

# “Lo que no pudo ser”:

## Sueños no materializados de los caminos férreos en Campeche

Martha Beatriz Cahuich Campos  
Alejandra Borbolla Vázquez  
Juana Elizabeth Ángeles Monreal

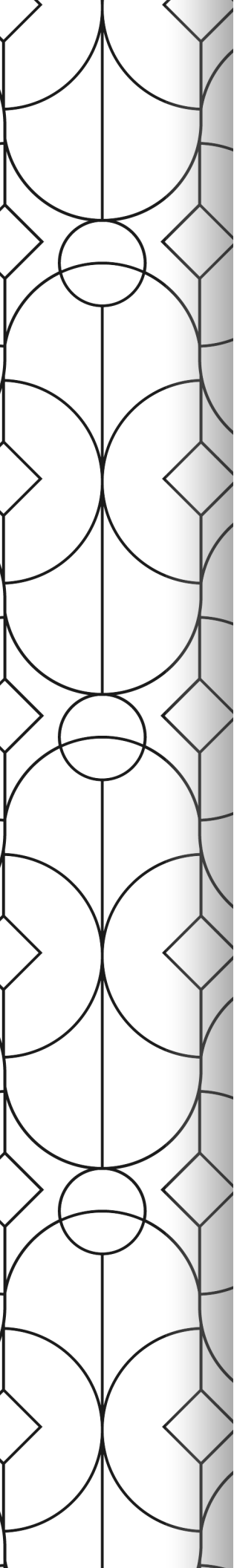
Durante el dominio político de Porfirio Díaz, se clavarán rieles y marcharán las primeras locomotoras en el estado de Campeche, pero en un contexto de rivalidad política interna encabezada por viejos líderes del movimiento de separación de Yucatán. Los trenes serán anhelados por todos, pero serán empleados como instrumento de crítica política. En este artículo y en el siguiente (firmado por Sánchez Carballido, Rodríguez Espinoza y Flores Flores, colegas de equipo de investigación), se compartirán avances de nuestro estudio sobre la historia y memoria de

la presencia del ferrocarril en Campeche. Se tratará de dar respuesta a las siguientes preguntas: ¿para qué se quería contar con ferrocarriles en el territorio campechano? y ¿qué se logró edificar?

Las fuentes históricas halladas hasta el momento, basadas en estudios hechos por otros investigadores y en notas periodísticas de distintos estados del país, apuntan a trece iniciativas interesadas en el tendido de trenes provenientes de distintos actores. Su temporalidad va de 1857 a 1906 y se muestra en el Cuadro 1.

AUTOR(ES)	ruta propuesta	AÑO	EJECUTADO
Pedro de Regil y Peón	Campeche-Chenes	1857	No (consistió sólo de una propuesta expresada en una carta particular)
Gobierno estatal	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1880 - 1881	Parcialmente (el gobierno de Campeche realizó la solicitud y firma, para luego traspasar a particulares, debido a la insolvencia económica)
Castellot, Gutiérrez y Cia., Manuel Campos Díaz, Andrés Ibarra y José Castellot	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1881	No (el gobierno estatal no seleccionó esta propuesta)
José Méndez Estrada, José Ferrer Tur y Eduardo Berrón	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1881	No (la empresa particular no accedió a las condiciones de la autoridad estatal)
Gobierno estatal	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1881	Parcialmente (el gobierno no pudo cubrir esta obra)
Marcelino Castilla, Eduardo Berrón, José Ferrer y Tur, Zaldivar y Castillo, Méndez Estrada, Andrés Ibarra y Victoriano Nievez	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1881 - 1882	Parcialmente (no se logró avanzar por falta de fondos)
Compañía Empresarial del Ferrocarril del Río Candelaria (Zaldivar y Castillo, Fernández del Campo y Ferrero Otero)	Salto del Burro-Salto Grande	1882 - 1885	No (se ignora la causa)
José Méndez Estrada (único dueño)	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1882 - 1889	Parcialmente
Juan Montalvo (gobernador de Campeche)	Campeche-Tixmucuy	1883 - 1885	No (se ignora la causa)
Sixto García, Miguel Peón Fajardo, José y Alfredo Domínguez y Eloy Haro. Compañía Peninsular del Ferrocarril	Mérida-Ciudad de Campeche	1889- 1898	Si (la empresa consiguió consumir la obra en su totalidad)
Andrés Giuliani	Campeche-Chiná	1898	No (se ignora la causa)
Ferrocarril Nacional e Internacional del Sur. Luis Aznar y Cano	Ciudad de Campeche- Estación del Juile del Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec con un ramal hacia la frontera con Guatemala	1899	No (es posible que no se contara con apoyo del gobierno estatal)
Fernando Carvajal de Estrada y socios Ferrocarril Campechano	Campeche-Uayamón	1899 - 1908	Parcialmente (al elevarse los costos de la obra, los inversionistas dejaron de pagar sus acciones y el gobierno dio con retraso la subvención a la que estaba obligado)

