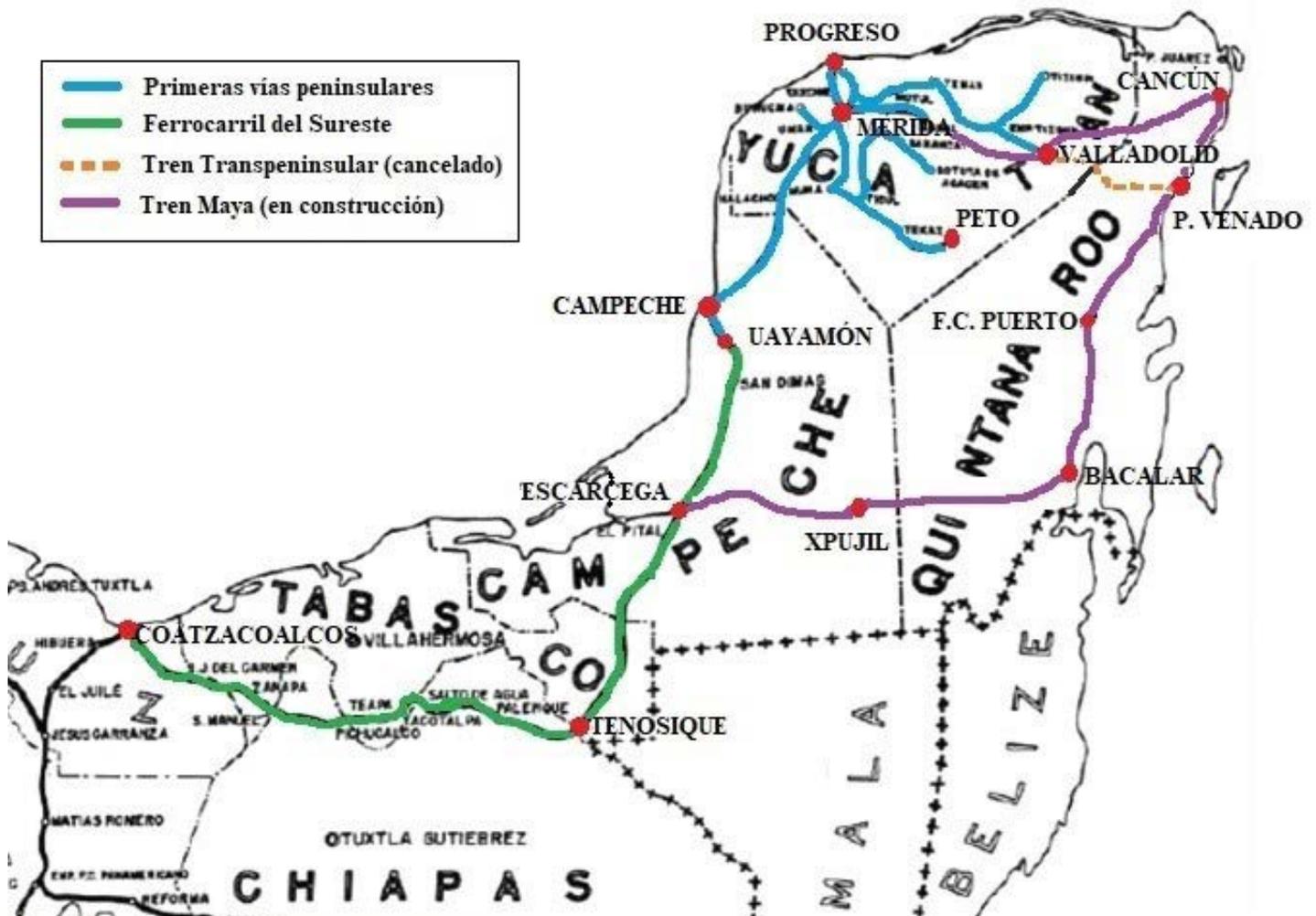


La persecución de un sueño: Historia del ferrocarril en Campeche y la península de Yucatán

Martha Beatriz Cahuich Campos
Alejandra Borbolla Vázquez
Elvia Flores Flores
Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza
Fernando Isaac Sánchez Carballido



Mapa 1. Vías férreas mencionadas en el texto.
Elaboración propia con base en SCOP (1950). Ferrocarril del Sureste. México: DGCF, p. 19.

