

# Muy breve historia de los trenes de pasajeros.



## II ENCUENTRO INTERNACIONAL SOBRE FERROCARRILES

16, 17 Y 18 DE OCTUBRE 2013

Facultad de Ingeniería /UNAM  
Asociación Mexicana de Ferrocarriles  
Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Teresa Márquez Martínez  
Directora del CNPPCF

## El transporte de pasajeros. Primera etapa 1850 -1876



1. El Estado mexicano subvencionó a las empresas constructoras.
2. El servicio de pasajeros por ferrocarril comenzó a ofrecerse desde 1850.
3. El Estado mexicano reguló el servicio aprobando las tarifas propuestas por las empresas concesionadas.
4. Algunas de las empresas construyeron pequeños coches de pasajeros para el servicio de 1ª, 2ª y hasta 3ª clase.



# Inauguración, expedición de ley e informe



16 de septiembre de 1850	Puerto de Veracruz - río San Juan. (13.6 km.)
1856	El ingeniero Santiago Méndez informa sobre la construcción de unos vagones de pasajeros.
1857	Ciudad de México - Villa de Guadalupe. (5 km.)
7 de junio de 1866	México - San Ángel, (Ferrocarril de México a Chalco).
1867	<i>Reglamento para la seguridad, policía, conservación y uso de los caminos de fierro</i> , en el que se estipula que las compañías de ferrocarriles están obligadas a someter a la aprobación del gobierno las tarifas y reglamentos para el servicio y explotación de los caminos de fierro.
Abril 1869	México - Tlalpam. (24 km.)
16 de septiembre de 1869	Apizaco - Puebla. (47 km.)
01 de enero de 1873	Ciudad de México – Puerto de Veracruz. (423 km. 750 metros)

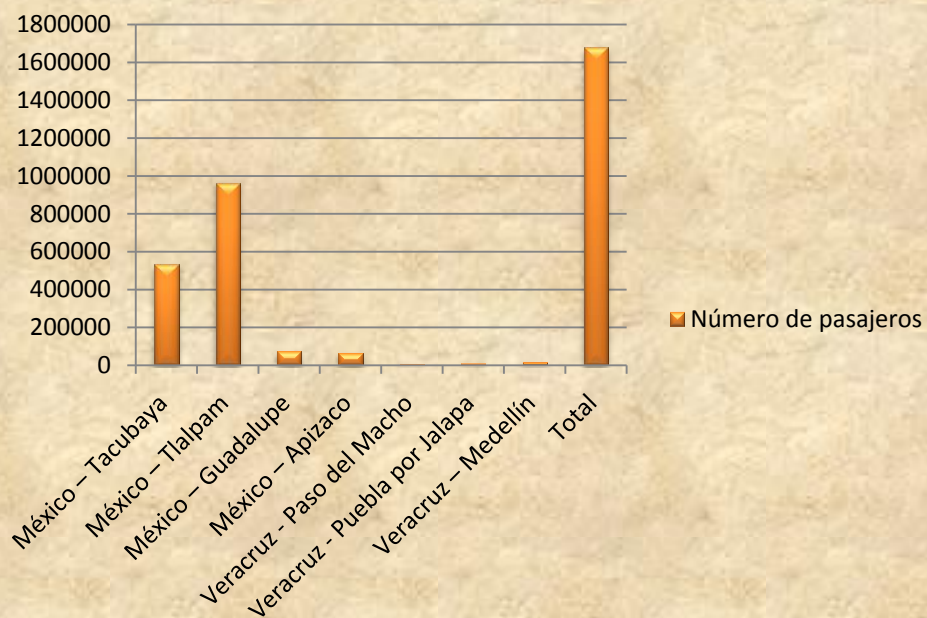
El servicio de pasajeros incluyó 1ª, 2ª y hasta 3ª clase, con costos promedio de 1 ½, 1 y ½ centavo por persona transportada.

