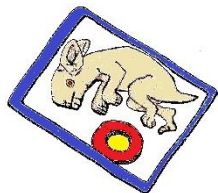


CRÓNICAS, HISTORIA Y CULTURA DE ECATEPEC



Año: III Número: 30 Fecha: Diciembre 2021.

LOS PUENTES DE FIERRO DEL FERROCARRIL MEXICANO Y FERROCARRIL HIDALGO Y NORDESTE.

Angélica Rivero López.

CRONISTA MUNICIPAL DE ECATEPEC DE MORELOS

A finales del Siglo XIX en el porfiriato durante el trazo del Gran Canal del Desagüe en el territorio de Ecatepec para dar paso a los ferrocarriles, se construyeron dos puentes de ingeniería ferroviaria; uno para el Ferrocarril Mexicano y otro para el Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, ambos actualmente están ubicados entre el paraje denominado "El Dique" en el Kilómetro 20 del Gran Canal del Desagüe y la Av. Carlos Hank González¹ y de los cuales hablaremos a continuación (Foto 1).

El Gran Canal del Desagüe formó parte del proyecto "Obras del Desagüe del Valle de México" y a lo largo de su trayecto se colocaron un conjunto de puentes²



Foto 1. Puente del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste en primer plano; y en el fondo se observa el puente del Ferrocarril Mexicano (Fotografía Guillermo Escobar, 2017).

¹ Conocida también como Avenida Central.

² Considerados en esa época como "Obras de Arte".

divididos en cuatro clases:³

- 1.- Puentes acueductos para hacer pasar ríos o canales.
- 2.- Puentes para paso de ferrocarriles.
- 3.- Puentes vecinales; y
- 4.- Puentes para caminos carreteros.

Para efectos de este documento, aquí sólo hablaremos sobre los puentes para dar paso a los Ferrocarriles Mexicano e Hidalgo (Figuras 1 y 2).

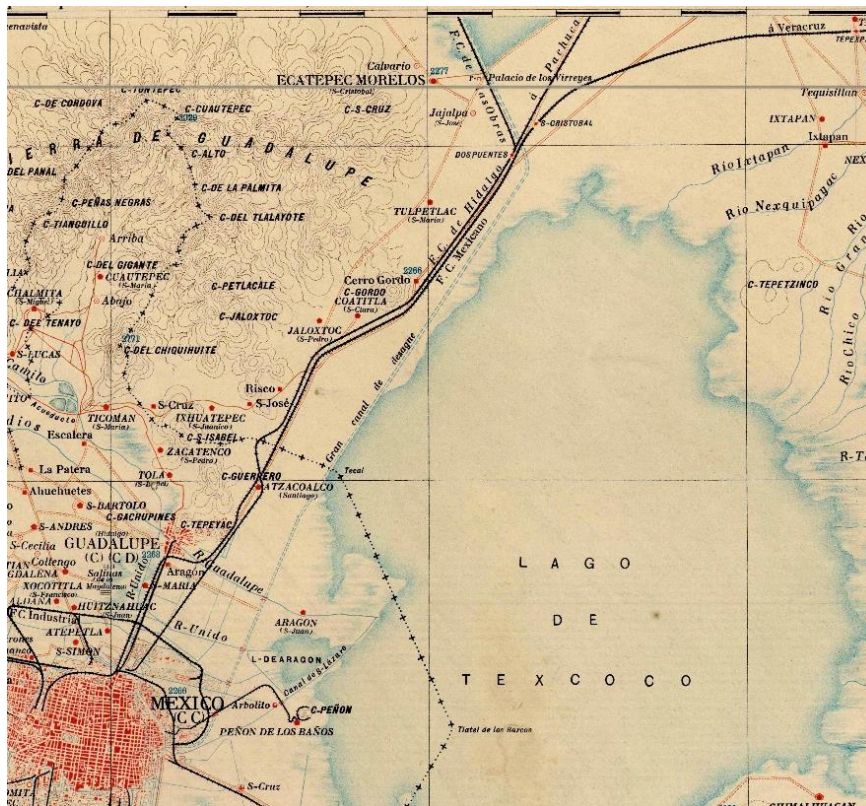


Figura 1. Trayecto del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste a Pachuca, Ferrocarril Mexicano a Veracruz y Ferrocarril del Desagüe a Tequixquiac (Carta de la República Mexicana, á la 100000ª, 1909. Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF) [Sección].

