



## PITA PITA Y CAMINANDO

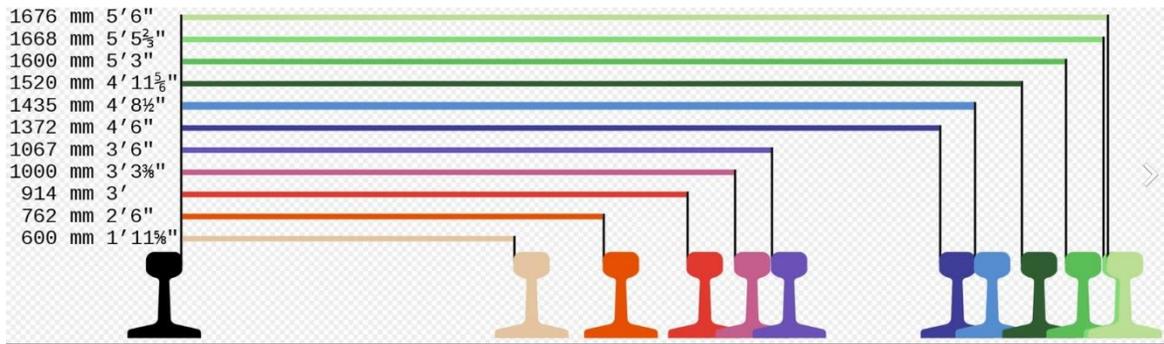
### VÍA ANCHA MÉXICO-PUEBLA-OAXACA

La construcción del sistema ferroviario en México tomó un nuevo y gran impulso con la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891. Bajo su coordinación y supervisión se estableció la línea del Ferrocarril Mexicano del Sur, que unía a las ciudades de Puebla y Oaxaca en una extensión de 367 km. Con esta empresa ferroviaria se impulsó de manera significativa la actividad comercial de la región. Sumada a esta obra, la estación del tren en Oaxaca fue inaugurada el 13 de noviembre de 1892 en una ceremonia presidida por el general Porfirio Díaz.

#### **Vía angosta vs Vía ancha**

En pocos años y por ser un ferrocarril de vía angosta<sup>1</sup> (de 600 a 1,067 mm de separación entre los rieles), la primera etapa de operaciones del Ferrocarril Mexicano del Sur logró dividendos que fueron disminuyendo conforme se desgastaban sus máquinas y equipos; se añadía a ello el abandono de los trabajos de su conservación. En 1896 este ferrocarril registró una pérdida de más de seis millones de pesos anuales. Años más tarde, el aumento natural y constante de su carga (1935), y la creación del Distrito de Riego de Valsequillo (1944) junto con la apertura de la presa Manuel Ávila Camacho demandaban de esta línea un mejor servicio.

A principio de los años cincuenta otras causas más subrayaban la urgencia de cambiar este Ferrocarril de vía angosta a vía ancha (de 1,067 a 1,520 mm de separación entre los rieles) para hacerlo más eficiente.<sup>2</sup> Entre ellas, se encontraba la necesidad de transportar la producción de los grandes yacimientos carboníferos de alta calidad en la zona Mixteca ubicados al sur de la población de Huajuapán; de las reservas carboníferas del estado de Oaxaca consideradas entonces en 50 millones de toneladas; de los yacimientos de minerales de hierro de Santa María Zaniza y Esperanza, y sus reservas estimadas entre 15 y 20 millones de toneladas; así como la producción de antimonio en la región de Tejocotes. Estos tres últimos sitios ocupaban el segundo y tercer lugar mundial respectivamente en la producción de dichas materias primas.<sup>3</sup> Una última razón para el cambio del ancho de vía fue la antigüedad de los rieles del antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur, laminados entre 1888 y 1892.



Comparación de varios anchos de vías ferroviarias.

[https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril\\_de\\_v%C3%ADa\\_ancha#/media/Archivo:Track\\_gauge.svg](https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_de_v%C3%ADa_ancha#/media/Archivo:Track_gauge.svg)

Por otra parte, eran evidentes los beneficios que traería a la región el ensanchamiento de vía del Ferrocarril Mexicano del Sur. Por ejemplo, duplicar la explotación de la piedra mineral de las localidades de Taviche y San Pablo, y también cubrir la demanda en el traslado de productos de diferentes zonas del país para atender una población de 680 mil habitantes de la región, registrada en 1950.

