

“Lo que sí fue”:

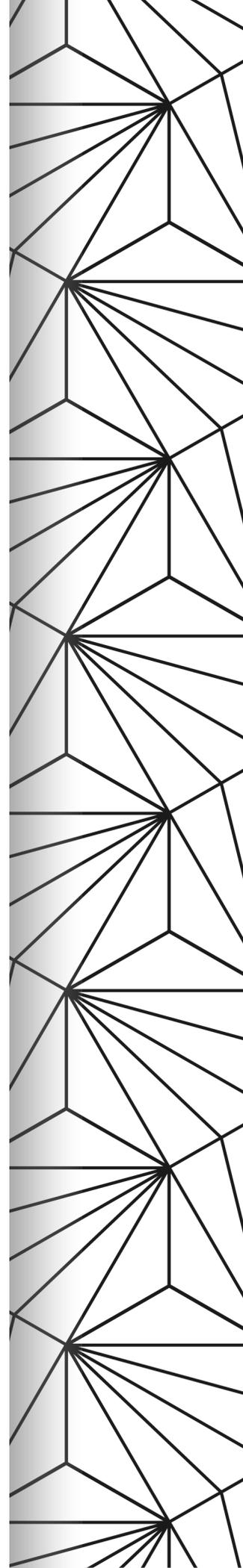
Sueños materializados de los caminos férreos en Campeche

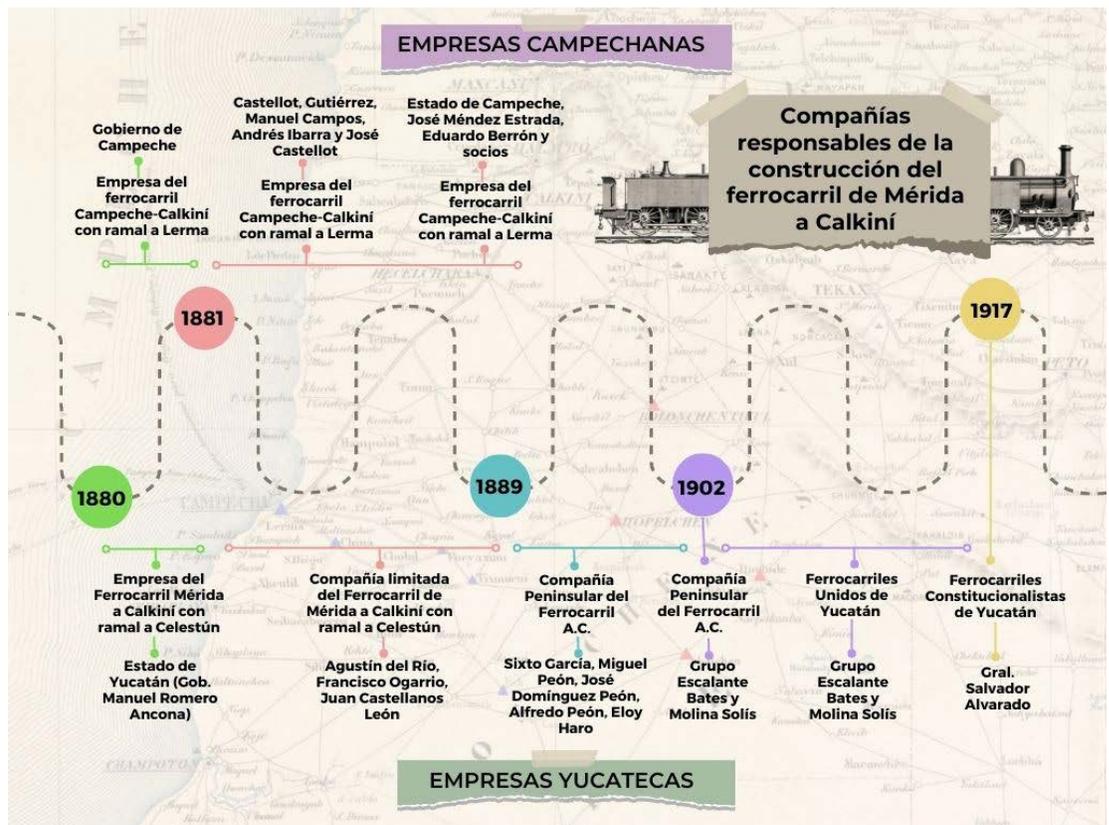
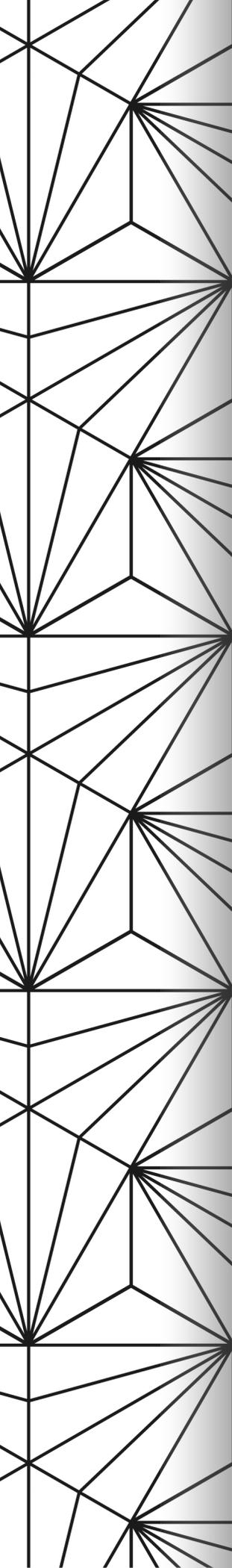
Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza
Elvia Flores Flores
Fernando Isaac Sánchez Carballido