³ Junta Directiva del Desagüe, 1902. *Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900*, p.X.

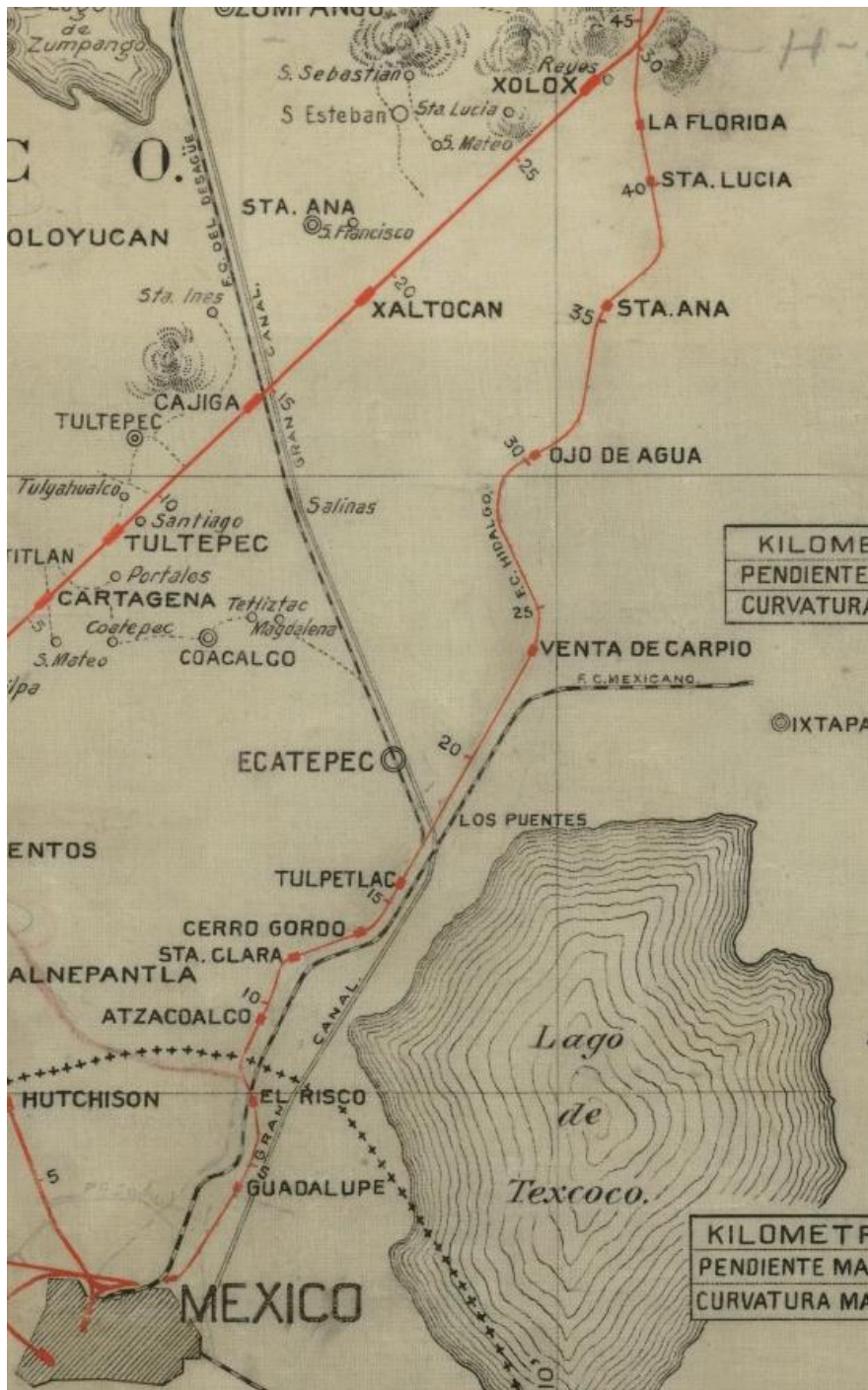


Figura 2. Ubicación de los puentes de fierro que cruzaban el Gran Canal del Desagüe en 1908 (Líneas del antiguo F.C.C.M. entre México, Pachuca y Apulco y Honey y del F.C. de Hidalgo, 1908. Secretaría de Cultura, CNPPCF / CEDIF) [Sección].

Iniciadas las excavaciones del Gran Canal del Desagüe, la Junta Directiva del Desagüe consideró que, para evitar dificultades, era conveniente que las empresas construyesen sus puentes. Se llegó a un arreglo con la empresa de los Ferrocarriles Mexicano e Interoceánico, cuyas vías estaban establecidas antes de la apertura del Gran Canal (Foto 2). En cambio, la empresa del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste hizo el puente por su cuenta, porque estaba ya abierto el Gran Canal cuando se construyó su línea. Cada Compañía estableció el sistema de puentes que creyó conveniente; pero la cimentación, en las tres líneas la hicieron por medio de pilotes. La Compañía del Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste introdujo pilotes de 0.30 m de diámetro.⁴



Foto 2. Puente del Ferrocarril Mexicano de 45 metros de longitud, que se apoyaba en dos machones de mampostería en las orillas del canal y dos pilares de fierro sobre basamentos de mampostería (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

⁴ Junta Directiva del Desagüe, *op. cit.*, pp.504-505.

De Sur a Norte, primero estaba el Puente del Ferrocarril Mexicano y un poco más adelante se ubica el puente del Ferrocarril Hidalgo (Foto 3).