### **Numeralia de la obra y sus héroes anónimos**

El Lic. Manuel R. Palacios, gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1952, afirmó que esta obra de ensanchamiento "resultó de muy difícil realización técnica. Fue necesario vencer varios y complejos problemas, además de que los trabajos deberían realizarse sin interrumpir un solo día el movimiento de trenes entre México y Oaxaca, como se había realizado en otros ensanchamientos."<sup>4</sup>

La *numeralia* presentada a continuación nos da una idea del material empleado para construir la vía ancha del Ferrocarril Mexicano del Sur:

- 973,916 metros cúbicos de tierra para reforzar los terraplenes
- 631 mil metros cúbicos de tierra para ampliar las calas<sup>5</sup>
- 139 mil metros cúbicos de tierra y 17 mil metros cúbicos de roca fija para la ampliación de túneles
- 1,111 puentes reforzados y 75 construidos con travesaños metálicos nuevos
- 52,742 toneladas de rieles de 80 y 85 libras procedentes de otras líneas de menor frecuencia de tráfico
- 14,560 toneladas de riel nuevo de 112 libras proveniente de Francia
- Un millón 45 mil 520 metros cúbicos de basalto para consolidar las vías

Con el propósito de hacer más eficiente la nueva vía ancha, hubo necesidad de construir talleres en las ciudades de Puebla, Tehuacán, Tomellín y Oaxaca; así como las estaciones de trenes en Quiotepec y Teliztlahuaca. Las obras de ensanchamiento mencionadas, que cubrieron 765 km de vías entre México, Puebla y Oaxaca junto con sus ramales, alcanzaron un costo de 60 millones de pesos en números redondos.

En esta notable obra de ensanchamiento colaboraron tres mil hombres entre punteros, remachadores de puentes y tanques, albañiles y sus cuadrillas, provenientes en su mayoría del Departamento de Vías de los Ferrocarriles Nacionales de México. A pesar de lo complejo de la obra, ninguno de ellos estuvo en riesgo de muerte.

## Inauguración de la vía ancha

Fue el 23 de noviembre de 1952 cuando el presidente Miguel Alemán inauguró el ensanche de las vías del antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur, acompañado del Lic. Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, del Lic. Manuel R. Palacios, gerente general de los Ferrocarriles Nacionales de México y del gobernador del estado de Oaxaca, general Manuel Carrera Carrasquedo. La estación del tren de Oaxaca fue el escenario de este acto en el cual el presidente sembró un pequeño árbol que simbolizaba el renacer de esta vía.



Difusión en la prensa sobre la nueva vía ancha México-Puebla-Oaxaca. El Universal 1952.

## Resultados inmediatos

Si bien esta obra se inauguró en noviembre, ya había entrado en funciones en los meses anteriores de septiembre y octubre. El volumen de carga de dicho período aumentó un 34% respecto al obtenido en el primer semestre de 1952.

Con este resultado la prensa aseguró éxito a la nueva vía ancha para “abatir los costos de operación, evitar las onerosas maniobras de carga, descarga y de trasbordes, dar fluidez al tráfico; y al uniformar la fuerza tractiva y el equipo podrá ofrecer tarifas más bajas al comercio, a la industria y a la minería.”<sup>[6]</sup>

## REFERENCIAS

<sup>1</sup> Los ferrocarriles de vía angosta eran, en su construcción, equipamiento y operación, más económicos que los de vía ancha.

<sup>2</sup> Los ferrocarriles de vía ancha tenían mayor capacidad de carga y se desplazaban a mayor velocidad que los de vía angosta.

<sup>3</sup> “Vía ancha México-Puebla-Oaxaca y Nuevo ferrocarril Panamericano.” El Universal 24 de noviembre de 1952, p. 18.

<sup>4</sup> “Vía ancha México-Puebla-Oaxaca y Nuevo Ferrocarril Panamericano.” El Universal 24 de noviembre de 1952, p. 18.

<sup>5</sup> Separación entre los extremos de dos carriles consecutivos de un hilo de la vía, medida en mm por la parte exterior de sus cabezas; también se denomina así a la pequeña pieza que se utiliza para medirla o para asegurarse de que es la correcta.

<sup>6</sup> “Vía ancha México-Puebla-Oaxaca y Nuevo Ferrocarril Panamericano.” El Universal 24 de noviembre de 1952, p. 18.