vez apoyado por otros fondos documentales que también se dan a la tarea de brindar un mejor servicio al investigador, tal es el caso del fondo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que grosso modo alberga todos y cada uno de los distintos documentos que llegaron a sus antiguas oficinas en materia de aprobación o verificación de estatutos ferroviarios. Esto es, el fondo de la SCOP –que se ubica en la galería 5 del Archivo General de la Nación– resguarda también cuantiosa información que le fue generada principalmente por el papel que el gobierno de la República Mexicana del siglo XIX le otorgó, al ser la principal representante para la realización de obras públicas.

Comunicaciones y Obras Públicas fue una de las secretarías que se establecieron de conformidad con el decreto del 13 de mayo de 1891, si bien es cierto, fueron siete las secretarías de Estado establecidas para el despacho de los asuntos administrativos del Gobierno Federal. Según la información sobre la procedencia institucional que consta en la

---

<sup>3</sup> Oficio enviado a la Presidencia del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, por parte de Director

*Guía General del Archivo General de la Nación*, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas asumió las funciones de:

... correos internos; vías marítimas de comunicación; Unión Postal Universal; telégrafos y teléfonos federales; ferrocarriles; faros, puertos y obras portuarias; monumentos públicos y obras de ornato; calzadas, carreteras y puentes; obras en ríos, lagos y canales; consejería y obras en Palacio Nacional y Chapultepec<sup>4</sup>

Hacia 1917, se da la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado que incorporó a la SCOP los asuntos relativos a; radio telegrafía y radio telefonía; concesiones para establecer estaciones inalámbricas; entre otras.

### **La SCOP y los Ferrocarriles.**

El fondo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas alberga un periodo que va desde 1836 a 1943, tiempo que se distribuye en aproximadamente 2 995 volúmenes de expedientes. La ordenación del propio fondo se determina de acuerdo a l cuadro de clasificación que tiene la SCOP, quedando de esta manera el ramo Ferrocarriles en primer término.

Según la descripción que existe sobre este ramo en la *Guía General del Archivo General de la Nación*, destacan los documentos sobre concesiones, contratos para la construcción y mantenimiento y reparación de vías férreas, informe de las compañías ferroviarias, cuentas de ingresos y egresos, informes de inspección técnica, informes anuales; figuran 521 líneas y ramales documentados que entre los más importantes se destacan, el Ferrocarril Mexicano, Tehuantepec, Sonora, Interoceánico, Central Mexicano, Internacional, Del Noreste, Industrial de Puebla, Continental, Panamericano y Occidental de México.

---

General de los Ferrocarriles Nacionales de México en turno. El oficio esta fechado en 22 de marzo de 1999.



Aunque dentro del fondo existen otros rubros clasificados –los cuales se mencionaron arriba- el ramo ferrocarril es el más amplio ya que ocupa un total de 15 tarjeteros de metal con una aproximación de 1000 fichas descriptivas por tarjetero. También hay que destacar que la información se encuentra organizada por ferrocarril, esto es, en su mayoría cada una de las gavetas nos remite a un determinado ferrocarril, por ejemplo el Mexicano esta etiquetado con el número 1 y es el que inicia el ramo, mismo que se despliega hasta el número 504, probablemente por que responde a un total de casi 504 ferrocarriles extendidos en la república.

Si bien es cierto, el México sobre rieles que inició en 1850 debe entenderse como un proceso paulatino y no uniforme, pues ferrocarriles responde a pequeños o grandes tramos construidos en distintas épocas, y aunque en ocasiones la línea ya se trazaba, cada vez que el gobierno federal extendía alguna nueva concesión el tramo se bautizaba con un nuevo nombre. Lo anterior logrará entenderse mejor con el siguiente ejemplo:

De acuerdo al resumen de vías férreas de jurisdicción federal construidas en la República Mexicana hasta el 31 de diciembre de 1918<sup>5</sup>, puede observarse que uno de los ferrocarriles más importantes, en este caso, la Compañía de Central Mexicano se fue extendiendo paulatinamente. De esta forma se denota que la primera concesión para comenzar los trabajos de construcción de este ferrocarril responde a la número 17, otorgada por medio de la Ley del 8 de septiembre de 1880. Sin embargo, aunque en esta concesión se hizo el mayor tendido de línea, este mismo ferrocarril obtuvo otras concesiones, como la línea de Gomez Palacio á San Pedro correspondiente a la concesión número 162, o como la línea de Ocotlán á Atotonilco con la concesión número 255.

---

<sup>4</sup> Para mayor información ver Guía General del Archivo General de la Nación, el grupo 180.

Hay que mencionar que el fondo de la secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en su ramo ferrocarriles – según mi análisis del mismo - no se halla ordenado por la cronología de las concesiones, sino que el seguimiento que se da, se explica más por la importancia que cada línea ocupa.

También podemos nombrar que los fichas descriptivas que albergan los tarjeteros de metal -que se etiquetan con su respectivo ferrocarril- no llevan un orden cronológico, pues cada uno de estas fichas tiene una secuencia como por inercia, más que metodológicamente. Ahora bien, a mi modo de ver el imperativo anterior debiera tener una explicación más coherente, pues el fondo de la SCOP, como ya lo mencionamos, está ubicado dentro del Archivo General de la Nación y éste responde a una normatividad de validez universal en cuanto a la ordenación de documentos, sin embargo, este efecto no se solventa en el fondo de la SCOP.

Hagamos pues, una recapitulación más detallada que nos permita indagar con precisión este marco contextual del sentido de pertenencia de los documentos del ramo antes expuesto (léase SCOP). En primer lugar y según la normalización que demarca la “Norma Internacional General de Descripción Archivística ISAD (G)”<sup>6</sup> el fondo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas debiera presentar una organización basada en ésta, puesto que cada una de las cédulas descriptivas sí retoma los elementos más importantes que este decreto plantea en la catalogación de archivos. En este sentido, el molde general de la descripción recae en: título, fecha de creación, descripción (aunque muchas veces

---

<sup>5</sup> Véase para mayor información: SCOP, Reseña Histórica y estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal; desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894, México, Imprenta y Litografía de F. Díaz de León Sociedad anónima, 1895.

<sup>6</sup> Aracely Alday García, “La Norma ISAD (G): un caso práctico” en Archivo General de la Nación: Congreso Nacional de Archivos: Serie de Información de Archivos, México, número 33, 1996.

errónea del contenido original) y las consonantes y vocales personales de quién realizó la determinada cédula.

El reproche de la organización viene entonces cuando la propia búsqueda del material, se manifiesta en total desorden, pues los constantes cambios cronológicos vuelve abrupta la tarea del investigador en turno. En suma, se pone en manifiesto que aunque a primera vista pareciera conjugado en todo su esplendor la ordenación del fondo SCOP pone en un margen considerable el objetivo de todo quehacer archivístico, así como de la tan afamada norma ISAD (G).

Por lo anterior todas estas consideraciones me conducen a que, el fondo antes expuesto no esta bajo las estrictas normas de calidad de los objetivos archivistas y habría que retomarle las cuestiones de su ordenación, puesto que la idea de una búsqueda de archivo debe ser cómoda y debe subordinarse a las necesidades que el investigador vaya adquiriendo en su andar por el paseo de los documentos.

### **Los ejemplos prácticos y sus etiquetas.**

Los documentos que alberga nuestro fondo de la SCOP señala varios temas de interés para los investigadores ferroviarios, pues cada uno de los expedientes dan la pauta para llevar a cabo un desarrollo sustancial histórico.

Para este apartado haremos un breve bosquejo de la información que se tiene en los expedientes y aludiremos según nos convenga a los distintos ferrocarriles que responden a esta catalogación.

En primer lugar, podemos hacer mención del Ferrocarril Central –cuyas rutas se desplazaban por casi todo el territorio nacional- y a los movimientos que registro durante su periodo de vida. Si bien es cierto, los documentos que se sitúan dentro del grupo del

ferrocarril Central son –como casi todos los expedientes que conforman el ramo ferrocarriles- en su mayoría oficios de respuestas a solicitudes para llevar a cabo algún nuevo proyecto. Cada uno de estos expedientes es un conjunto de oficios que la propia Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, expedía a través de sus secretarios en turno, esto es, por ejemplo según el expediente 10/3025-1, remite un oficio que el representante del Ferrocarril Central envió al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas con el fin de manifestarle las expectativas de la apertura de una nueva estación dentro de la línea troncal del citado ferrocarril:

...cercana a la estación se halla explotando un mineral que supone buenos resultados, por lo que los embarques tanto de metal, como los consistentes en mercancías y herramientas dan la pauta para dar más amplitud al movimiento de carga que se tiene esperado en la estación Acacio... de conformidad acepte y conceda la apertura para todo tráfico<sup>7</sup>.

Es común que todos los expedientes sean para pedir autorización de un nuevo proyecto o para dar legalidad federal a algún contrato nuevo. Hay que asumir de esta manera una estrecha relación entre la SCOP y el organismo de Ferrocarriles, sin embargo, la jerarquía la obtiene sin prerrogativas la Secretaría Federal.

Entre los documentos también destacan aquellos que viene a generar beneficios a terceras personas, ya sea mediante un escape o a través de una nueva estación. En este sentido, el expediente 10/346-1 nos remite;

...la aprobación por parte del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas a fin de que se construya una espuela frente a la bodega del Señor Maximiliano Damm en el patio de la estación Durango, ubicada dentro del kilómetro 0 del ramal de

Durango a Llano grande. Para el año de 1927 la aprobada espuela se da en arrendamiento a la Compañía Mexicana de Petróleo El Aguila<sup>8</sup>.

Por otro lado, la afirmación de estas expresiones dan por hecho que todas las propuestas son aceptadas sin mucha premura, pues al analizar varias de ellas nos encontramos con que la Secretaría solo hace señas de algún desajuste o incongruencia de opinión cuando las peticiones vienen por parte de personas físicas. Esto nos acerca a saber que también eran enviados documentos o cartas de petición por individuos que desearan algún beneficio en materia ferroviaria.

El siguiente ejemplo corresponde al ferrocarril Interoceánico, otro de los más importantes ferrocarriles construidos en nuestro país. El antiguo ferrocarril interoceánico fue el sueño de una ruta transísmica que conectara al puerto de Veracruz con el Istmo de Tehuantepec.

Dentro de la línea de México a Veracruz se halla ubicada la estación Santa Clara.

...En marzo 25 de 1905, el gerente general del Ferrocarril Interoceánico remitió al señor Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, un informe correspondiente a los planos que representaban la ubicación de un escape que la Empresa del Interoceánico se proponía construir en el kilómetro 187 de la línea troncal. Dicho escape se localizaba al este de la estación de Analco y tenía por objeto mejorar el servicio de carga del Señor Don Juan Pérez, de la Hacienda de Santa Clara. En 3 de abril de 1905 se aprobó el proyecto<sup>9</sup>.

La actitud de beneficio se desata en todos y cada uno de los documentos, así como los lazos y los nexos entre estos tres elementos (SCOP, FNM y el solicitante) y son los que se aglutinan en cada uno de los expedientes ahora bajo resguardo.

---

<sup>7</sup> Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante SCOP), 10/3025-1 foja 3

<sup>8</sup> AGN, SCOP, 10/346-1 foja 1-4

Otra de las características a retomar del fondo de la SCOP es que la clasificación por ferrocarriles se fusiona en una de las gavetas, pues este tarjetero de metal – el número 10- se etiqueta bajo Ferrocarriles Nacionales de México y en él se hallan inmersos documentos varios que se remiten en su mayoría a la fecha de 1908 – momento en el que se hace la fusión del ferrocarril Central Mexicano y el Camino de Fierro Nacional Mexicano lográndose así la nacionalización de los ferrocarriles en México.

Ahora bien, las fichas descriptivas que se guardan en esta gaveta, mencionan a los expedientes de todos los ferrocarriles, aunque ya lo expresé arriba, la cronología se ve en desorden y el seguimiento puede conjuntarse a través de las estaciones –claro esta actitud solo es posible si se conocen o se tiene alguna idea vaga de por donde se localizan éstas -, o también por medio de las líneas o los estados que la cédula descriptiva haga alusión.