El tema del presente artículo es la cimentación de las primeras vías de hierro que ofrecieron servicio de transporte en nuestra entidad. Como se mencionó en el trabajo escrito por nuestras compañeras: Cahuich Campos, Borbolla Vázquez y Monreal Ángeles, este proceso comprendió el lapso de 1880 a 1906 y se trató de dos proyectos que en su momento tuvieron varias iniciativas. En el primer caso, la meta era conectar a las dos principales capitales peninsulares (Campeche y Mérida), fortaleciendo la identidad regional y curar las heridas surgidas a raíz de la separación de Campeche y Yucatán en 1863. Se anhelaba facilitar la comunicación y el comercio de zonas alejadas y de difícil acceso, reforzando de este modo los intereses comunes que tenían las dos entidades para ir hacia el “progreso y la civilización”. De esta manera, ambos accederían a un comercio regional, nacional e internacional, pues los dos contaban con puertos habilitados para ello.

En el segundo, la expectativa era contar con un camino de hierro que fortaleciera los vínculos entre los dos partidos más importantes con respecto a la producción agrícola de la entidad: el de Campeche y el de Bolonchenticul (este último en la región conocida como Los Chenes). Sin embargo, sólo alcanzó a funcionar el tramo que llegó de la capital campechana hasta la hacienda Uayamón, a pesar de que el proyecto original pretendía llegar hasta “un punto” no definido, cercano a la frontera con Yucatán.

