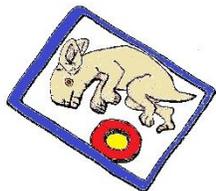


CRÓNICAS, HISTORIA Y CULTURA DE ECATEPEC



Año: III Número: 31 Fecha: Enero 2022.

EL FERROCARRIL DEL DESAGÜE DEL VALLE DE MÉXICO Y SU PASO POR ECATEPEC.¹

Angélica Rivero López.

CRONISTA MUNICIPAL DE ECATEPEC DE MORELOS

A finales del Siglo XIX hubo servicio de ferrocarril en Ecatepec con tres rutas diferentes, que pasaron por su territorio, siendo éstas: El Ferrocarril Hidalgo y Nordeste a Pachuca, Ferrocarril Mexicano a Veracruz y Ferrocarril del Desagüe del Valle de México a Tequixquiac; y del cual hablaremos a continuación (Foto 1).

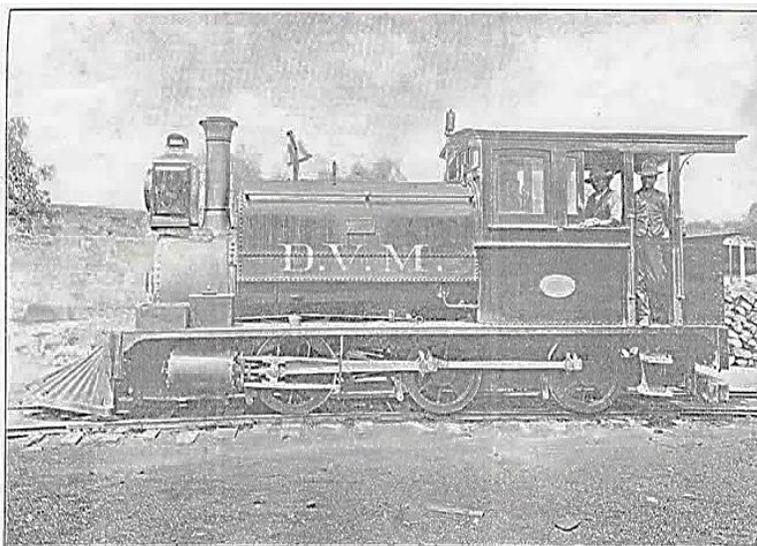


Foto 1. Locomotora usada en la ejecución de las Obras del Desagüe del Valle de México (Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1906).

El Gran Canal del Desagüe formó parte del proyecto "Obras del Desagüe del Valle de México" y en febrero de 1886, comenzaron los trabajos de su tercera

¹ Nuestro agradecimiento al Maestro Alejandro Ramírez Curiel, Cronista Municipal de Zumpango de Ocampo y al C. Jesús Torres Aldana por la información proporcionada.

y última etapa.²Las obras del Desagüe estuvieron encomendadas desde 1886 hasta 1900 a la Junta Directiva de las obras del Desagüe del Valle de México³ y el 17 de marzo de 1900 se realizó la inauguración oficial a cargo del General Porfirio Díaz Mori.

Las obras constaron de tres partes principales: Un Canal de San Lázaro a Zumpango,⁴ un Túnel de Zumpango a Tequixquiac⁵ y su Tajo de desemboque en Tequixquiac.

El Canal partió del Oriente de la Ciudad de México, en el Barrio de San Lázaro, continuó por el lado Oriente de la Sierra de Guadalupe,⁶ cambió de rumbo antes del kilómetro 20, hacia el Noroeste; atravesó diagonalmente el lago de San Cristóbal, parte del Lago de Xaltocan y otra del Lago de Zumpango, en el kilómetro 43 ½, al Sur de la población de Zumpango, cambió de dirección hacia el Norte, para llegar al principio del túnel en el kilómetro 47.527 (Figura 1).⁷

El Canal del Desagüe transitó por el territorio del Municipio de Ecatepec de Morelos, a partir del kilómetro 9.51 hasta el kilómetro 29.36 sumando un total de 19.85 Km.