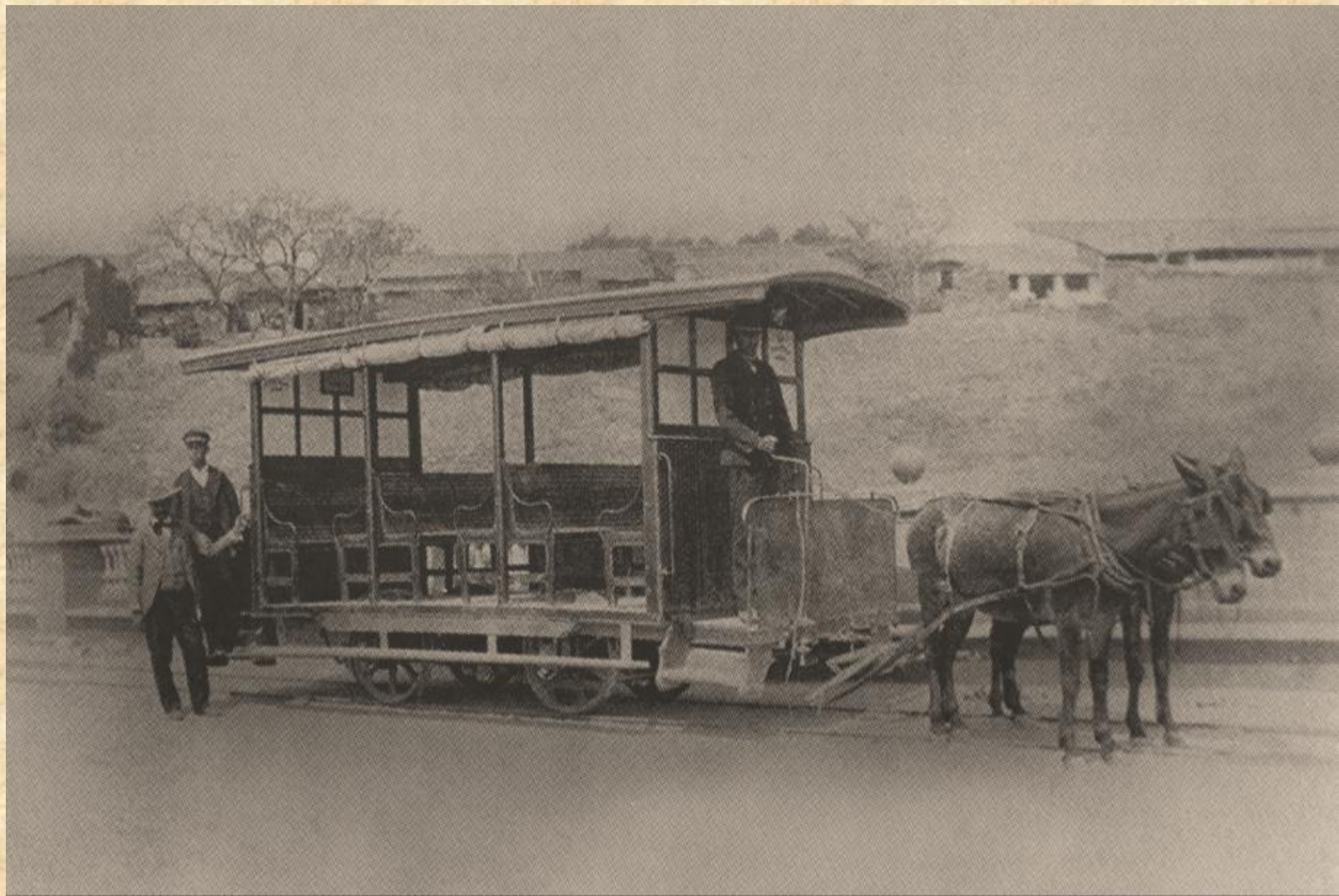


Informe relativo al movimiento de pasajeros de las compañías ferroviarias que estaban en operación en 1869

Línea férrea	Número de pasajeros
México – Tacubaya	535353
México – Tlalpam	965199
México – Guadalupe	76794
México – Apizaco	66980
Veracruz - Paso del Macho	9287
Veracruz - Puebla por Jalapa	10810
Veracruz – Medellín	16915
<b>Total</b>	<b>1 681 338</b>

Número de pasajeros transportados en 1869





# Desarrollo de la red ferroviaria: 1876 - 1910

Durante el porfiriato



Se consolida la red ferroviaria y en 1908 se crea la empresa Ferrocarriles Nacionales de México

19 280 km.



## Aspectos generales de la política ferroviaria porfiriana

1. El Estado mexicano subvencionó a las empresas constructoras.
2. De 1876 a 1880 el gobierno mexicano otorgó 28 concesiones a los gobiernos de los estados y 3 a compañías privadas estadounidenses, que comenzaron los trabajos de construcción, y para 1884 ya era posible viajar de México a Chicago por las vías del Ferrocarril Central Mexicano.
3. El gobierno de Díaz puso en práctica una nueva política para licitar ferrocarriles que incluyó la expedición, en 1899, de la *Ley de ferrocarriles*.
4. Las empresas ferroviarias ofrecían servicio de pasajeros de 1ª, 2ª, 3ª clase y pullman, con tarifas previamente aprobadas por la SCOP. Además, diseñaron servicios turísticos que iban desde la ciudad de México hasta la frontera norte.
5. Para 1910 el territorio nacional contaba ya con un total de 19 280 kilómetros de vías.
6. El ferrocarril modificó gran parte de la geografía nacional e impactó de manera distinta en cada región.
7. El desarrollo del sistema ferroviario no logró la anhelada conformación de una red nacional estructurada y eficiente, aunque permitió la reorganización espacial de la economía y el desarrollo regional.

## Cuadro de la red ferroviaria de jurisdicción federal (1868 – 1910)

Años	Kilómetros construidos		Tasa anual de crecimiento (%)
	En el año	Acumulados	
1868		273	—
1869	74	347	27.1
1872	209	556	60.2
1873	16	572	2.9
1874	14	586	2.4
1875	76	662	13.0
1876	4	666	0.6
1877	6	672	0.9
1878	65	737	9.7
1879	144	881	19.5
1880	192	1 073	21.8
1881	575	1 648	53.6
1882	1 922	3 570	116.6
1883	1 725	5 295	48.3
1884	436	5 731	8.2
1885	121	5 852	2.1
1886	76	5 928	1.3
1887	1 738	7 666	29.3
1888	29	7 695	0.4
1889	599	8 294	7.8
1890	1 250	9 544	15.1
1891	306	9 850	3.2
1892	436	10 286	4.4
1893	165	10 451	1.6
1894	120	10 571	1.1
1895	20	10 591	0.2
1896	259	10 850	2.4
1897	666	11 516	6.1
1898	565	12 081	4.9
1899	463	12 544	3.8
1900	1 071	13 615	8.5
1901	908	14 523	6.7
1902	612	15 135	4.2
1903	978	16 113	6.5
1904	409	16 522	2.5
1905	411	16 933	2.5
1906	577	17 510	3.4
1907	558	18 068	3.2
1908	545	18 613	3.0
1909	429	19 042	2.3
1910	238	19 280	1.2

En lo relativo al transporte de pasajeros debe señalarse que:

1. En ese periodo las compañías ferroviarias pusieron a disposición del público una gama de servicios que incluyeron trenes ordinarios y de recreo o turísticos con coches de 1ª, 2ª, 3ª y 3ª compartiendo el espacio con el equipaje; comedor especial, dormitorios y observatorios.