Además varios de estos expedientes pueden abarcar dos ferrocarriles o hasta tres y cuatro, principalmente porque los ferrocarriles más fuertes se adjudican líneas, es decir, por ejemplo: el Ferrocarril Interoceánico tuvo bajo su inspección el Ferrocarril de Los Arcos a Matamoros Izucar, el Ferrocarril de Cuautla a Atencingo, el Ferrocarril de San Nicolás a Virreyes, entre otros.

Dentro de esta misma catalogación –la de Ferrocarriles Nacionales de México- se observan expedientes que remiten a los momentos decadentes del organismo FNM, ya que como es sabido posterior a los años treinta del siglo XX, la vida férrea comienza su periodo descendente. Y los oficios que demarcan estas fechas dan a primera vista la apariencia de un futuro en declive. Para esta época los oficios que llegan a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tienen la tendencia negativa, tal es el caso siguiente.

---

<sup>9</sup> AGN, SCOP, 10/3297-1 , 9/154-1

... de acuerdo con el oficio 1405 de fecha 22 de marzo de 1929, se ponía en manifiesto la situación de la estación Guilow, la cual para este tiempo había quedado reducida a muros de lo que fuera la estación, y como parecía que ya iba a prestar ninguna utilidad, se pretendía la opción de demolerla, para según evitar la mala impresión que estas ruinas causaban al servicio del ferrocarril<sup>10</sup>.

Hay pues, una propaganda en expedientes que hacen figurar el eje negro de los ferrocarriles, desde la supresión de algunas rutas que ya no sean tan viables para el movimiento de carga o como el ejemplo de algunas estaciones que por su antigüedad ya no dan un buen paisaje a la vista.

A esta fórmula de vida negativa férrea podríamos agregar la unión del movimiento revolucionario en el país, pues su participación también llegó por medio de los oficios a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Los expedientes de este grupo en su mayoría son dirigidos por los gerentes de ferrocarriles para manifestar daños graves ocurridos en estaciones, algunas ocasiones dan los montos aproximados de las pérdidas con el fin de que el Gobierno Federal pudiese retribuirles algo.

Sin embargo, el lado positivo aún rasga las filas de los Nacionales de México, porque cabe señalar que también durante la primera mitad del siglo XX hay concesiones para crear mas rutas, así de igual forma se aprueban nuevos proyectos en materia de estaciones.

Tal fue el caso del nacimiento de la estación Peñafiel, perteneciente al antiguo Ferrocarril de Tehuacán a Esperanza.

...En 3 de marzo de 1925, se le presentó al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el Ingeniero Adalberto Tejeda, el proyecto para la construcción de un escape a la altura del kilómetro EA-2.602 metros, correspondiente al ramal de

---

<sup>10</sup> AGN, SCOP, 9/11-1

Esperanza y específicamente a la estación de Tehuacán, Puebla, de la división de Oaxaca, el cual corría por cuenta del Sr. J. Garci Crespo. El contrato entre el señor Garci Crespo y los FNM, se llevo a cabo con fecha 1 de abril de 1925, sin embargo fue aprobado por la SCOP en 13 de junio de 1925...<sup>11</sup>

Aunque en su mayoría el fondo documental esta plagado de oficios, los que refieren a la aprobación de nuevas rutas traen consigo sus respectivos Azules – nombre con el cual se le conoce a los planos que se anexaban a los oficios con el fin de especificar los detalles y magnitudes del proyecto en particular.

Por otra parte, hay una gran cantidad de expedientes que refieren a la situación general de la Compañía de tal o cual ferrocarril, estos voluminosos documentos se titulan *informes anuales* o *informes técnicos*. Los expedientes bajo este distintivo son *grosso modo*, como su nombre lo indica, un resumen de todo lo ocurrido durante un año, haciendo hincapié en la situación financiera de la empresa. Aquí se detalla minuciosamente los gastos que se emprendieron en nuevas propuestas, o algunas mejoras en las rutas que correspondan a los límites de un ferrocarril en cuestión. En general, los movimientos financieros se discuten por línea férrea, esto es, se enumeran las estaciones que conforma dicha red y cada una de estas es desglosada en sus gastos o ganancias. Un caso muy especial que se denota en estos informes, es el hecho de que algunas veces se redactan en el idioma inglés, esto se observa más para los años de 1876, 1877 y la década siguiente.

Sin embargo, si lo que se pretende investigar es la situación técnica de las Compañías ferroviarias, debe uno remitirse a los denominados *informes técnicos*, ya que estos presentan que mejoras hay que realizarse dentro de las líneas, o también describe la ubicación exacta de las estaciones, poniendo en manifiesto en que kilómetro se localizan y

---

<sup>11</sup> AGN, SCOP, 10/825-1



a que división pertenecen. En la mayoría de éstos, el inspector que realiza el informe da su punto de vista de lo que podría requerir la estación o el tramo que él ha visitado. Por ejemplo: “ según el informe técnico correspondiente al año de 1927, en la estación La Cabra, era necesario cambiar los durmientes, pues estos duraban muy pocos meses, aproximadamente 6, debido al abundante salitre que existía en la zona”<sup>12</sup>.

### **Los documentos y su situación actual.**

Una vez que ya definimos que hay cualitativa y cuantitativamente dentro del ramo ferrocarriles del fondo de la SCOP, es necesario hacer alusión de las condiciones de mantenimiento en que se encuentran los documentos que conforman este grupo. Como ya explicamos anteriormente, la cronología de los documentos se vierte en su mayoría dentro de la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del XX, por lo que la antigüedad de los mismos hace que se hallan muy frágiles al tacto.

Algunas veces las manchas de óxido se carcomen los expedientes a tal grado que varios de ellos se tienen que quitar del servicio para darles el mantenimiento adecuado. Para el caso de los informes anuales y los técnicos, ambos aparte de ser tan voluminosos, tienen la negativa de que las fojas de los ingresos y los egresos están dobladas en cuatro, y tras el pasar de los años, estos dobleces han llegado a romperse, por lo que también causa un trabajo extra la manipulación de los mismos.

El análisis de estas condiciones son un matiz claro de que este fondo necesita una restauración en cuanto a las condiciones actuales que presenta, además es imperativo que se ponga en práctica en este ramo las nuevas propuestas archivísticas, pues este grupo documental se denota escaso en cuanto a un orden de archivo propiamente dicho como tal.

---

<sup>12</sup> AGN, SCOP, 10/3656-1.

La propuesta anterior quizás se visualice un tanto dura con la forma o con los criterios tomados para catalogar el fondo de la SCOP, pero a mi modo de ver, en éste no se llevan a cabo todos los lineamientos que la norma archivística general ISAD (G) preogona. Hay por lo tanto, la necesidad urgente de que este fondo, armado tan rudimentariamente sane este defecto para que la esperanza de vida de los documentos sea más placentera.

Si bien es cierto, el objetivo de todo aquel que conforme un fondo documental se sustenta en la idea de brindar comodidad al investigador, así como facilitarle la tarea de una tediosa investigación, creo entonces conveniente que la participación del fondo SCOP no cumple con todos los requerimientos. Habría pues, que detallar un poco más los ficheros, es decir, la descripción más conjunta posible de lo que se encuentra en el expediente y no solo hacer una vaga alusión del contenido.

Por ende, es necesario también, conjuntar un molde y uniformar los detalles que sería posible tener en cada una de nuestras fichas de los respectivos tarjeteros.

## SEGUNDA PARTE

FICHAS DE CONTENIDO: ALGUNAS PROPUESTAS TEMATICAS

Ferrocarril Central Mexicano	Línea A: Varias estaciones Ejemplo: Cuautitlán (central)	Clave ferroviaria: A-0029  Estado: México
<p>La estación Cuautitlán (central) se edificó sobre la línea de México a Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), la cual fue construida por la concesión número 17, que el gobierno de la República por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y a través de la Ley de 8 de septiembre de 1880, otorgó a la antigua Compañía del Ferrocarril Central Mexicano; autorización que comprendía la construcción de las siguientes líneas: de México a León ligando Querétaro, Celaya, Salamanca, Guanajuato, Irapuato y Silao; de León a Paso del Norte, ligando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894</u>, México, Imprenta y lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		

Ferrocarril Central Mexicano	Línea A: Estación Acacio	Clave ferroviaria: A-0999  Estado: San Luis Potosí
<p>La estación Acacio fue edificada sobre la línea troncal del antiguo Ferrocarril Central Mexicano en agosto de 1903. Cercana a la estación, se hallaba explotando un mineral que suponía buenos resultados, por lo que los embarques tanto de metal como los consistentes en mercancías y herramientas dieron la pauta para dar mas amplitud a esta estación y a su movimiento de carga. En febrero de 1923 se concede la apertura de la estación para todo tráfico.</p>		
<p>AGN, SCOP, 10/3025-1; 10/1985-1</p>		

Ferrocarril Central Mexicano	Línea H: Estación: Relinas	Clave ferroviaria: H-0054  Estado: Hidalgo
<p>La estación Relinas se edificó sobre la línea del ferrocarril antiguo Central Mexicano. Para 1930, se pretendió, debido al reajuste que los Ferrocarriles Nacionales de México estaban llevando a cabo clausurar la estación, sin embargo los vecinos tanto del pueblo de Guadalupe Relinas, como los de Santo Domingo y San Felipe Zacatepec entre otros, redactaron un escrito fechado en 17 de noviembre de 1930, dirigido a J. Andrés Almazán, secretario de la SCOP con el fin de detener esta instauración. En respuesta á este escrito, les manifestó que tal clausura no se llevaría a cabo.</p>		
AGN, SCOP, 10/2229-1		

Ferrocarril Central Mexicano	Línea HA: Estación: Tellez	Clave ferroviaria: HA-0019  Estado: Hidalgo
<p>Esta estación se ubicaba en el kilómetro 59 de la línea troncal Lechería-Apulco del antiguo Ferrocarril Central Mexicano.</p> <p>El 27 de abril de 1909, la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, traspasó a los Ferrocarriles Nacionales de México, todos y cada uno de los ferrocarriles de su propiedad, para después en 1937 ser expropiados por causa de utilidad pública, en beneficio de la Nación, por el Gral. Lázaro Cárdenas, estableciéndose el Departamento Autónomo de los Ferrocarriles Nacionales de México. Finalmente el 14 de enero de 1985 cuando se consolidó el actual organismo Ferrocarriles Nacionales de México, pasó a tomar parte de su patrimonio.</p>		
Ortiz Hernán Sergio, <u>Los Ferrocarriles de México</u> , (2 tomos), México, FNM, 1989.		