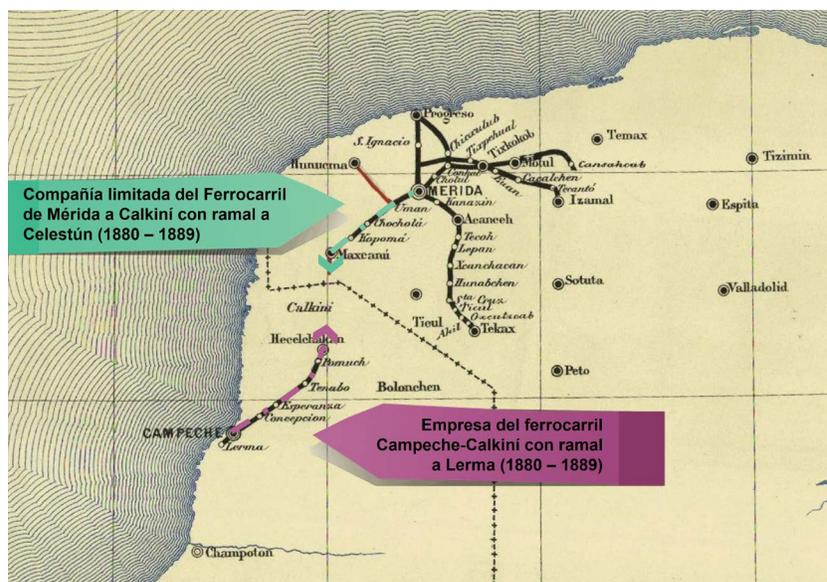
Como se dijo en el artículo anterior, hablaremos de rutas de caminos de hierro y no de compañías ferroviarias. La vía de Campeche-Mérida, consistió en dos emprendimientos: uno hecho en territorio yucateco y otro en el campechano, los cuales ambicionaron varias firmas. En la Línea de tiempo 1, que a continuación se presenta, apreciamos en la parte superior las empresas locales y sus dueños, que participaron en esta ruta y en la sección inferior las yucatecas.



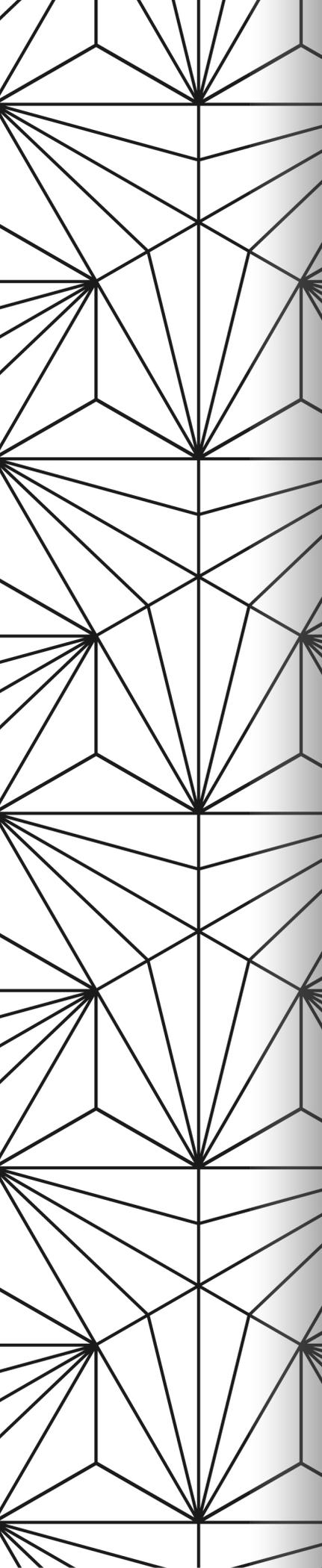


Se muestran los emprendimientos para la ruta Campeche a Mérida. En la parte superior están las empresas campechanas con sus dueños. En la sección inferior las yucatecas. Imagen de elaboración propia con datos obtenidos de Gantús (1996), Pérez Galaz (1954), Negrán (2019) y Ferrer (1977).