En los procesos de apropiación del territorio mexicano, destaca de manera general la organización regional y nacional de sus pobladores en torno a conectar y desarrollar los medios necesarios para migrar, transportar, producir o consumir distintos bienes y servicios a lo largo y ancho de la superficie, ya sea por tierra o por agua, así como en varios momentos de la historia; en uno de ellos se inserta la historia del ferrocarril en Campeche. El presente artículo se desprende de una primera aproximación histórica a los 150 años de la existencia del ferrocarril, desde los primeros planes constructivos hasta los proyectos ferroviarios del siglo XXI.

Se pueden reconocer cinco etapas de transformación del sueño ferroviario: 1. De 1857-1913 con la edificación de la red regional ferrocarrilera por parte de empresarios locales. 2. De 1913-1934 con diferentes procesos de consolidación y crisis. 3. De 1934-1999 marcada por la nacionalización del tendido ferroviario, donde se puede resaltar el año de 1950, cuando se logra la conexión de la península con el resto del país. 4. De 1999-2007 donde el ferrocarril ante el descuido y deterioro de su uso sufre un proceso de privatización frente al auge del autotransporte; y 5. el resurgimiento del anhelo ferroviario en el siglo XXI.

1857-1913 Construcción. El sueño peninsular de los caminos de hierro obedeció al esfuerzo de empresarios y políticos locales por

un sistema productivo moderno y competitivo que vendiera materias primas a gran escala en el extranjero (Águila y Bortz, 2020, p. 40). Los proyectos se concentraron en la ciudad-puerto de Campeche y Hopelchén; y en el norte y noreste de la península, con epicentro en Mérida y Valladolid. El objetivo era que los ferrocarriles trasladaran gran cantidad de mercancías provenientes de las zonas hacendarias o selváticas hacia los puertos de exportación y unir ambas capitales. Estos esfuerzos, aislados y paulatinos, no contaron con inversión internacional (Gantús, 1996, pp. 23-86 y Barceló, 2014, pp. 6-14).

Entre 1881 y 1908 dos iniciativas campechanas tuvieron logros parciales. La primera intentó vincular a la ciudad de Campeche con Calkiní, buscando completar la conexión Calkiní-Mérida (cuya concesión la tenía la firma yucateca Compañía Peninsular de Ferrocarril), pero sólo logró el tendido Campeche-Lerma y Tenabo-Pomuch. La segunda fue el Ferrocarril Campechano, compañía encabezada por Fernando Carvajal de Estrada, que no consolidó la comunicación del puerto con los Chenes desde Bolonchenticul, pero sí hasta la Hacienda Uayamón (Gantús, 1996, pp. 30-86). En Yucatán, por su parte, se construyó un reticulado que unió a Mérida y Progreso con Valladolid, Tizimín y Peto; mientras que la Compañía Peninsular del Ferrocarril comunicó Campeche con Mérida; para 1902, estas empresas se fusionaron en los Ferro-



1. Portada del libro Gantús, Fausta, *Ferrocarril campechano 1900-1913, México, Gobierno del Estado de Campeche, UAC, 1996.126 pp.*



2. Foto Manuel Lavalle Covián al centro, sin saco, sobre locomotora en la estación de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, ca. 1925, San Francisco de Campeche. Autor desconocido, colección Carlos Vidal Angles. En: *Celebración de la Memoria, México, Gobierno del Estado de Campeche, 2010, pp.170.*

carriles Unidos de Yucatán. En Quintana Roo sólo hubo un tendido temporal con objetivo militar en contra de los mayas rebeldes (Barceló, 2014, pp. 9-14).

