



# 150 años del ferrocarril en México

---

**Teresa Márquez Martínez**

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio  
Cultural Ferrocarrilero



**CULTURA**  
SECRETARÍA DE CULTURA



Centro Nacional para la  
Preservación del Patrimonio  
Cultural Ferrocarrilero





# Teresa Márquez Martínez

---

Directora

Twitter: @ferrocarriles

Facebook: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

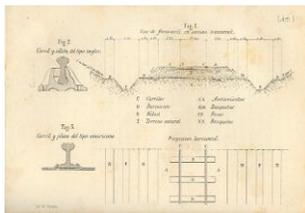


**CULTURA**  
SECRETARÍA DE CULTURA

Centro Nacional para la  
Preservación del Patrimonio  
Cultural Ferrocarrilero



Proyecto  
Primer camino de hierro



1850

Inauguración México a la Villa de Guadalupe



1861

Intervención francesa

Se crea la empresa Ferrocarril Imperial Mexicano

Instauración de la República

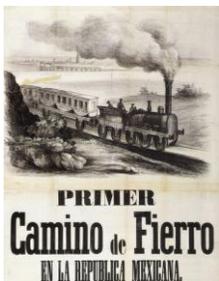
1867

Inauguración ramal Apizaco - Puebla



1873

1837



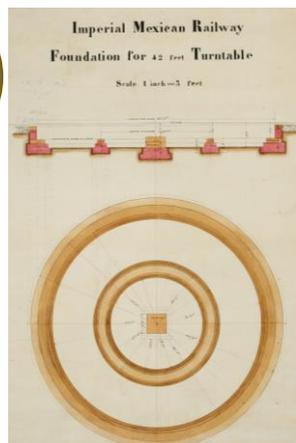
Inauguración Veracruz a El Molino

1857



Asignación de concesión a Antonio Escandón

1865



Se crea la empresa Mexican Railway Limited

1869



Inauguración línea México - Veracruz



El **Ferrocarril Mexicano** sentó las bases de una política ferroviaria que se afinó durante el porfiriato. Algunas de las leyes que se crearon en esa etapa perduran, con cambios, hasta nuestros días.

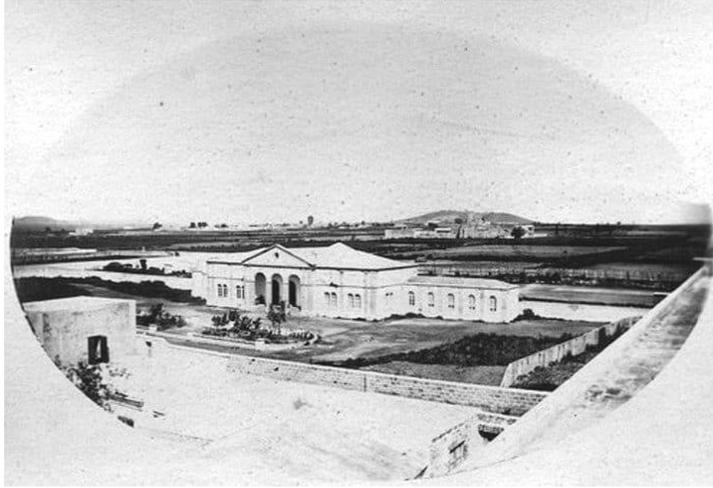
**TARIFAS**

TIPOS GENERALES, CONFORME A LA LEY DE CONCESION

TABLA DE FACTORES COMUNES.