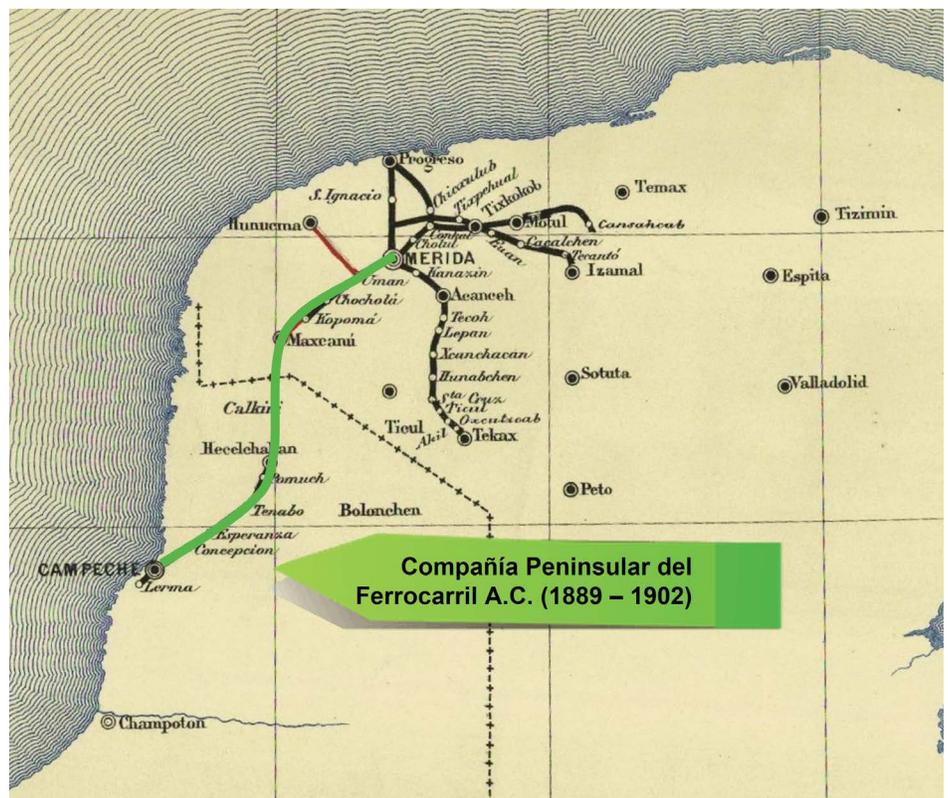
Dichos proyectos comenzaron como concesiones otorgadas por el Ministerio de Fomento a los ejecutivos de sus respectivas entidades, bajo el acuerdo de unir a las dos capitales por medio de un camino férreo que culminase en un punto intermedio de la frontera interestatal, ubicado en Calkiní, Campeche. Pronto, los dos regímenes transferirían su permiso a particulares, quienes a su vez lo cederían a otros, de manera más o menos simultánea para los dos sitios. Puede verse en el Mapa 1 los nombres de las compañías campechanas y yucatecas, además de la temporalidad de su intervención.



Se presentan los nombres de las compañías que obtuvieron las concesiones para la edificación de la ruta Campeche a Mérida. Se muestran en color verde las yucatecas y en morado las campechanas así como la temporalidad de su intervención. Imagen propia basada en el mapa "Ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos. Hoja 4 (Detalle)", autor Secretaría de Fomento, sección tercera/ Erhad Hermanos, 1896, Código Clasificador: COYB.RM.49.VI.0046-4.4. Mapoteca Manuel Orozco y Berra.