La Junta optó por la instalación del ferrocarril en las obras por la enorme cantidad de materiales por remover, por el aspecto económico, para la provisión de materiales y el de la rapidez de

² Junta Directiva del Desagüe, Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900, Vol. I, p.X.

³ Las obras tuvieron tres objetivos: Primero, impedir las inundaciones; Segundo, recibir las aguas sucias y los residuos de la Ciudad de México (Y conducirlos fuera de la Cuenca); y Tercero, gobernar las aguas de esta misma Cuenca y sacarlas fuera de ella.

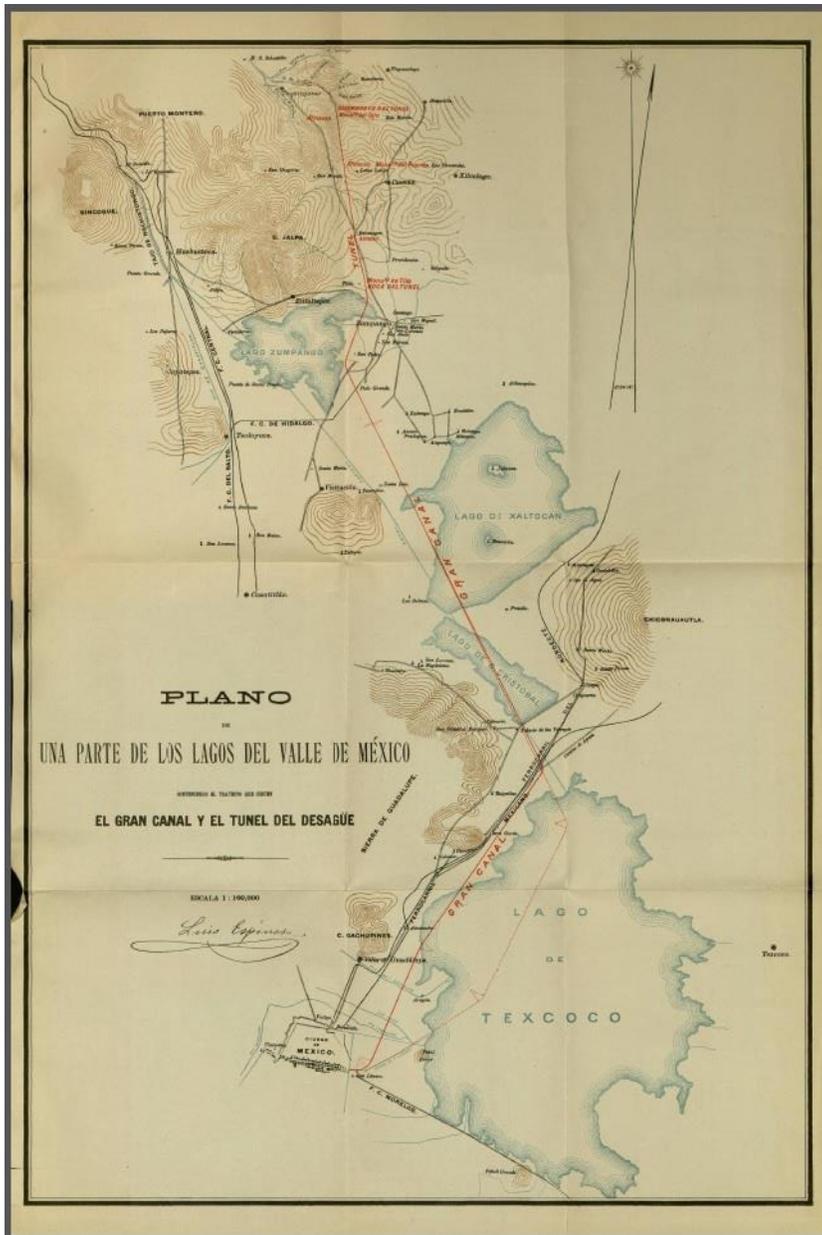
Las obras fueron dirigidas por el Sr. Ingeniero Luis Espinosa y estuvieron a cargo de la Junta Directiva del mismo Desagüe.