Ferrocarril Central Mexicano	Línea: I Varias estaciones Ejemplo: Tlajomulco	Clave ferroviaria: I-0288  Estado: Jalisco
<p>La estación Tlajomulco se edificó sobre la línea de Guadalajara a Tuxpam perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. Esta estación se construyó mediante la concesión número 17, la cual en 27 de febrero de 1878 celebró un contrato con el C. Enrique Pazos, gobernador del estado de Jalisco para la construcción de un ferrocarril que ligara las ciudades de Lagos y Guadalajara con la costa del pacífico. En 12 de abril de 1883 se refundieron en una sola los diferentes contratadas que había adquirido la compañía quedando sujetas a las estipulaciones de la ley de 8 de septiembre de 1880. En 17 de diciembre de 1892 se ampliaron los plazos para la presentación de la línea del pacífico y para la construcción de la misma línea.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894</u>, México, Imprenta y lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		

Ferrocarril Nacional Mexicano	Línea: B Varias estaciones Ejemplo: Encantada	Clave ferroviaria: B-0894  Estado: Coahuila
<p>La estación Encantada se edificó sobre la antigua línea de México a Laredo de Tamaulipas. Esta estación fue construida por el antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano por medio de la concesión número 10 fechado en 13 de septiembre de 1880. Los trabajos de construcción los llevó a cabo la Compañía Constructora Nacional Mexicana, la cual, posteriormente se consolidó como Compañía del camino de Fierro Nacional Mexicana con la facultad de explotar el ferrocarril anterior.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894</u>, México, Imprenta y lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		

Ferrocarril Nacional Mexicano	Línea: B Estación: Rayón	Clave ferroviaria: B-0182  Estado: San Luis Potosí
<p>La estación Rayón se edificó sobre la línea troncal de México a Nuevo Laredo bajo el nombre de Francisco del antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano.</p> <p>Con fecha 14 de julio de 1910, el señor Don Guillermo Parra giró un oficio a la dirección de los Ferrocarriles Nacionales a fin de quejarse por las irregularidades con que se entregaban sus mercancías en la estación de Francisco, a causa de haber otras con el mismo nombre. En contestación se le informó que si la Secretaría de Obras Públicas lo creía conveniente, se llevaría a cabo un cambio de nombre. Así se determinó que en lo sucesivo la estación se llamaría "Rayón" en honor al General Ignacio López Rayón, uno de los héroes de la Independencia.</p> <p>Su nueva apertura a todo servicio, ocurrió en noviembre 3 de 1922, debido a que sólo se hallaba funcionando como estación telegráfica.</p>		
AGN, SCOP, 10/2023-1; 10/1945-1		

Ferrocarril Nacional Mexicano	Línea: BB Estación: La Cabra	Clave ferroviaria: BB-0038  Estado: San Luis Potosí
<p>La estación La Cabra se edificó sobre el ramal de Vanegas a Matehuala del antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano. Para septiembre de 1923, la estación no se inauguraba por el hecho de que los carros de dicho Ferrocarril no habían llegado hasta el lugar. La estación tenía el problema técnico que los durmientes duraban muy poco, esto es, entre 6 u 8 meses, principalmente debido al abundante salitre que existe en la zona.</p>		
AGN, SCOP, 10/1979-1		

Ferrocarril Nacional Mexicano	Línea: BA Estación: San Luis de la Paz	Clave ferroviaria: BA-0051  Estado: Guanajuato
<p>La estación San Luis de la Paz se edificó sobre la antigua línea de rincón a Pozos. La concesión número 139 con fecha del 15 de febrero de 1893, determinó a la antigua Compañía del Ferrocarril de Guanajuato a San Luis de la Paz, S.A., para la explotación del Ferrocarril de Rincón a Pozos. Por decreto de el 24 de mayo de 1893 se aprobó el contrato celebrado entre la SCOP y el C. Gral. Pedro Hinojosa, para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de la capital de Guanajuato, llegue a Dolores Hidalgo, con facultad de protegerlo hasta San Luis de la Paz u otro punto intermedio a esta población.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894</u>, México, Imprenta y lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		

Ferrocarril Nacional Mexicano	Línea: BB Estación: Cedral	Clave ferroviaria: BB-0025  Estado: San Luis Potosí
<p>La estación Cedral se edificó sobre la línea de Vanegas a Matehuala. Esta estación fue construída por la Empresa del antiguo Ferrocarril de Potrero, vanegas y Río Verde, por medio de la concesión número 71 fechada el 22 de mayo de 183. En 4 de junio de 1888 la expresada concesión se modificó en el sentido que la vía pudiera prolongarse hasta Matehuala y Vanegas unido por medio de un ramal a la ciudad de Catorce a Carretas. Así mismo, por decreto de 28 de agosto de 1888 se concedió que la vía pudiera prolongarse hasta Río Verde.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 hasta abre de 1894</u>, México, Imprenta y lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		



Ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago.	Línea: AC Varias estaciones Ejemplo: Jaral del Progreso	Clave ferroviaria: AC- 0036  Estado: Guanajuato
<p>La estación Jaral de Progreso – antes Jaral del Valle- se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril de Salamanca a Jaral del Valle, por concesión número 96; dicha concesión estableció en primer lugar un decreto fechado el 30 de agosto de 1888, el cual autorizó al señor Domenek la construcción del Ferrocarril anterior pudiendo extenderse hasta el Jaral. Sin embargo, el decreto del 25 de marzo de 1892 reformó la concesión anterior, autorizando la prolongación de la vía hasta ligarla en Morelia con el Ferrocarril Nacional Mexicano; estipulando la conducción gratuita de la correspondencia.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 hasta noviembre de 1894</u>, México, Imprenta y lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		

Ferrocarril Internacional Mexicano	Línea: DA, DE Varias estaciones Ejemplo: Francisco I. Madero.	Clave ferroviaria: DA-0055  Estado: Durango
<p>La estación Francisco I. Madero –antes Gabriel- se edificó sobre la antigua línea de Ciudad Porfirio Díaz a Durango. Esta estación fue construida por el antiguo Ferrocarril Internacional Mexicano, por medio de la concesión número 40, a través de la Ley de 7 de junio de 1881, la cual establecía la construcción de un ferrocarril desde la Ciudad de México hasta el Río Bravo del Norte, terminando en algún punto comprendido en un espacio de veinticinco leguas antes entre Piedras Negras y Laredo, ó á igual distancia desde Piedras Negras y Paso del Norte.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los Ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 noviembre de 1894</u>, Imprenta y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		

Ferrocarril Internacional Mexicano	Línea: RA Estación: Zaragoza	Clave ferroviaria: RA-0019  Estado: Coahuila
<p>La estación Zaragoza se edificó sobre el ramal de Allende a San Carlos, de la división de Monclova. Con fecha 1 de marzo de 1924 se clausuró la estación, aludiendo a que el 29 de marzo del mismo año, culminaba el periodo de prueba a que se había sometido el tráfico de este ramal, y no habiendo sido favorables los resultados, se convino la supresión del servicio ferroviario y telegráfico de la citada estación.</p>		
AGN, SCOP 10/2844-1		

Ferrocarril Internacional Mexicano	Línea: RD Estación: Los Belloc	Clave ferroviaria: RD-0117  Estado: Coahuila
<p>La estación Los belloc -antes Rosario- se edificó sobre la línea de Cuatro Ciénagas a Sierra Mojada del antiguo Ferrocarril Internacional Mexicano. En enero de 1921 se hallaba tendida vía desde el kilómetro 67 (Cuatro Ciénagas) hasta el kilómetro 161, es decir, los trabajos de construcción determinaban un trazo a penas de 94 kilómetros faltándoles por tender 66 kilómetros aproximadante, pues el trayecto de la línea respondía a una longitud de 160 kilómetros.</p> <p>Por otra parte, desde mayo de 1920 se tenía suspendido el tendido de rieles en virtud de la desorganización existente, sin embargo para febrero de 1921 se volvió a emprender dicho tendido.</p>		
AGN, SCOP 10/1433-1		

Ferrocarril Mexicano del Sur	Línea: E Estación: Tepeaca	Clave ferroviaria: E- 0038  Estado: Puebla
<p>La estación Tepeaca se edificó sobre la línea de Puebla a Oaxaca. Esta estación fue construida por el antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur, por medio de la concesión número 82 señalada con fecha de 21 de mayo de 1891, en virtud de que el gobierno del estado de Oaxaca había traspasado sus derechos a favor del señor J. Harry V. B. Read y éste a su vez a favor de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Sur.</p> <p>Por ley de 3 de junio de 1891 se estipuló lo relativo al trayecto de la línea, el cual quedó dividido en dos fracciones; una de Puebla a Oaxaca y otra de éste punto hasta entroncar con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, ó hasta un puerto del estado de Oaxaca.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los Ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 noviembre de 1894</u>, Imprenta y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		

Ferrocarril Internacional Mexicano	Línea: DA Estación: Durango (nueva)	Clave ferroviaria: DA-000b  Estado: Durango
<p>Se edificó sobre la línea de Durango de Llano Grande. Esta estación se construyó por contrato celebrado el 12 de octubre de 1912, para construir y explotar un ferrocarril en el estado de Durango, que partiendo de la capital del mismo, se entroncará allí con el Ferrocarril Internacional y dirigiéndose hacia el oeste terminará en Llano Grande.</p> <p>Para 1921 el edificio se encuentra terminado en su obra general. En 1924 (7 febrero) se construye una espuela frente a la bodega de el Sr. Maximiliano Damm, en el patio de dicha estación .</p> <p>En septiembre de 1927, esta espuela se da en arrendamiento a la compañía mexicana de petróleo " EL AGUILA " .</p> <p>El 2 de agosto de 1926, el Lic. F. González Roa ( representante de los Ferrocarriles Nacionales de México), presentó una solicitud a la SCOP, con el fin de poder instalar una planta de cresotación (tratamiento) de durmientes en dicha estación.</p>		
<p>AGN, SCOP 10/2336-1; 10-346; 10/2762</p>		

Ferrocarril Nacional de Tehuacán a Esperanza.	Línea: EA Varias estaciones Ejemplo: Esperanza	Clave ferroviaria: EA- 0051  Estado: Puebla
<p>La estación Esperanza se edificó sobre la línea de Tehuacán o Esperanza. En fecha 13 de abril de 2001 se aprobó el proyecto presentado por el Ing. Mariano Téllez Pizarro para construir el Ferrocarril Nacional de Tehuacán o Esperanza. Los trabajos de construcción se iniciaron en julio de 1877, levantándose la estación frente a la del ferrocarril Mexicano en terrenos que regló el dueño de la hacienda la Esperanza, Don Francisco Gutiérrez; a su vez los terrenos que ocupó la vía se compraron a sus dueños, previos convenios particulares, indemnizando además a los arrendatarios por contrato celebrado el 12 de noviembre de 1879 se autorizó al referido Ing. Téllez Pizarro, para explotar el citado Ferrocarril. El 31 de enero de 1883, a través de la concesión número 26, se formaron las bases para la escritura de compra venta del mismo ferrocarril. El decreto de el 28 de noviembre e el mismo año, autorizó la concesión relativa a la explotación de la vía férrea a la Empresa de la compañía limitada del Ferrocarril Mexicano del sur, en virtud de que el general Don Manuel González había traspasado sus derechos y se inauguro el tráfico el 7 de enero de 1880.</p>		
<p>Tellez Pizarro, Mariano, <u>Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la república mexicana (algunos comentarios relativos al ancho de la vía férrea y noticias de los ferrocarriles de los EUA y el Cánada)</u>, México, Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, 1906.</p>		

Ferrocarril del Sureste	Línea: FA Varias estaciones Ejemplo: Tancochapa	Clave ferroviaria: FA-0052  Estado: Veracruz
<p>La estación Tancochapa se edificó sobre la línea troncal de Coatzacoalcos a Mérida. Esta estación fue construida por el antiguo Ferrocarril del Sureste por acuerdo presidencial de julio de 1934 por medio de los Ferrocarriles Nacionales de México. Los trabajos de construcción los iniciaron al terminar el año de 1935 utilizando la línea localizada a partir de Sarabia, sobre el Ferrocarril de Tehuantepec. Al terminarse el estudio general de la ruta se abandonó el entronque de Sarabia, adoptándose el puerto de Coatzacoalcos como terminal occidental del Ferrocarril del Sureste. Al finalizar el año se creó la empresa Líneas Férreas de México S. A. De C. V. por decreto presidencial de 29 de diciembre de dicho año, la cual continuó con los trabajos iniciados por la Empresa de los Nacionales. Por acuerdo el Ejecutivo Federal de fecha 7 de abril de 1936 la construcción de los Ferrocarriles quedó definitivamente a cargo de la SCOP y fue así como el departamento de Ferrocarriles y Vías Terrestres de la secretaría toma a su cargo la continuación de esta importante obra.</p> <p>Posteriormente el 7 de septiembre de 1936 se creó la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, organismo dependiente de la propia SCOP, el cual tuvo encomendada la construcción de nuevas vías férreas de la república.</p>		
<p>SCOP, <u>Dirección General de Construcción de Ferrocarriles; Ferrocarril del sureste</u>, México, SCOP, 1950.</p>		

Ferrocarril de Mérida a Valladolid Sistema de Ferrocarriles Unidos de Yucatán.	Línea: FD Varias estaciones Ejemplo: Dzitas	Clave ferroviaria: FD-0120  Estado: Yucatán
<p>La estación Dzitas se edificó sobre el ramal de Citás a Tizimín perteneciente al antiguo Ferrocarril de Mérida a Valladolid, por medio de la concesión número 36 cuya fecha de contrato se otorgó en 12 de octubre de 1880, mismo que se promulgó hasta diciembre 15 del mismo año.</p> <p>Para 1910, el citado ferrocarril debía terminar los faltantes 24 kilómetros 50 metros de este ramal, que actualmente llegaba a Espita, teniendo como fecha límite para concluirlo en 10 de abril de 1911.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos (hasta el 31 de diciembre de 1910)</u>, México, Tip. De la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.</p>		

