

De los impresos, gráficos y documentos que generó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en materia de ferrocarriles

Printed matter, graphics and documents generated by the Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas on railways

Isabel Bonilla Galindo¹

El 22 de abril de 1853 se creó el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, dentro de la 11ª administración del presidente Antonio López de Santa Anna; fue encabezado por el abogado Joaquín Velázquez de León y se le concibió como el ministerio de la prosperidad material de México, al que se le encomendó la formación de estadísticas y el fomento de todos los ramos industriales, mercantiles y agrícolas; la expedición de patentes y privilegios; la realización de exposiciones públicas de productos de la industria agrícola, minera y fabril; el desagüe de la Ciudad de México; la construcción de los caminos, canales y todas las vías de comunicación de la República, en particular, las relacionadas con los ferrocarriles; así como todas las obras públicas de utilidad y ornato que se hicieran con fondos públicos.

En materia de ferrocarriles, el Ministerio de Fomento expidió y publicó, a partir de ese año y de manera irregular, un cúmulo de documentos, gráficos e impresos, algunos preservados hasta el día de hoy, en los que se resumen las acciones y proyectos ferroviarios del país. En primer lugar, destacan tres convocatorias expedidas en 1853: la primera relacionada con la construcción de vías férreas para unir a Veracruz con la Ciudad de México, pasando por Puebla y los Llanos de Apam; la segunda referente a los caminos de hierro entre el Puerto de Guaymas y Paso o Presidio del Norte, y la tercera relacionada con un ferrocarril entre México y el Puerto de Santa Ana, en Tamaulipas.²

Un año después, en agosto, se publicaron los *Anales del Ministerio de Fomento*, impreso que contenía, entre otra información, la relacionada con las ruedas macizas de metal para carros y máquinas locomotoras inventadas por M. Amable Cavé; los materiales de los caminos de hierro y datos sobre los vagones de seguridad. Así como, la aplicación de la electricidad en los caminos de hierro y la exposición de los diversos

¹ Jefa del Departamento de Biblioteca especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.
Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

² *Biografía del señor Joaquín Vázquez de León escrita por el ingeniero de Minas Santiago Ramírez*. México, Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, en <https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/detalle?id=suri:DGB:TransObject:5c95763b7a8a0230b7329d88>

sistemas de telegrafía adoptados en los caminos de hierro por M. Regnault.³ Además, por esos años se crearon comisiones que elaboraron croquis, mapas y planos con el fin de reconocer la geografía del territorio nacional y proponer políticas públicas para el desarrollo del país que incluían, entre otras materias, la construcción de caminos de hierro. Al mismo tiempo el gobierno federal autorizó al Ministerio para regular la construcción de ferrocarriles y para ello se expidieron decretos que se publicaron bajo la supervisión de dicha institución, tal como sucedió con el impreso que contiene 42 artículos, el cual sustenta la concesión que se otorgó al empresario Antonio Escandón.⁴

Incluso, en 1857, el ministro de Fomento Manuel Siliceo presentó la publicación de la primera *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana*,⁵ la cual resume las acciones que se desarrollaron durante su gestión. En materia de caminos de hierro, por ejemplo, se atiende el asunto de la construcción del ferrocarril Veracruz-Río San Juan o la concesión dada a Jorge Hammeken para construir una vía férrea de la plaza de Armas de la Ciudad de México a la villa de Tacubaya.⁶ En efecto, este impreso permitió conocer cuáles eran las preocupaciones que se atendían en materia ferroviaria. Sin embargo, la continuidad de los proyectos y la impresión de las Memorias se interrumpió debido, entre otras cosas, a la inestabilidad política y económica que se vivía, y no fue sino hasta nueve años después, durante la gestión de Luis Robles Pezuela, ministro de la Regencia, cuando se entregó la segunda Memoria instructiva y una reseña de los trabajos de

³ Para más información ver el apartado relacionado con la conservación del hierro, que se encuentra en los *Anales del Ministerio de Fomento: obras públicas, mejoras materiales, colonización, descubrimientos, inventos y perfeccionamientos hechos en las ciencias y las artes, útiles aplicaciones prácticas*, que pueden ser consultados en <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080047606/1080047606.html>

⁴ *Decreto expedido por el presidente interino constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed: que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido a bien decretar lo siguiente: Art. 1° D. Antonio Escandón tiene privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de fierro, desde el puerto de Veracruz en el Golfo mexicano, hasta Acapulco ó cualquier otro puerto que elija del Mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del estado de Guanajuato a la del de Querétaro, según el decreto de 1° de junio de 1857*, México, Palacio Nacional de México, 1861, 16 p.