Primeras iniciativas interesadas en el tendido de caminos de hierro en el estado de Campeche.



Aunque distintas, varias de ellas se interesaron en la misma ruta o proyecto. Por tal motivo, en ambos textos hablaremos de caminos de hierro o rutas y no de compañías ferroviarias, para evitar confusiones. Para su mejor estudio, proponemos que éstas se aglutinaron en torno a cuatro itinerarios independientes. El primero buscaba vincular a la capital campechana con la yucateca, yendo en paralelo por la ruta del Camino Real histórico, agilizando así el traslado y comercio del partido de Hecelchakán y mejorando la relación de las dos principales urbes de la región. La segunda, trataba de mejorar el comercio entre la zona más rica en productos agrícolas y forestales de la entidad (conocida como los Chenes) y la capital y puerto de Campeche, dándose así una red de comercialización regional, nacional e internacional. Facilitar la navegación fluvial de uno de los afluentes más importantes de los territorios de El Carmen, para incitar así a la negociación y explotación del monte virgen de la zona de Los Ríos en el partido Candelaria, fue el tercer plan. Por último, se llegó a proyectar un ferrocarril nacional e internacional del sur para la articulación terrestre de la península con el resto la República, el Océano Pacífico y Guatemala. Dicho tren iría desde la capital campechana hasta el estado de Tabasco, pasando por el Istmo de Tehuantepec, alcanzando a la frontera sur y la costa del Pacífico.

Ninguna iniciativa hecha por campechanos logró cristalizar su proyecto original. En este texto se tratará solamente de aquellas rutas que no lograron iniciarse, que en concreto excluye a la de Campeche-Calkiní (o Campeche-Mérida) y el Ferrocarril Campechano, las cuales abordarán en el segundo artículo nuestros compañeros.

El Ferrocarril del Río Candelaria.

Se han preservado hasta nuestros días notas periodísticas que vieron la luz, tanto en las ciudades de México y Campeche, y que dan cuenta del proyecto. Su temporalidad va de 1882 a 1885, aunque su interés tiene raíces en una vieja disputa entre las élites yucateca, carmelita, campechana y capitalina, interesadas en el dominio de la región comprendida, desde la parte caribeña oriental de la península hasta el Petén guatemalteco, además de la porción de la ribera occidental de la región de Los Ríos, zonas con valiosos recursos, como lo refiere Torras (2019). Para tal fin, varias fuentes de la época refieren tres proyectos recurrentes: el primero era la colonización de este territorio mediante “industriosos” inmigrantes extranjeros que “blanquearán” la zona. El segundo y tercer proyecto tenían qué ver con la implementación de caminos y transportes que sacaran al lugar de su aislamiento histórico.