Ferrocarril de Mérida a Peto Sistema de Ferrocarriles Unidos de Yucatán	Línea: FP Varias estaciones Ejemplo: Kanasin	Clave ferroviaria: FP-0010  Estado: Yucatán
<p>La estación Kanasin fue construida por el antiguo Ferrocarril de Mérida a Peto por concesión número 28, a través del contrato celebrado en 27 de marzo de 1878, por medio del cual se concedió permiso a los Sres. Agustín del Río y Vicente Méndez Echazarreta, en representación del Gobierno del Estado de Yucatán, para la construcción de un ferrocarril entre la Ciudad de Mérida y la Villa de Peto, pasando por Ticul y Tekax.</p> <p>En 17 de enero de 1879 se traspasó la anterior concesión a los señores Rodolfo G. Cantón y Olegario G. Cantón, para llevar a cabo la construcción del mismo ferrocarril.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los Ferrocarriles de jurisdicción federal: desde agosto de 1837 noviembre de 1894</u>, Imprenta y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		

Ferrocarril de Pénjamo á Ajuno	Línea: IN Varias estaciones Ejemplo: Erongaricuaro	Clave ferroviaria: IN- 0117 Estado: Michoacán
<p>La estación Erongaricuaro se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril de Pénjamo a Ajuno por medio de la concesión número 362 fechada en 7 de marzo de 1912. La Compañía organizada para explotar este ferrocarril quedó a cargo de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México.</p>		
<p>SCOP (Dirección de Ferrocarriles), <u>Estadística de Ferrocarriles de jurisdicción federal</u>, México, Talleres gráficos de la Nación, 1923.</p>		

Ferrocarril de Monterrey al Golfo	Línea: M Varias estaciones Ejemplo: Ciudad Madero	Clave ferroviaria: M-0007 Estado: Tamaulipas
<p>La estación Ciudad Madero – antes Tamesí- se edificó sobre la línea de Monterrey a Tampico correspondiente a la vía del antiguo Ferrocarril de Monterrey al Golfo. Esta estación se construyó mediante la concesión número 88, cuyo decreto de aprobación recaé en fecha 28 de septiembre de 1889.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos (hasta el 31 de diciembre de 1910)</u>, México, Tip. De la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.</p>		

Ferrocarril de Jiménez a Hidalgo del Parral	Línea: P Varias estaciones Ejemplo: Troya	Clave ferroviaria: P-0030  Estado: Chihuahua
<p>La estación Troya se edificó sobre la línea a Rosario del antiguo Ferrocarril de Jiménez a Hidalgo del Parral por medio de la concesión número 162 con fecha de 4 de septiembre de 1896. La Compañía organizada para explotar este ferrocarril quedó a cargo de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos (hasta el 31 de diciembre de 1910)</u>, México, Tip. De la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.</p>		

Ferrocarril Mexicano	Línea: S Estación: Balastrea	Clave ferroviaria: S-0278  Estado: Veracruz
<p>La estación Balastrea se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril Mexicano, la cual fue construida por medio de la concesión número 1 cuya fecha de promulgación se dio en 27 de noviembre de 1867. Esta estación para 1924 remitió a la SCOP, un oficio para la adquisición de terrenos que se hallaban en propiedad de los herederos del Sr. Aguila. El representante del Ferrocarril Mexicano presentó una solicitud para que este ferrocarril pudiera expropiar dicho terreno, sin embargo, la aceptación de este derecho de expropiación trajo consigo una demanda por parte de los ejidatarios de Maltrata Veracruz.</p>		
<p>AGN, SCOP 1/569-1</p>		

Ferrocarril Mexicano	Línea: HB Estación: Venta de Cruz	Clave ferroviaria: HB-0005  Estado: México
<p>La estación Venta de Cruz se edificó sobre el ramal a Pachuca por medio de la concesión número 101 con fecha 12 de abril de 1888.</p> <p>Por decreto de mayo 21 de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el C. José I. Martínez, en representación del Ferrocarril Mexicano para la construcción de este ferrocarril.</p> <p>Por decreto de mayo 26 de 1890 se reformó el contrato anterior; ampliando los plazos para la terminación de la línea, la cual se llevó a cabo y constituye en ramal de la del Ferrocarril Mexicano.</p> <p>Entre 1922 se solicitó el establecimiento de una parada de bandera en esta estación, a la altura del kilómetro 11, donde anteriormente se hallaba ubicada la estación.</p>		
AGN, SCOP 1/579-7		

Ferrocarril Mexicano	Línea: S Estación: Mata de Agua	Clave ferroviaria: S-0373  Estado: Veracruz
<p>La estación Mata de Agua se edificó sobre la línea troncal del antiguo Ferrocarril Mexicano.</p> <p>En 1930, el representante del Ferrocarril Mexicano dirige un oficio ante el cual, el Sr. J. D. W. Holwes, Gerente de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, pretende dar en arrendamiento al Sr. Agustín Aguirre la estación de Mata de Agua.</p> <p>Para el 24 de febrero de 1932 se aprobó dicho contrato de arrendamiento.</p>		
AGN, SCOP 1/538-1; 1/540-1		



Ferrocarril Sud-Pacífico de México	Línea: T Varias estaciones Ejemplo: Querobabi	Clave ferroviaria: T-0166  Estado: Sonora
<p>La estación Querobabi fue construida por el antiguo Ferrocarril de Sonora por medio de la concesión número 6 fechada en 14 de septiembre de 1880. Este ferrocarril perteneció al Ferrocarril Sud- Pacífico de México.</p> <p>La Empresa organizada para explotar este ferrocarril quedó a cargo de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora.</p> <p>Según el oficio 01994, con fecha 23 de octubre de 1880 se declaró la caducidad de la concesión en lo que se refiere a la línea de Hermosillo a Ures y Paso del Norte ( hoy Ciudad Juárez), quedando vigente para la línea de Guaymas a Nogales.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos (hasta el 31 de diciembre de 1910)</u>, México, Tip. De la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.</p>		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: V Estación: General González	Clave ferroviaria: V-0032  Estado: México
<p>La estación General González se edificó sobre la línea troncal de México a Veracruz del antiguo Ferrocarril Interoceánico.</p> <p>Fue iniciada la estación como un “ladero” que se ubicaba entre las estaciones de San Vicente y Texcoco. El Ladero General González constaba de una longitud de 375 metros construidos en terraplén con una pendiente de .33 %. El ladero se hallaba comprendido dentro de los derechos de vía adquiridos por la Empresa del Interoceánico y tenía ubicadas sus agujas del lado suroeste en el kilómetro 31+229 metros y las del lado noroeste en el kilómetro 31+604 metros. Se dice que este ladero fue construido en 26 de abril de 1905.</p>		
<p>AGN, SCOP 9/145-1</p>		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: V Estación: Chipiltepec	Clave ferroviaria: V-0050  Estado: Puebla
<p>La estación Chipiltepec –antes Escudero- se edificó sobre la línea de México a Veracruz del antiguo Ferrocarril Interoceánico por medio de la concesión número fechada en 16 de abril de 1878. La ley de 13 de febrero de 1883 consolidó en una sola las concesiones de 16 de abril de 1878, línea de México, Morelos, Cuernavaca y Amacusac; 8 de julio de 1880, línea de Acapulco á México; 6 de septiembre del mismo año, línea de Jalapa a San Andrés Chalchicomula; 27 de noviembre del propio año, línea del ferrocarril de Morelos al Mexicano; 10 de enero de 1881, línea de Jalapa a Veracruz; 27 de junio del mismo año, prolongación de la línea de Veracruz a San Andrés hasta el Ferrocarril de Morelos; 23 de diciembre del año citado, línea de Peralvillo á los Reyes; y 21 de enero de 1882, línea de Acapulco, quedando denominado el Ferrocarril “ Interoceánico de Acapulco, México, Morelos, Irolo y Veracruz.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña histórica y estadística de los Ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 noviembre de 1894</u>, Imprenta y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.</p>		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: V Estación: Veloz	Clave ferroviaria: V-0108  Estado: Hidalgo
<p>La estación Veloz, se edificó sobre la línea troncal de México a Veracruz perteneciente al ferrocarril Interoceánico. En agosto 30 de 1907, a empresa del Interoceánico envió al Sr. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, los planos que mostraban a detalle la construcción de una estación propuesta en Veloz Hidalgo, con el fin de que dichos planos se aprobaran. El proyecto se aprobó en septiembre 18 del mismo año.</p>		
<p>AGN, SCOP 10/3297-1; 9/330-1</p>		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: V Estación: Mazarraza	Clave ferroviaria: V-0201  Estado: Veracruz
<p>Esta estación fue edificada sobre la línea del ramal de San Lorenzo a Oriental del antiguo Ferrocarril Interoceánico, correspondiente a la división de Hidalgo.</p> <p>En 11 de septiembre de 1930, el representante de los Ferrocarriles Nacionales de México, el Lic. González Roa, solicitó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la supresión de la espuela existente en Mazarraza, en virtud de la no-utilización de la misma.</p>		
AGN, SCOP 10/411-1		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: V Estación: Tecoaac	Clave ferroviaria: V-0182  Estado: Veracruz
<p>La estación Tecoaac se edificó sobre la línea ramal de San Lorenzo a Oriental perteneciente al antiguo Ferrocarril Interoceánico.</p> <p>Esta estación se construyó mediante la concesión número 9.</p> <p>La estación de agua en Tecoaac se encargaba de abastecer, según el informe técnico del 14 de octubre de 1929, a los trenes que se movían dentro de esta línea. El agua se extraía de un pozo mediante una bomba accionada por vapor, así mismo las locomotoras se abastecían de un tinaco mediante un pipote.</p> <p>Esta estación era atendida por un bombero.</p>		
AGN, SCOP 9/11-1; 9/145-1; 10/3297-1		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: V Estación: Santa Clara	Clave ferroviaria: V-0094  Estado: Hidalgo
<p>La estación Santa Clara se edificó sobre la línea troncal de México a Veracruz del antiguo Ferrocarril Interoceánico. En marzo 26 de 1905, el Gerente general del Ferrocarril Interoceánico remitió al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, un informe correspondiente a los planos que representaban la ubicación de un escape que la Empresa del Interoceánico se proponía construir en el kilómetro 187 de la línea troncal. Dicho escape se localizaba al Este de la estación de Analco y tenía por objeto mejorar el servicio de carga del Sr. Don Juan Pérez, de la Hacienda de Santa Clara. En 3 de abril de 1905 se aprobó el proyecto.</p>		
AGN, SCOP 9/154-1; 10/3297-1		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: V Estación: El Carrizal	Clave ferroviaria: V-0397  Estado: Veracruz
<p>La estación El Carrizal se edificó sobre la línea troncal del antiguo Ferrocarril de Puebla a Veracruz, adquirido a su vez por el Interoceánico. La estación de agua en El Carrizal, se alimentaba del arroyo de Mizapa cercano a la estación, en donde estaba construida una empresa de mampostería, cuya fuente se realizaba mediante el bombeo. La instalación en El Carrizal, según el informe técnico de 1929, tenía por objeto surtir el agua a las locomotoras de los trenes. También se hallaba en esta estación dos tanques de acero subterráneos de depósito de aceite combustible, que servía para la casa de bombas..</p>		
AGN, SCOP 9/11-1		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: VA Estación: Cascada	Clave ferroviaria: VA-0089  Estado: Morelos
<p>La estación Cascada se edificó sobre la línea de México a Puente de Ixtla, correspondiente al antiguo Ferrocarril Interoceánico.</p> <p>Según un oficio del 14 de julio de 1929, se solicitaba un cambio de localización de esta estación, debido a que los habitantes del pueblo de San Miguel Tlatetelco, estado de Morelos, remitían que como dicha estación se hallaba a 3 kilómetros del pueblo, los habitantes del mismo se exponían a perjuicios y ataques diversos. Por lo que solicitaban y proponían el cambio entre los kilómetros 91 y 92, esto es, muy cercano a la estación de Napantla (kilómetro 93). Tal petición fue denegada por el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, argumentando que este cambio vendría a perjudicar con iguales condiciones a otros poblados cercanos.</p>		
AGN, SCOP 9/509-1		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: VB Estación: Guilow	Clave ferroviaria: VB-0079  Estado: Puebla
<p>La estación Guilow se edificó sobre la línea troncal del antiguo Ferrocarril de Puebla a San Lorenzo, que partiendo de la estación San Lorenzo (km V-101.6 de la línea de México a Veracruz) terminaba en Puebla, con una extensión de vía de 108 kilómetros.</p> <p>De acuerdo con el oficio 1405 de fecha 22 de marzo de 1929, se ponía en manifiesto la situación de la estación Guilow, la cual para este tiempo había quedado reducida a muros de lo que fuera la estación, y como parecía que ya no iba a prestar ninguna utilidad, se pretendía la opción de demolerla, para según, evitar la mala impresión que estas ruinas causaban al servicio del ferrocarril.</p>		
AGN, SCOP 9/11-1		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: VB Estación: La Unión	Clave ferroviaria: VB-0103  Estado: Puebla
<p>La estación La Unión se edificó sobre la línea troncal del antiguo Ferrocarril de Puebla a San Lorenzo. En octubre 28 de 1897, el representante de la Compañía Limitada del Ferrocarril Interoceánico de México, Pablo Martínez del Río, expuso a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el plano sobre el proyecto de construir una pequeña estación en el kilómetro 203 de la línea troncal, esto es, en el punto donde dicha línea se reunía con el Ferrocarril Industrial de Puebla. En noviembre de 1897 se aprobó el proyecto de la estación La Unión.</p> <p>Para diciembre 5 de 1929, según el informe técnico de la línea, la estación se hallaba instalada en un carro, sin embargo, ya pronto se iniciaría la construcción de la misma.</p>		
AGN, SCOP 9/132-1		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: VB Estación: Manantiales	Clave ferroviaria: VB-0175  Estado: Puebla
<p>La estación Manantiales se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril Interoceánico. Esta estación fue construida dentro de los terrenos de la Hacienda "San Juan Bautista Ojo de Agua", perteneciente a la Sra. Consuelo de la Torre viuda de Conde.</p> <p>Antiguamente la estación llevaba el nombre de Ojo de Agua, por hallarse dentro de los terrenos de la finca, cambiando tiempo después al nombre de Salitre. Sin embargo, en 7 de enero de 1914, la dueña de dicha hacienda, envió un oficio al ministro de Comunicaciones en la Ciudad de Puebla, con la petición de que se cambiase de nombre una vez más, argumentando que dentro de su finca no se encontraba salitre y esto perjudicaba sus intereses. La Sra. de la Torre proponía el cambio de nombre por el de "Conde" en honor a su difunto marido.</p> <p>En contestación por parte de la Secretaría, se determinó que de acuerdo al estudio de orografía e hidrografía se definiría un nombre para la estación, puesto que no era viable un nombre personal. De esta forma, en abril 3 de 1914 se accedió al nombre de Manantiales, en virtud de un manantial cerca de dicha estación.</p>		
AGN, SCOP 9/336-1		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: VC Estación: García	Clave ferroviaria: VC-0126  Estado: Morelos
<p>La estación García se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril de Los Arcos a Cuautla, que partiendo de la estación Los Arcos ( del Ferrocarril de Puebla a San Lorenzo) entroncaba con la estación de Cuautla de la línea de los Reyes a Puente de Ixtla. Este Ferrocarril pertenecía a la división de Puebla de los Ferrocarriles Nacionales.</p> <p>Según el informe técnico fechado en 7 de diciembre de 1929, el edificio de esta estación se hallaba en ruinas.</p>		
AGN, SCOP 9/11-1		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: VB Estación Amozoc	Clave ferroviaria: VB-0129  Estado: Puebla
<p>La estación Amozoc se edificó sobre la línea de México a Veracruz por concesión número 9 fechada en 16 de abril de 1878 y construido a su vez por el antiguo Ferrocarril Interoceánico de México.</p> <p>La empresa organizada para explotar el citado ferrocarril quedo a cargo de la compañía de los Ferrocarriles Unidos de Morelos, Irolo y Acapulco, e igualmente de la Compañía del Ferrocarril Interoceánico.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos (hasta el 31 de diciembre de 1910)</u>, México, Tip. De la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911</p>		