⁵ La Constitución de 1857, en su artículo 98 ordena que los Secretarios de Despacho den anualmente un informe al Congreso de la Unión, acerca del estado que guarda el ramo, para más información ver los documento justificativos correspondiente a la primera parte de esta memoria, que trata de obras públicas en sus apartados 8-25. Para más información ver *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana* por Manuel Siliceo, México, Imp. V. García Torres, 1857, disponible en <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080044296/1080044296.html>

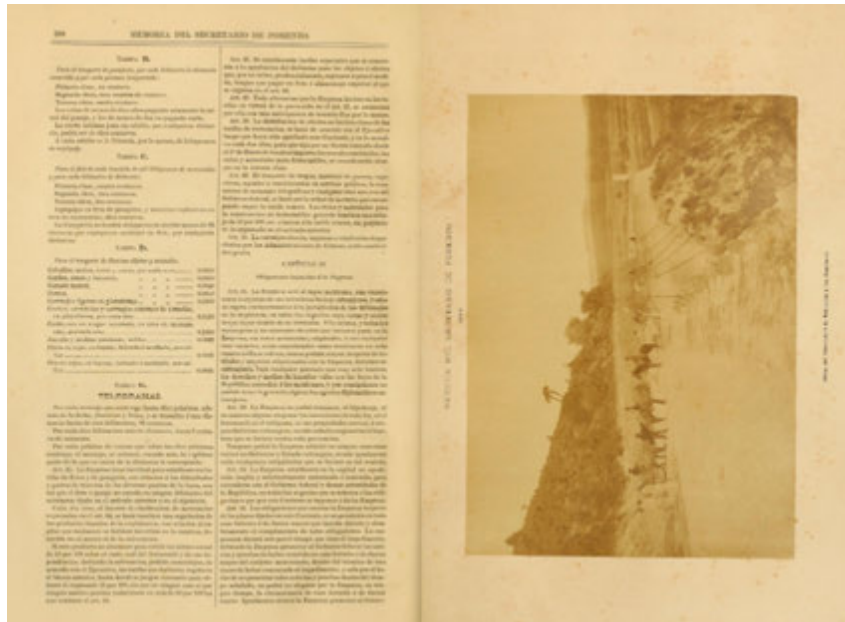
⁶ “Documento número 12”, en *Memoria de la Secretaría de Estado... 1857*, disponible en http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080044296/1080044296_049.pdf

Fomento, la cual se publicó en 1866, durante el Segundo Imperio. Un año más tarde, al restablecerse la República, se nombró a Blas Balcárcel nuevo ministro de Fomento y fue durante esa época que se entregó una Memoria impresa en 1870, cuyo periodo cubrió del 1 de julio de 1868 al 30 de junio de 1869.⁷ Ahí se reportaron un total de 347.328 kilómetros de vías férreas construidas, de las cuales 186.278 correspondían a la línea México a Veracruz con su ramal a Puebla, de la empresa Ferrocarril Mexicano. Aunado a esas publicaciones se imprimieron leyes, decretos e informes que sirvieron para reglamentar la construcción de ferrocarriles.

Más tarde, en febrero de 1877, se expidió un nuevo decreto en el que se estableció que el Ministerio de Fomento tendría la obligación de publicar mensualmente los *Anales del Ministerio de Fomento de la República Mexicana*, los cuales debían incluir los informes y documentos que presentaran las comisiones científicas nombradas oficialmente; los datos estadísticos que debieran reunirse; las cartas y planos que se juzgasen indispensables para la geografía, la estadística nacional y para el conocimiento de los trabajos que emprendiera el gobierno federal o los particulares de los estados; incluso la legislación vigente en materia de ferrocarriles. Así como, una memoria en la que se resumieran las acciones de la Secretaría. De esta manera, la *Memoria de Fomento*, impresa en 1877 bajo la administración de Vicente Riva Palacio, en su Capítulo III consignó lo relativo a los ferrocarriles. En ella se incluyó información vinculada a la concesión, construcción y reglamentación del Ferrocarril Mexicano; de Veracruz a Medellín; de Mérida a Progreso; de México, Toluca y Cuautitlán; los del Distrito Federal, entre otros; además, del proyecto del Ferrocarril Tehuacán a Esperanza, en el estado de Puebla, que realizó el ingeniero Mariano Téllez Pizarro.⁸

