

## UN BOTÍN DE GUERRA, LOS FERROCARRILES EN LA REVOLUCIÓN

Patricio Juárez Lucas\*

Si una imagen dice más que mil palabras, ¿cuántas imágenes pueden ser reconstruidas con las palabras (textos) y contenidos de los acervos resguardados en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), algunos de los cuales fueron generados por los acontecimientos que se iniciaron en 1910, y que involucraron hechos sociales y militares que estuvieron ligados, de manera fundamental, con el ferrocarril y con el quehacer ferroviario en cualquiera de las diferentes etapas que se estudie.

El CEDIF está dividido para la consulta de los acervos en cuatro departamentos: Biblioteca especializada, Fototeca, Planoteca y Archivo Histórico, del cual soy responsable. En esta sección se resguardan los documentos que se generaron con la administración y la operación del sistema ferroviario de nuestro país. La documentación data de mediados del siglo XIX, con la construcción y puesta en operación del Ferrocarril Mexicano (México-Veracruz), hasta finales del siglo XX, cuando se iniciaron los procesos de privatización (reestructuración) del sistema ferroviario mexicano.

Gran parte de la documentación del Archivo Histórico resguardada en el CEDIF es producto del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Mexicanos (Pronare), que puso en marcha el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos de 1995 a 1998, y que consistió en recorrer todo el sistema ferroviario mexicano para localizar, seleccionar, embalar y proteger los bienes y los grupos documentales del patrimonio industrial ferroviario.

Esta labor titánica la realizó un grupo interdisciplinario de investigadores del museo, y en el marco de las tareas que implicó, los investigadores (pronaristas) llegaron a la estación de Orizaba. En este sitio, en un almacén, se logró localizar un acervo documental muy importante que contenía: planos, libros de registro contable y nóminas del Ferrocarril Mexicano. De los planos podemos destacar los

realizados durante la intervención francesa por el Ferrocarril Imperial Mexicano (30 ejemplares). Los libros de contabilidad forman un conjunto de 300 volúmenes que datan de 1869-1950, en tanto que las nóminas del Departamento de Conservación de Vía abarcan el periodo 1909-1958, y son, en total, 335 volúmenes. A este conjunto se le denominó Fondo Orizaba, y en él se encuentran también alrededor de 300 cajas con información y correspondencia relativa a la administración, operación y mantenimiento de las vías férreas del Ferrocarril Mexicano.

Como resultado de los primeros trabajos de organización de este acervo se localizó un documento de 129 páginas. Se trata de un libro de reclamaciones hechas al gobierno por pérdidas y desperfectos provocados a causa de la Revolución.

De los aproximadamente 30 fondos que hasta el momento se han registrado en el Archivo Histórico sobresale también el Fondo Junta Directiva. Éste contiene toda la información que Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) generó al administrar y operar las vías férreas mexicanas, documentación que cuenta la historia de los ferrocarriles mexicanos, de mediados del siglo XIX a mediados del XX; desde las primeras concesiones hasta los tiempos de la administración obrera, de 1938 a 1940. En este acervo se encuentran los documentos referentes a los convenios que realizó el gobierno mexicano con el Comité Internacional de Banqueros; el Plan de Reorganización y Unión para el Nacimiento de los FNM, además de emisiones de títulos y bonos, cuentas y dividendos para los accionistas, las actas de las asambleas generales de accionistas, las actas de sesiones, tanto de los miembros de la Junta Directiva como de los del Comité Ejecutivo y los de la Junta Local en Nueva York, de FNM y líneas administradas.

Eduardo de la Vega Alfaro sostiene que las imágenes en movimiento (cine) de la Revolución o sobre la Revolución han sido adaptaciones de otras tantas obras



En ruta de guerra.

Sistema Nacional de Fototecas, Conaculta-INAH

literarias,<sup>1</sup> y si esto es así, entonces cabe regresar a la pregunta inicial. Por ello, propongo la posibilidad de tomar los textos de los acervos del Archivo Histórico para generar o recrear pasajes del movimiento armado, principalmente en lo que concierne a las cuestiones ferroviarias, ya que se trata de textos con un alto contenido plástico, a pesar de la crudeza de las acciones narradas.