Ferrocarril Interoceánico	Línea: VC Estación: Mier	Clave ferroviaria: VC-0081  Estado: Puebla
<p>La estación Mier se edificó sobre la línea de los Arcos a Tlancualpicán a la altura del kilómetro 222+585 metros de la división de México, correspondiente al antiguo Ferrocarril Interoceánico. En 25 de octubre de 1909, la empresa del Interoceánico resolvió construir un ladero en esta estación, así como prolongar el escape que allí existía, el cual sería conectado por sus dos extremos con la vía principal. En los planos que se enviaron al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, se remitió también el no –cruzamiento con la vía de 0.60 de la Hacienda de San Nicolás, la que para entonces llegaba cerca del andén de la citada estación. En octubre 29 del mismo año, se autorizó tal proyecto.</p>		
AGN, SCOP 9/250-1		

Ferrocarril de los Arcos a Cuautla	Línea: VC Estación: Pastor	Clave ferroviaria: VC-0133  Estado: Morelos
<p>La estación Pastor se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril de los Arcos a Cuautla, que partiendo de la estación los Arcos, del Ferrocarril de Puebla a San Lorenzo, entroncaba con la estación Cuautla de la línea de los Reyes a Puente de Ixtla. Este Ferrocarril pertenecía a la división de Puebla, de los Ferrocarriles Nacionales.</p>		
AGN, SCOP 9/11-1		



Ferrocarril Interoceánico	Línea: VC Estación: Huichila	Clave ferroviaria: VC-0145  Estado: Morelos
<p>La estación Huichila –antes Huitchila- se edificó sobre la línea de Cuautla a Chietla, de la división de Matamoros, del antiguo Ferrocarril Interoceánico. En junio 24 de 1908 surge el proyecto de la construcción de un nuevo escape de esta estación a fin de lograr una conexión entre el ferrocarril perteneciente al Sr. Don Vicente Alonso y las vías del Interoceánico. Según consta en el oficio número 269, fue aprobado el proyecto en julio 9 de 1908.</p>		
AGN, SCOP 9/182-1		

Ferrocarril de Matamoros Izúcar a Tlancualpicán	Línea: VC Estación: Colón	Clave ferroviaria: VC-0088  Estado: Puebla
<p>La estación Colón se edificó sobre la línea de Matamoros a Acapulco por medio de la concesión número 103 fechada en 25 de noviembre de 1890 y construida por el antiguo Ferrocarril de Matamoros Izúcar a Tlancualpicán. La Empresa organizada para explotar el mencionado ferrocarril, corrió a cargo de Delfin Sánchez y Compañía.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos (hasta el 31 de diciembre de 1910)</u>, México, Tip. De la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911</p>		

Ferrocarril Sud Pacífico de México	Línea: T Estación: Corral	Clave ferroviaria: T-0517  Estado: Sonora
<p>La estación Corral se edificó sobre la línea de Corral a Tonichi. El Inspector de Ferrocarriles en fecha 3 de abril de 1919 informó al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas que la suspensión del tráfico en esta línea se había dado en marzo de 1913, debido principalmente a la destrucción de importantes puentes desde Cumuripa hasta Tonichi, realizados por las fuerzas federales y las del General Hill, así como las de los indios yaquis quienes hicieron la voladura de éstos. Sin embargo, a las malas condiciones del ramal debía agregarse, según el inspector, los daños hechos por la creciente del Río Yaqui en 1914.</p>		
AGN, SCOP 288/593-1		

Ferrocarril de Sierra Mojada al Central e Internacional	Línea: R Estación: Hermanas	Clave ferroviaria: R-0199  Estado: Coahuila
<p>En febrero 1º de 1890 el Sr. Enrique Baez escribió un oficio al ciudadano Ministro de Fomento, remitiéndole que en una de las facultades que se le habían concedido en el contrato de 24 de agosto de 1888, dentro de la fracción primera se establecía el derecho de construcción de ramales que no excediesen de 100 kilómetros.</p> <p>Por lo anterior se le suplicaba autorizar la construcción de un ramal del Ferrocarril de Sierra Mojada a la del Ferrocarril Internacional, que partiendo de la estación Hermanas fuera a terminar a la villa de Lampazos en el Estado de Nuevo León, para unirse allí en la estación del Ferrocarril Nacional Mexicano.</p> <p>De esta forma y de acuerdo con lo dispuesto en la nota relativa a los requisitos de construcción se enviaron los planos que mostraban los trabajos preliminares del ramal de Lampazos, mismos que fueron autorizados el 21 de marzo del mismo año.</p>		
AGN, SCOP 90/24-1		

Ferrocarril de los Arcos a Cuautla	Línea: VC Estación: Champusco	Clave ferroviaria: VC-0251  Estado: Puebla
<p>La estación Champusco se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril de los Arcos a Cuautla, que partiendo de la estación de los Arcos (del Ferrocarril de Puebla a San Lorenzo), entroncaba con la estación de Cuautla de la línea de Los Reyes a Puente de Ixtla.</p> <p>Este ferrocarril pertenecía a la división de Puebla de los Ferrocarriles Nacionales.</p> <p>Según el informe técnico fechado en 7 de diciembre de 1929, esta estación tenía la oficina instalada en un carro caja, por lo que se postulaba conveniente construir lo más pronto posible el edificio, dada la importancia que para este tiempo había comenzado a adquirir esta estación, a raíz del establecimiento de la Escuela Agrícola, muy cercana a la localidad de Champusco.</p>		
AGN, SCOP 9/11-1		

Ferrocarril Nacional de Tehuantepec	Línea: Z Varias estaciones Ejemplo: Macaya	Clave ferroviaria: Z-0106  Estado: Oaxaca
<p>La estación Macaya –antes Tortugas- fue construida por el antiguo Ferrocarril Nacional de Tehuantepec por concesión número 2.</p> <p>En 2 de junio de 1878 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Learned el 19 de enero de 1878, y en 6 de Noviembre de 1880 se fijó el trayecto de la línea.</p> <p>Por decreto de 30 de mayo de 1882 se autorizó al ejecutivo federal para la construcción de un Ferrocarril por el Istmo y en 24 de junio del mismo año, se dictaron las resoluciones y disposiciones relativas a proceder a los trabajos preliminares a la construcción del ferrocarril Interoceánico por aquel Istmo.</p> <p>por contrato de 17 de febrero de 1888 se autorizó a los Sres. C. S. Stanhope, J. H. Hampson y E. L. Corthell para la construcción del ferrocarril Nacional de Tehuantepec.</p> <p>La construcción del Ferrocarril se terminó en 15 de octubre de 1894.</p>		
<p>SCOP, <u>Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos (hasta el 31 de diciembre de 1910)</u>, México, Tip. De la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911</p>		

TERCERA PARTE

225834

LA PRAXIS DE LOS FERROCARRILES EN MEXICO: CONTEXTO Y ANALISIS

## **Progreso y entusiasmo: la óptica del siglo XIX en México**

Es evidente que las ideas de liberalismo, tras la imagen de un México independiente, fue el producto mejor vendido durante el siglo XIX. Por una parte era necesaria la credibilidad de que el panorama de altibajos en la sociedad mexicana había saneado, y por otra, era imperativo que debía establecerse lo más pronto posible un nuevo camino de cómo y de qué forma la nación mexicana emprendería el reacomodo político, económico y social.

Un primer momento dentro de la nación decimonónica se entiende bajo la perspectiva del oscilamiento entre las realidades del régimen anterior y la fuerza liberal, pues las viejas prácticas no podían desplazarse con la tranquilidad deseada, articulándose de esta manera un jaloneo entre argumentos de conservadurismo y liberalidad<sup>13</sup>. Sin embargo, este fenómeno no impidió que comenzaran los preparativos de progreso y de armonía interna.

El problema a erradicar en mayor medida –a primera vista- se discutía bajo el manto político, ¿cómo se conformaría la nación? era la pregunta más seductora. En este sentido, señala Josefina Zoraida Vázquez, que los tropiezos de la vida independiente resaltaron con la cuestión central de la creación de un estado mexicano, pues “el país iniciaba la vida nacional con los más negros augurios, si se consideraban las condiciones económicas y por supuesto las sociales”<sup>14</sup>.