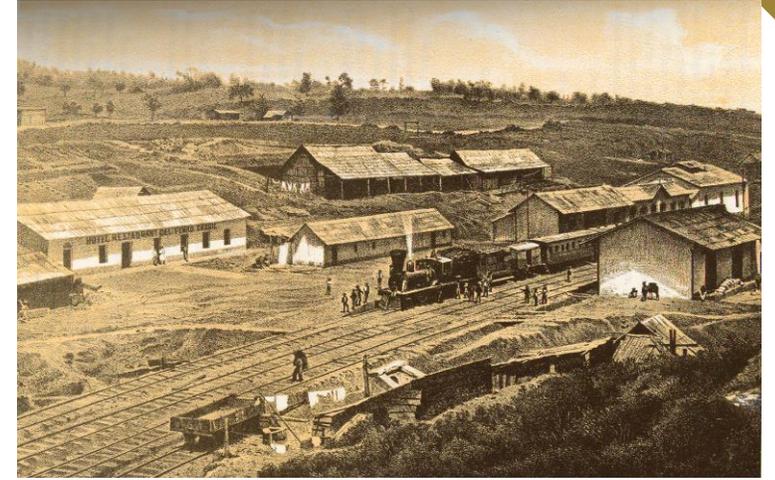
ESPECIES.	Factor común por kilómetro.	OBSERVACIONES.
<i>Efectos extranjeros.</i>		
1ª clase.....	\$ 0.179460	} Por tonelada de 1000 kilogramos, subida ó bajada.
2ª „ .....	„ 0.153825	
3ª „ .....	„ 0.128186	
<i>Efectos nacionales.</i>		
1ª clase.....	„ 0.089730	Subida.
2ª „ .....	„ 0.076911	„
3ª „ .....	„ 0.064093	„
1ª „ .....	„ 0.071784	Bajada.
2ª „ .....	„ 0.061529	„
3ª „ .....	„ 0.051274	„
<i>Efectos de exportación.</i>		
Después de la construcción del muelle metálico.....	„ 0.038454	} Por mercancías partiendo de Maltrata á Veracruz se añaden 3 centavos por carga de 16 arrobas.
Pulque.....	„ 0.087807	Subida.
Idem.....	„ 0.061529	Bajada.
Equipajes en tren de pasajeros.....	„ 0.230734	Subida y bajada.
Plata y alhajas.....	„ 0.070796	„ „
Oro.....	„ 0.035398	„ „
Cadáveres.....	„ 0.050000	„ „
Ganado mayor.....	„ 0.053529	„ „
Idem menor.....	„ 0.013425	„ „

- La generación de mecanismos para la asignación de concesiones.
- El diseño de incentivos fiscales que garantizaran la conclusión de las obras (subvenciones).
- El establecimiento de mecanismos para constituir una empresa ferroviaria.
- La creación de una normatividad que permitiera operar el sistema de manera eficiente que incluyó, reglamentos, circulares, entre otros.
- El establecimiento de una normativa para un sistema tarifario que facilitara la transportación de los insumos.