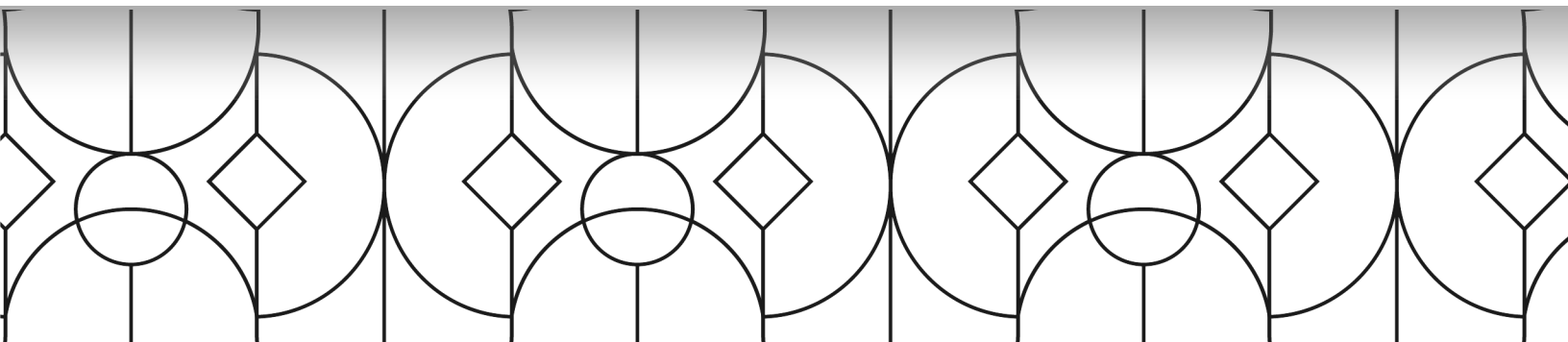
Para este último fin, el segundo proyecto era más especializado: la canalización de los ríos Candelaria, Palizada y Champotón. Se esperaba que dicha obra trajera beneficios a los estados peninsulares y a Tabasco y Chiapas, los cuales disfrutarían de una navegación fluvial interior, desde el Golfo de México y el Mar Caribe hasta penetrar en Guatemala. Pero un obstáculo se ubicaba en una porción del río Candelaria, entre los puntos denominados “Salto del Burro” hasta “Salto Grande”, cuya extensión era 67.5 kilómetros y con más de 100 vueltas del río, algo que podía sortearse, si se consiguiese una ruta en línea recta, que reduciría a 33.7 km. El Gobierno del Estado obtuvo autorización para esta empresa, según La Nueva Era (1882), el 20 de septiembre de 1881; pero aún en 1884 se hablaba en términos de su deseable edificación. El tercer proyecto consistía en un tren de vía angosta y de 30 kilómetros de

extensión, el cual sería un elemento poderoso para salvar las referidas cascadas y facilitar la canalización o la sustituiría, en caso de que fuese impracticable. La concesión del ferrocarril se materializó en un decreto del 30 de mayo de 1882 otorgada al Gobierno del estado de Campeche. Este último podría ejecutarlo o dejarlo a interés de particulares. Para el 12 de julio de ese año se transfieren dichos derechos a la Compañía Empresaria del Ferrocarril del Río Candelaria conformada por Zaldívar y Castillo, José Fernández del Campo, José D. Cámara y Juan Ferrer Otero (Mapa 1).