1913-1934 Consolidación y crisis. Los caminos de hierro contribuyeron a la consolidación del comercio regional. El Ferrocarril Campechano prestó sus servicios de transporte diario por 17 años, con carros para pasajeros y plataformas de carga (Gantús, 1996, pp. 81-82). En Yucatán, las élites comerciales conformaron una oligarquía que monopolizó la venta del henequén en el mercado norteamericano, a costa de la semi esclavitud maya, a la par de que emergió un proletariado ferrocarrilero (Barceló, 2014, pp. 14-16; Águila y Bortz, 2020, pp. 39-41). No obstante, la Revolución Mexicana impactaría en lo anterior: en Campeche el tren y las vías sufrieron ataques por alzados en 1911 y 1913, que si bien pudieron ser reparados no posibilitaron la ampliación (Gantús, 1996, pp. 89-93). En Yucatán, los movimientos locales propiciaron un clima de inestabilidad, agravado por el control que ejerció el carrancismo sobre la oligarquía yucateca, logrando romper el monopolio del henequén, lo que beneficio a la industria ferrocarrilera, aunque hubo huelgas obreras en 1911 y 1922 (Águila y Bortz, 2020, pp. 42-46). En este año, la economía de Yucatán entró en retroceso y los Ferrocarriles Unidos de Yucatán ostentaron una abultada deuda, todo esto agravado por la Gran Depresión de 1929 (Águila y Bortz, 2020, pp. 45-46). Los años veinte fueron de crisis en los ferrocarriles peninsulares: a la muerte de Carvajal el Ferrocarril Campechano fue parte de un pleito sucesorio, y dejó de funcionar en 1938 (Gantús, 1996, pp. 97-101).

1934-1999 Nacionalización e integración.

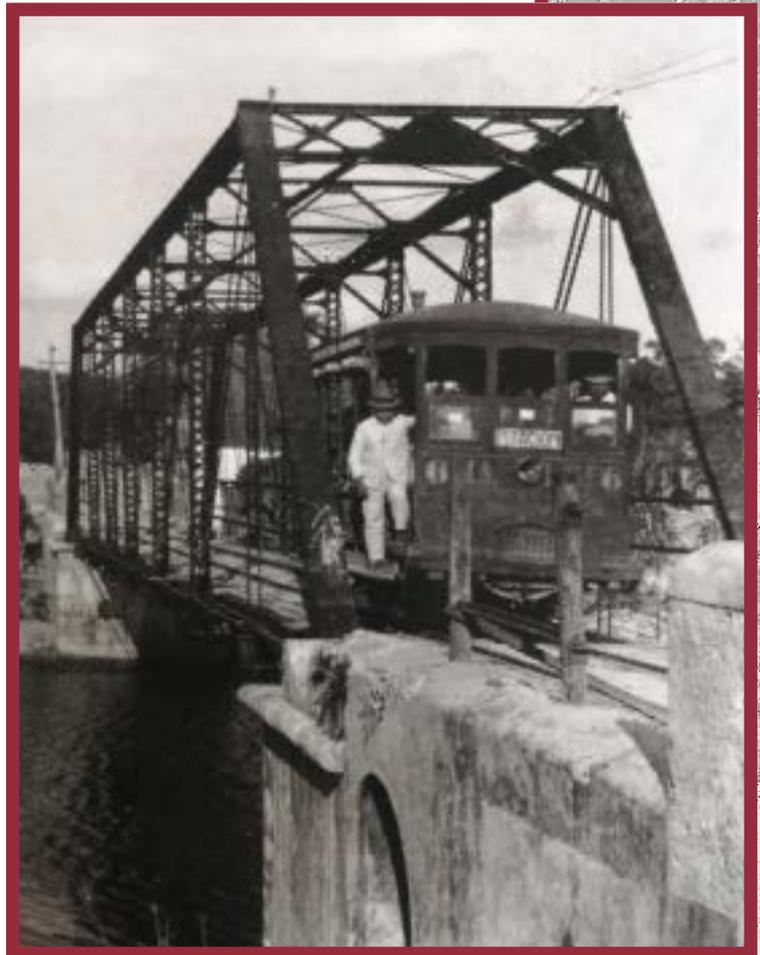
A diferencia de lo que sucede con las primeras líneas férreas regionales, la idea de conectar el sureste con el resto del país surge en la década de 1930 como un proyecto federal en la búsqueda de lograr la tan anhelada unidad nacional. Se planeó que la ruta debía ir desde Campeche