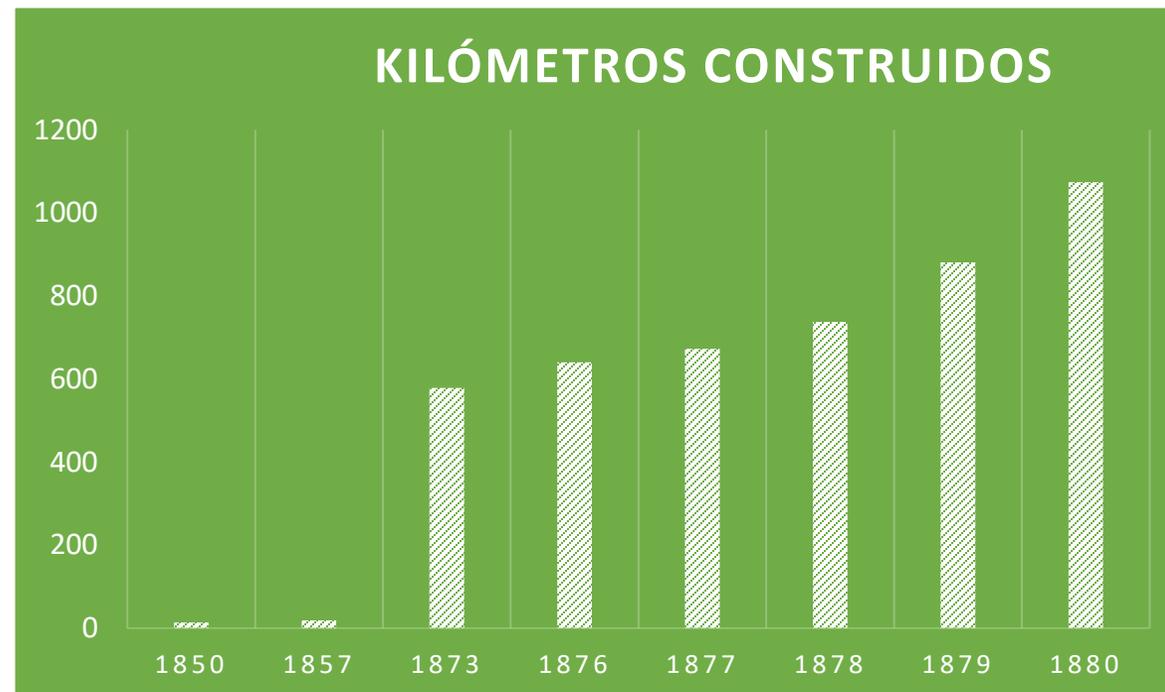


## El Ferrocarril Mexicano fue la primera empresa en:

- Importar tecnología para el tendido de la vía; infraestructura ferroviaria y operación (equipo tractivo y de arrastre)
- Incorporar nuevas técnicas constructivas adaptando materiales de la región
- Promover la industria de transporte moderno, tanto de pasajeros como de mercancías con lo que se permitió el incremento del intercambio comercial con el extranjero
- Crear poblados alrededor de sus vías (Apizaco)



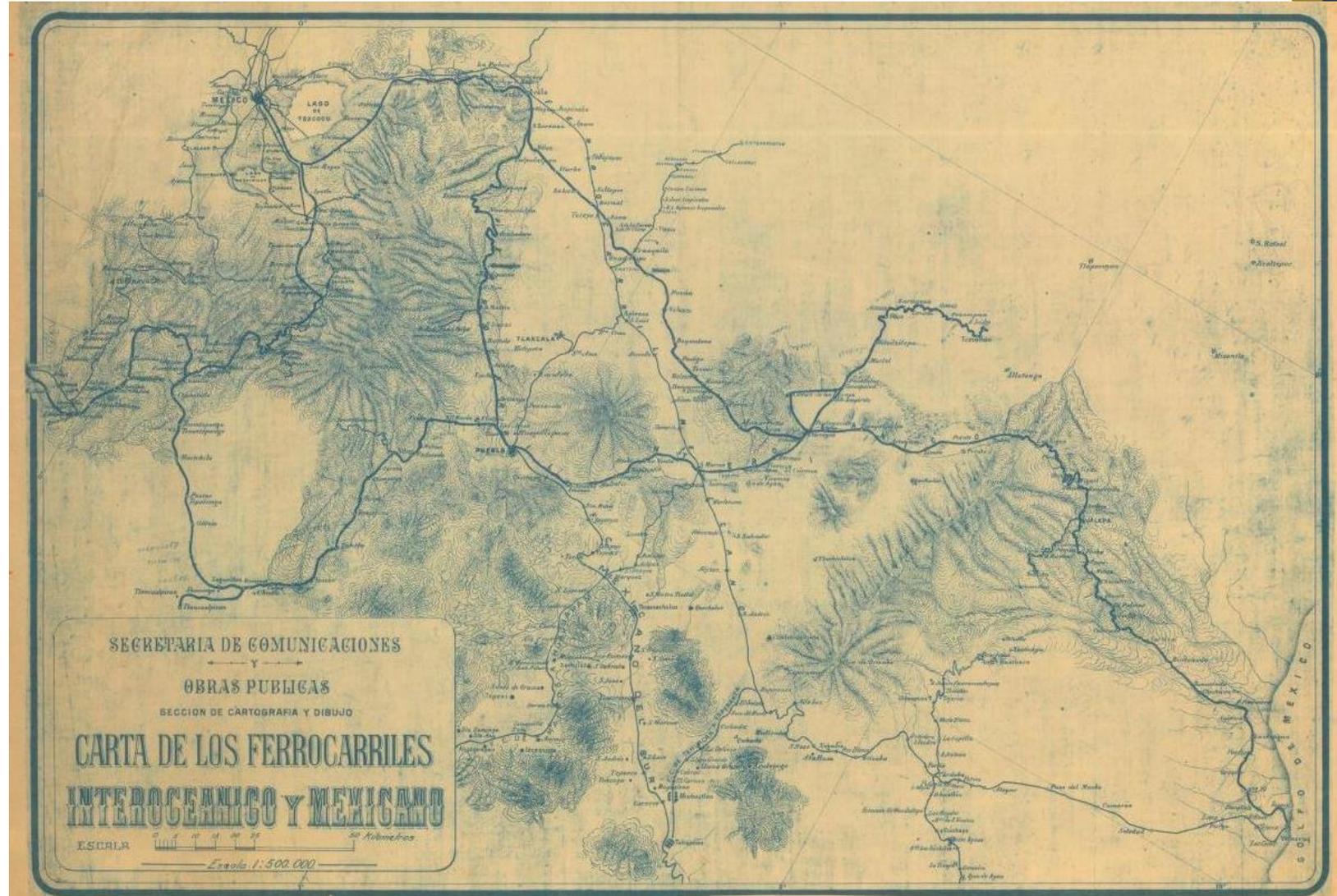
## A partir de 1880 repunta la expansión ferroviaria en México



Total de vías construidas  
1073.5 km.