⁷ *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana presenta al Congreso de la Unión, correspondiente al año transcurrido del 1o. de julio de 1868 al 30 de junio de 1869.* México: Imp. del Gobierno, en palacio, 1870, disponible en <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080047201/1080047201.html>

⁸ *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, Vicente Riva Palacio, México, Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, 1877,* en <https://archive.org/details/memoriapresentad00mexi/page/288/mode/2up>



En otras palabras, desde ese año se registró un incremento en la impresión de textos, publicaciones periódicas, fotos y planos que se relacionaron con el tema ferroviario y con su regulación. En efecto, el 1 de julio de 1883 se expidió el primer *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles*, que en su artículo 2° señaló que:

“...toda empresa que hubiere obtenido autorización para construir un ferrocarril, está obligada a presentar a la Secretaría de Fomento, antes de empezar los trabajos de construcción, dos ejemplares de los planos respectivos al trayecto... planos especiales de las estaciones, viaductos, puentes, túneles y demás obras comprendidas en la denominación de obras de arte... planos especiales de las obras que hubieren de efectuarse en el mar, en los ríos y en las orillas de ellos; de los diques, de las escolleras, esclusas y faros...”⁹

Además de los documentos con los detalles de los proyectos, de los contratos e incluso de las modificaciones de construcción; los avances de las obras con fotografías que dieran

⁹ *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles...*, p. 6.

cuenta de los mismos;¹⁰ los estatutos y actas de las Juntas directivas de las compañías; sin olvidar los aspectos técnicos que incluían los registros foliados con los datos de las locomotoras y equipo puesto en servicio; los estados financieros que comprendían los balances y recursos económicos de la empresa; los desgloses de los trabajadores, reportes de accidente, los informes que contenían detalles de la maquinaria y equipo importado, entre otros. En paralelo, los inspectores y funcionarios de la dependencia supervisaron las obras y elaboraron informes en los que se resumían los avances en la construcción de vías, horarios, tarifas y toda reglamentación útil para la regulación de los ferrocarriles, siempre en coordinación con otras dependencias de la Administración Pública y de las propias empresas concesionarias.

De hecho, con el *boom* de los ferrocarriles se incrementó no sólo la cantidad de documentos oficiales generados en esa materia, sino también el poder de la Secretaría de Fomento. De esta manera, entrada la década de 1890, el presidente Porfirio Díaz decidió transformar la Administración Pública Federal con el argumento de que era necesario aligerar las funciones de dicha dependencia, aunque al parecer la verdadera razón era restarle presencia y equilibrar su poder para que no le hiciera contrapeso, ya que por esos años dicha Secretaría concentraba las carteras más importantes en el país.

El 13 de mayo de 1891, el presidente Díaz expidió el decreto con el cual se dividió la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio que abandonó en su título y en sus funciones las antiguas materias que le atañían, pero que siguió desempeñando funciones respecto a una amplia diversidad de materias: agricultura, terrenos baldíos, colonización, minería, propiedad mercantil e industrial, privilegios exclusivos, pesas y medidas, operaciones geográficas, meteorológicas y astronómicas; observatorios, cartografía, viajes y exploraciones científicas: exposiciones y estadística general y, por el otro, nació la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con un marcado carácter de modernidad, asumiendo atribuciones que le fueron retiradas a la de Fomento, para concentrar todas las materias relativas a las comunicaciones, los transportes y obras públicas, a las que se adicionaron nuevas tareas vinculadas con la modernización del país y asociadas al progreso científico y tecnológico.¹¹