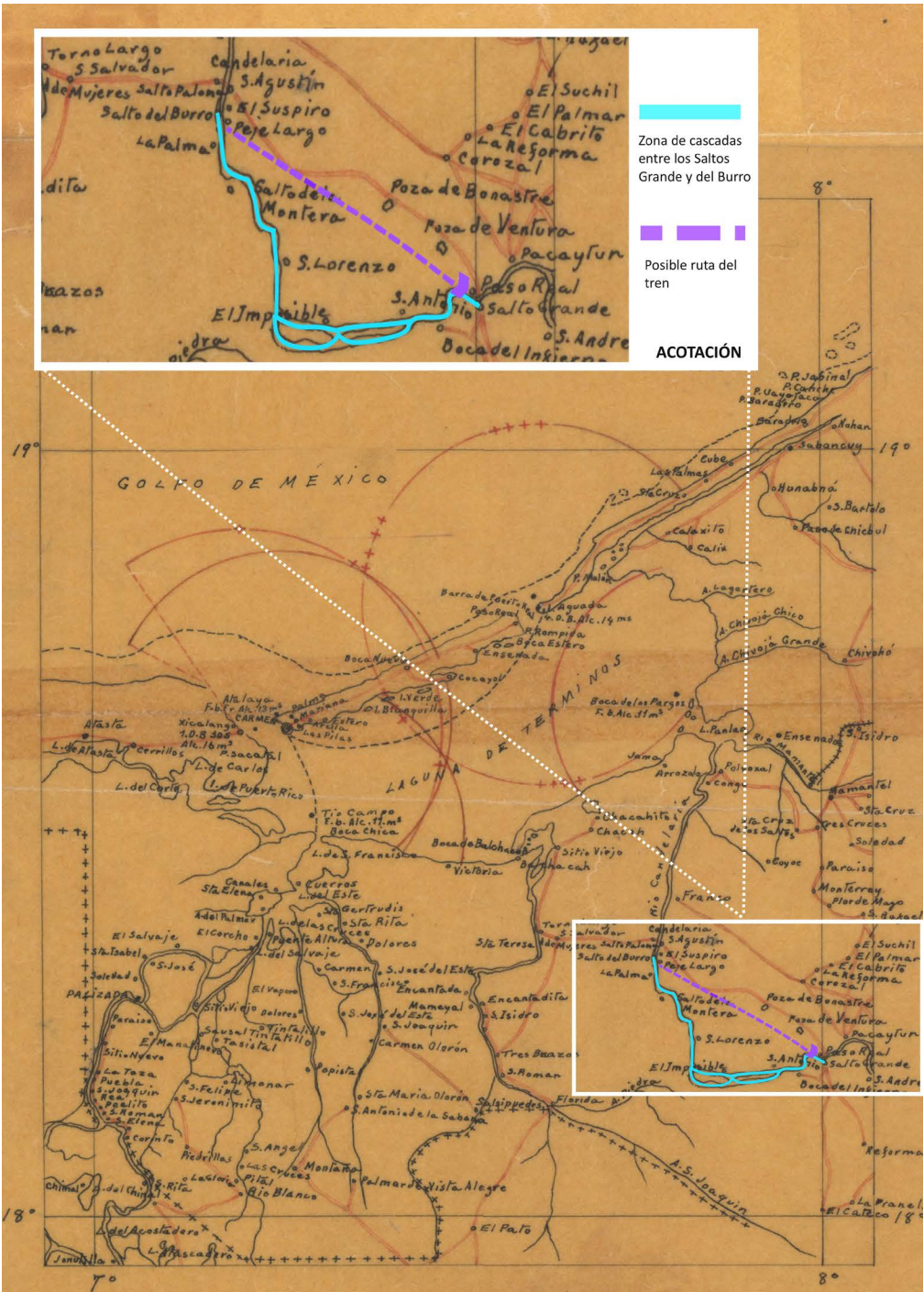
Sin embargo, para febrero de 1885 la concesión se declara nula y vacante, pues la empresa no logró completar los primeros 4 kilómetros en el tiempo estipulado. La prensa consultada no da mayores detalles, pero fácil es imaginar las dificultades implicadas al llevar rieles, vagones, mano de obra, locomotora y otros implementos desde el puerto del Carmen hasta el lugar donde pretendía erigirse el tren.

