



PITA PITA Y CAMINANDO

NUEVO FERROCARRIL PANAMERICANO

La idea de construir un gran Ferrocarril Internacional Panamericano surgió en la ciudad de Washington, Estados Unidos en 1890 al realizarse la I Conferencia Internacional Panamericana. Se creía posible y necesario tender una vía de ferrocarril desde Canadá hasta Chile y Argentina con el propósito de unir por este medio de transporte a los países del continente. Para trabajar esta iniciativa se formó un Comité cuyo propósito fue estudiar el proyecto a detalle y presentarlo en las conferencias subsecuentes; los resultados de dichos estudios eran prometedores, sin embargo, la Primera Guerra Mundial (1914-1918) dio al traste con este propósito quedándose en el olvido.¹

México no solo participó como miembro del mencionado Comité, sino que fue más allá al establecer su propio Ferrocarril Panamericano tras realizar tres intentos, el último fructificó cuando José Mora, oaxaqueño de origen y amigo del general Porfirio Díaz, presentó el proyecto definitivo junto con varios inversionistas estadounidenses.² A comienzos de 1902 se inició la obra aprovechando el material del Ferrocarril del Pacífico guardado en Puerto Arista en la costa norte de Chiapas, y para el 15 de septiembre de ese año se habían construido ya 50 km de Puerto Arista hasta la estación La Aurora.

Después de completarse el tramo Arista-Tonalá la obra continuó en los años siguientes alcanzando las poblaciones de Tres Picos, Pijijiapan y Ciudad Mapastepec a lo largo de 1906; Acapetahua, Huixtla y Huehuetán en 1907; Tapachula el 15 de abril de 1908, llegando a Suchiate el 1 de julio del mismo año en la frontera con Guatemala.³ Los obstáculos salvados como las inclemencias del clima cálido húmedo de Chiapas, el aislamiento de esta zona sur del estado, su difícil geografía y los numerosos ríos que atravesaban la línea del Ferrocarril Panamericano justificaron el éxito de esta obra supervisada por la Secretaría de Comunicaciones y Obra Públicas.

El Ferrocarril Panamericano ofrecía varias ventajas: comunicar al estado de Chiapas con otras partes del país, incluida la Ciudad de México; mejorar económicamente a los pueblos de la región del Soconusco, pero también de la costa del estado. Varios dueños de fincas y ranchos pudieron movilizar sus productos agrícolas.



E. N. Brown asumió la vicepresidencia del Ferrocarril Panamericano. El Universal 1910.

En 1910 el señor E. N. Brown, presidente de los Ferrocarriles Nacionales de México, fue nombrado vicepresidente del Ferrocarril Panamericano; con esta designación la prensa auguraba la consolidación de los ferrocarriles en el país.⁴ En una etapa de la revolución (1915-1917) los vagones de este ferrocarril fueron botines de guerra para las tropas mapachistas (movimiento de civiles conservadores que estaban en contra del carrancismo). No obstante, el café producido entonces por empresarios alemanes y estadounidenses, cosechado en la región del Soconusco, podía llegar a su destino final: los puertos de Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz.

UN NUEVO FERROCARRIL PANAMERICANO

Al paso de los años el Ferrocarril Panamericano fue dando muestra del abandono en el que se le tenía, basta saber que a lo largo de sus 417 km de recorrido la selva cubría ya los rieles colocados a principios del siglo XX. Tuvieron que pasar 44 largos años para que esta línea de ferrocarril, única vía de contacto con los países de Centroamérica fuera reconstruida totalmente. El gobierno del presidente Miguel Alemán Valdés llevó a cabo esta obra importante como parte del proyecto de rehabilitación de los ferrocarriles del país llevado a cabo durante su administración.

PROBLEMAS Y SOLUCIONES

Esta obra de infraestructura se caracterizó por vencer grandes problemas o dificultades como rectificar el cauce de varios ríos para evitar inundaciones; canalizar las aguas de los ríos Valdivia y Pijijapan; y cambiar rieles y durmientes a lo largo de los 417 km que separan a las poblaciones de Ixtepec, Oaxaca y Tapachula, Chiapas.