¹⁰ Una vez concluido el registro, las imágenes se entregaban a las compañías en álbumes perfectamente ordenados, mismos que eran enviados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, junto con los informes que ofrecían una descripción detallada del avance de las obras de construcción de las diferentes líneas férreas instaladas en el país. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Ley sobre ferrocarriles*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1899, pp. 52-53. Para más información ver Covadonga Vélez Rocha, "Registros fotográficos de las compañías ferroviarias en México", en *Mirada ferroviaria*, Revista digital del CNPPCF, núm. 5, mayo-agosto 2008, https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_ferroviaria_5_digital.pdf

¹¹ Omar Guerrero, Jaime del Palacio, José Odilón, Manola Ruiz, "Crónica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1891-1991", en *Revista de Administración Pública, número 79, Sector Comunicaciones y Transportes*. México, Instituto de Administración Pública, A. C., 1991, p. 95.

Desde el momento de su creación, la nueva Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas abarcó lo relativo a: correos interiores, vías marítimas de comunicación, telégrafos, teléfonos, obras portuarias y faros; los monumentos públicos y las obras de utilidad y ornato; carreteras y calzadas; puertos, ríos, puentes, lagos y canales; obras en los palacios Nacional y de Chapultepec y del desagüe del valle de México, sin olvidar a los ferrocarriles y su regulación, que cobraron importancia al finalizar el siglo XIX.

En efecto, a partir de ese año se estableció que la Segunda sección de dicha dependencia tendría entre sus atribuciones la de elaborar los impresos que compilaran los datos estadísticos de ferrocarriles, continuando las series que había comenzado la Secretaría de Fomento. El primer *Álbum de Ferrocarriles* editado por dicha dependencia se diferenció de los anteriores por contener no sólo el listado de las compañías ferroviarias, sus tarifas, leyes y recorridos, sino también los datos que hacían referencia a la caducidad de concesiones.¹² A partir de 1891 y hasta 1913 se publicaron las *Memorias* de la SCOP, que contenían el detalle de los trabajos y la situación de cada empresa, las subvenciones y obligaciones del gobierno, así como las disposiciones, reglamentos y tarifas. En 1895 se editó la primera *Reseña Histórica de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal*, la cual incluyó para cada una de las empresas, y a diferencia de las otras publicaciones, una cronología en la que se resumían las concesiones que se les entregó, el desempeño operativo de la empresa, los itinerarios y un mapa con el detalle de la ruta.

Durante el período que va de 1898 a 1910 el gobierno porfiriano modificó la política ferroviaria y, para ello, se ajustó al plan del secretario de Hacienda José Yves Limantour, que tuvo como propósito reducir el poderío de las grandes compañías, así como frenar la serie de fusiones y de absorción de las empresas chicas por las grandes. De esta manera, la Secretaría de Hacienda, en coordinación con la SCOP, impulsó la publicación de la Ley sobre Ferrocarriles que se publicó el 29 de abril de 1899.

“En resumen, por esta ley los ferrocarriles quedaban sujetos a los poderes federales en cuanto a las materias siguientes: contribuciones o impuestos de cualquier género sobre las vías férreas y sus dependencias; cumplimiento de las obligaciones impuestas a la

¹² *Álbum de los ferrocarriles correspondiente al año 1891: comprende datos generales relativos a los años anteriores a contar desde el año de 1873*, México, Tip. de la Oficina Imp. de Estampillas, 1893.

empresa por la concesión o disposiciones federales; caducidad total o parcial de la concesión; expropiación por causa de utilidad pública; tarifas; reglamentos generales del servicio; construcción y reparación de las obras; delitos contra la seguridad, integridad o explotación de estas; choques o descarrilamientos; violación de las leyes o reglamentos fiscales; violación de correspondencia; hipotecas y gravámenes, que deberían registrarse en la Ciudad de México; todas las cuestiones que afecten la propiedad de la vía, etc. Al promulgarse la ley de ferrocarriles, el gobierno estuvo en posibilidad de hacer racional el otorgamiento de subvenciones y de controlar el funcionamiento de las empresas. En la construcción de ferrocarriles de importancia principal se habría de poner a prueba la capacidad del régimen para dirigir la política ferroviaria”.¹³