Para ejemplificar esto tomaré algunos pasajes del expediente Reclamaciones del Ferrocarril Mexicano. En este documento están registradas las destrucciones provocadas a este ferrocarril, así como los costos económicos de su reconstrucción.

Recordemos que durante la Revolución, los ferrocarriles fueron el blanco permanente de los ejércitos en pugna, ya que además de servir para el transporte de las huestes y el armamento, en las estaciones se concentraban los medios de comunicación, como el telégrafo y la telefonía. También ahí se planeaban las estrategias militares y se tomaban en consideración el control y el manejo de las vías. Manejo que implicaba su destrucción cuando las circunstancias así lo indicaban, como cuando había que detener el avance del contrario y lograr escapar de él.

Es por eso que en todos los años de violencia, la infraestructura ferroviaria fue continuamente botín de guerra, concretado en el levantamiento de vías, incendio de puentes y de estaciones, corte de líneas telegráficas y telefónicas. Los casos siguientes son apenas una mínima muestra de la gran destrucción a la que fue sometido el ferrocarril. En un último intento por detener a las fuerzas maderistas el ejército federal porfirista se dio a la tarea de eliminar parte de las vías del Ferrocarril Mexicano, como quedó registrado en el documento de reclamaciones:

El día 17 de mayo de 1911, a solicitud de la Secretaría de Guerra, salió un tren especial de México a las 6:10 pm, compuesto de 6 furgones, una plataforma y la máquina correspondiente, llevando un jefe, cinco oficiales y cien soldados con el objeto de cortar la vía en el ramal de Pachuca. Al llegar dicho tren al kilómetro 5 del referido ramal (entre las estaciones de Ometusco y Coporo), fueron levantados de la vía seis rieles así como la madera de un puente en el mismo lugar. Retrocedió el tren y se hicieron dos cortes más en la vía en [los] kilómetros 4.5 y 3. Los rieles quitados en total fueron 15 que se trajeron a México en la plataforma que formaba parte del tren. El convoy llegó de regreso a México a las 2:30 am del día 18. (p. 2)

---

**1** Ángel Miquel, *et al.*, *Fotografía, cine y literatura de la Revolución mexicana*, México, Universidad Autónoma del Estado de Morelos/Ediciones sin nombre/Fundación Toscano, 2004.

Este párrafo puede ayudarnos a reconstruir las imágenes de los movimientos del ejército porfiriano mientras intentaba detener el flujo del movimiento político militar encabezado por Francisco I. Madero.

La destrucción de vías y material rodante no fue privativo ni exclusivo de un bando, todos los que en ese momento se encontraban en armas recurrieron con frecuencia a esta estrategia a fin de tomar el control territorial de la zona en la que se movían regularmente, como nos ayuda a imaginar el siguiente párrafo:



Colección Zárate y Arriola. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEIDF

Uno de los tantos ejemplos de destrucción.

El día 25 de mayo de 1911 fue descarrilado el tren de carga núm. 17 en el kilómetro 207.5 (dos kilómetros antes de llegar a la estación de Aljibes, en el estado de Puebla). Dicho tren fue parado por una cuadrilla de rebeldes y después de destruir la vía obligaron al maquinista a retroceder el tren medio kilómetro, fue amarrado un lazo al regulador de la máquina y lanzaron el tren loco que fue a descarrilarse en el lugar en donde habían destruido la vía. La máquina núm. 33 se volcó y se descarrilaron los carros 2030 y 1728. (p. 4)

El triunfo y la toma del poder por parte del maderismo no trajeron consigo la paz, sino todo lo contrario. Las ilusiones que había levantado en el campesinado pronto se desvanecieron, y muchos de ellos se sumaron al Plan de Ayala para continuar con las armas en la mano hostilizando ahora al gobierno de Madero, y como parte de su estrategia militar, cada que les fue posible destruyeron la infraestructura ferroviaria, como lo registra el documento referido:

El 28 de marzo de 1912 los trenes de carga números 11 y 18 fueron asaltados por rebeldes en número de 150, en la estación de bandera Moctezuma, kilómetro 189. Quitaron una aguja del cambio lado sur descarrilándose la máquina núm. 37 y el carro núm. 2527, fue incendiado el puente que existe en el mismo lugar quemándose 7 durmientes. (p. 4)

El Ferrocarril Mexicano cruzaba los estados de Tlaxcala y Puebla, territorios donde se gestaron varios movimientos populares. Sin embargo, el más destacable de ellos fue el que encabezaron los hermanos Domingo y Cirilo Arenas, de filiación zapatista. En etapas importantes de su lucha, y durante muchos años, estos hombres, al igual que muchos otros, desplegaron sus fuerzas por estas geografías, y también se sumaron a los ataques a vías de este ferrocarril.<sup>2</sup> Incluso, es muy probable que los dos registros siguientes se refieran a ellos:

El tren núm. 52 del Ramal de Zacatlán (la vía salía de la estación Muñoz, en el estado de Tlaxcala, de la línea troncal México Veracruz y llegaba hasta la estación Chignahuapan, en el estado de Puebla), fue asaltado por rebeldes en Cuatro Encinos el día 14 de septiembre de 1913. Dichos rebeldes obligaron al maquinista a desenganchar la máquina, y con ella y una cadena destruyeron la vía en una extensión de 10 rieles. La línea telegráfica también fue destruida derribando un poste. El puente en el kilómetro 25.50 fue dinamitado, cuarteando el muro norte. (p. 9)

Y continúa:

El día 29 de septiembre de 1913 como a las 5 am una partida de rebeldes como de 30 o 40 hombres aproximadamente, se presentó en la estación de Panzacola exigiendo del ayudante del Agente les hiciera entrega del dinero que tuviera y rompieron los aparatos telegráficos. Momentos después llegó el tren núm. 4 de Puebla, dispararon sobre la máquina matando al maquinista e hiriendo al fogonero. En la bodega encontraron un tambor con petróleo le prendieron fuego quemándose dicha bodega así como la estación quedando solamente las paredes. Los rebeldes obligaron a la cuadrilla a levantar un riel sobre el puente de Panzacola, dos en el patio y 4 al norte del cambio norte. La cuadrilla de reparación de vía llevada por los rebeldes con toda su herramienta. La estación fue reconstruida habiéndose terminado el trabajo en marzo de 1914. (p. 13)

Las acciones descritas en este documento nos permiten formar una idea nítida del grado de violencia al que fue sometido el ferrocarril por todos los bandos de los ejércitos en lucha. En los diarios de la época, en los que día a día se daba cuenta de los acontecimientos, encontramos la confirmación de estos hechos.

---

<sup>2</sup> Mario Ramírez Rancaño, *La Revolución en los volcanes. Domingo y Cirilo Arenas*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales, 1995.



Colección Zárate y Artola. Fototeca. CONACULTA/CNPF/ANFM/CEDEF

Primera máquina descarrilada por los obregonistas al convoy presidencial entre Rinconada y San Andrés, Pue.

Entre los documentos del acervo Junta Directiva encontramos también textos que recrean las imágenes de la violencia revolucionaria que asoló a los ferrocarriles durante estos años. El siguiente es un informe que recibió el superintendente de la División San Luis por parte del agente de la estación La Ventura, ubicada en el kilómetro 807. En él se informa que se encuentra fuera de la estación, que dejó todo cerrado y lo de valor en caja fuerte, y que con un telegráfico en mano, dice: “que [en] un cerro del lado oeste hay enemigo en gran número”. El agente creyó que el tren norte fue volado, pues escuchó tres detonaciones. Además mencionó haber recibido una serie de mensajes del coronel Carlos Allen Vallejo, entre los que destaca el siguiente párrafo, fechado el 27 de noviembre de 1913:

Extra 620 tren militar que consistía de 5 carros con 100 soldados y 80 mujeres y 3 oficiales que salieron de El Salado, esta mañana a las 8:00 am, fue volado en San Salvador [...] en la explosión quedaron muertos como la mitad de los soldados, el resto hechos prisioneros y fusilados inmediatamente después, incluyendo mujeres y personal de tren, excepto celador y fogonero [...] los siguientes carros que componían el tren fueron incendiados y destruidos: dos jaulas de ganado, dos furgones de carbón, un tanque de agua, y dos cabooses.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Archivo Histórico del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Fondo Junta Directiva, expediente núm. 1000, Incautación y devolución de la compañía FNM, legajo 1, 1909-1915, Caja 57.



Obstaculizar el avance del enemigo fue una estrategia común.

Como si no fuera suficiente la lucha fratricida, México tuvo que hacer frente a la invasión norteamericana,<sup>4</sup> ocurrida en abril de 1914, cuando parte del ejército gringo desembarcó en el puerto de Veracruz. Ante esta situación, el gobierno federal determinó que la mejor estrategia para hacer enfrentar a los estadounidenses era mantenerlos aislados en dicho puerto, en lo que se entablaron las negociaciones. Para lograrlo, el propio ejército federal se encargó de levantar parte de las vías del Ferrocarril Mexicano, que comunicaban a la ciudad de México con el puerto. Esta acción resultó una de las más costosas, en términos económicos, pues, la reparación y la puesta en funcionamiento de dicho tramo ferroviario alcanzó la cifra de \$30,793.01.

El siguiente es el registro de las acciones llevadas a cabo, y también nos permite reconstruir algunas de las imágenes de la Revolución:

Debido a la Intervención Americana en México y a la ocupación de Veracruz el 21 de abril de 1914. El gobierno tomó a su cargo los empleados de la compañía y destruyó una porción de línea entre Tejería y Tembladeras, del kilómetro 412.660 al 415.530 y el cambio norte y el desvío en Tembladeras. Todos los rieles y la mayor parte de las planchuelas y tornillos fueron cargados y remitidos a Paso del Macho y Orizaba, los

<sup>4</sup>Jack London, *México intervenido. Reportajes desde Veracruz y Tampico*, 1914, México, Ediciones Toledo, 1991.

durmientes fueron apilados y quemados, los accesorios tales como placas y pijas fueron arrojados al pantano. En julio se recibieron órdenes para reconstruir la vía y el primer tren se corrió directo a Veracruz el 23 de julio. La línea telegráfica sufrió desperfectos de consideración; pero el alambre fue recogido y depositado en Paso del Macho. (p. 24)

Parece ser que el gran aliado de todos los grupos revolucionarios y aun del ejército federal era el fuego pues continuamente quemaban material rodante, puentes y estaciones, prueba de éstos son los ejemplos siguientes:

El día 3 de mayo de 1914 una partida grande de rebeldes paró el tren de carga núm. 14 en el kilómetro 112.5 (un kilómetro antes de llegar a la estación Cerrito en el Estado de Tlaxcala) y después de robar todo lo que pudieron, incendiaron el tren, quemándose 4 furgones y una plataforma. (p. 25)

[...]

El día 19 de julio de 1914 una partida de rebeldes prendió fuego a la estación de Sumidero, en el estado de Veracruz, la cuál fue completamente destruida. Fueron quemados todos los aparatos telegráficos y teléfono. (pp. 32-34)

[...]