⁴ Longitud total 47 kilómetros 527 metros.

⁵ 10 Km.

⁶ Entre esta Serranía y el Lago de Texcoco.

⁷ Junta Directiva del Desagüe, Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900, Vol. I, p.437.



transporte para el personal encargado de la vigilancia y dirección inmediata de cada sección de los trabajos. En 1886 para los trabajos del Túnel se instaló en primer lugar un tren y sobre la misma vía se instaló un autovía,⁸ para un pequeño carro de pasajeros. El tren se encargaba de transportar a trabajadores del Túnel, así como herramientas, maquinaria y materiales para la obra.⁹

Posteriormente, para efectuar los trabajos del Canal se requirió como herramienta de trabajo de un ferrocarril de vía angosta, que se extendía desde

Figura 1. Trayecto del Gran Canal del Desagüe (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

Ecatepec a lo largo del Gran Canal y túnel hasta el tajo de

⁸ Coche de ferrocarril propulsado por un motor de combustión interna.

⁹ Junta Directiva del Desagüe, *op. cit.*, p.539.

Tequixquiac, en el lugar llamado “Lumbrera” esto es en el kilómetro 48 de la ruta del desagüe.

En su origen el Ferrocarril del Desagüe atravesaba el Municipio de Ecatepec, partía de la estación del Gran Canal, continuando la Estación San Cristóbal y se enlazaba con la de Lumbrera en Zumpango. Esta línea se puso en servicio en el año de 1890 (Foto 2).



Foto 2. Detalle de vía en el ladero del Gran Canal, a la izquierda conexión con la vía del Ferrocarril del Desagüe del Valle de México (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1928).

El 23 de diciembre de 1889 se firmó un contrato con los Señores S. Pearson & Son, para la apertura del Gran Canal, se acordó y estipuló también la instalación, sobre la margen izquierda del Canal, de una vía férrea de 27 ½ kilómetros, que entoncaba al Sur con los Ferrocarriles Mexicano y del Nordeste en San Cristóbal Ecatepec (Foto 3), y al Norte con el del Túnel de Tequixquiac, y cuya construcción fue