De las concesiones que destacan se cuenta la de los ferrocarriles Central; Nacional; Interoceánico; Sonora; Internacional

- A partir de 1890, se generó una competencia por el transporte de carga, por ejemplo, la que se dio entre la empresa del Ferrocarril Mexicano y la del Interoceánico, que se inauguró en 1892 y que corrían en paralelo desde el puerto de Veracruz hasta la ciudad de México.



- La competencia por el transporte de carga una guerra de tarifas que tuvo como efecto un cambio en la política ferroviaria.
- Al finalizar el siglo XIX, las empresas del Nacional y del Central, con el propósito de ser más competitivas, llevaron a cabo un proceso de monopolización.
- Por ejemplo, el Central Mexicano incorporó a su sistema al Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico y el de Monterrey al Golfo.



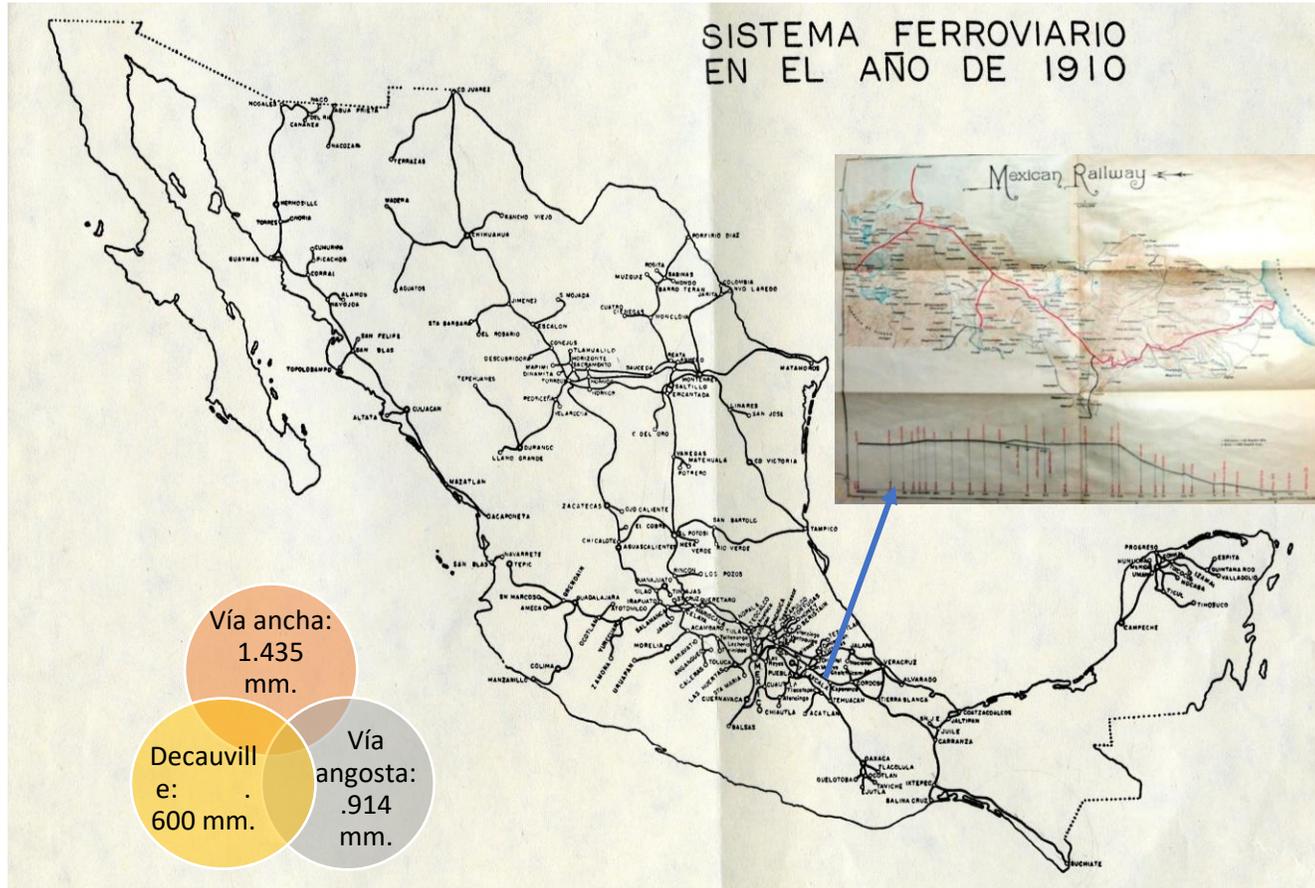
Mientras tanto, otras empresa trataron de recuperar el tráfico de carga explotando nuevos ramales, tal como sucedió con el **Ferrocarril Mexicano** que inauguró la vía Ometusco – Pachuca; el Muñoz – Chignahuapan; el Córdoba a Huatusco. Además, en 1904, inició el estudio para electrificar el tramo Esperanza a Paso del Macho que logró consolidarlo hasta 1926.