El Ferrocarril hacia los Chenes. A través del tiempo, el intento de comunicar el puerto de Campeche con esta región, conocida como el “granero” del estado, se vio reflejado al querer construir una ruta que satisficiera la necesidad de ahorrar en el pago de fletes de tracción animal, a través de caminos de terracería, intransitables en época de lluvias, como lo refieren Gantús (1996) y Negrín (2019). Además, por lo menos una nota periodística señalaba que esto contribuiría a la pacificación de indígenas salvajes. Pedro de Regil y Peón será el primero en sugerir una obra así, en una carta dirigida a Tomás Aznar Barbachano en 1857, que alude a la necesidad de que se contara con un ferrocarril en esta zona. Posteriormente se proyectaron dos líneas de tendido; el primero que uniría a la ciudad de Campeche con Tixmucuy, impulsada por Juan Montalvo hacia 1883. La segunda, proveniente del ingeniero francés Andrés Giuliani, el cual partiría del mismo puerto y llegaría al pueblo de Chiná, con opción de hacer una prolongación a Pich o “algún punto de los Chenes” en 1897.

Juan Montalvo Baranda será quien gestione la construcción y explotación de un ferrocarril con la finalidad de vincular al pueblo de Tixmucuy con la capital del estado. Dicha comunidad representaba el inicio de magníficas tierras con bosques vírgenes que comunicaban con valiosas posesiones de los partidos de los Chenes y Champotón, hasta alcanzar la República de Guatemala. La Cámara de Diputados

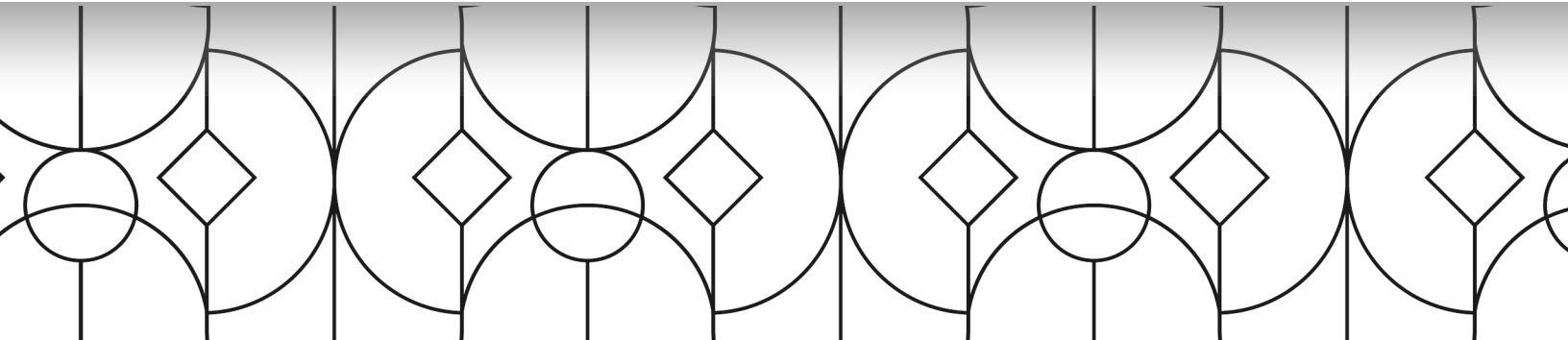






Tramo del río Candelaria de difícil tránsito fluvial entre Salto del Burro a Salto Grande, en color azul. En línea recta de color violeta: posible trayecto de la obra canalización de dicho río y de la ruta del Ferrocarril del Río Candelaria.