2. El ferrocarril se constituyó en el transporte masivo que abarcó una gran parte del territorio nacional.



## Primera línea en llegar a la frontera norte en 1884



Los trenes de pasajeros se formaban de 1 carro para equipaje y departamento correo, coches de 1ª, 2ª y 3ª, y coches dormitorio, sistema Pullman.

### Características del servicio

Los coches de 1ª clase tenían 56 asientos que eran removibles, una estufa para leña, dos gabinetes de aseo y dos excusados.

Los coches de 2ª clase tenían 56 asientos con respaldos fijos y dos excusados.

Los coches de 3ª clase tenían 80 asientos formados por bancos corridos a lo largo de los costados del coche y una banca central, además de 1 excusado.

En 1891, se transportaron sólo en la línea del Central Mexicano 742 993 pasajeros.




## Ferrocarril Nacional Mexicano (1888)

En **1891** esta empresa prestó el servicio de pasajeros para los trenes directos 1 y 2 acompañados de carros de dormir Pullman con un tiempo de recorrido de:

México a San Luis Potosí	_____	18 horas, 45 minutos
México a Saltillo	_____	29 horas, 30 minutos
México a Monterrey	_____	33 horas, 15 minutos
México a Laredo	_____	40 horas, 30 minutos
México a Nueva York	_____	5 días.



# Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico (Se inaugura hasta Cuernavaca en 1896)



## FERROCARRIL DE MEXICO A CUERNAVACA Y EL PACIFICO

ITINERARIO NUM. 6. COMIENZA A REGIR EL 22 DE AGOSTO DE 1895.

RUMBO AL SUR.			ESTACIONES.			RUMBO AL NORTE.		
TREN NUMERO 1. MEXICO.	Kilom. Desde Trea Marías.	Horas. Diariamente excepto los Domingos.				Kilom. Desde Trea Marías.	TREN NUMERO 2. MEXICO.	Horas. Diariamente excepto los Domingos.
8.00 a. m.	0		Salte	México.	Llega	74.1	4.00 p. m.	
8.12	4.6			Santa Julia.		69.5	3.45	
8.23	12.2			Tacubaya.		61.9	3.25	
8.42	16.1			Mixcoac.		58.0	3.16	
8.56	21.9			El Olivar.		35.2	2.56	
9.15	28.2			Contreras.		45.0	2.38	
9.22	33.7			Estava.		42.4	2.30	
10.10	46.1			Ajroco.		28.0	1.50	
10.50	61.4			La Cima.		12.7	1.10	
11.30	74.1		Llega	Trea Marías.	Salte	0	12.00	P. M.



Las Diligencias de la Empresa Naudin esperan la llegada del tren para salir para Cuernavaca.  
 Los boletos de viaje redondo a Cuernavaca serán válidos para el regreso hasta diez días después de su venta.

### PRECIOS DE PASAJE.

<p>De México a Trea Marías, 1ª Clase.....\$ 3 00</p> <p>— — — 2ª id. .... 2 00</p> <p>— — — 3ª id. .... 1 14</p> <p><i>Boletos directos incluyendo estubo en la Diligencia.</i></p> <p>De México a Cuernavaca &amp; vice-versa, 1ª Clase.....\$ 4 25</p> <p>— — — 2ª id. .... 3 55</p> <p>— — — 3ª id. .... 2 40</p> <p>Tacubaya &amp; Cuernavaca &amp; vice-versa, 1ª Clase.....\$ 3 80</p> <p>— — — 2ª id. .... 3 15</p> <p>— — — 3ª id. .... 2 50</p> <p>Contreras &amp; Cuernavaca &amp; vice-versa, 1ª Clase.....\$ 3 15</p> <p>— — — 2ª id. .... 2 70</p> <p>— — — 3ª id. .... 2 00</p>	<p style="text-align: center;">VIAJE REDONDO</p> <p>México a Contreras y vuelta, 1ª Clase.....\$ 1 00</p> <p>— — — 2ª id. .... 0 50</p> <p>— — — 3ª id. .... 0 25</p> <p>Ajroco, — 1ª id. .... 1 75</p> <p>— — — 2ª id. .... 0 75</p> <p>Trea Marías, — 1ª id. .... 4 00</p> <p>— — — 2ª id. .... 3 45</p> <p>Tacubaya — — — 1ª id. .... 3 75</p> <p>— — — 2ª id. .... 2 75</p> <p>Contreras — — — 1ª id. .... 2 85</p> <p>— — — 2ª id. .... 2 10</p>
---	---

**EXPENDIOS DE BOLETOS:**—Estación del F. C. Central, Cuernavaca.—Oficina de Ictus, Piedad de Cuernavaca.

Para informes dirigirse a las Oficinas de la Compañía, oficinas del Excmo y segunda Estaciones.  
 J. H. HAMPSON, Presidente y Gerente general. Toda negociación fuera d'el.



Ferrocarril de vía angosta que para 1900 reportó el siguiente material rodante:

Coches de pasajeros	Clase
4	1ª
4	2ª
7	3ª



**Coche salón**

# Ferrocarril de Monte Alto



# Ferrocarril de Monte Alto



# Ferrocarril Mexicano. (1873)



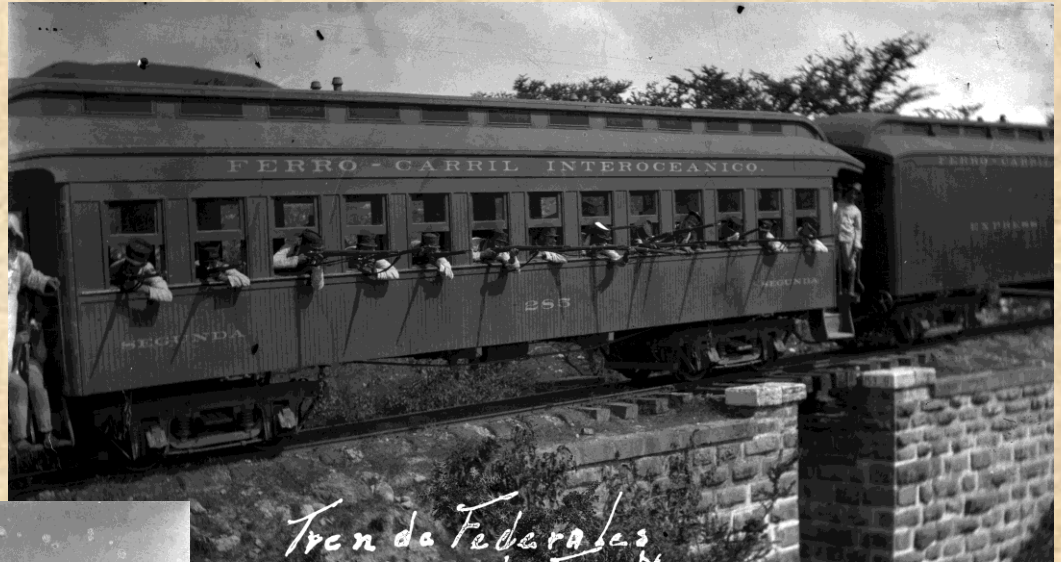
## Un tropiezo en el camino. (1911 – 1930)

- El servicio de pasajeros durante la lucha armada no se suspendió de manera definitiva.
- Algunos coches de pasajeros se utilizaron en el traslado de las tropas.
- En 1924, Plutarco Elías Calles subió al poder y se encontró con que los pagos de la deuda ferroviaria habían sido suspendidos (Se realizó un nuevo acuerdo).
- 1925 se pone en operación la línea electrificada de Esperanza a Paso del Macho, del Ferrocarril Mexicano.
- En 1927 se concluye la línea de Nogales a Guadalajara , del Ferrocarril Sudpacífico de México.
- 1929 crac financiero. Comienza la competencia entre el automóvil y el ferrocarril.
- En ese periodo el ferrocarril fue el transporte que brindó servicio de pasajeros de manera masiva, conectó a la frontera norte con el centro del país, así como al Golfo y con el Pacífico; y dio acceso a zonas rurales inaccesibles por otros medios de comunicación.



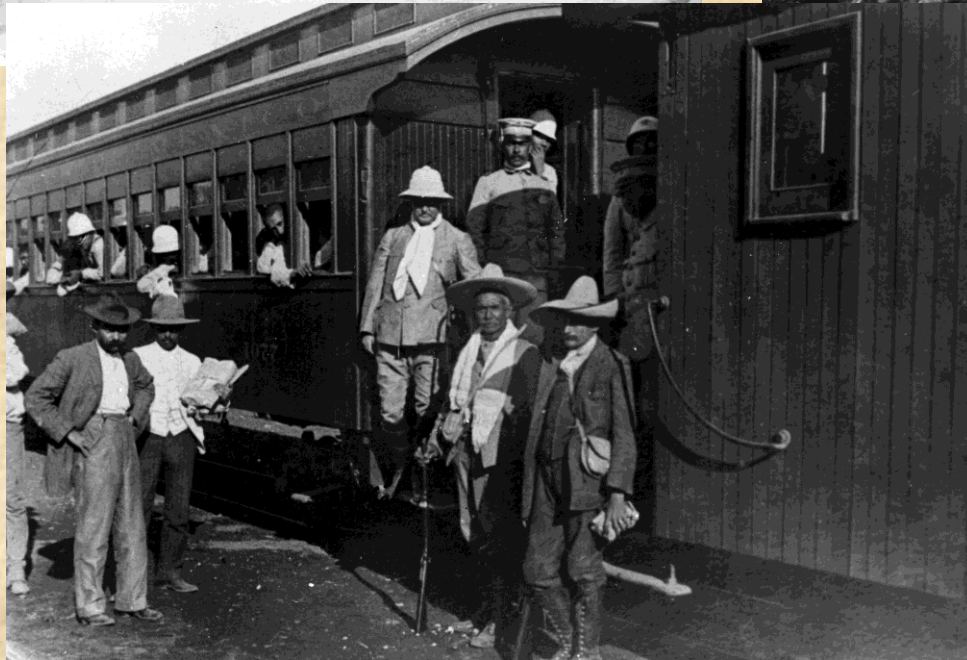
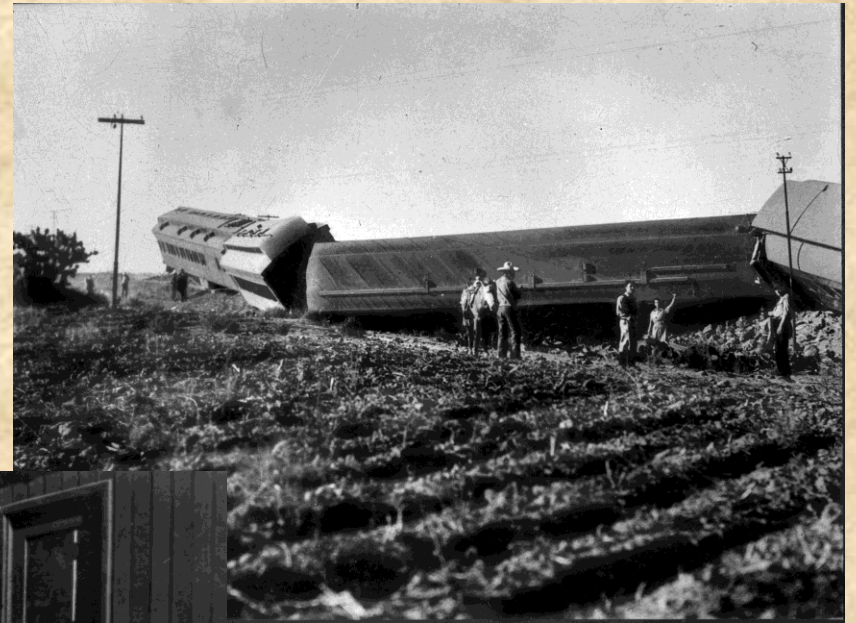
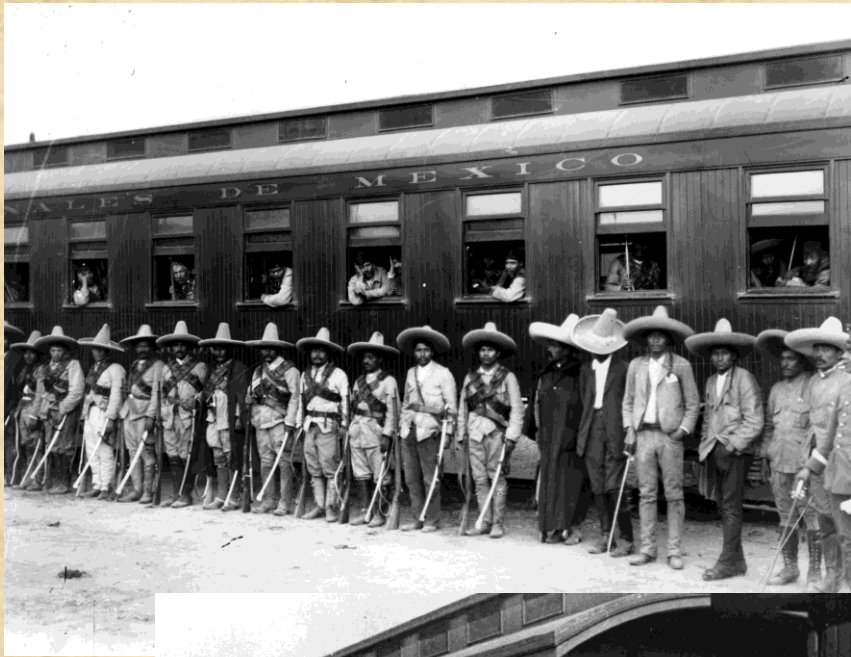