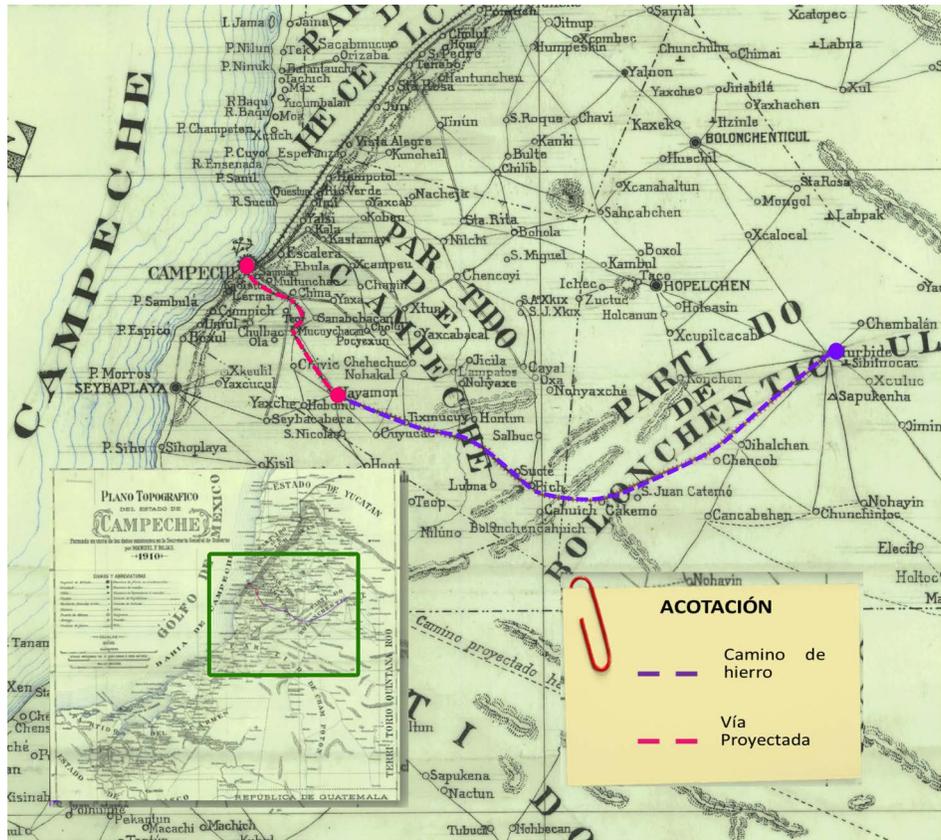
La aspiración campechana no alcanzó su culminación, siendo finiquitada por empresarios yucatecos, quienes la bautizaron como la “Compañía Peninsular de Ferrocarril, S.A.”, que puede observarse en el Mapa 2. Ésta contó con 189 kilómetros (la más grande de la península) y brindó por tres años servicio regular entre Campeche y Mérida. Desde 1902 fue adquirida por la firma “Ferrocarriles Unidos de Yucatán” (antes “Compañía Consolidada de los Ferrocarriles, Muelles y Almacenes de Yucatán”), que aglutinó a todos los trenes peninsulares, siendo nuestra ruta de estudio parte de su División del Oeste, como lo refiere Ferrer (1977). La edificación fue cubierta por la prensa, diarios oficiales, órganos oficiales de confederaciones, revistas o legislaciones; editadas no sólo en Campeche sino en la Ciudad de México, así como en otros estados del país y en París.



Trayecto finalizado por la “Compañía Peninsular de Ferrocarril, S.A. Nota. Imagen propia basada en el mapa “Ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos”. Hoja 4 (Detalle)”, Colección Orozco y Berra. Autores: Secretaría de Fomento, sección tercera y Erhad Hermanos, 1896. Código clasificador: COYB.RM.M49.VI.0046-4.4 Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

El otro camino de hierro fue una iniciativa netamente campechana, encabezada por el hacendado Fernando Carvajal de Estrada para construir una ruta férrea que, partiendo de la capital, concluyera en “algún punto” de la frontera con Yucatán. En mapas de la época y

otros posteriores, este “punto” se localiza en la localidad de Iturbide en el municipio de Hopelchén. Sin embargo, el “Ferrocarril Campechano” (nombre oficial de la empresa), existió hasta Uayamón, cubriendo 29 kilómetros, como señala Gantús (1977). Véase el Mapa 3.