Tren de carga, Ferrocarril Mexicano



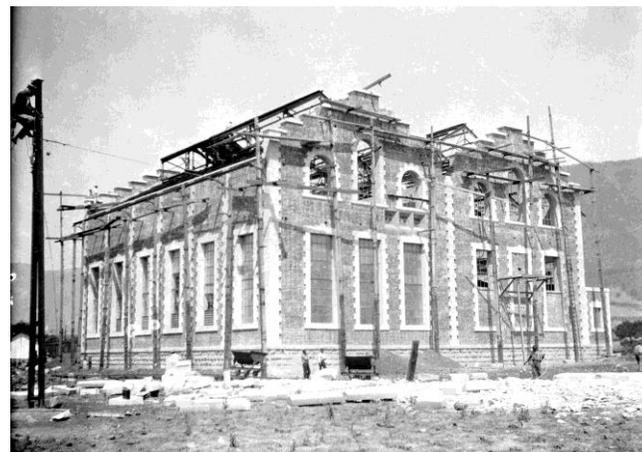
Al finalizar la administración del general Porfirio Díaz se contabilizaban 19,250 kilómetros de vías que se extendieron en casi todo el territorio nacional



- La expansión ferrocarrilera se dio durante el porfiriato y transformó la estructura productiva del país
- El sistema ferroviario se constituyó con capital extranjero y su operación estuvo a cargo de diversas empresas, entre ellas: el Central Mexicano; el Internacional; el Nacional; el Interoceánico; el Mexicano del Sur; el SudPacífico; el Mexicano, etcétera.
- Se integró con diferentes tipos de escantillón, algunos de los cuales se ampliaron ya entrada la década de 1940, tal como sucedió con el ferrocarril Interoceánico.



- Al arribar la década de 1920, las vías regresaron a sus propietarios.
- Ferrocarriles Nacionales de México comenzó un programa de restructuración con el propósito de enfrentar la deuda que se contrajo durante la Revolución.



- Mientras que las empresas privadas, el Sudpacífico y el Mexicano, entre otras, impulsaron un programa de inversión con el propósito de eficientar su sistema y recuperar carga.
- El **Ferrocarril del Mexicano** impulsó la electrificación del tramo Esperanza - Paso del Macho.

La estructura del sistema ferroviario sufrió algunos cambios en la década de 1930. El Estado mexicano adquirió la totalidad de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (con vías angostas y anchas) y creó un órgano, en paralelo, al que denominó Ferrocarriles en construcción que fue el responsable de ejecutar las obras ferroviarias que se llevaron a cabo desde esa década hasta 1960 cuando se culminó el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.



Ferrocarriles Nacionales de México

- Expropiación, 23 de junio de 1937



Ferrocarriles en construcción

- Sonora-Baja California
- Sureste
- Uruapán-Apatzingán



Ferrocarriles privados

- Mexicano
- Sudpacífico de México

## Durante la administración del presidente Miguel Alemán (1946-1952) se vivieron cambios importantes en el sector ferroviario:

Se impulsó un programa de inversión que implicó la modernización de Ferrocarriles Nacionales de México, el cual incluyó:

- Construcción de talleres, terminales, almacenes
- Renovación y ampliación de vías
- Sistema de señalización (CTC)
- Compra de equipo e incorporación de equipo tractivo y de arrastre

Además, se realizó la compra de empresas privadas, por ejemplo, en 1946, **Ferrocarril Mexicano**, pasó a ser administrado por FNM y en 1948, se constituyó como una empresa descentralizada del gobierno. Dicha empresa promovió un estudio especial con el propósito de reducir sus gastos de operación.