El día 15 de agosto de 1914 las fuerzas del Gobierno a las órdenes del Capitán Colmenares del Cuerpo General de Ingenieros, destruyeron la vía del ramal de Pachuca desde la estación Xóchitl hasta Ometusco. Los rieles fueron arrancados de los durmientes de acero por medio de una máquina del Ferrocarril Central y cadenas que fueron amarradas a los rieles. En toda esta extensión se inutilizaron los durmientes pues las orejas de dichos durmientes están rotas o tan dobladas que no [se] pueden volver a usar hasta que sean reparadas convenientemente en el Taller de Apizaco. La vía fue provisionalmente reparada con durmientes de ocote de vía angosta. (pp. 36-37)

El momento de mayor auge de las fuerzas populares, aglutinadas alrededor de la Soberana Convención de Aguascalientes, fue cuando lograron establecer el control sobre grandes zonas del centro del país. Por supuesto que su entrada a la ciudad de México fue la coronación de estos momentos de gloria. Esto hizo que las fuer-





Los caminos de fierro.

zas carrancistas dejaron la capital de la república para trasladarse al puerto de Veracruz. Sin embargo, al igual que otros ejércitos en retirada, como nos hemos percatado, también éstos fueron destruyendo las vías que iban dejando atrás, para dificultar la persecución emprendida por el enemigo. El registro de reclamaciones dejó testimonio de ello, y nos proporciona textos para la reconstrucción de estos hechos:

El día 21 de noviembre de 1914 las fuerzas carrancistas evacuaron la ciudad de México y fueron hasta Veracruz. En su retirada se llevaron varios aparatos telefónicos de las estaciones y destruyeron


la vía como sigue: Al sur del puente de San Cristobal Kilómetro 22 quitaron 8 rieles y quemaron 10 durmientes del puente. En el puente kilómetro 35 quitaron 2 rieles y quemaron 8 durmientes. En el cambio norte de Tepexpan fue quitado el sapo. En San Juan Teotihuacán quitaron las agujas del cambio. En Ometusco fue destruido el cambio lado norte. Entre Ometusco, kilómetro 67.50 y 73.50 la vía fue enteramente destruida de la misma manera como lo fue en el ramal de Pachuca y por consiguiente fueron inutilizados todos los durmientes de acero. En diciembre 3 se compuso la vía hasta Ometusco y el día 4 de diciembre se empezó a correr un tren diario a ese lugar hasta el día 31 de enero de 1915 que fue suspendido. (pp. 44-45)

La guerra en ese momento era un continuo vaivén, para principios del siguiente año, los carrancistas retomaron el control de la ciudad de México, y los zapatistas dejaron la urbe para dirigirse a sus zonas de procedencia, en los estados del centro del país, primordialmente en Morelos, Puebla, Tlaxcala, Guerrero y Estado de México. Desde ahí se reagruparon para iniciar una guerra de guerrillas que duró varios años más.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> John Womack Jr., *Zapata y la Revolución mexicana*, México, Siglo XXI, 1969.

Aunque sólo registre los hechos ocurridos en las vías del Ferrocarril Mexicano, el expediente de reclamaciones nos proporciona más textos e información para reconstruir las imágenes de la Revolución en relación con el ferrocarril. En el documento quedó también registrada la retirada de los zapatistas de la capital, quienes, al igual que sus enemigos, cerraron el paso a sus posibles perseguidores:

Al evacuar la plaza de México los Zapatistas en enero de 1915 fue destruida la vía desde el kilómetro 47 + 220 hasta el kilómetro 48 + 597 (entre Teotihuacán y Otumba). El riel del lado izquierdo fue arrancado de los durmientes de madera creosotada con una máquina. El riel estaba asegurado a los durmientes con pijas y al arrancarlo se rompieron 50% de esas y se averiaron los durmientes también se perdió el 50% de las placas de durmientes y se enchuecó el riel en todo el trayecto. (p. 109)

Los hechos fueron puestos en palabras escritas que llegaron hasta nuestros días. Es nuestra obligación preservarlas, ya que constituyen textos que pueden ayudarnos a reconstruir y a reformular nuevas imágenes de la Revolución y al mismo tiempo son una fuente fundamental para el análisis histórico y social de los acontecimientos que se precipitaron aquel 18 de noviembre de 1910. 

---

\* Jefe del Departamento de Archivo Histórico del CEDIF