Cierto es que la SCOP, ahora Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha tenido un papel fundamental en la regulación, supervisión, construcción y administración de los ferrocarriles mexicanos y que los documentos de archivo, gráficos –fotos y planos–, e impresos que generó y genera, y que se encuentran en los distintos repositorios de nuestro país, dan constancia de ello. De hecho, ha sido una de las Secretarías de Estado que se han reorganizado, a lo largo de sus 130 años de vía, al reestructurarse la Administración Pública Federal, tal como sucedió en 1917 al promulgarse la Ley de Secretarías; en 1934 al expedirse la tercera Ley de Secretarías, en la que se puntualizaron sus funciones y se determinó en el Capítulo I lo relativo a los ferrocarriles; o en 1958, cuando abandonó lo concerniente a las Obras Públicas y se ciñó a las comunicaciones y transportes, en tanto que la rama desprendida dio origen a la Secretaría de Obras Públicas, sólo por mencionar algunos de los momentos que marcaron su historia.

Podríamos continuar enumerando las acciones que realiza y enlistando la gran variedad de documentos que produce, pero prefiero que sea este texto una invitación para acercarse a los diversos impresos que se editaron, publicaron, autorizaron o expidieron por parte de dicha institución y que ahora tenemos la fortuna de resguardar en el Centro de Documentación.

Referencias bibliográficas

Álbum de los ferrocarriles correspondiente al año de 1891: Comprende datos generales relativos a los años anteriores, a contar desde el año de 1873. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1893, i-xiv p. + 434 p. + 2 estados despls.- Enc. Hol.

¹³ Francisco Calderón, “Los Ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. Vida económica...*, p. 574.

Álbum de ferrocarriles formado por el ingeniero Leandro Fernández, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, con motivo del Centenario de la iniciación de la Independencia. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910, 61 planos a color.

Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Cuarto año.- Segundo trimestre.- Núm. 14.- abril de 1905. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1906, 1 h. + 262 p. + 6 planos despls. + 4 estados despls.+ 11 ilustrs.- Enc. Mestiza

Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Cuarto año.- Tercer trimestre.- Núm. 15.- julio de 1905. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1907, 1 h. + 50 p. + 25 planos y dibujos despls.+ 5 ilustrs.- Enc. Mestiza

Biografía del señor Joaquín Vázquez de León escrita por el ingeniero de Minas Santiago Ramírez, México, Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.

Calderón, Francisco R. “Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato: vida económica*, Tomo 1, 2ª. edición. México, Hermes, 1974, pp. 483-634.

Decreto expedido por el presidente interino constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed: que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido a bien decretar lo siguiente: Art. 1° D. Antonio Escandón tiene privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de fierro, desde el puerto de Veracruz en el Golfo mexicano, hasta Acapulco ó cualquier otro puerto que elija del Mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del estado de Guanajuato a la del de Querétaro, según el decreto de 1° de junio de 1857. México, Palacio Nacional de México, 1861, 16 p.

Guerrero, Omar, Jaime del Palacio, José Odilón, Manola Ruiz, “Crónica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1891-1991”, en *Revista de Administración Pública, número 79, Sector Comunicaciones y Transportes.* México, Instituto de Administración Pública, A. C., 1991.

Secretaría de Fomento, Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes, Decreto número sobre caminos de fierro arreglada en el archivo de la Secretaría de Fomento, t. III, años 1879 y 1880. México, Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento, 1885.

_____, *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885.*, t. II. México, Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento, 1887.

_____, *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles.* México, Imp. de la Secretaría de Fomento, 1883, 68 p.- Rúst.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Breve historia del Ferrocarril Chihuahua – Pacífico.* México, SCOP, 1981, 77 pp.

_____, *Ley sobre ferrocarriles*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1899.

_____, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana, Lic. Leandro Fernández: Corresponde al período transcurrido de 1º de julio de 1907 a 30 de junio de 1908*. México.

_____, *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1956-1957), (1957-1958) y resumen del sexenio (1953-1958)*. México, Talleres Gráficos de la Nación, s.n.p., 1958.

_____, *Reseña histórica y Estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal. Desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México, Imp. y Lit. de Díaz de León Sucs., Sociedad Anónima, 1895, 158 p.- planos y estados.- 1 plano despl.- Enc. Mestiza.

_____, *Reseña histórica y Estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal. Desde el 1º de enero de 1900 hasta el 31 de diciembre de 1903*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1905, 313 pp. - planos y estados.- 1 plano despl.- Enc. Mestiza.