**CARTA GENERAL**  
DE LOS  
**FERROCARRILES**  
DE LA  
**REPUBLICA MEXICANA**  
Escala 1:1,000,000  
MEXICO, SEPTIEMBRE DE 1873



*Tren de Fedarales*





Ferrocarril Mexicano. Línea electrificada de Esperanza a Paso del Macho



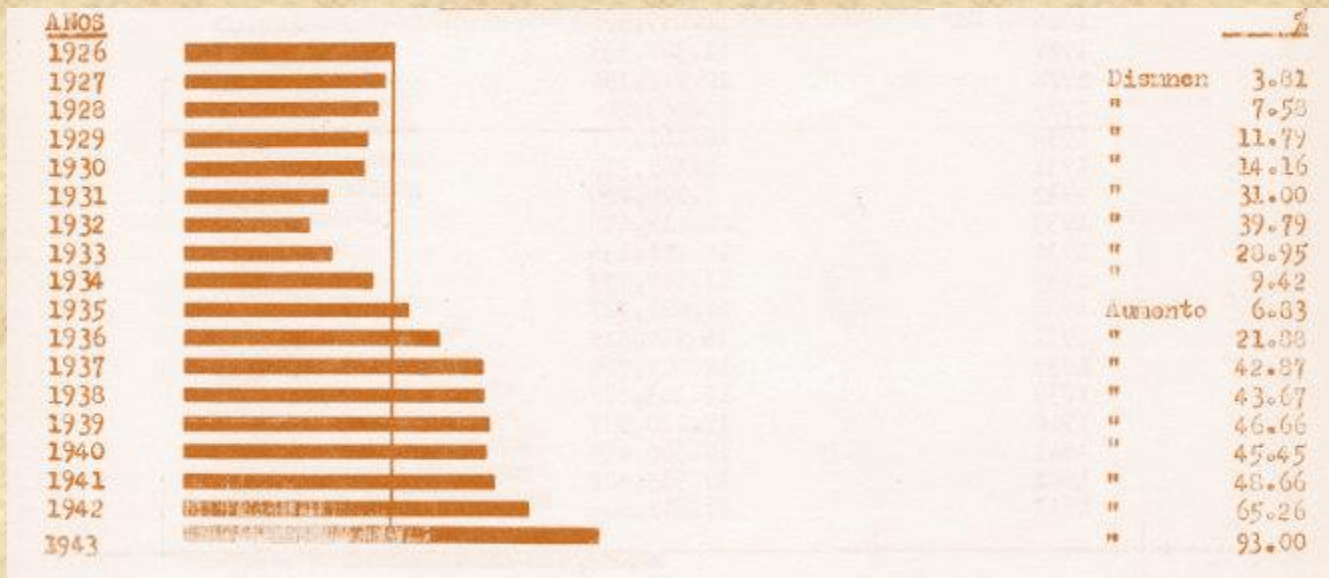
- A partir de 1930, prácticamente todos los países en el mundo privilegiaron el uso del autotransporte, todo esto con cargo a sus respectivos presupuestos gubernamentales.
- Las compañías ferrocarrileras en general continuaron soportando con su propio presupuesto la construcción y mantenimiento de sus vías.