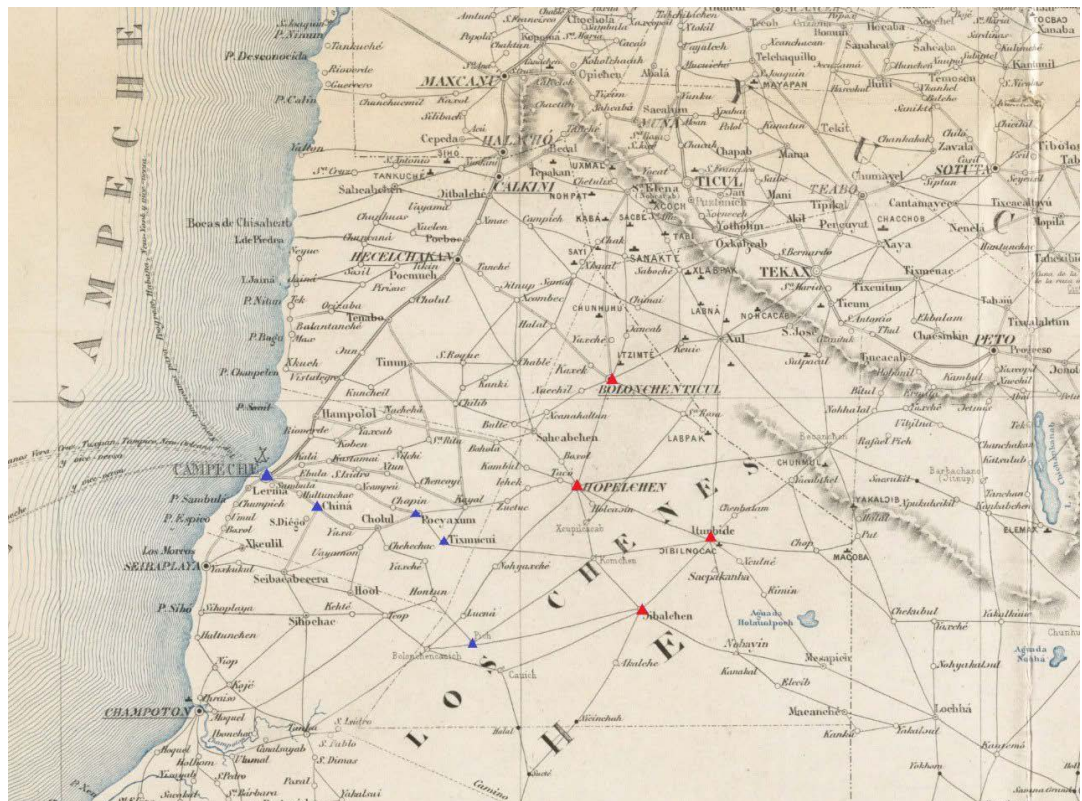
Nota. Detalle del mapa: "Detalle de Campeche, Laguna de Términos", sin autor, Siglo XX, Código clasificador CGF.CAMP.M2.V2.0005. Mapoteca Manuel Orozco y Berra.



aprobó un dictamen para que fuese aceptado el contrato de dicha obra el 7 de diciembre de 1883, el cual fue dado a conocer por el periódico oficial del Gobierno del Estado el 18 de enero de 1884. No hay evidencias de la edificación de este tren, aunque Gantús refiere que la concesión se declaró caduca el 18 de febrero de 1885.

Para 1898, una nota periodística da a entender la ruta que seguiría el proyecto de Giuliani: el tendido iría de la ciudad de Campeche hacia el sur, atravesando las ricas fincas de Uayamón, Hobomó, Chivic, Nohakal, Hontún, Lubná, el pueblo de Pich (conocido como el “granero del estado”) y podría concluir en un punto del partido de los Chenes, Dzibalchén o Iturbide, según La Aspiración

del Estado. Si bien desconocemos la ruta exacta, Giuliani firmará dos contratos, el primero publicado por el periódico oficial de Campeche, los días 27 y 29 de enero, y 1 de febrero de 1898. Se trataba de un acuerdo celebrado con el Ejecutivo de la Unión para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de dicha capital llegará al pueblo de Chiná con prolongación hasta Pich o a un punto en los Chenes. Ignoramos la razón por la cual se autorizó a Giuliani un segundo contrato el 16 de agosto de 1898, esta vez con el gobernador Juan Montalvo, y en el cual en una de sus partes señala que el tren correría desde la capital hasta Chiná, con opción de prolongación hasta el pueblo de Pich o a un punto de Bolonchenticul. No se tuvo más noticia de este ferrocarril (Mapa 2).