llevada a cabo durante el año de 1890.¹⁰

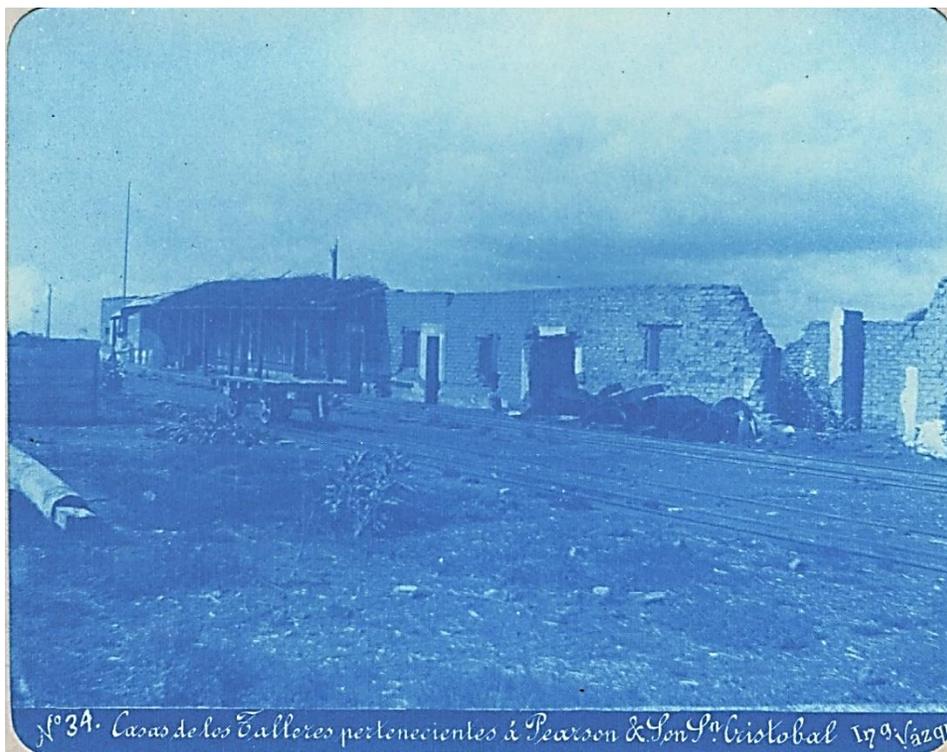


Foto 3. Casas de los talleres de la compañía Pearson & Son en San Cristóbal (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1900).

En 1890 se establecieron las oficinas en San Cristóbal, y en el kilómetro 22, los talleres para armar las dragas. También junto al Dique o Albarradón de San Cristóbal se construyó un tramo de ferrocarril, que sirvió para llevar las piezas de máquina al patio de los talleres de San Cristóbal.¹¹

El 06 de julio de 1895, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas celebró un contrato con la Empresa del Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste para explotar, en servicio público, la línea del Desagüe; pero la región que esta atravesaba no era productora, la explotación arrojó un déficit y hubo que suspenderse el tráfico después de diez

¹⁰ *Ibid.*, p.440.

¹¹ *Ibid.*, p.472.

meses y el contrato fue rescindido; pero habiéndose establecido trabajos en los primeros 20 kilómetros de Canal, volvió a utilizarse el ferrocarril en el transporte de operarios y materiales (Foto 4). Para el año de 1901 se admitían pasajeros y carga entre el Tajo y San Cristóbal y viceversa, lográndose, casi nivelar los productos con los gastos de explotación y conservación. Pero, se consideraba que a futuro el ferrocarril volviera a causar problemas económicos.¹²



Foto 4. Trenes del Desagüe, de pasajeros y especial en la Estación de San Cristóbal (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1900).

Entre los años de 1897 y 1898, los trabajos estuvieron concentrados en la sección del Norte. En los kilómetros 26 y 28 se utilizó el ferrocarril y se hacía funcionar un doble tren de carritos, con los cuales extraía el azolve del fondo del Canal.¹³

Se esperaba que el Gobierno resolviera en el futuro la conservación definitiva de la vía para la vigilancia y reparaciones de

¹² *Ibid.*, p.541.

¹³ *Ibid.* p.476.

las obras, manteniéndola como un servicio público, así como para proporcionar el único medio de acceso a la región.¹⁴

La Oficina de Inspección de las obras se ubicó en San Cristóbal Ecatepec, donde los contratistas establecieron el núcleo de sus trabajos.¹⁵



Foto 5. Entre los kilómetros 20 y 21 había tres cuartos de madera, en uno de ellos se ubicaba la estación telefónica. En primer plano el Puente del Ferrocarril Mexicano y en segundo plano el Puente del Ferrocarril Hidalgo en el año de 1900 (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1900).

En el Km 20 había en el lado izquierdo tres cuartos de madera, en uno de los cuales estaba una estación telefónica, y los otros servían de bodegas. Cerca de estos cuartos pasaba un escape en curva, de tres rieles, que salían de la estación del Ferrocarril Mexicano llamada San

¹⁴ *Ibid.*, p.541.

¹⁵ *Ibid.*, p.606.

Cristóbal, el cual se iba acercando a la orilla del Gran Canal hasta llegar a una distancia de 21 metros de ella y a 31 metros hacia el Oriente, de la línea del Ferrocarril del Nordeste, desde donde continuaba también con tres rieles, pertenecientes al Desagüe. Este cambio de propiedad solamente se advertía en el terreno por la diferente sección de los rieles¹⁶ (Foto 5).