No cabe duda que la discusión económica se mantenía de la mano con la fuerza política. La obviedad se presentaba al hacer la referencia de la recién estrenada nación-estado, distinguida con desajustes políticos, y con una economía que no se parecía en nada “a los

---

<sup>13</sup> Véase Brian Connaughton, Carlos Illades y Sonia Pérez Toledo (coordinadores), Construcción de la Legitimidad Política en México, Zamora, Mich., Universidad Autónoma Metropolitana-El Colegio de Michoacán-Universidad Nacional Autónoma de México-El Colegio de México, 1999, 536 p.

<sup>14</sup> Josefina Zoraida Vázquez, “los primeros tropiezos” en Historia General de México, México, Harla – El Colegio de México, 1988, p. 768

felices días coloniales”<sup>15</sup>. Dicho esto, podemos destacar la lógica inversa que se observaba, mientras la inestabilidad política siguiera a flor de piel –episodio que pasaría durante las décadas siguientes a la proclamación de independencia – el equilibrio económico no se presentaría.

Aún así los planes para el desarrollo de nuestro país se introducían al por mayor. La línea de la economía era tan relevante que pronto habrían de dar inicio las grandes empresas a fin de instaurar nuevos proyectos económicos.

El comercio interno se manifestó, en tiempos coloniales, con buenos resultados, las rutas trazadas pronunciaron vótores entre quienes se habían beneficiado de estos caminos. Sin embargo, los tiempos eran otros, las diligencias o la carga a lomo de mulas respondía a un ambiente ruralizado. Había que igualarse a las grandes potencias, y la formación de un estado lo hacía posible. A nivel internacional el panorama parecía muy fructífero, las fuertes industrias, capital y la tecnología merecían un apartado especial para aquellos que pretendían progresar, y México se aleccionaba entre éstos. Pero las condiciones del territorio mexicano nos harían caer, en lo posterior, en un capitalismo, pero de “corte periférico, dependiente o subdesarrollado”<sup>16</sup>.

La perspectiva del capitalismo, debemos recogerla dadas las repercusiones que se pusieron en manifiesto en nuestro país, no desde el ángulo del proceso inglés, pues cabe siempre el mal ojo de uniformar los fenómenos históricos mundialmente. Cardoso resalta ante esto, la posibilidad de poner en práctica una transición mas paulatina para el caso mexicano: “obtendríamos una periodización del siglo XIX en tres fases, la primera sería la continuidad

---

<sup>15</sup> op. cit. p. 768

<sup>16</sup> Ciro Cardoso (coordinador), México en el siglo XIX : 1821-1910 (historia económica y de la estructura social), México, Editorial Nueva Imagen, 1983, p. 15

estructural básica en la colonia; la segunda la de transición propiamente dicha; y la última la del capitalismo periférico, ya suficientemente bien caracterizado”<sup>17</sup>.

Si bien es cierto, tras el momento de revolución industrial local – entiéndase por el caso inglés- llegó el periodo de consolidación y extensión del capitalismo, y fue de esta manera que México pudo observar de cerca los matices de este proceso. Aunado a esto, no olvidemos también los avances a escala mundial que se produjeron, indiscutidamente se tiene un auge en la siderurgia, en la concentración de capital, en los transportes, en las comunicaciones, y en el desarrollo industrial.

Continuando en la línea de análisis de Cardoso, y citando su periodización, debemos establecer que durante varias décadas posteriores a la independencia, la vida interna de México dejaba a primera vista una continuidad con el régimen de la colonia. Era pues una nación ocupándose de la minería, con técnicas de producción humanas y con un sistema financiero arcaico. No obstante, los grupos de liberales mexicanos pregonaban su apoyo a la idea de industrializar el país, haciéndolo prosperar a nivel macro, insertándole nuevas vías de comunicación a fin de hacer prosperar la línea del comercio interno.

Según Charles Hale, se hacía hincapié en la teoría económica liberal, la cual “postulaba la existencia de un sistema natural de libertad, una economía basada en la división del trabajo y en el ahorro de capital”<sup>18</sup>.

Y tal fue el ahínco de esta teoría que los hombres de empresa<sup>19</sup> no se hicieron esperar, pues la industria textil era una puerta importante para obtener el desarrollo, no por nada las materias primas se volvían un elemento codicioso en el mundo capitalista.

---

<sup>17</sup> op. cit. p.16

<sup>18</sup> Charles A. Hale, *El liberalismo en la época de Mora: 1821-1853*, México, Siglo XXI Editores, 1982, p. 257

<sup>19</sup> Ciro Cardoso menciona a importantes empresarios mexicanos como fue el caso de los hermanos Escandón, los Béistegui, Almazán, Isidro de la Torre y Martínez del Río.

Asimismo, las formulas para movilizar estos productos se manifestaron con el optimismo respecto al ferrocarril, sin embargo, tras la imagen de una política todavía prematura y por ende un capital fluctuante, no hubo más que proyectos fallidos de concesiones férreas.

Grosso modo, la reforma liberal en México dio paso –durante la primera mitad del siglo- a la constitución de un tratamiento de la economía más viable, pues se estaban plasmando alternativas de desarrollo, aún con titubeos claro esta, pero con la posibilidad de que los hombres fuertes, las figuras empresariales que tenían los recursos suficientes, darían el poder monetario para llevarla a cabo.

### **Una coyuntura fuerte: La armonía del Porfiriato.**

Nuestra primera explicación debe entenderse desde la mira mundial. En este sentido, hay que tomar en cuenta que la era industrial había entrado en lo que se conoce como la “segunda revolución”, comprendiendo los años de 1880-1914 y que los cambios continuaban sorprendiendo al mundo. Ahora las nuevas palabras<sup>20</sup> agregadas a este periodo eran: *motor de explosión, electricidad, metalurgia, industrias químicas, expansión imperialista, concentración económica, conquista y protección de mercados, exportaciones de capitales.*

La vida cotidiana se fue acoplando a este ritmo, mas tardaban en hacer inherente a su tiempo un término en que otro más sorprendente ocupara su lugar.

---

<sup>20</sup> Hobswam atribuye a que las palabras son el mejor testigo que se tiene para interpretar mejor un periodo, así pues distingue que para comprender, por ejemplo, los años de 1789 y 1848 hay que entender el significado de palabras como: industria, fábrica, aristocracia, ferrocarril, liberal, conservador, utilitario, periodismo, ideología, etc. Para mayor información véase, Hobswam Eric, Las Revoluciones burguesas, México, Ediciones Quinto Sol, S. A. , 1987.



En México nos encontrábamos con la ascensión al poder del General Porfirio Díaz, así la República continuaba al mando de un liberal, un hombre que establecería la llamada “paz porfiriana”.

Aún no se puede dar una definición concreta de lo que este régimen significó. Tenemos en gran medida una serie de sentimientos encontrados que, según Francois Xavier Guerra puede entenderse como un régimen extraño, pero advertido según los tiempos. A partir de este ángulo señala: “sus contemporáneos lo califican de patriarcal; los revolucionarios le llamaron dictadura; nuestros contemporáneos lo designan con etiquetas diferentes que van de caudillismo a régimen autoritario”<sup>21</sup>.

Debemos dejar en claro que la importancia del modelo de conceptualización porfirista, no es lo que nos interesa por este momento. Nuestros ojos están puestos en entender el equilibrio político o la figura estable que para estas fechas se siembra, el cual puede conformar el eje de la tranquilidad económica que se tuvo.

En páginas anteriores habíamos señalado la propuesta de una lógica inversa, en este caso y tras la figura de Díaz, era ya muy posible que el interés por invertir capital en México se viera más plausible. Es de esta manera como el periodo del porfirismo es visto como de consolidación en la vida económica del país.

Cardoso advierte un panorama general de cómo distinguir el fenómeno del Porfiriato.

Si tuviéramos que reseñar en pocas palabras el significado profundo del porfiriato, desde el punto de vista económico y social, los elementos que elegiríamos apuntar serían: a) la expansión de las exportaciones y de las inversiones extranjeras; b) los efectos de la red de ferrocarriles y de la abolición de aduanas internas, integración

---

<sup>21</sup> Francois Xavier Guerra, México: del antiguo régimen a la revolución (II Tomos), México, Fondo de Cultura Económica, 1995, p. 21

del mercado nacional... consolidación de la ciudad de México como polo político y económico... vinculación directa con el mercado norteamericano; c)... introducción de la electricidad como fuente de energía, tecnificación muy elevada de las actividades mineras, introducción de maquinaria industrial perfeccionada; d)... persistencia de arcaísmos a la par de novedades de peso, disparidades regionales violentas, concentración del ingreso garantizada por altos niveles de represión, crisis coyunturales en las que se manifiestan las contradicciones más que en los periodos de bonanza económica, culminando en la fase decisiva de los años 1907-1910; e) monetización de la economía, desarrollo de las estructuras financieras y bancarias.<sup>22</sup>

Cada uno de los factores arriba mencionados plantean su importancia respectiva, sin embargo, en este estudio los abordaremos de manera conjunta, resaltando lógicamente lo concerniente a la red férrea trazada.

Ahora bien, recapitemos los orígenes de la insistencia de una vida con ferrocarriles en territorio mexicano desde la mira de las concesiones otorgadas por casi cuarenta años, -contando de 1837 a la fecha de la era porfiriana- a partir del momento en que llegó a oídos mexicanos la magia del ferrocarril.

Debemos argüir y entender que la construcción de vías férreas fue un proceso de continuo crecimiento a partir del momento de haberse instaurado la primera concesión -aunque considerada fallida- en el año de 1837. Sin embargo, en 1842 se dispuso por medio del decreto de 31 de mayo “ a los acreedores del camino carretero de Perote a Veracruz, la obligación de construir un ferrocarril desde la ciudad de Veracruz hasta el Río de San Juan. De esta forma en 16 de septiembre de 1850 se inauguró el tramo de 13 kilómetros 150

---

<sup>22</sup> Ciro Cardoso, op. cit. p. 268-269

metros entre Veracruz y el Molino, fijándose las tarifas de fletes de carga y pasajeros, las cuales fueron reformadas en 25 de enero de 1851...”<sup>23</sup>.

Pero la gran obertura, propiamente dicha como tal, transcurre en 1873, cuando puede decirse que ya contamos con un trazado de camino de fierro importante - o mejor dicho- que se estaba llevando a cabo la continuación del tramo en construcción de Veracruz a la ciudad de México con su ramal a la ciudad de Puebla, (entre otros proyectos de concesión) misma que fue inaugurada en 1879, teniéndose un total hasta ese momento de 803 kilómetros de vía en el país.

Si bien se considera que el ferrocarril comenzó a proyectarse desde 1837, debemos categorizar que hasta 1876 se mantenía la misma línea de pausa o crecimiento extremadamente paulatino, esto se debe, según Sandra Kuntz Ficker a

“... la poca capacidad de atracción de inversiones en un país envuelto en guerra internas e internacionales, sin estabilidad política, falta de garantías institucionales y derecho de propiedad... la combinación de éstos factores fue tal que presentó una barrera al ferrocarril durante gran parte del siglo XIX, esto es, de alrededor de 50 concesiones asignadas a particulares para la construcción de ferrocarriles entre 1850 y 1876, el 93%, no produjo resultado alguno”<sup>24</sup>.

Puede decirse que durante el gobierno de Díaz, se expresaban ideas preponderantemente acerca del desarrollo ferroviario, además se dice que esta política férrea estuvo cargada de liberalismo, se confió, según Ortiz Hernán, en la “mano invisible que todo lo armoniza”.

En este sentido Sergio Ortiz Hernán menciona :

---

<sup>23</sup> SCOP, Reseña histórica estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894, México, Imp. y Lit. de F. Díaz de León Sucesores Sociedad Anónima, 1895 p. 5.