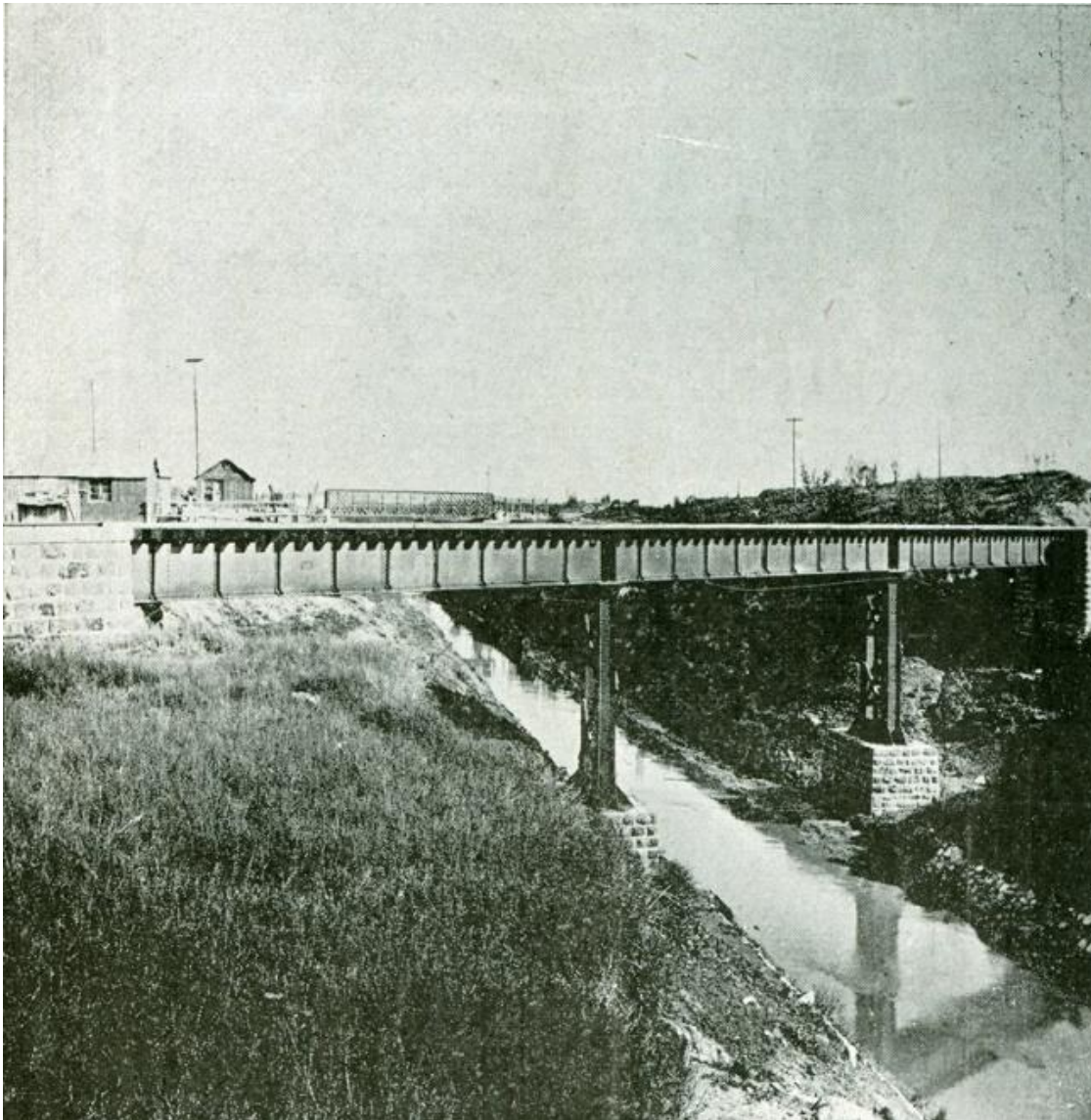


Foto 3. Puente de fierro del Ferrocarril Mexicano en primer plano y en segundo plano se observa el Puente del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910).

Cincuenta metros antes de terminar el kilómetro 20, atravesaba el Gran Canal, la vía del Ferrocarril Mexicano, por medio de un puente

de fierro con esviaje⁵ de 45 metros de longitud, que se apoyaba en dos machones de mampostería en las orillas del canal y dos pilares de fierro sobre basamentos también de mampostería. Este puente fue hecho por la Compañía del Ferrocarril y costado por el Desagüe.⁶

En el mes de julio del año 1896, el puente para el Ferrocarril Mexicano en San Cristóbal; quedó concluido⁷ (Foto 4).



Foto 4. Puente del Ferrocarril Mexicano en el año de 1900 (Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF).

⁵ Término utilizado en arquitectura que hace referencia a la oblicuidad de la superficie de un muro o del eje de una bóveda respecto al frente de la obra de que forman parte.

⁶ *Ibid.*, p.435.

⁷ *Ibid.*, p.628.

El puente del Ferrocarril Mexicano a Veracruz funcionó sin contratiempos, pero años más tarde durante la época revolucionaria el 10 de marzo del año 1915 uno de los últimos trenes del General Álvaro Obregón al evacuar la Ciudad de México rumbo al centro de la República fue volado junto con el puente del Ferrocarril Mexicano.

Las fuentes históricas hacen mención que el General Álvaro Obregón se vió obligado a evacuar la Ciudad de México porque las tropas convencionistas o zapatistas estaban muy cerca de ingresar a la ciudad. La táctica de volar el puente estuvo a cargo del Coronel convencionista Javier Ordóñez⁸ (Fotos 5, 6 y 7).