Después de cruzar la vía angosta del Ferrocarril del Nordeste, la línea del Desagüe proseguía en curva hasta enlazarse con otro escape, de vía angosta también, propiedad del Desagüe, que partía del ladero de la estación de Dos Puentes, de la vía del Nordeste; en seguida se dirigía la línea de tres rieles, con rumbo a Zumpango, dentro de la faja de expropiación del Gran Canal.¹⁷

En la segunda mitad del kilómetro 22 y a principios del 23, se expropió otro terreno auxiliar del lado izquierdo, de forma irregular, limitado hacia el Noroeste por una línea irregular próxima a la orilla Sureste del antiguo camino de Pachuca y que se describe a continuación (Foto 6):

“Este terreno auxiliar se destinó para que los contratistas S. Pearson & Son, edificaran en él las casas, almacenes y talleres que necesitaban para el servicio de la obra con ellos contratada; en la actualidad solamente existen dos casas de adobe habitables, varios paredones y un galerón de tejamanil frente al poste del kilómetro 22; una de las casas está habitada por un empleado de los Sres. S. Pearson & Son, el cual tiene a su cargo la vigilancia de algunos útiles y máquinas que existen en el galerón y en sus inmediaciones; la otra casa, que queda un poco atrás del monumento de Morelos, tiene techo de lámina y la forman cuatro cuartos; al presente, está al cuidado de los guardas del Desagüe por haber sido cedida al mismo por los contratistas”¹⁸.

¹⁶ Junta Directiva del Desagüe, Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900, Vol. II, p.437.

¹⁷ Junta Directiva del Desagüe, *op.cit.*, p.437.

¹⁸ *Idem*



Foto 6. En primer plano el Monumento a Morelos y al fondo se observa la vía del Ferrocarril del Desagüe, 1912 (SINAFO – INAH).

Además, se hace referencia a un galerón (Foto 7) y un patio de vías:

“Frente al galerón hay un patio de vías y poco adelante se encuentra junto á ellas un tinaco de madera en mal estado, de unos diez metros cúbicos de capacidad, alimentado por una bomba de mano que está instalada en cuarto de adobe contiguo al tinaco, el cual se utiliza en el servicio del ferrocarril. La vía de tres rieles termina en este punto siguiendo ya sólo con dos.”¹⁹

El trayecto original que recorría la línea del Ferrocarril del Desagüe era el siguiente: un tramo de 27.5 Km de San Cristóbal hasta la boca de entrada del túnel; otro desde este punto hasta el fin del túnel, con una longitud aproximada de 10 kilómetros; otro de poco

¹⁹ *Ibid.*, p.438.

más de dos kilómetros desde la lumbrera hasta los talleres de Zumpango, y por último, la línea de Zumpango a la ladrillera.²⁰