<sup>24</sup> Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi (coordinadores), Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950; del surgimiento tardío al decaimiento precoz, México, El Colegio Mexiquense, FNM, UAM-X, 1996, p. 55

Entre 1887 y 1882 – añadió Díaz al rendir ante el Congreso su informe - México había sido en Latinoamérica el mayor constructor de ferrocarriles, delante de Argentina y Brasil... Salvo del lado del Pacífico –continuó- puede decirse que todos los centros de población, comercio y producción en la república están enlazados entre sí con la capital, con la frontera del norte o con algún punto importante.<sup>25</sup>

La paz porfiriana, en suma, logro completar tramos enormes en cuanto a extensión de vías refiere, pues durante estos 30 años se evocó a la construcción – ó en su defecto a la terminación de obras atrasadas- de líneas principales como el Ferrocarril Central Mexicano, (con una línea troncal cuyo derrotero transitaba desde México hasta Ciudad Juárez, además de otros ramales); el Ferrocarril Nacional de México (de México a Nuevo Laredo, además también con sus importantes ramales). También se discuten el Ferrocarril Internacional; El Mexicano del Sur, El Interoceánico, El Nacional de Tehuantepec, El Kansas City México Oriente, entre otros más.

Haciendo énfasis en la cantidad aproximada de kilómetros que se construyeron durante el gobierno de Porfirio Díaz, podemos albergar las cifras que nos proporcionan las Estadísticas Históricas de México, editadas por el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática<sup>26</sup>, donde señala que hacia 1910 hay 19 748 kilómetros de vía en territorio mexicano. Si observamos la gráfica que presenta, podemos distinguir que los avances en los años posteriores y hasta 1996 – año extremo que la gráfica señala- no son

---

<sup>25</sup> Sergio Ortiz Hernán, Los Ferrocarriles de México (II Tomos), México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1984, p. 212.

<sup>26</sup> Ver la edición correspondiente a 1999.

tan significativos como los que van del año de 1873 a 1910, pues tal avance termina o se estanca en 1993 con un total de 26 476 kilómetros.

### **Las guerras revolucionarias y el ferrocarril.**

Los matices de una red férrea a lo largo y ancho del país se discutieron también participando en el periodo armado del México del siglo XX.

Indudablemente la revolución mexicana trastornó todos los ámbitos de la vida de la nación, desde el sector social, el político –indisolublemente-, el económico, y entrelazado a los anteriores, el sector de las comunicaciones y los transportes. Los daños proporcionados a la industria del ferrocarril se resumen en: líneas ocupadas como trincheras, estaciones quemadas o en su defecto parcialmente destruidas, y la disminución, por lo tanto, del servicio férreo en varias partes del país. Un claro ejemplo es el caso que se observa con el siguiente oficio que fue remitido a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas:

Es así mismo, del conocimiento de esta H. Secretaría que nuestra línea que se extiende de Corral a Tonichi, de una distancia de 155 kilómetros, y construida a un costado muy elevado, no ha estado prestando servicio por varios años, debido a la destrucción de la vía, puentes, etc., motivado por las operaciones militares y a últimas fechas, a consecuencia de las actividades desplegadas por los indios Yaqui, contra los cuales mi representada compañía, no ha logrado obtener en este tramo de su línea, protección alguna” ( telegrama del 24 de julio de 1918)<sup>27</sup>

Por otra parte se sabe que este periodo de rebelión detuvo los trabajos de construcción de nuevas obras, mismas que no se tienen los datos, porque la estimación de cuantas líneas se destruyeron posiblemente aún no se calcule. También es muy posible que la estimación no se lleve a cabo debido a que muchas de estas líneas no quedaron totalmente destruidas y en

años posteriores se pondrían a trabajar los proyectos de mejoras, que volverían a poner en servicio estos tramos férreos.

Sin embargo, no sólo tiene importancia el área de destrucción, ya que sólo podemos destacar ese hilo negro, sino que cabe la alegoría de desdeñar las posibilidades de movilidad que el sistema del ferrocarril aportó. De esta forma, debe entenderse a los ferrocarriles cómo el eje de estas operaciones belicosas, pues “ de nuevo el Interoceánico y el Mexicano en el centro de la tormenta. En 7 de diciembre de 1923 se movilizaron tres mil soldados de infantería y caballería”.<sup>28</sup>

### **Los albores del ocaso del sistema férreo.**

Es notable que los ferrocarriles constituyeran un *modus vivendi*, un paisaje, una industria, un progreso y un espíritu. Pero los avances tecnológicos dentro del siglo XX no hicieron esperar, y por lo tanto, el avión y el automóvil se advirtieron en un primer momento como novedad, para posteriormente formar parte del ambiente casual del mundo de las últimas décadas.

Ahora bien, antes de penetrar en la minimización de los ferrocarriles, hagamos un bosquejo<sup>29</sup> general de lo ocurrido tras el periodo del saneamiento revolucionario.

Hacia 1934 y con la presidencia a cargo de Lázaro Cárdenas, da comienzo una nueva etapa de apoyo gubernamental para el desarrollo de los ferrocarriles con la creación de la Empresa Líneas Férreas S. A., vertiendo sus direcciones hacia la construcción y explotación.

---

<sup>27</sup> AGN, SCOP 288/593-1

<sup>28</sup> Sergio Ortiz Hernán, op. cit. 147

<sup>29</sup> Este análisis es presentado en la Revista México en el tiempo, en su edición especial, *El Ferrocarril: sueño de prosperidad*. Yo he tratado de hacer una síntesis lo más concreta de la información que allí se encuentra. Véase el número 26 correspondiente al año de 1998.

Sin embargo de los años de 1939 a 1951, este plan de ensanchamiento de la red sólo logró construir un total de 1 026 kilómetros.

A partir de ese momento se alberga una política de ver que se tiene y cómo mejorarlo, así se hicieron importantes trabajos de ensanchamiento de vías, rectificación de trazos y modernización de los mismos.

Cabe la mención aquí, que según el informe de gobierno del Presidente Ruíz Cortines en 1957, el gobierno aún ponía mucho énfasis en las labores férreas:

Los Ferrocarriles Nacionales realizaron notables avances en la reconstrucción y modernización del Sistema, que es vital para la nación... Se inició la construcción, para concluirla en 1958, de la Estación Central de Pasajeros del Distrito Federal, con un costo de 20 millones de pesos, la que en unión de la estación de carga de Pantaco, cuya inversión fue de 40 millones, y la terminal de patios y talleres de Tlalnepantla, en operación desde 1956 –que tuvo un costo de 252 millones- integraran a fines de 1958, la gran Terminal Terroviaria del Valle de México, con una inversión total en las tres unidades, de 312 millones de pesos...<sup>30</sup>

Durante los años sesenta el Gobierno se hace cargo e integra a su administración distintos Ferrocarriles, como el caso del Ferrocarril Mexicano. En esta misma década la Comisión Coordinadora del Transporte sienta las bases para la unificación ferroviaria nacional.

Para los años ochenta la labor de los ferrocarriles dirige su objetivo a modernizar las vías, las telecomunicaciones y la infraestructura.

A fines de los noventa el organismo Ferrocarriles Nacionales de México desaparece, constituyendo de esta forma el destino privatizado de casi todos los ferrocarriles de territorio nacional.

En base a lo anterior, podemos categorizar que, aunque la encisión no fue abrupta, de modo casi inapreciable estos factores comenzaron a desplazar a la *serpiente negra*, sin embargo, la culpa no puede ser unicausal, pues hay que agregar que, si bien tras las destrucciones hechas en el periodo de lucha armada, éstas no se contrarrestaron del todo, hay aquí un elemento que da explicación a las condiciones en que en años siguientes se expresaría el ferrocarril.

Asimismo la causa tal vez nos remita a que, el propio sistema ferrocarrilero comienza a sentir la fuerza de los años y algunos tramos se visualizan en desgaste o en condiciones de muy mal estado, por lo que fue necesario *comenzar a levantar las vías*.

### **Los recuerdos en papel: bibliografía mexicana del ferrocarril.**

La continuidad del México y sus ferrocarriles no puede terminar con *detener el tren*. Para ello a lo largo de toda la etapa de vida del mismo, diversos estudiosos han dedicado sus mentes a conjuntar las fases que tuvo este fenómeno ferrocarrilero a través de distintas publicaciones que surgieron desde los inicios –esto es, desde 1837- hasta los últimos días, pues es posible afirmar que en estos momentos alguien más está creando alguna investigación dentro de esta área.

Este apartado va a dividirse en dos, la parte primera hará una síntesis de la bibliografía expresada durante los años de 1837 hasta 1956, y esta basado únicamente en el trabajo sobre bibliografía mexicana de Ferrocarriles de Jorge Guirria Lacroix<sup>31</sup>. La segunda parte

---

<sup>30</sup> Periódico *El Nacional*, 2 de septiembre de 1957, a ocho columnas el V Informe de Gobierno.

<sup>31</sup> Jorge Guirria Lacroix, *Bibliografía Mexicana de Ferrocarriles*, México, Biblioteca Técnica Ferrocarrilera – Ferrocarriles Nacionales de México, 1956, 499 p.



desdeñará el estudio publicado en 1970 (la primera edición) por Sergio Ortiz Hernán y los trabajos de fechas más cercanas, como los pronunciados por Sandra Kuntz Ficker.

a).- 1837- 1956

Desde 1833 se observa una importante razón para divulgar la idea de una nación con ferrocarriles, así de esta manera se publican diversos folletos que principalmente nos daban un panorama general sobre la utilidad pública o las exposiciones por parte de empresarios. Pero no es, sino hasta 1837 cuando se imprime un folleto de 112 páginas titulado: *Proyecto del primer camino de hierro de la república mexicana desde el puerto de Veracruz a La capital de México*<sup>32</sup>, cuyo autor fue el distinguido empresario español Don Francisco de Arrillaga.

Entre 1841 y 1846 se realizan importantes informes sobre las empresas distinguidas o algunos dictámenes a razón de aprobar los inicios de construcción. Hay muchos proyectos fallidos o proyectos que quedaron pendientes donde los autores son figuras importantes como Gabriel Mancera y su *Proyecto de ley para el establecimiento de un ferrocarril desde Cuautitlan hasta Querétaro*, de 1874.

Hacia 1877 se publica *Ferrocarriles: Anales del Ministerio de Fomento de la República Mexicana*. Con un total de 853 páginas divididas en 2 tomos, donde grosso modo se hace una compilación de informes, reglamentos, noticias, leyes, aprobación de contratos, entre otros documentos varios en materia de ferrocarril.

En 1880 surge *Ferrocarriles: Memoria de Hacienda y Crédito público*, donde se manifestaba los informes correspondientes de 1878 a 1879. Las memorias se vuelven a publicar en 1884, para dar cabida a la información correspondiente al año fiscal de 1883.

---

<sup>32</sup> Se hace alusión según Gurria Lacroix que este folleto es el que marca el inicio de la literatura ferrocarrilera, propiamente dicha como tal.

En 1888 se publica la *Colección de leyes y decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, resumiéndose en esta colección todos los decretos y disposiciones que habían sido dados en la República mexicana desde 1824 hasta 1882.

Durante 1891 surge el *Album de los Ferrocarriles, correspondiente al año de 1889*, poniendo en relieve las últimas disposiciones oficiales. En el mismo año sale a luz pública la *Circular Federal de la SCOP*.

Para la década de 1890 a 1900 los estudios no solo se resumen en disposiciones o decretos, sino que surgen temáticas sobre las ventajas o desventajas de utilizar un tipo de vía, tal es el trabajo de Gabriel Oropeza, *Los ferrocarriles económicos; memorias de la sociedad científica de Antonio Alzate* ó los estudios que recopilaban correspondencia de personalidades con carácter férreo. Sobresalen igualmente los que se distinguían por presentar un método administrativo importante.

A principio de 1900 los trabajos en materia de economía son muy relevantes, pues ya se comienza a observar el estado económico de los ferrocarriles mexicanos. El ejemplo más comprometedor se da con la *Reseña histórica y estadística de jurisdicción federal desde el 1º de enero de 1895 hasta el 31 de Diciembre de 1899*. Así también se da una importante regresión a la historia, así surgen las síntesis de cómo había ido evolucionando el ferrocarril en México, destacan: *México. Su evolución social; Historia General de Mejico; Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República Mexicana*. De igual forma tras casi veinte años de vida férrea se pretende dar a conocer la actual situación de las vías por lo que se publica: *Informe General de los trabajos de mantenimiento, reconstrucción y explotación; Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, correspondiente al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

Para la segunda década del siglo XX, y tras la nacionalización de los Ferrocarriles, las nuevas compilaciones las hace el organismo FNM, publicando sus informes anuales.