La rehabilitación del **Mexicano** incluyó planes de adiciones y mejoras en los que se jerarquizaron las inversiones que debían realizarse cada año, por ejemplo, en 1954 se terminó la rehabilitación de la línea principal, que incluyó el tramo electrificado, vías auxiliares de la segunda división y línea telegráfica.

Entre 1956 y 1957 se suprimieron los ramales Ometusco – Pachuca; Muñoz – Chignahuapan y San Marcos – Ixcaquixtla, con el argumento de que eran incosteables; ya no cumplían una función social; era imposible conservar o reponer la planta física; así como modernizar su trazo.

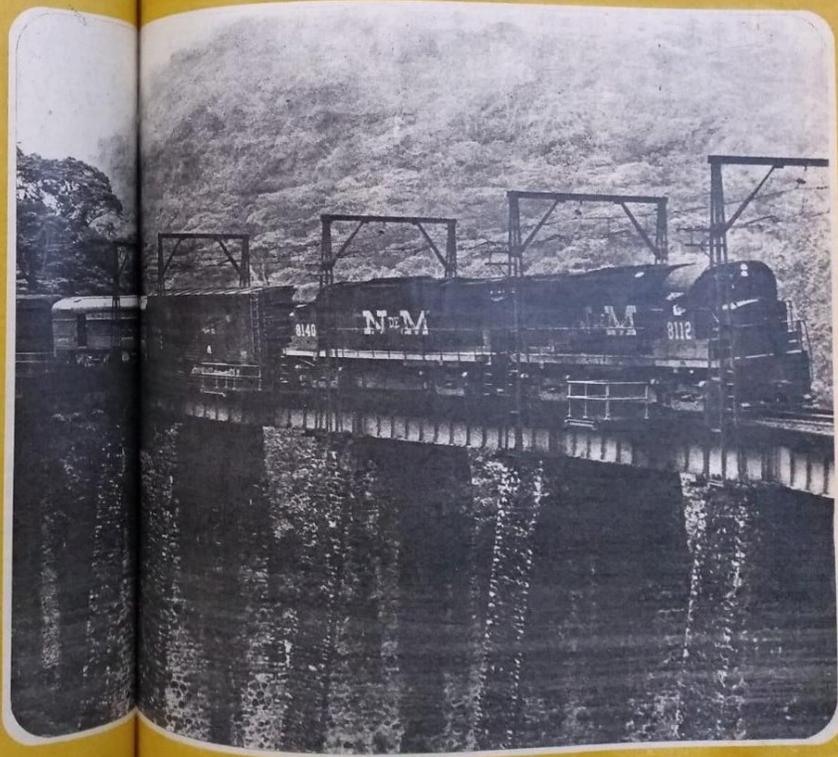


## GRAFIA DE UNA DIVISION

# MEXICANO

Por OTHON VILLELA LARRALDE  
Fotos de DANIEL ARELLANO

La "Ruta de las Mil Maravillas" se extiende en el Ferrocarril Mexicano, ahora División Mexicano, desde México hasta Veracruz, como la imagen viva y radiante de la vida nacional, con sus vibrantes historias y románticas y su realidad actual con el progreso para las fértiles regiones que cruza. En cortos meses de cumplir un siglo de servir al singular relieve su existencia en el sistema de ferrocarriles de México por haber sido testigo activo de la historia, sin que el tiempo haya menguado ni sus imponentes y sublimes paisajes. Los retos que hace un siglo planteaban los obsoletos a la vida nacional, acerca de la utilidad del Ferrocarril Mexicano, la generación actual puede responder con una afirmativa, tanto por los servicios que en el estado al país como por su actual impulso al desarrollo, al ser el medio de movilización de los productos particulares, de diversas empresas en 11 puntos de recibo y despacho, y de 3 centros, además de tener una gran cantidad de