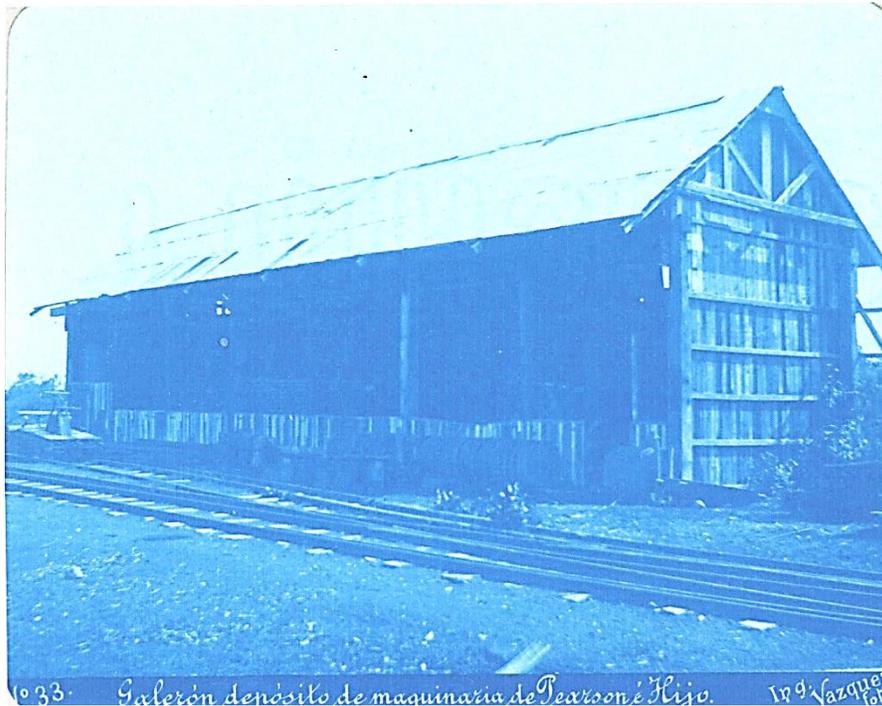


Foto 7. Galerón depósito de maquinaria de Person & Son (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1900).

El uso del Ferrocarril se limitó originalmente al servicio de los trabajos del Desagüe, y desde el año 1899 se hizo extensivo al público, tanto para pasajeros como para el transporte de carga, que se hacía con anterioridad. En 1899 el servicio consistió en hacer un viaje redondo diariamente entre Zumpango y San Cristóbal, con tren mixto, saliendo del primer punto a las 6.45 a. m. y de San Cristóbal a las 9 a. m.; además de estos viajes se hacían otros en las tardes de los lunes, jueves y sábados. En los viajes correspondientes a los lunes por la mañana y sábados por la tarde no había servicio de carga, a consecuencia del transporte de los peones empleados en obras del Desagüe. En 1899 entre Zumpango y el Tajo no había servicio para pasajeros, sólo para carga, cuando la había, transportándola en días y horas variables hasta Zumpango, para agregarla a los trenes que

²⁰ *Ibid.*, p.451.

hacían servicio regular a San Cristóbal. La línea de la Ladrillera sólo se utilizaba para conducir el ladrillo que producía a Zumpango; y desde este lugar a San Cristóbal por los trenes ordinarios. El equipo que se utilizaba en 1899 de este servicio se componía de tres máquinas locomotoras, dos coches de pasajeros, una plataforma con asientos y un toldo, ocho furgones y dieciséis plataformas; formándose cada tren con dos carros de pasajeros y tres de carga.²¹

La tarifa para pasajeros entre Zumpango y San Cristóbal, era de 45 centavos por persona en segunda clase y de 30 centavos en tercera, no existiendo primera clase, de San Andrés a San Cristóbal 30 centavos en segunda y 20 en tercera. Con relación a la carga, se cobraba entre Zumpango y San Cristóbal, por carros de 10 toneladas, las cuotas siguientes: Ladrillo \$7.75, leña \$9.30, cebada y paja \$12.40. Entre Tequixquiac y San Cristóbal \$9.50 para cal. Para los demás artículos se hacía uso de las tarifas del Ferrocarril del Nordeste. Para el transporte de ladrillo desde La Ladrillera a San Cristóbal, se hacía uso de la misma cuota de \$7.75 que se cobraba de Zumpango a San Cristóbal. La carga que de Tequixquiac y Zumpango se conducía a México en carros completos, se entregaba en San Cristóbal al Ferrocarril del Nordeste, para que los llevara hasta México.²²

El ferrocarril era propiedad de las obras del Desagüe del Valle de México y en el año de 1899 al concluirse las obras oficialmente, el ferrocarril se entregó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, esta dependencia puso en operación el ferrocarril con carácter de servicio público en el mismo año entre la ciudad de México, Ecatepec, Zumpango, Tequixquiac y Apaxco entre otras poblaciones. Posteriormente, se fueron incorporando nuevas estaciones en otras poblaciones conforme la línea ferroviaria iba extendiéndose hacia el Noroeste.