Como ya se mencionó la maleza que cubría materialmente los rieles en la faja de 15 metros a cada lado de la línea -derecho de vía- fue desmontada en la mayoría del trayecto. Los deslaves y la erosión de la tierra, provocados por las lluvias constantes,

desaparecieron los terraplenes casi en su totalidad, viéndose la vía a ras del suelo. Tuvieron que construirse nuevos terraplenes para cubrir 322 km empleándose en ello tres mil metros cúbicos de tierra por kilómetro aproximadamente. Asimismo, se abrieron cunetas a sus lados para dar paso libre al agua de lluvia.⁵

Los 42 puentes provisionales resultaban ya débiles para aguantar el peso de las locomotoras. Tuvieron que convertirse en definitivos construyéndoles estribos y machones (pilares) de mampostería y concreto ciclópeo. Los demás puentes fueron reforzados para resistir el peso de los trenes de carga y pasajeros de esta línea de gran tonelaje.

El trabajo de rehabilitación más importante fue sin duda el cambio de la totalidad de los rieles. Los antiguos pesaban entre 55 y 60 libras y fueron sustituidos por unos más pesados entre 75 y 85.4 libras tomando en cuenta el tráfico ferroviario de esta zona del país. Se emplearon en esta obra 45 mil 230 toneladas de riel y accesorios, de ellas 35 mil 647 toneladas correspondieron a rieles de 85 y 85.45 libras.

El clima cálido del estado de Chiapas destruía con gran rapidez los durmientes de las vías, por esta razón se decidió colocar en la línea del Ferrocarril Panamericano un total de 891 mil 59 durmientes de madera creosotada (que tiene protector orgánico natural), técnica implementada tanto por la planta impregnadora de Juchitán como la planta móvil de Ixtepec. De 1947 a 1952 se obtuvieron 450 mil metros cúbicos de balasto (grava extraída de los ríos Ixtepec, Arriaga, Valdivia y La Bonanza) con el fin de reforzar y consolidar los rieles colocados.

COSTO: PESOS Y CENTAVOS

Reconstruir la línea del Ferrocarril Panamericano significó un gran esfuerzo de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México si consideramos el traslado de todos los materiales y accesorios (rieles, durmientes creosotados en las plantas de Juchitán, Perote y Durango) del norte al sur del país, y el arribo del personal básico y especializado.



El presidente Miguel Alemán Valdés en su discurso de inauguración del nuevo Ferrocarril Panamericano en compañía (lado derecho) del Lic. Lic. Manuel R. Palacios, gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México. Reproducción autorizada por el INAH.

Hasta el 23 de noviembre de 1952 fecha de la inauguración del nuevo Ferrocarril Panamericano, se habían gastado en su rehabilitación 45 millones de pesos, menos 14 millones que fue el valor del riel recuperado de las líneas México-Laredo y San Luis Potosí-Tampico. Cuando sus recursos económicos se lo permitieran la Administración continuaría los trabajos de reconstrucción de esta línea hasta el Suchiate, y al mismo tiempo pondría en el servicio de pasajeros el equipo moderno adquirido en Francia.

Sin lugar a duda, la reconstrucción del Ferrocarril Panamericano fue factor fundamental para el desarrollo de la economía de Chiapas a lo largo del siglo XX.

REFERENCIAS

- ¹ “Hace ciento diez años proyectaban un Ferrocarril Panamericano” en: <http://www.elrancaguino.cl/rancaguino/noticias.php?cod=1810> consultada el 13 de septiembre de 2022.
- ² James M. Neeland, Walter Everett, Franklin Everett, Waldo H. Lyon, Alfred B. Lyon, Delbert E. Lyon y John B. Lyon.
- ³ Sofia Mireles Gavito. “Construcción del Ferrocarril Panamericano” en: <http://www.lavozdelnorte.com.mx/2012/09/30/construccion-del-ferrocarril-panamericano/#:~:text=La%20obra%20se%20inicio%20en,desde%20Puerto%20Arista%20a%20la> consultada el 14 de septiembre de 2022.
- ⁴ “El nuevo presidente del Ferrocarril Panamericano.” El Imparcial 15 de agosto de 1910, p. 3.
- ⁵ Vía ancha México-Puebla-Oaxaca y nuevo ferrocarril Panamericano. El Universal 24 de noviembre de 1952, p. 18.