**Cuadro se presentan algunos datos que muestran la estructura de crecimiento del automotriz y ferroviaria mundial**

País	Km. de caminos transitables	Km. de red férrea
Estados Unidos	5 800 000	400 000
Francia	750 000	34 676
Canadá	740 000	70 791
Alemania	376 000	27 788
Inglaterra	314 700	16 918
<b>México</b>	<b>250 000</b>	<b>26 000</b>
Argentina	57 000	40 023
Chile	58 600	9 100
Guatemala	9 630	914

- En 1936, el presidente Cárdenas comisionó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para proyectar la línea de Sonora a Baja California, y encargó a la compañía Líneas Férreas de México, S. A. la construcción del ferrocarril del Sureste.
- 1937, Nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales de México.
- Durante la II Guerra Mundial, el movimiento de pasajeros por ferrocarril se incremento y como consecuencia de la guerra el número de migrantes aumentó.

### Tráfico de pasajeros registrado en los Ferrocarriles Nacionales de México



- Instalación de rieles de mayor peso
  - Mejoramiento de balasto
  - Construcción de terraplenes
  - Cambio de vía, de angosta a ancha
  - Nuevos y mejores servicios de pasajeros
- 
- Adquisición de coches de pasajeros de primera clase, carros comedor y bar observatorios, que unos años más tarde integrarían el servicio del tren Águila Azteca que realizaba el recorrido desde la ciudad de México hasta Nuevo Laredo.

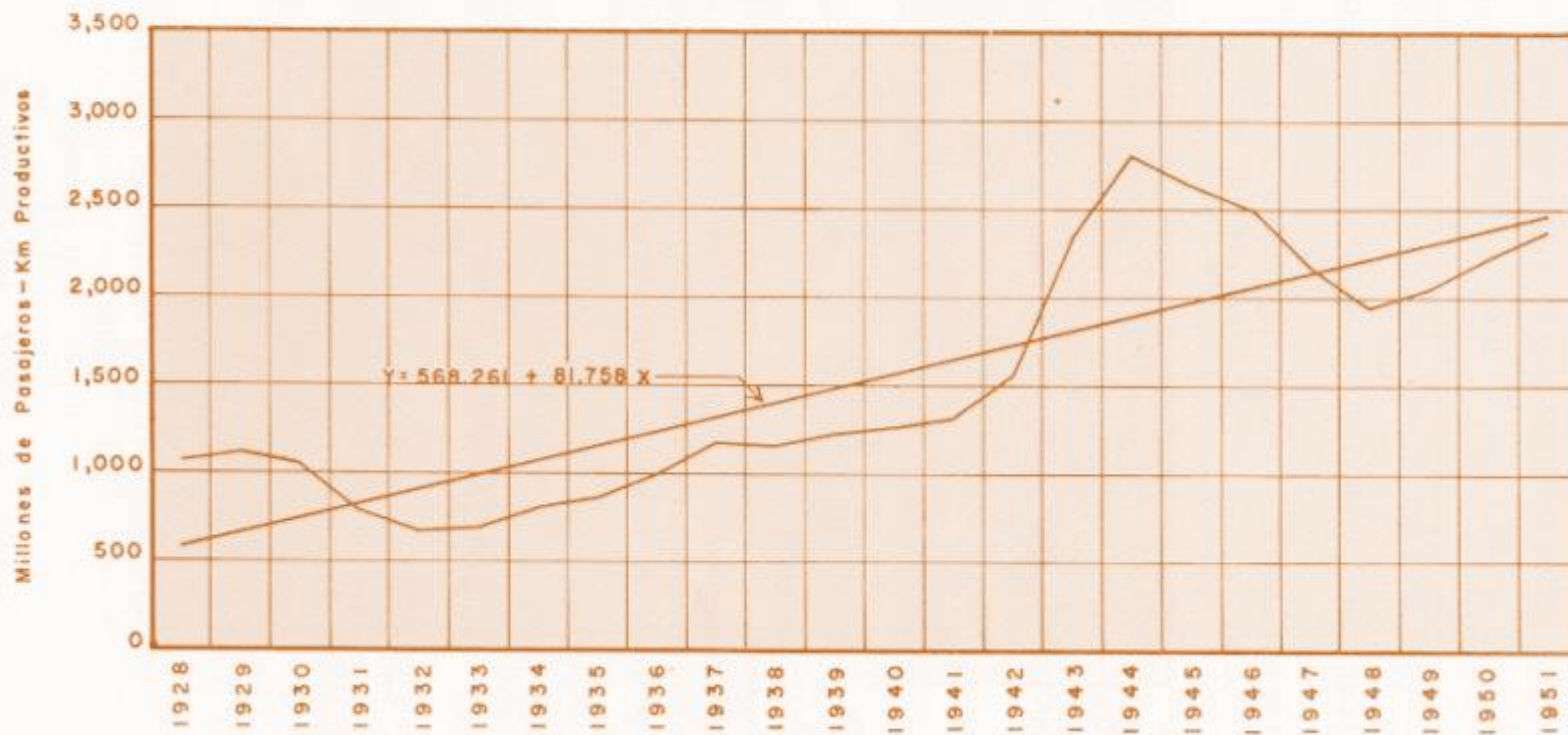


De 1928 a 1950 el tráfico de pasajeros sufrió un incremento considerable debido a la actividad propia de la época bélica, al intenso movimiento de braseros y principalmente al decaimiento de otros medios de transporte que sufrieron la escasez de refacciones

## TENDENCIA DEL DESARROLLO DEL TRAFICO DE PASAJEROS

Basada en los años 1928-1951

(Todos los años comprenden el trafico del FC. Interoceánico, O.M. y M. del Sur)



NOTA: La tendencia se calculó con los datos de 1928 a 1950.