Ruta del Ferrocarril Campechano, en color morado la vías construidas, en rojo lo que no logró edificarse. Nota. Imagen propia basada en el mapa “Plano del Estado de Campeche. 1878-1916.” Autor: Manuel F. Rojas, Elena Margain. No. de Clasificador CGF.CAMP. M2.V1.0028. Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

¿Cómo fue el proceso constructivo en una y otra ruta? Para el tema de la Compañía del Ferrocarril Peninsular, describimos cuatro momentos: el primero de la concesión dada al Ejecutivo de Campeche y Yucatán que va de 1879 a 1881. El segundo, corresponde a la etapa de tendido de vías de 1881 a 1898; el tercero atañe a la inauguración sucedida el 28 de julio de 1898; por último, el impacto del ferrocarril de 1898 a 1910. Para el caso del Ferrocarril Campechano, en azul nos centraremos en tres momentos: la concesión dada y la firma del contrato entre 1899 y 1900; la construcción de la línea de 1900 a 1908 y, por último, su funcionamiento de 1908 a 1910. La línea de tiempo 2 ilustra ambos procesos y se basa en Gantús (1997), Negrín (2019) y Pérez (1954).

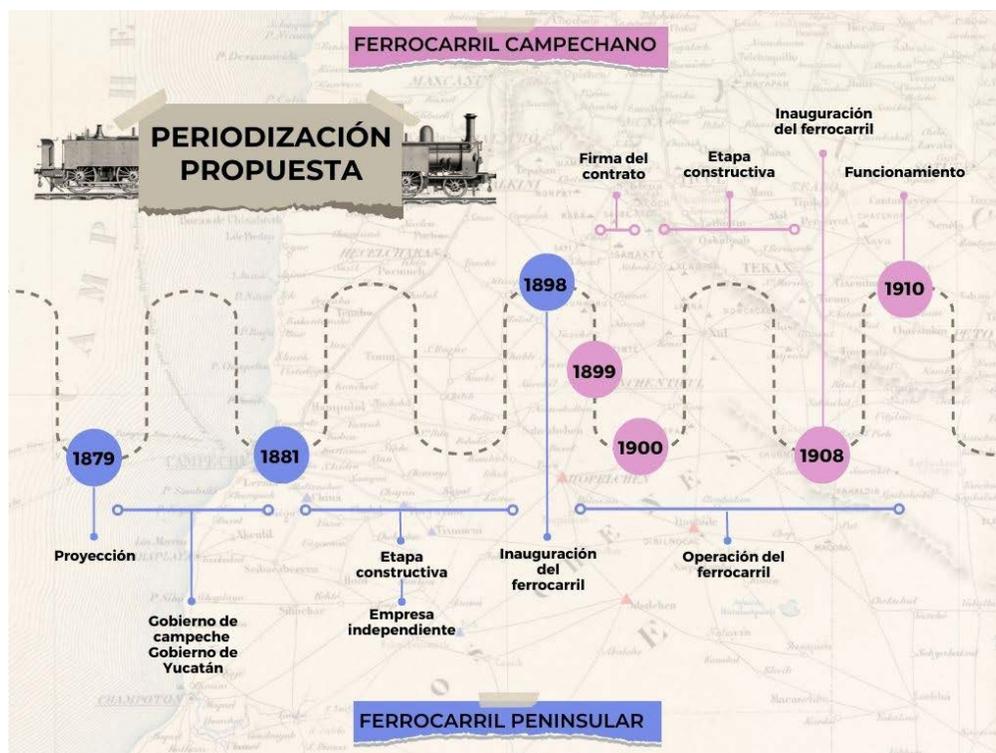
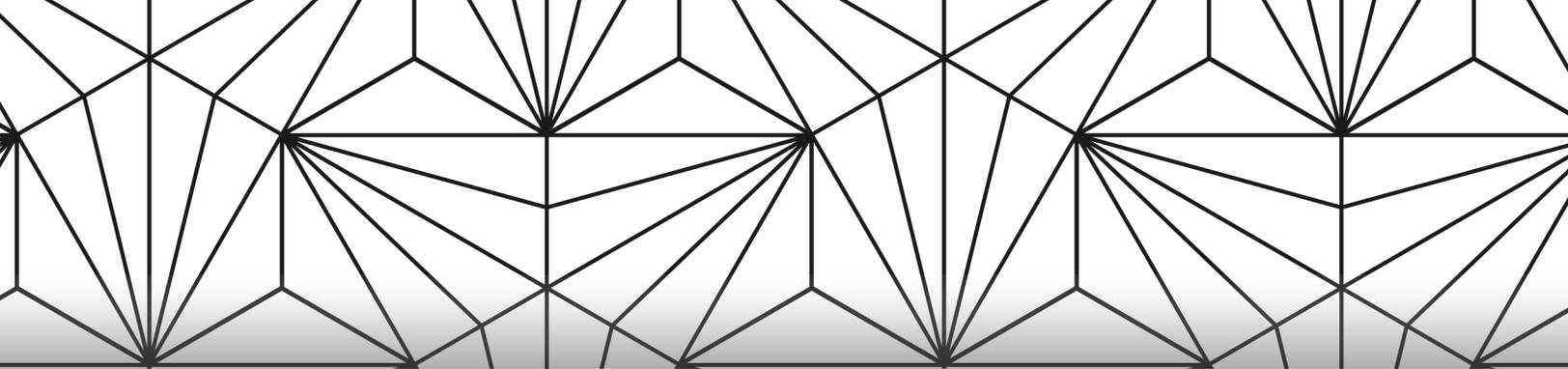