²¹ *Idem*

²² *Ibid.*, pp. 451-452.

Para 1910 la ruta que seguía el Ferrocarril del Desagüe era tomando la vía del Ferrocarril Hidalgo saliendo de Peralvillo, la vía seguía por terrenos de la Hacienda de Aragón hasta la Estación del Gran Canal. Desde la Estación del Canal el trayecto seguía sobre la vía particular de las Obras del Desagüe que corría paralela al Gran Canal hasta el Túnel y después hasta Tequixquiac.²³

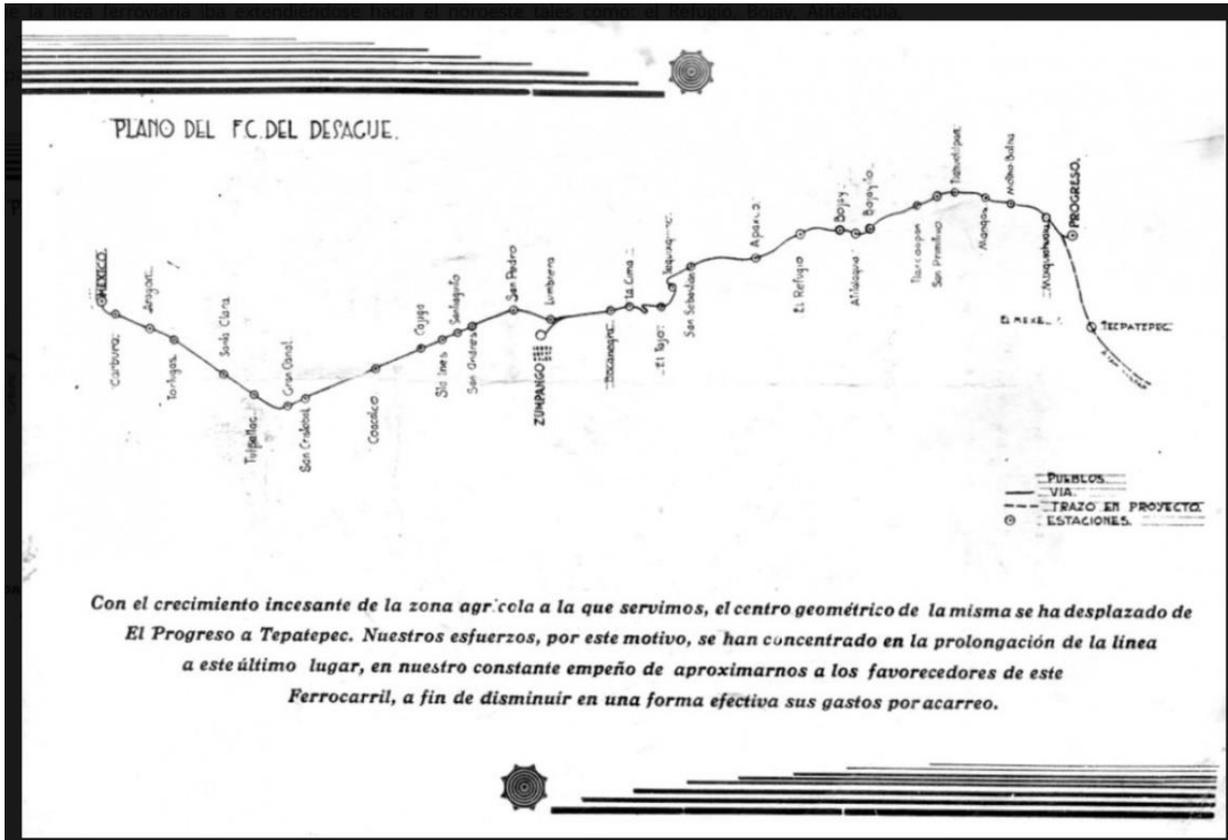


Figura 2. Plano del Ferrocarril del Desagüe en el año de 1937 (Imagen tomada de [https:// www.cronicasdezumpango.com.mx](https://www.cronicasdezumpango.com.mx) Consultado el 25 de enero del 2022.).