# Coche dormitorio y comedor. Tren Águila Azteca 1950



# Coche bar



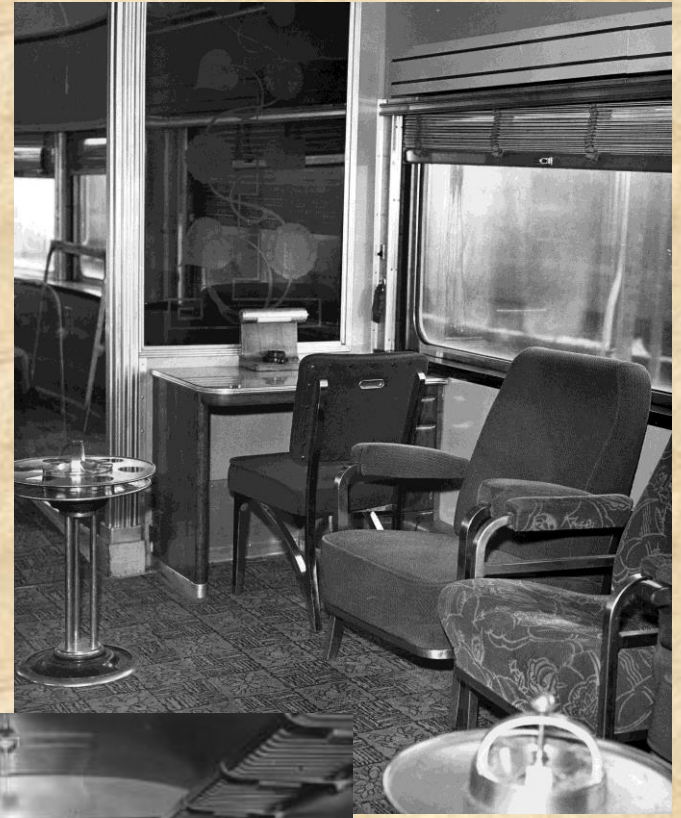
# Coche observatorio



- Durante las décadas de 1960 a 1980, el ferrocarril fue perdiendo a nivel mundial la lucha contra el autotransporte y los gobiernos tuvieron que participar en las tareas de salvamento financiero de sus respectivas empresas ferroviarias.
- El gobierno mexicano consiguió y otorgó financiamiento a los Ferrocarriles Nacionales de México.
- La empresa sustituyó las locomotoras de vapor por las diesel, transformó talleres, construyó terminales, incorporó a su sistema la línea de Coahuila y Zacatecas y el ferrocarril Tijuana – Tecate que era el último en manos extranjeras, pero sobretodo, continuó brindando un servicio de pasajeros al que consideró como un servicio de utilidad pública ya que era el medio principal de transporte de grandes núcleos de la población de recursos económicos bajos.
- El ferrocarril siguió siendo el medio de comunicación en muchas regiones que de otra manera quedarían aisladas.
- En la década de 1980 se impulsó nuevamente al servicio de pasajeros. Se compraron coches nuevos fabricados por la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril y se establecieron los llamados “trenes estrella”, con servicios dormitorio y de primera clase.