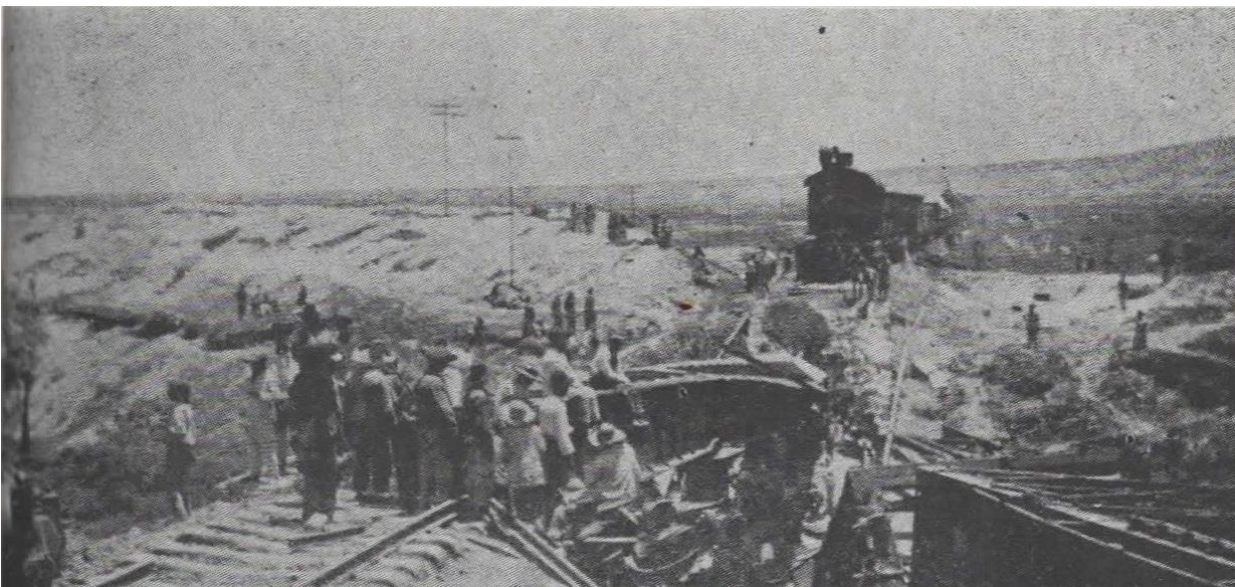


Foto 5. Las tropas zapatistas dinamitaron el puente de fierro del Ferrocarril Mexicano en San Cristóbal Ecatepec el 10 de marzo del año 1915 (Casasola Gustavo, *Hechos y hombres de México*, T. 2, p.401).

⁸ Gustavo Casasola, *Historia Gráfica de la Revolución Mexicana*, T. III, pp. 1004-1005.



Foto 6. Tren volado por las tropas zapatistas en Ecatepec (Casasola Gustavo, *Historia Gráfica de la Revolución Mexicana*, T. III, p. 1004).



Foto 7. Puente de fierro del Ferrocarril Mexicano dinamitado por las fuerzas zapatistas el 10 de marzo de 1915 (Casasola Gustavo, *Historia Gráfica de la Revolución Mexicana*, T. III, p. 1005).



Foto 8. Puente del Ferrocarril Mexicano que se apoyaba originalmente en dos machones de mampostería en las orillas del Gran Canal al cual le añadieron cemento (Fotografía Guillermo Escobar, 2021).



Foto 9. Puente del Ferrocarril Mexicano que se apoya actualmente en dos pilares de cemento (Fotografía Guillermo Escobar, 2021).

Tiempo después el puente y las vías fueron reparados, aunque desconocemos cuantas veces ha sido modificado. Hoy en día es posible apreciar restos de las evidencias de que se apoyaba en dos machones de mampostería en las orillas del canal, así como un refuerzo de cemento; y que los dos pilares de fierro sobre basamentos también de mampostería fueron substituidos por dos pilares de cemento (Fotos 8, 9 y 10).



Foto 10. Puente del Ferrocarril Mexicano (Fotografía Guillermo Escobar, 2017).

Cien metros adelante del poste del kilómetro 20, la vía del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste cruzaba el Gran Canal sobre un puente de fierro con esviaje de un sólo claro de 25 metros, con traveses de celosía apoyadas sobre machones de piedra⁹. El puente se colocó después de hecha la mayor parte de la excavación del Gran Canal en ese lugar; y por lo tanto, fue construido por la Compañía del Ferrocarril¹⁰ (Fotos 11 y 12).