²³ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Excursión a las Obras del Desagüe del Valle de México*.

Sólo como aclaración mencionamos, que el Ferrocarril del Desagüe del Valle de México transitó paralelo al Gran Canal del Desagüe y nunca cruzó los Puentes del Ferrocarril Mexicano, Ferrocarril Hidalgo, ni el Puente San Cristóbal.

En 1937 la línea del ferrocarril del Desagüe del Valle de México llegó a tener 34 estaciones, que de Sur a Norte eran: San Lazaro, Carbura, Aragón, Tortugas, Santa Clara, Tulpetlac, Gran Canal, San Cristóbal, Coacalco, Cajiga, Santa Inés, Santiaguito, San Andrés, San Pedro, Lumbrera, Bocanegra, La Cima, El Tajo, Tequixquiac, San Sebastián, Apaxco, El Refugio, Bojay, Atitalaquia, Bojayito, Tlaxcoapan, San Primitivo, Tlahualilpan, Mangas, Mótha Bathá, Mixquiahuala, Progreso, El Mexe y Tecpatepec (Figura 2).



Foto 8. Caseta de madera y lámina para sala de espera. Antigua Estación de Santa Clara (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1928).

Para 1937 sólo cuatro estaciones prestaban servicio en el Municipio de Ecatepec de Morelos en su tercera etapa, siendo éstas: Santa Clara, Tulpetlac, Gran Canal en el kilómetro 20 y San Cristóbal en el kilómetro 22 (Fotos 8, 9, 10 y 11).

Infortunadamente, el 22 de septiembre de 1942 concluyeron las actividades de este Sistema Ferroviario, que ocasionó trastornos graves a la transportación de diversos productos de la región como cal, piedra, cemento, arena, tabiques, zacate, alfalfa, maíz, trigo, cebada, frijol, pulque, ganado bovino, ovino, caballar, asnal, caprino,

porcino y aves de corral entre otros.²⁴



Foto 9. Casa de adobe, techo de madera y lámina, andén mampostería para carga y cuerpo de carro de vía angosta para sala de espera en Tulpetlac (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1928).



Foto 10. Casa de madera y lámina para oficina de la Estación. Casa de lámina para bodega de carga con andén de madera para carga (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1928).

²⁴ <https://www.cronicasdezumpango.com.mx> Consultado el 25 de enero del 2022.



Foto 11. Parte posterior del edificio de la estación con anexo de madera y lámina; y otro de adobe, techo de lámina para habitación del Agente del Gran Canal (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1928).

BIBLIOGRAFÍA.

- [https:// www.cronicasdezumpango.com.mx](https://www.cronicasdezumpango.com.mx) Consultado el 25 de enero del 2022.
- Junta Directiva del Desagüe, 1902. *Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900*, Vol. I. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas.
- Junta Directiva del Desagüe, 1902. *Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900*, Vol. II. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas.
- Líneas del antiguo F.C.C.M. entre México, Pachuca y Apulco y Honey y del F.C. de Hidalgo, 1908. Fondo de Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Vía y Estructuras. Secretaría de Cultura, SNPPCF, CEDIF.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910. *Excursión a las Obras del Desagüe del Valle de México*, en Honor del C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, Encargado del Poder Ejecutivo de la Nación. México.

DIRECTORIO

Dra. en Antropología Angélica Rivero López.

Colaboración.

Edición y Diseño.

~

Ing. Guillermo Escobar.

Corrección de Estilo y Corrección Ortotipográfica.

~

Todos los Derechos Reservados. Copyright © Enero del
2022 por Dra. en Antropología Angélica Rivero López; México.

e-mail: angelicariver1@yahoo.com.mx

Páginas de FaceBook:

- a) Angélica Rivero López
- b) Cronista Municipal de Ecatepec de Morelos