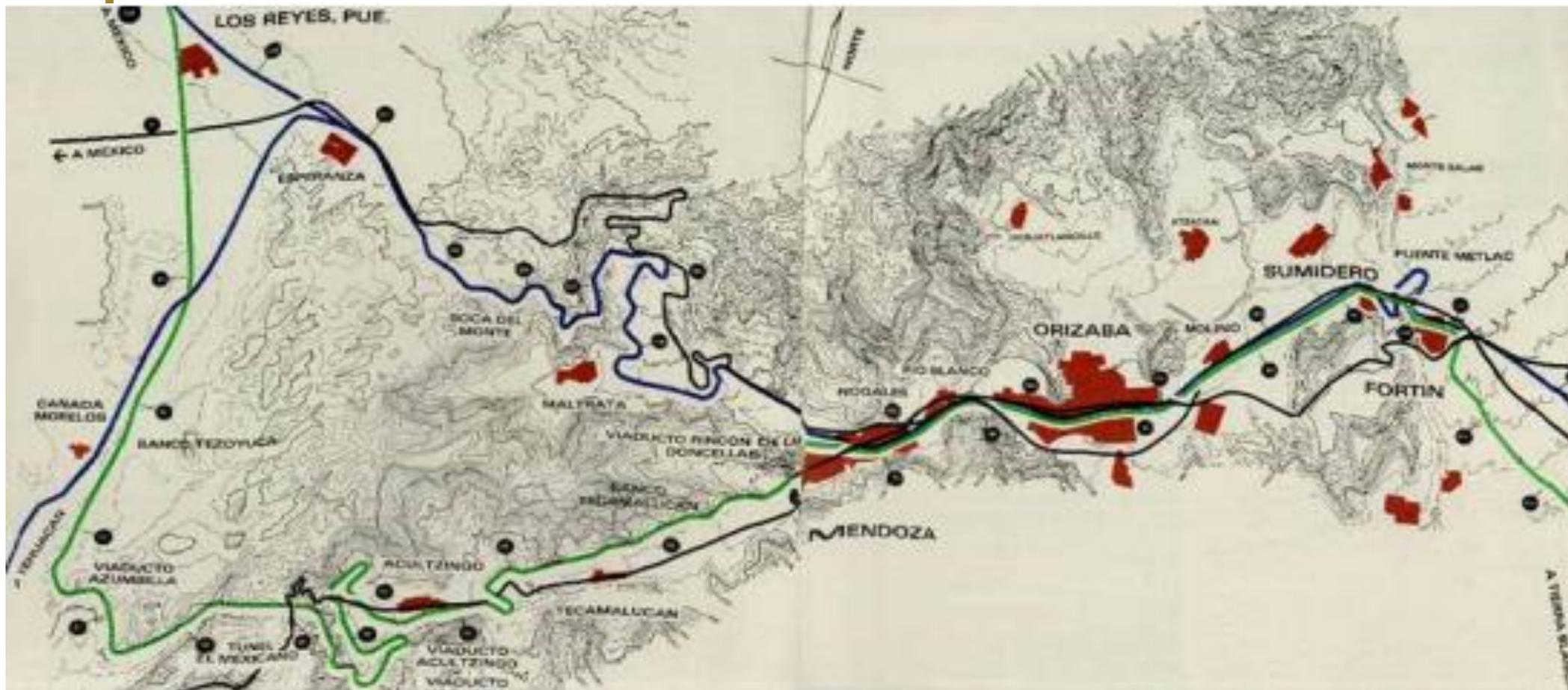
Las acciones de modernización y reestructuración en el **Ferrocarril Mexicano** no fueron suficientes para su recuperación y en 1960, Ferrocarriles Nacionales de México se hizo cargo de ese sistema.

De esta manera, Nacionales de México operó las vías de los ferrocarriles Interoceánico (Divisiones Jalapa y Puebla) y Mexicano (División Mexicano).

En 1975, FNM en coordinación con la Dirección General de Ferrocarriles en Construcción presentó el dictamen sobre las condiciones de la infraestructura en las Divisiones Mexicano, Jalapa y Puebla.

Derivado de ello se planteó la rectificación de la línea del Mexicano entre Los Reyes, Puebla a Paso del Macho, Veracruz.





Actualmente la línea del Mexicano sigue en operación.  
La el trazo sufrió rectificación pero a pesar de ello se conserva parte de la línea original.  
El patrimonio ferroviario que nos lego la empresa del Ferrocarril Mexicano hoy se constituye como parte de la memoria histórica de nuestro país