Se muestran los poblados por los cuales pasarían, probablemente, las rutas férreas proyectadas por Montalvo (de Campeche a Tixmucuy) y Giuliani (de Campeche a Chiná), ambas hacia los Chenes. Los triángulos de color morado ilustran aquellas poblaciones, por las que se piensa, pasaría el ferrocarril de Montalvo y el de Giuliani. Las comunidades marcadas por medio de triángulos rojos, fueron las consideradas por la prensa de la época como “ideales” para que pasara el tren promovido por Giuliani. Nota: Fragmento de Berendt, C. Hermann (Carl Hermann). “Mapa de la península de Yucatán comprendiendo los estados de Yucatán y Campeche”. Mapa Mérida: B. Aznar Pérez y Ca., 1878. Norman B. Leventhal Map & Education Center, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:4m90fj51b> (accessed April 28, 2022).



Ferrocarril Nacional e Internacional del Sur. Este proyecto fue presentado en 1899 por Luis Aznar y Cano, que “desató una enconada polémica”, ya que se proyectaba vincular a la ciudad de Campeche y terminar en la estación de Juilé perteneciente al Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec, con un ramal cercano a la frontera de Guatemala (Mapa 3). Aznar se dio a la tarea de organizar a inversionistas, comerciantes y políticos, con la finalidad de procurar fondos que garantizaran el proyecto. Finalmente, el 9 de septiembre de 1899 sometió el proyecto para lograr la concesión federal y estatal, sin embargo, solo resultó favorable en una de las aprobaciones que necesitaba, una subvención de 6, 720,000 pesos para el tendido de 720 kilómetros de vía ancha por parte del Estado, pero el Gobierno campechano no autorizó su construcción.



Región por donde pasaría el Ferrocarril Nacional e Internacional del Sur. Se ha destacado con una estrella rosa a la estación de Juilé, de la ruta del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Con líneas punteadas se ilustra la posible dirección de la vía del proyecto en cuestión. Llamamos la atención con respecto a que el mapa presentado es muy posterior al proyecto referido, pero se consideró una imagen adecuada para ilustrarlo. Nota. Basado en el mapa: “Ferrocarriles Nacionales de México”, sin autor, autor por institución: Ferrocarriles Nacionales de México, 1928. Código clasificador CGF. FC.M32.V7.0276 Mapoteca Manuel Orozco y Berra.



¿Por qué estos proyectos no pudieron ser? Los trenes revisados pretendieron alcanzar distintos fines. Uno era explotar los recursos agrícolas, forestales y terrenos fértiles de zonas aisladas, consideradas vírgenes y habitadas por una población que se consideraba miserable, ignorante, salvaje y que abarcaba, por un lado, la región de los partidos Candelaria, Palizada y Champotón alcanzando las fronteras con Guatemala y Belice; y por otra, el rico partidos de los Chenes. Para esto emergieron cuatro iniciativas, con un primer antecedente en 1857, pero con planes concretos entre 1882 a 1898. Un denominador común fue intentar conectar estas regiones con el puerto de la ciudad de Campeche, capital del estado. Excepción era el Ferrocarril del Río Candelaria, el único de tramo corto que se propuso solventar los problemas de navegación fluvial de un río. Se deseaba tanto el transporte y explotación de mercancías como la comunicación, no sólo al interior del estado de Campeche, sino con otras entidades y países.