Ocupa también una importante bibliografía el caso de la huelga ferrocarrilera de 1908, tal es el estudio de, *El problema ferrocarrilero y la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México*, de la autoría de Fernando González de la Roa, que en ese periodo fungía como Representante General de los Nacionales de México.

Durante las próximas décadas hay una serie de publicaciones que tienen que ver con estudios menos generales. Así surgen por ejemplos los trabajos sobre, *El uso del aceite mineral en el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en México*, (1927) de Greaven, *La electrificación del Ferrocarril Mexicano* (1928) de Ruy de Imaz y *La industria de los Transportes* (1928) de Angel Peimbert.

A nivel sindicalista se publica: *Frente a la dictadura ferroviaria* (1933) de Gudelio Morales. De igual forma destacan los estudios realizados por el propio sindicato como *Estatutos del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana*.

Aunque hay gran variedad de temas, la línea económica tiene primacía y se continúa con estudios que resaltan el papel económico de los Ferrocarriles: *Estadísticas de Ferrocarriles* de Antonio E. Vera.

Para 1947 se da importancia a contabilizar el total de estaciones con edificio o sin ella, de esta manera surge *Índice de Estaciones de la República* que pone en manifiesto todas las estaciones del país, a fin de ver como se han distribuido a lo largo de todos los ferrocarriles.

Hacia 1948 se publica *El Heroe de Nacozari*, de Lydia Trejo Blanca, con la finalidad de fomentar una conciencia de ídolos, héroes y personajes característicos de la vida férrea.

A nivel técnico se hacen estudios muy teóricos, como las *Normas de calidad, de materiales refractarios y metales, y ligas no ferrosos*; *Informe del riel existente en las líneas del*

*sistema; Arte de nivelar y alinear vías*, todos los títulos publicados por los Nacionales de México. Destacan de igual forma para la década de los cincuenta títulos como: *Reorganización técnico administrativa*, *Taller de Conservación de Carros de ferrocarril* de Walter Dunham, *La locomotora diesel eléctrica* de Alejandro Díaz Cortes, *Trabajos en las vías y elección del peso del riel* de George O'rouke y James Aydeloyy.

En suma, cada uno de estos trabajos plasman de manera general diversas líneas de investigación, que con el transcurrir de los años han sido retomadas por otros, tratando de reinterpretar y dar enfoques nuevos.

b).- 1970-1990.

Para desarrollar este inciso trataré de discutir el trabajo de Sergio Ortíz Hernán, *Los Ferrocarriles de México*, estudio que reconoce en su totalidad la etapa ferroviaria mexicana. Sergio Ortíz ha conjuntado, como el mismo menciona, una visión social y económica, y por ende conjugado una vértebra panorámica. Al parecer su minucioso estudio comprende una historia general que habrá de tener la función de libro de consulta para todo aquel que pretenda iniciarse en investigación del ferrocarril.

Exactamente por ser tan general – no por ello menos sustancioso- debemos argüir que es una historia tradicional, perpetrada por cortes históricos muy esquematizados para este tiempo. Se observa un grado de comparación poco ameno, podríamos por tanto decir, que es un estudio bañado de la tarea de recapitular los sucesos más importantes que han plagado a los ferrocarriles desde el comienzo.

No obstante, cabe rescatar que es un trabajo que logra la interdisciplina de las ciencias sociales –tal como propone Braudel- y que se engloba en la larga duración.

Por su parte, Sandra Kuntz F. ha desarrollado una visión más particular, pero no por eso menos global y completa. En su libro *Empresa extranjera y mercado interno: El*

*Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)* se observa la historia en su matiz más joven, se rasgan pues las intenciones de una historia amplia.

Indiscutidamente este trabajo no se queda en lo descriptivo, es más bien , un análisis profundo de la institución del Ferrocarril Mexicano, enraizado en una problemática de cómo la Empresa del Central advierte cambios y efectos económicos en el país.

Hay por parte de Kuntz Ficker una nueva interpretación de la historia, una relación de aportaciones y preguntas al propio momento histórico.

Luego de hacer algunas consideraciones generales de estos dos autores, debemos aceptar que tanto el primero como el segundo, han tenido la tarea de comunicar lo concerniente al ferrocarril y por lo tanto, abrir nuevas formulas para seguir alineados a la carrera de estudios férreos.

### **Siglo XXI, ¿aún queda algo por hacer?**

La historia del ferrocarril a lo largo de sus casi 150 años de vida ha logrado interpretar cada una de las inquietudes propuestas.

La variabilidad de los tiempos es lo que hace que cada temática se vea novedosa y con ganas de saber más acerca del ferrocarril y todo aquello que le rodea.

El panorama es grande y los temas a tratar lo son aún más; pues una cosa es que el ferrocarril se haya minimizado como método de transporte y otra, que pase desapercibido un fenómeno tan importante en la vida de los dos siglos anteriores.

No cabe duda por tanto , que la búsqueda es continua y si cada tiempo ha ideado una metodología cada vez más buena y mejor, podemos afirmar que las diversas corrientes historiográficas dan para este nuevo siglo, las bases teóricas, de forma que son capaces de indagar en cualquier espacio que haya sido tocado por el ferrocarril

Es por las mismas razones expuestas arriba que este catálogo quiere y espera lograr ser un útil instrumento que logré aglutinar algunos investigadores a fin de que respondan a las temáticas poco tratadas. En los análisis de bibliografía presentado, se puede ver que hasta hoy sólo las grandes empresas férreas, los grandes hombres, las líneas principales, las locomotoras pioneras , los sindicatos fuertes, los momentos estelares y las fechas más sobresalientes, ocupan un porcentaje estratosférico de estudios. La explicación a primera vista, puede remitirse a que la historia tradicional ha pregonado estas manifestaciones.

Sin embargo, los investigadores debieran de igual forma quitarse los moldes propuestos y buscar nuevos senderos.

Es por ello que el catálogo espera servir en dar aunque sea una breve línea de ayuda, un camino por donde empezar a realizar la nueva búsqueda.

Ahora bien, entre los matices más sobresalientes que se han abordado a lo largo de las fichas, se hallan los que circulan en torno a:

- 1.- El porqué se fueron cerrando algunos tramos, ó estaciones férreas, las causas o razones que dio la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, ante estos casos.
- 2.- Las inversiones con Ingenios o Haciendas para crear un camino de hierro particular, pues no olvidemos que éstas eran estructuras altamente beneficiadas por los ferrocarriles.
- 3.- El papel de los Inspectores Técnicos ante los informes, pues era de ellos la confiabilidad de otorgar supresiones o dejar circulando los trenes.
- 4.- El número de Espuelas (entiéndanse así a una extensión de vía de forma auxiliar para servicio de carga y descarga particular) construidas para servicio privado, a que intereses correspondían , tomando en cuenta que solo se pagaba una cuota por arrastre, más no por el transporte de carga , descarga y pasajeros.

5.- El estudio de personajes en la vida del ferrocarril, a nivel prosopográfico<sup>33</sup>, ya sean los representantes de cada Compañía, de como llegaron al puesto, ó los concesionarios, pues singularmente eran en su mayoría gente muy poderosa en la vida de México.

6.- La existencia de líneas férreas provisionales, en las cuales no necesitaba una nueva concesión, pues los propios contratos de concesión determinaban en sus cláusulas la construcción de otros ramales que fueran necesarios, por lo tanto hay líneas pequeñas que no se consideran, sin embargo en algún tiempo existieron.

7.- Las destrucciones causadas por el periodo revolucionario, pues hay expedientes muy voluminosos que parecen resguardar información cuantitativa del movimiento mexicano.

8.- El porqué de la privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México; cuales fueron los motivos políticos, económicos y sociales que llevaron al gobierno de Ernesto Zedillo a consolidar esa pesadilla nacional.

En conjunto he tratado que cada una de estas líneas de investigación sean una especie de guía, resaltando que sólo es una pequeña búsqueda la que yo emprendí, realmente son tan variados los temas que uno puede emprender con el sólo hecho de ver el documento, que es en ese momento cuando se puede afirmar que nada está completamente estudiado y que hay mucho por confeccionar. Obviamente la formación intelectual cuenta mucho, pero es posible que tras las corrientes históricas que día a día se enriquecen y que permiten hacer historia sobre más variados temas, constituyan embriagarnos con esa práctica novedosa y logremos que toda la vida del ferrocarril en México se cobije bajo el manto del quehacer de los investigadores.

---

<sup>33</sup> Entiéndanse por estudios prosopográficos aquellos que metodológicamente se basan en la realización de biografías colectivas. Esta fórmula ha ido adquiriendo mucha fuerza en los últimos años, por lo que parece conveniente adiestrarla a los estudios férreos.

## BIBLIOGRAFIA



## BIBLIOGRAFIA:

Archivo General de la Nación, Congreso Nacional de Archivos: serie de información de archivos, México, número 33, 1996.

\_\_\_\_\_, SCOP, Fondo Documental 180:

1 / 538-1  
1 / 540-1  
1 / 569-1  
1 / 579-1  
9 / 11-1  
9 / 132-1  
9 / 145-1  
9 / 154-1  
9 / 182-1  
9 / 250-1  
9 / 330-1  
9 / 336-1  
9 / 509-1  
10/ 346-1  
10/ 411-1  
10/1433-1  
10/1945-1  
10/1979-1  
10/1985-1  
10/2229-1  
10/2336-1  
10/2762-1  
10/2844-1  
10/3025-1  
10/3297-1  
90/ 24-1  
227/171-1  
237/ 48-1  
288/593-1

---

Braudel Fernand, La historia y las ciencias sociales, Madrid, Alianza Editorial, 1999.

Brian Connaughton, Carlos Illades, Sonia Pérez Toledo (coordinadores), Construcción de la legitimidad política en México, Zamora, Mich. Universidad Autónoma Metropolitana-El Colegio Michoacán- Universidad Nacional Autónoma de México- El Colegio de México, 1999, 536 p.

Cardoso Ciro (coordinador), México en el siglo XIX: 1821-1910 (historia económica y de la estructura social), México, Editorial Nueva Imagen, 1983.

Charles Hale, El liberalismo en la época de Mora: 1821-1853, México, Siglo XXI editores, 1982.

Cosío Villegas, Daniel (coordinador), Historia General de México, México, Harla-El Colegio de México, 1988.

Kuntz F. Sandra, Empresa extranjera y mercado interno: El Ferrocarril central mexicano 1880-1907, México, El Colegio de México, 1995, 391 p.

Kuntz F. Sandra y Paolo Riguzzi (coordinadores), Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950; del surgimiento tardío al decaimiento precoz, México, El Colegio Mexiquense- Ferrocarriles Nacionales de México- Universidad Autónoma Metropolitana, 1996.

Guerra Francois Xavier, México: del antiguo régimen a la revolución (II tomos, México, Fondo de Cultura Económica, 1995.

Guirria Lacroix Jorge, Bibliografía Mexicana de Ferrocarriles, México, Biblioteca Técnica Ferrocarrilera – Ferrocarriles Nacionales de México, 1956

Hobsbam Eric, Las revoluciones burguesas, México, Ediciones Quinto Sol, S. A., 1987.

INAH, México en el Tiempo: El ferrocarril sueño de prosperidad, Revista de Historia y conservación, México, INAH, Número 26, año 1998.

Ortiz Hernán Sergio, Los Ferrocarriles de México (II Tomos), Ferrocarriles Nacionales de México, 1984.

SCOP, Dirección General de Construcción de Ferrocarriles: Ferrocarril del Sureste, México, 1950.

SCOP, (Dirección de Ferrocarriles), Estadística de Ferrocarriles de jurisdicción federal, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1923.

SCOP, Reseña Condensada de los ferrocarriles en los Estados Unidos Mexicanos (hasta el 31 de diciembre de 1910), México, Tip. De la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.

SCOP, Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal; desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894, México, Imprenta y Litografía de F. Díaz de León, Sociedad Anónima, 1895.

Tellez Pizarro Mariano, Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la república mexicana (algunos comentarios relativos al ancho de la vía férrea y noticias de los ferrocarriles de los EUA y el Canadá), México, Imprenta y Fototípia de la Secretaría de Fomento, 1906.