⁹ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Excursión a las Obras del Desagüe del Valle de México*.

¹⁰ Junta Directiva del Desagüe, *Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900*, Vol. II, p.437.



Foto 11. Puente del Ferrocarril Hidalgo sobre el Gran Canal del Desagüe, vista Sur – Norte (Junta Directiva del Desagüe, 1902).



Foto 12. Puente del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste en el año de 1928 (Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1928).

El Puente del Ferrocarril Hidalgo se caracteriza por estar construido con traveses de armadura de hierro remachadas en celosía. En ambos extremos posee estribos de mampostería de piedra chipote¹¹ (Foto 13).



Foto 13. Tanto el Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, como el Ferrocarril Mexicano, cruzaban el Gran Canal del Desagüe por puentes, que se encontraban situados en el kilómetro 20 del mismo Gran Canal del Desagüe (Fotografía Guillermo Escobar, 2021).

En su extremo Noreste se ubica un bloque de piedra cúbico cuadrangular con la fecha “18 de marzo”, y creemos que en su otro extremo aún debe encontrarse otro bloque de piedra semejante con la fecha “1897”, fecha que se puede observar en una imagen de la década de los años 20 del Siglo XX (Fotos 14 y 15).

¹¹ Secretaría de Cultura / CNPPCF / CEDIF, 1928.



Foto 14. Estado actual del puente del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste (Fotografía Guillermo Escobar, 2021).



Foto 15. Bloque de piedra con la fecha de inauguración del puente del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste (Fotografía Guillermo Escobar, 2021).

Por antañña tradición oral se sabe, que el paraje conocido como “El Dique” era un área rica en mantos acuíferos, donde brotaba agua dulce que era aprovechada para el cultivo de hortalizas. En las memorias de las Obras del Desagüe se menciona precisamente que cerca del pie del machón del lado izquierdo del puente del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste brotaba en abundancia agua dulce por un tubo que estaba en posición vertical, aproximadamente de 0.15 m de diámetro y a poca altura del nivel que en ese tiempo alcanzaba la corriente del Canal. Esa agua se había encontrado al practicar un sondeo con objeto de reconocer el terreno en que se hizo la cimentación del puente mencionado; y que con objeto de que no se entorpecieran los trabajos de excavación del Canal, la Compañía del Ferrocarril Hidalgo había intentado obstruir la perforación, lo cual no logró a pesar de hacer algunos esfuerzos. Posteriormente se mandó entubar.¹²

En 1895 se concluyeron los puentes de los Ferrocarriles Mexicano e Hidalgo y Veracruz¹³, sin embargo fueron inaugurados hasta 1896 y 1897 respectivamente.

¡ LA RESTAURACIÓN, CONSERVACIÓN Y DIFUSIÓN CULTURAL DE ESTOS MONUMENTOS HISTÓRICOS ES PRIORITARIA, DEBIDO A QUE SU VALOR CULTURAL ES INCONMENSURABLE, PORQUE SE TRATA DE LOS ÚNICOS DOS PUENTES PARA EL PASO DE FERROCARRILES QUE SOBREVIVEN; Y QUE AÚN SE CONSERVAN DEL SISTEMA DEL DESAGÜE DEL SIGLO XIX !

¹² Junta Directiva del Desagüe, *op. cit.*, Vol. II, pp. 436-437.

¹³ *Ibid.*, p. 473.

BIBLIOGRAFÍA.

- Carta de la República Mexicana, á la 100000ª, 1909. Secretaría de Cultura / Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) / Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF).
- Casasola Zapata, Gustavo, 1973. *Historia Gráfica de la Revolución Mexicana*, T. III., México, Trillas.
- Casasola Zapata, Gustavo, 1980. *Hechos y hombres de México*, Anales gráficos de la historia militar de México, 1810-1980, T. I y II, México, Trillas.
- Junta Directiva del Desagüe, 1902. *Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900*, Vols. I, II y III. 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 / Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) / Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (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.
Fotografía.

~

Todos los Derechos Reservados. Copyright © Diciembre del
2021 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