# Coches comedor 1960





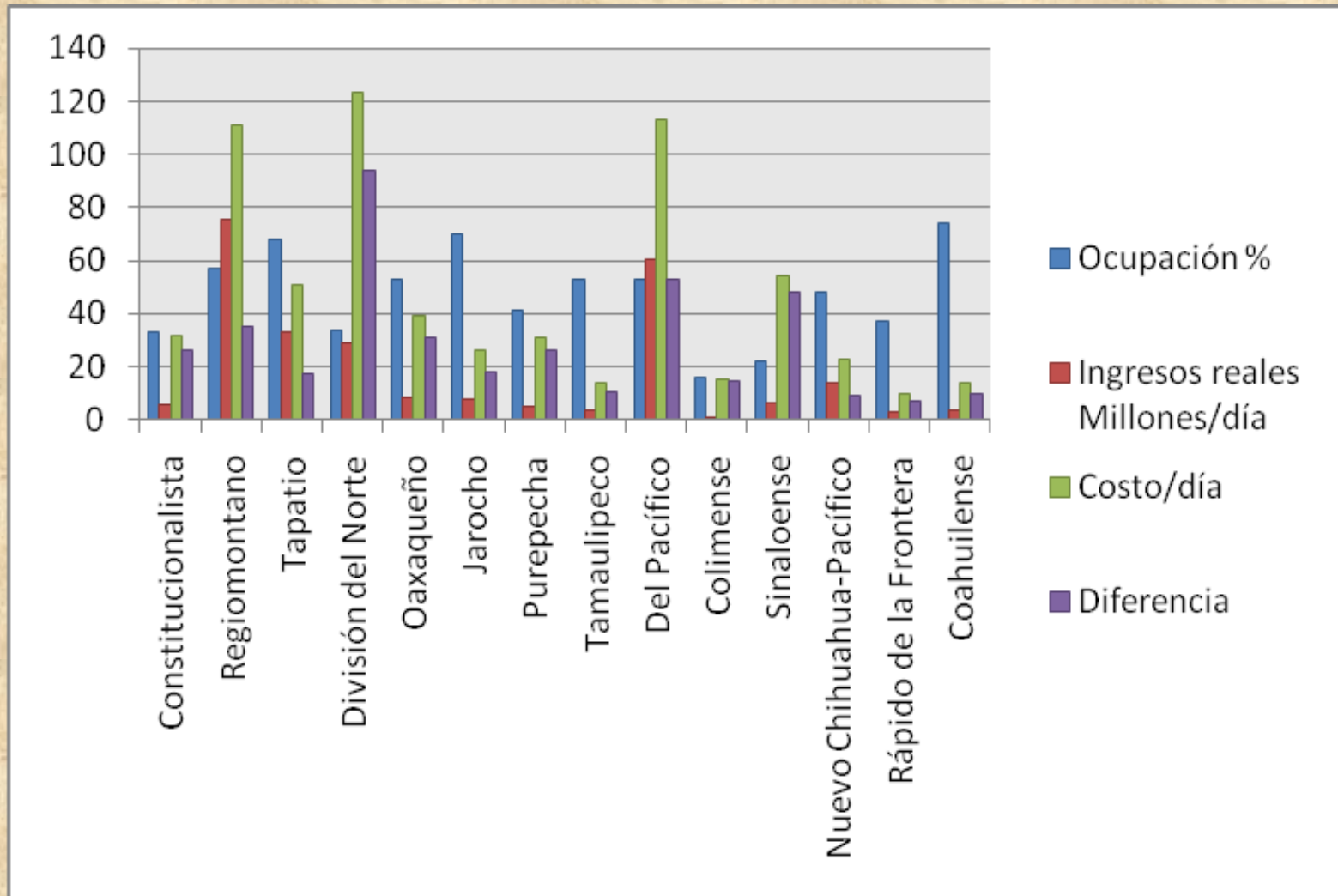






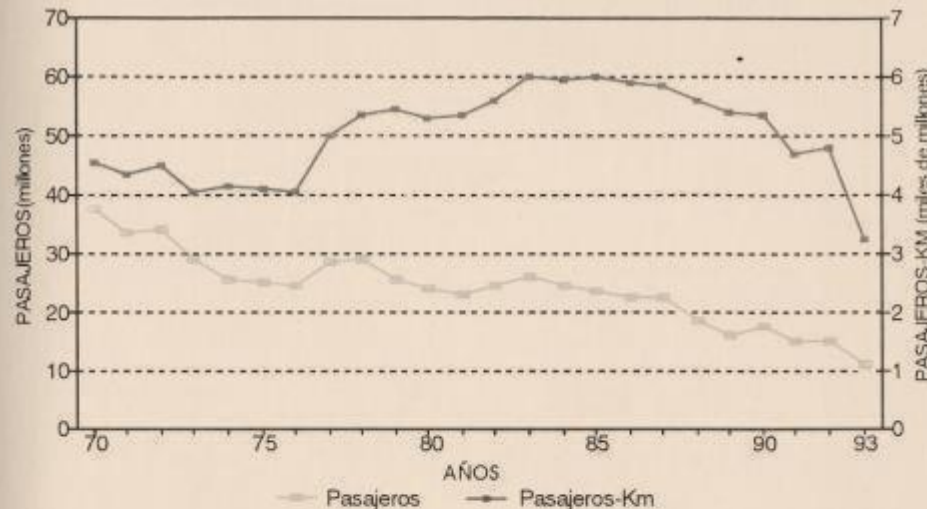


## Trenes estrella



- En 1991, la Gerencia de tráfico de pasajeros de FNM realizó un análisis de ocupación en los trenes de pasajeros con el fin de racionalizar los recursos y tomar medidas para suprimir, ampliar, crear o conservar algunos servicios que ofrecía la empresa.
- La demanda de transporte de pasajeros fue en descenso a causa de la mayor competitividad, calidad y flexibilidad del autotransporte.
- En 1997, FNM transportaban menos de 1% de los pasajeros que viajaban por vía terrestre y el tráfico se concentraba en 60 rutas.
- En 1997 cierre de servicios de pasajeros.

## Pasajeros transportados 1970 - 1993



Años	Pasajeros (miles)	Pasajeros-Km (millones)	Años	Pasajeros (miles)	Pasajeros-Km (millones)
1970	37,346	4,529	1982	24,494	5,613
1971	33,501	4,361	1983	25,631	5,997
1972	33,678	4,484	1984	24,050	5,951
1973	28,693	4,057	1985	23,311	6,015
1974	25,393	4,116	1986	22,430	5,870
1975	24,729	4,114	1987	22,109	5,828
1976	24,434	4,058	1988	18,487	5,619
1977	28,530	5,017	1989	15,898	5,383
1978	28,876	5,327	1990	17,149	5,336
1979	25,537	5,451	1991	14,902	4,686
1980	23,680	5,295	1992	14,740	4,794
1981	22,656	5,320	1993	10,878	3,219

En 2002, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informó que el gobierno otorgó subsidios por casi 28 millones de pesos para el servicio público de transporte de pasajeros en comunidades aisladas y que para 2003 alcanzaría la cifra de 31 millones de pesos.

<b>Ruta</b>	<b>Operada</b>	<b>Comunidades beneficiadas</b>	<b>Pasajeros a transportar</b>	<b>Subsidio</b>
Cuicatlán-Oaxaca	Ferrosur	18 comunidades	15 000	12 millones 513 mil pesos
Ixtepec-Tapachula	Chiapas-Mayab	5 comunidades de Chiapas y 2 de Oaxaca	4 100	5 millones 745 mil pesos
Felipe Pescador-San Isidro Pescador	Ferromex	12 comunidades de Zacatecas y 2 de Coahuila	11 200	3 millones 741 mil pesos
Chihuahua-Los Mochis	Ferromex	10 comunidades de Chihuahua y 5 de Sinaloa.	70 000	9 millones de pesos

Actualmente Ferromex opera y ofrece servicios turísticos y de pasajeros en la línea: Chihuahua-Pacífico (Chepe), que va de Chihuahua a Los Mochis



# Tequila Express



# Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (2008)



## EL PROYECTO

- Tren rápido transpeninsular
- Propuesta de trazos futuros
- Autopista
- Estaciones en primera etapa
- Estaciones en segunda etapa



### Longitudes

Mérida-PuntaVenado: **278 km**

Mérida-PuntaVenado (por libramiento Chichén Itzá): **296.5 km**

Construcción ferroviaria: **336 km**

En Yucatán: **255 km**

En Quintana Roo: **81 km**



Esquema de estaciones

Fuente: Gobierno de Yucatán | Gráfico: Itz'at B'at'

## EL PROYECTO TREN TRANSPENIN- MÉRIDA-PUNTA VENADO

Mérida, Yucatán, 21 de diciembre de 2012.







**El tren México-Querétaro**  
*se suma al Plan Nacional de Infraestructura*