Imagen de elaboración propia.

El tendido de vía en suelo campechano demoró 18 años, de 1881 a 1898; y fue un proceso discontinuo. Se observa que en el periodo comprendido de 1881 a 1888, con la obra a cargo de empresarios campechanos, el tendido de vía fue veloz. Posteriormente, hay una pausa de 1888 a 1889 cuando la empresa del Ferrocarril de Campeche a Calkiní con ramal a Lerma se quedó sin fondos, motivo por el cual traspasó la concesión a la Compañía Peninsular del Ferrocarril, que integró también a la Compañía Limitada del Ferrocarril de Mérida a Calkiní con ramal a Celestún. A partir de este punto y hasta 1898 el ritmo de edificación fue más lento.

Respecto de la construcción tenemos que, durante estos años, se recibieron cargamentos procedentes de Inglaterra con rieles; mientras que las locomotoras de vapor fueron enviadas por la fábrica Baldwin de Filadelfia; los durmientes y vagones de primera clase procedían de los EE. UU., aunque también se empleó madera local. El material de importación fue



trasladado en barco hasta Campeche y Progreso, para luego ser destinado a la empresa correspondiente. Además, se trajeron trabajadores de Jamaica y Cuba. Debido a la inestabilidad política del estado, se suscitaron conflictos entre los responsables de la obra. Otro gran reto enfrentado fue la plaga de langostas iniciada en 1882 y que devastó campos y plantaciones, llevando a la miseria a gran parte de los agricultores.

La tercera etapa de nuestra periodización corresponde a la inauguración, cargada de simbolismo, ocurrida el 28 de julio de 1898, con presencia de personalidades locales, como lo informó el Periódico Oficial del Gobierno Libre y Soberano de Campeche (1898). Se giró invitación al presidente Porfirio Díaz, quien envió a Joaquín Baranda como su representante, evento cubierto por la prensa nacional y local, como refieren Flores, Rodríguez, Sánchez, Borbolla y Cahuich (2021). Durante la fase operativa del ferrocarril se dieron dos acontecimientos resaltados por los diarios. El primero fue la conformación de la empresa "Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A.", el 27 de septiembre de 1902. El segundo evento destacado fue la visita de Porfirio Díaz a la península, cubierta por fotógrafos y periodistas de la época, el 9 de febrero de 1906.