hasta el puerto de Coatzacoalcos para enlazar las vías peninsulares con el resto del sistema ferroviario nacional; sin embargo, no se contempló el enorme reto que representarían las condiciones geográficas y climáticas de la región, por lo que la construcción fue por demás hostil, además que con el paso de los meses una gran cantidad de deserciones, enfermos y muertos fue frenando el proyecto. Por otra parte, la escasez de acero que se presentó durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) retrasó la construcción de los puentes necesarios para atravesar los ríos de la región, inaugurándose hasta el 29 de mayo de 1950 el tendido de hierro por el presidente Miguel Alemán en la ciudad de Campeche (SCOP, 1950, pp. 13-81).

La construcción, financiamiento y operación del Ferrocarril del Sureste se mantuvo bajo el control estatal hasta finales del siglo XX, primero a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, (SCOP) y a partir de 1968 como parte de la compañía paraestatal de los Ferrocarriles Unidos del Sureste (Capasso, 2007, p. 19). Durante este periodo ofreció servicio tanto de carga como de pasajeros, caracterizándose este último por una gran comodidad y seguridad (Carballido, 2020), y a la vez marcando otra gran diferencia con los antiguos ferrocarriles peninsulares que estaban fundamentalmente avocados al transporte de mercancías.

1999-2007 Decadencia y privatización.

El ferrocarril comenzó a perder terreno frente al autotransporte a partir de la segunda mitad de la década de 1970, principalmente como consecuencia de la inexistencia de una doble vía que permitiera que los traslados fueran mucho más veloces y frecuentes, además de la obstaculización constante por parte de las camioneras que no querían ver sus intereses afectados (Zarco, 2005, p. 8). Así, ante a la imposibilidad de competir contra el autotransporte y tras un fuerte proceso de deterioro y abandono por parte del gobierno, esta línea férrea fue dada en concesión a empresas privadas como parte del proceso de privatización



Campeche. Celebración de la Memoria, México, Gobierno del Estado de Campeche, 2010, pp. 166, 170



Imagen: Ongay Pérez: Ernesto, Campeche. Leyenda, Historia, nostalgia. Un breve relato sobre San Francisco de Campeche, 2019, p. 101



de los ferrocarriles en México iniciado en 1995 (Capasso, 2007, pp. 19 – 22).

En concreto, las vías que abarcan los estados de Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Chiapas fueron concesionadas en 1999 a la empresa mexicana Ferrocarriles Chiapas-Mayab según consta en el Diario Oficial de la Federación (1999). Sin embargo, ésta quedó con dos troncales que no estaban conectados, por lo que se tuvieron que enlazar a través de la vía transístmica a cargo del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, empresa de participación estatal mayoritaria dado que dicha ruta abarca una zona nacional estratégica (Zarco, 2005, pp. 20-21). Finalmente, ésta última empresa se hizo del control de los troncales en 2007 tras el anuncio hecho por Chiapas-Mayab de su renuncia a la concesión por falta de recursos para reestablecer el servicio que se había suspendido desde el 2005 por los daños causados por el huracán Stan. Así, el ferrocarril peninsular regresó al control nacional, que es como se mantiene hasta hoy.



Leonardo Estudios, Ferrocarriles Nacionales de México: Trenes de pasajeros viajando sobre rieles, 10 de febrero de 2018.