En el caso del Ferrocarril del Río Candelaria se desconoce por qué no se consiguió la construcción de estas vías, pero es posible que la lejanía del lugar, el tipo de terreno y el alto costo fuesen factores decisivos. En el caso del Ferrocarril Nacional e Internacional del Sur, tres factores se pueden identificar para hablar de su anulación constructiva. El primero se liga con la Ley de Ferrocarriles emitida en 1899 por el ministro de Hacienda Limantour, a través

de ella se logra contener las concesiones que solo especulaban con la proyección de nuevas rutas, haciendo más selectivo el criterio para las subvenciones. Pero como ya se dijo, no fue la aprobación federal la que paró las aspiraciones de Aznar, sino la legislatura del gobierno campechano, que ante esta nueva reglamentación, prefirió asegurar proyectos menos pretenciosos que hicieran posible el desarrollo seguro de la región. El segundo y tercero se relaciona con la geografía y el clima. Al enfrentarse al terreno accidentado del sureste mexicano con abundantes ríos, arroyos y pantanos, los cuales formaban parte del sistema Grijalva-Usumacinta, presentaron un obstáculo natural para comunicar por tierra a Campeche con Tehuantepec; además las condiciones meteorológicas permitían trabajar de forma regular sólo cuatro meses al año, evitando la temporada de lluvias, lo que incluso realizar la visita de campo para la proyección del tendido férreo, resultaba una proeza.

En la región de los Chenes se desconocen los motivos que obligaron a que fuesen malogrados estos planes, pero es muy posible que el proyecto a Tixmucuy como el de Bolonchenticul fuesen inviables por lo complicado de la geografía del suelo (con elevaciones y descensos), además que el hecho que se anegara en lluvias podría haber sido un factor en contra. De cualquier forma las concesiones se declararon caducas e insubsistentes pues ni siquiera se iniciaron los trabajos.



Por último, estas iniciativas no contaron con el apoyo de empresas o de la banca internacional, como sí ocurrió en otros lugares del país. Gantús (1972) menciona que los empresarios campechanos arriesgaban menos sus capitales. Tampoco contaron con una mercancía que les diera ganancias tan importantes más allá del palo de tinte y el comercio del chicle era aún incipiente.

## Referencias:

Gantús, Fausta (1996). Ferrocarril campechano 1900-1913. México, Gobierno del Estado de Campeche, UAC, 1996.

Jáuregui, L. (2004). Los transportes, siglos XVI al XX. México: UNAM / Océano.

Negrín, A. (2019). Campeche una historia compartida. México: Instituto Mora / Secretaría de Cultura / Gobierno del Estado de Campeche.

Pérez Romero, O. (1998) El Ferrocarril Peninsular durante el Porfiriato (Tesis para obtener el título de Licenciada en Humanidades con la especialidad en Historia). México: UAC.

Torras Conangla, R., "Colonización y colonialidad en una selva de frontera. La cuenca campechana del río Candelaria (siglos XIX y XX)". Península. Vol. 16, No. 1, México, enero -junio 2019, 157p.

Gobierno del Estado. Gobierno del Estado de Campeche. La Nueva Era. Año V, Núm. 529, 23 de mayo de 1882. P. 2, 4ª col. P. 3, 1ª, 2ª y 3ª col.

"Núm. 8607. Mayo 30 de 1882. Decreto de Congreso. Aprueba el contrato celebrado para la constitución del ferrocarril del "Salto del Burro" a "Salto Grande" (Campeche)". La Legislación Mexicana. 30 de mayo de 1882. P. 274, 2ª col. P. 273, 1ª col.

"Dos ferrocarriles que urgen"; El Reproductor Campechano. Campeche de Baranda, 23 de diciembre de 1894, Año VII, Núm. 326, p.2, 1ª y 2ª col.

"Una empresa de porvenir"; La Aspiración del Estado. Campeche de Baranda, 19 de marzo de 1899, Año V, Núm. 54, p. 2, 1ª a 3ª col.

"Un Ferrocarril de Gran Importancia"; La Aspiración del Estado. Campeche de Baranda, 30 de julio de 1899, Año V, Núm. 73, p. 2, 3ª col.

"Empresa Importante Proyecto Línea de Yucatán a Tehuantepec y Guatemala". Reproductor Campechano, Campeche de Baranda, 10 de septiembre de 1899, 2ª época, Año XII, Núm. 547. P. 2-b, 3ª col.