




EDITORIAL

Estimados lectores de Glifos, en esta oportunidad la edición está dedicada a dos medios de transporte de gran relevancia en la historia de la península de Yucatán: el ferrocarril y el tranvía; los textos que presentamos ofrecen un panorama general de la construcción de los primeros ferrocarriles y de las dificultades entre los distintos actores involucrados, lo que dio pie a la necesidad de establecer reglas para evitar que se desborden conflictos.

El arduo trabajo de investigación de especialistas en el tema, que incansablemente buscaron rescatar los días de gloria de este medio de transporte, a través del del trabajo en archivos documentales, bibliotecas, hemerotecas y también recurriendo a la historial oral, que se ve reflejado en los siguientes artículos.

En el primero, intitulado: “Lo que no pudo ser”: Sueños no materializados de los caminos férreos en Campeche, de las autoras Juana Ángeles Monreal, Alejandra Borbolla Vázquez y Martha Cahuich Campos, comparten su investigación sobre los trece proyectos que se idearon para la construcción de las vías férreas en tierras campechanas, de los cuales, sólo dos lograron concretarse entre 1857 y 1906, con cuatro objetivos: 1) conectar Campeche con Yucatán, 2) mejorar el comercio en la región de los Chenes y la capital campechana para crear una red de comercio regional, nacional e internacional, 3) facilitar la navegación fluvial en El Carmen para propiciar la negociación y explotación de los montes vírgenes del río Candelaria, y por último, 4) contar con un ferrocarril nacional e internacional que conectara a Campeche con el Océano Pacífico y Guatemala.

A continuación, Fernando Sánchez Carballido, Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza y Elvia Flores Flores, presentan: “Lo que sí fue”: Sueños materializados de los caminos férreos en Campeche, en donde relatan la construcción de dos vías férreas; la primera que unió a la capital campechana con Mérida, y la segunda que conectó a Campeche con la hacienda Uayamón; así como las dificultades que entre 1880 y 1906 se suscitaron en torno a la edificación de estas vías de hierro.



De los trenes pasamos a los tranvías en el tercer artículo: “Los tranvías de la ciudad de Campeche, caso exitoso de un medio de transporte público durante el Porfiriato y su impacto en la vida cotidiana (1883-1938)”, de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez, quien nos narra la importancia económica, social, cultural y política que representó la presencia del tranvía para el pueblo campechano. La autora hace hincapié en el papel de los empresarios que abonaron recursos para este proyecto, como es el caso de don Salvador Dondé Preciat y del señor Prudencio Pérez Rosado y Ocampo, culminando con un análisis del marcado proceso de urbanización; con el consiguiente deterioro y/o transformación de la fisonomía de la ciudad.

Para culminar, el cuarto trabajo editorial es de la pluma de Heber Ojeda Mas: “Algunos datos sobre el tranvía urbano que circuló sobre la calle 10 de la ciudad de Campeche, México”, resultado de la arqueología histórica, y en donde hace un recuento de sucesos históricos acaecidos en esta arteria que a finales del siglo XIX fue paso del tranvía desde su auge hasta caer en desuso por la modernización de los transportes; sin embargo, las huellas de su existencia han sido rescatadas gracias a la labor arqueológica con el descubrimiento de durmientes de madera, acompañados de otro tipo de materiales de la época prehispánica y colonial, ayudando con ello a la reconstrucción del pasado de este estado del sur-sureste mexicano.

Sin duda, la historia del ferrocarril en la península de Yucatán, marca un hito en la actividad económica y comercial de nuestro país y que muestran no sólo la participación de los capitales regionales en la organización del espacio económico, sino también su lucha y consolidación como grupos de poder, más aún si consideramos el papel que desempeñó el henequén durante la segunda mitad del siglo XIX, cuando se convirtió en el primer producto de exportación y dio origen al grupo económico interno más poderoso del país.

Esperamos que este número sea de su interés.

Adriana Velázquez Morlet