Imagen tomada del periódico El Siglo Coahuila, publicada el 1 de febrero de 2019

Proyectos del siglo XXI. La ilusión de una región productiva en la que los ferrocarriles peninsulares son un eslabón estratégico vuelve a ver la luz en el siglo XXI. Una novedad es que los nuevos planes reviven no sólo al trazado histórico, sino que incluyen al estado de Quintana Roo, históricamente olvidado. Los puertos tanto marítimos como aéreos, y las ciudades son nuevamente los puntos de unión, pero los objetivos prioritarios están puestos, no tanto en el comercio de materias primas o la articulación nacional y regional, sino en la promoción turística del patrimonio ecológico y cultural (arqueología, historia y cultura viva). Como parte de los planes de Desa-

rollo Nacional de los últimos dos sexenios (2012-2024), se han propuesto: el proyecto del Tren Rápido Transpeninsular en 2012, el que correría de Campeche hacia Mérida y Punta Venado con la finalidad de promover el turismo, sin embargo, este fue cancelado en 2015 por falta de presupuesto federal (Memoria documental, s/f, pp. 3-4); y el proyecto Tren Maya en 2018 que pretende comunicar la Riviera Maya con el resto de la nación; en esta ocasión existe un interés y demanda por preservar el patrimonio biocultural de la región. Dicho circuito comprende tres tramos Caribe, Golfo y Selva (con 19 estaciones y 12 paraderos) resaltando que en esta última se ubica la Biosfera de Calakmul, único lugar considerado Patrimonio Mixto de la Humanidad (2014), al cual accederán fácilmente los turistas por medio del tren (Ficha Técnica, 2019).

Como reflexión final, la presencia del ferrocarril en la región campechana y peninsular no es un asunto sólo del presente, sino que se arraiga dentro de una larga data de procesos nacionales y locales. La apropiación del territorio mexicano durante las cinco etapas regionales que se han mencionado nos deja vislumbrar el desafío geográfico que representó el tendido férreo, así como los beneficios que otorgó el tren a la sociedad llegando hasta al ciudadano común. El sueño ferrocarrilero ha convocado a distintos actores, administraciones y proyectos que fueron conectando en el espacio-tiempo diferentes intereses, anhelos, economías y expectativas. Lo que ocurrirá en la última etapa está aún por contarse.

Referencias:

"Concesión otorgada en favor de compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab S.A. de C.V.", Diario Oficial de la Federación. México, 30 de septiembre de 1999, primera sección.

"Ficha Técnica del Tren Maya: Aspectos legislativos, ambientales, económicos y socio-culturales", (2019), México: Cámara de Diputados-Comisión de Asuntos Frontera Sur LXIV Legislatura / CEFPP / CEDIP / CEDRSSA / CESOP / ECOSUR, pp. 1-108. Consultada el 30 de septiembre de 2020.
<https://www.trenmaya.gob.mx/wp-content/uploads/2020/06/Ficha-Te%CC%81cnica-Tren-Maya.pdf>

"Memoria documental Construcción del Tren Transpeninsular", (s/f), México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2012-2017). Consultado en 10 de noviembre de 2020.
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/MD/54_MD.pdf

Águila, M T. y Bortz, J. (2020) "Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo 'benévolo' y el corporativismo 'socialista' ". *Mirada Ferroviaria*. Año 13, No. 39, mayo-agosto, pp. 38-51.

Barceló Quintal, R.O. (2014) "Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XX. El camino hacia el progreso". *Mirada Ferroviaria*. No. 15, pp. 38-51.

Capasso, Á. (30 de marzo de 2007). Situación actual del ferrocarril en México (tesis para obtener el grado de Licenciado en Ingeniería Civil). Puebla: Universidad de las Américas Puebla.

Carballido, E. A. (07 de febrero de 2020). Testimonio oral.

Gantús, F. (1996) *Ferrocarril campechano 1900-1913*. México: Gobierno del Estado de Campeche.

SCOP, (1950). *Ferrocarril del Sureste*. México: Dirección General de Construcción de Ferrocarriles.

Zarco, S. (2005). *Pasado, presente y futuro de los ferrocarriles mexicanos*. Querétaro: Museo de los Ferrocarrileros en la Ciudad de México. Consultado el 10 de noviembre de 2020.
<https://es.scribd.com/document/79135667/Pasado-Presente-y-Futuro-de-Los-Ferrocarriles-Mexicanos>