



## PITA PITA Y CAMINANDO

# LA CONQUISTA DE LA SELVA. EL FERROCARRIL DEL SURESTE

A principios del siglo XX se impulsaron diversos proyectos para construir una línea en el sureste mexicano, con el propósito de extender la línea de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán o de conectarla con el sistema ferroviario del centro de México. Uno de ellos fue la creación de la compañía Ferrocarriles Sud Orientales que se propuso enlazar la línea yucateca con Quintana Roo, mientras que otra iniciativa fue unir al Istmo de Tehuantepec con Campeche. Al mismo tiempo, se construyó el Ferrocarril Central Tabasqueño, que conectó a Villahermosa con la península de Atasta en Campeche. Sin embargo, con el estallido de la Revolución Mexicana se interrumpieron dichos planes, los cuales se retomaron hasta la década de los treinta.

El gobierno de Pascual Ortiz Rubio acordó construir una línea que comunicara al sureste mexicano, conectando a su vez el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Aunque esta administración se interrumpió con la renuncia del presidente, continuaron los estudios preliminares y se realizaron los vuelos de reconocimiento bajo el mandato de Abelardo L. Rodríguez. Sin embargo, los verdaderos avances en la materia se concretaron en el sexenio de Lázaro Cárdenas, cuando el general Francisco J. Múgica como titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante SCOP), así como el Ingeniero Antonio Madrazo como presidente ejecutivo de los Ferrocarriles Nacionales de México, se propusieron conquistar la selva para llevar la locomotora. Así, en abril de 1936 se creó la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles y se organizó la línea en dos divisiones, Puerto México —de Coatzacoalcos a Tabasco— y Campeche —Tenosique a Campeche—, para realizar las tareas de construcción desde sus dos extremos.

Una de las premisas que guiaron la planeación de la línea del Sureste fue que las obras se harían al menor costo posible, idea que modificó el trazo original y se resolvió que ésta debía comenzar en Puerto México, en Coatzacoalcos, Veracruz, lo

## EL MIRADOR

que redujo la distancia original de 780 kilómetros a 738.8 kilómetros en 1939. Al mismo tiempo, como resultado de los estudios técnicos de las brigadas de reconocimiento, se determinó que la línea debía ser la “más corta, más firme, con menos movimientos de terracerías, menos pantanos, menos curvas y mejor pendiente”<sup>1</sup>, alertando sobre la geografía accidentada del sureste mexicano: una tierra fértil con abundantes ríos, arroyos y pantanos, los cuales formaban parte del sistema Grijalva-Usumacinta, un obstáculo natural para comunicar por tierra a la Península de Yucatán.



Supervisión de uno de los puentes del Ferrocarril del Sureste. Reproducción autorizada por el INAH.

La abundancia de ríos caudalosos en la zona de Tabasco, las condiciones meteorológicas que sólo permitían trabajar de forma regular cuatro meses al año—la temporada de lluvias en la región era abundante y ocurría al menos tres cuartas partes del año—, así como el clima húmedo que afectaba los materiales empleados y propiciaba que los trabajadores de la SCOP se enfermaran de paludismo, retrasó el tendido de una vía que corría al lado de numerosos arroyos y pantanos. Por si fuera poco, otro factor que demoró su finalización fue la Segunda Guerra Mundial, pues escaseó el material de construcción, como rieles, cemento o varillas corrugadas entre 1942 y 1945.

Hacer realidad la línea del sureste implicó una obra titánica para la SCOP al transportar materiales, trenes y hombres al sureste mexicano, desmontar la selva y diseñar numerosos puentes que dieran continuidad a la vía. Esto requirió la

<sup>1</sup> Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Dirección General de Construcción de Ferrocarriles. *El Ferrocarril del Sureste*. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1950, p. 37.

## EL MIRADOR

adquisición de una flota de distintos tipos de embarcaciones, la construcción de pistas de aterrizaje y la compra de avionetas, así como la instalación de una fábrica de tubos de concreto en Tenosique, Tabasco, sin mencionar la edificación de campamentos, hospitales y escuelas administradas por la misma secretaría.

No obstante, aún con las dificultades técnicas descritas, fue un evento único e irrepetible para la población que vivía entre selva y ríos, pues el día que llegó el primer tren de trabajo a Tenosique, Tabasco, remolcado por una locomotora de vapor “fue un acontecimiento para los nativos de aquella zona, muchos de los cuales no habían visto nunca una máquina de esa naturaleza, constituyendo un motivo de gran complacencia y hecho memorable, al considerarse rescatados, por así decirlo, de su secular aislamiento”<sup>2</sup>. La inauguración de la línea del Sureste por el presidente Miguel Alemán en 1950, significó la consolidación del sistema ferroviario y la integración de la Península Yucateca con la nación mexicana. Desde entonces, se ofreció un servicio continuo y sin interrupciones, que transportaba ganado, frutas y pasaje, en medio de una selva que hasta entonces había estado prácticamente deshabitada.

### REFERENCIAS:

Moguel Wan, Ricardo Manuel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de una línea (1934-1977)” en: *Mirada Ferroviaria Revista Digital*, Año 13, Núm. 38, enero-abril 2020. Consultado en: <https://www.miradaferroviaria.mx/el-ferrocarril-del-sureste-38/>

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Dirección General de Construcción de Ferrocarriles. *El Ferrocarril del Sureste*. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1950.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Memorias, 1941-1942*. México, 1942.

*El Informador*, “Será modificado el trazo de la vía férrea a Tabasco”, 27 abril de 1936

---

2 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Memorias 1941-1942*. México, 1942, p. 75.