En cuanto al ferrocarril que corrió de Campeche a Uayamón o Ferrocarril

Campechano, señalado en la Línea de tiempo 2, proponemos tres fases de su presencia durante el Porfiriato: la concesión y firma del contrato, el tendido de vía y su funcionamiento. A diferencia de lo que ocurre con el tren de Campeche a Calkiní, esta empresa cambió de mesa directiva, más no fue traspasada a otras compañías. Sobre la primera etapa, la concesión se dio a Fernando Carvajal de Estrada y no al gobierno o a una empresa conformada. En 1899 la autorizó el gobernador Carlos Gutiérrez MacGregor a Carvajal y al siguiente año se firmó el contrato. Después de esto, Carvajal invitó al público a unirse como socio accionista y es hasta 1901, cuando se procederá al reconocimiento de la línea y al trazado de planos, que contará con subvención estatal. Además, se celebró la primera asamblea general y se otorgó la concesión, esto último lo señala El Reproductor Campechano (1901).

El proyecto de tendido original planeaba que el tren saliera de Campeche y pasara por Chiná, luego por un "punto" entre Pocyaxum y Hool, Tixmucuy y Pich, concluyendo en otro "punto" indefinido cerca de Yucatán. Se debía construir un telégrafo o teléfono, las locomotoras serían de vapor y su derecho de explotación sería de 98 años al término de los cuales pasaría a manos estatales. La prensa divulgó que el 5 de febrero de 1901 se clavó el primer riel en Cam-

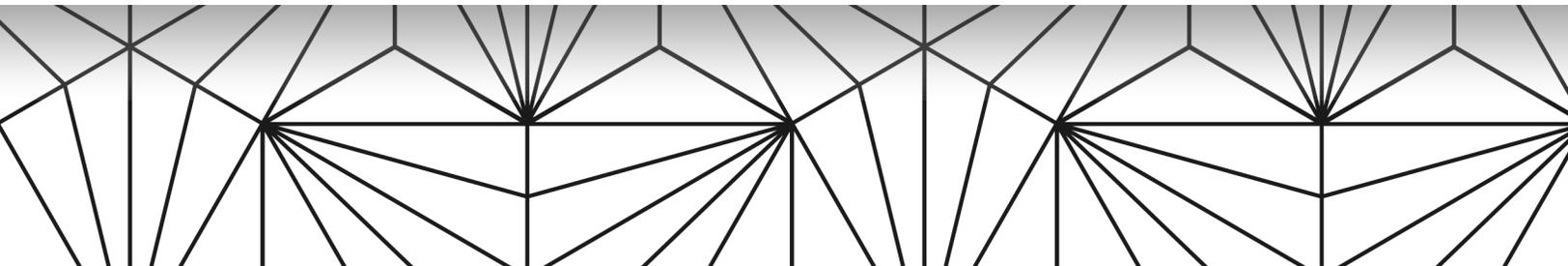
peche, apadrinado por Joaquín Baranda y Carvajal. El proceso constructivo llevó una direccionalidad que comenzaba en la ciudad de Campeche y que iba hacia los Chenes, pasando por las comunidades comprometidas, distinto a lo sucedido con el ferrocarril peninsular. Sin embargo, al igual que este último el tendido de vía fue discontinuo. En comparación con el Ferrocarril Campeche-Calkiní, el ritmo de construcción del Ferrocarril Campechano fue lento, pero ligeramente mayor al de la Compañía Peninsular del Ferrocarril.

El tren campechano logró 29 kilómetros, en ocho años, mientras que, en el mismo lapso, el peninsular sólo obtuvo 25. Todas estas empresas montaban cada año más vías, porque el traslado de material se facilitaba al usar los rieles y vagones que ya estaban listos. Otro elemento es que antes de su conclusión comenzó a ofrecer (y cobrar) servicio al público, al igual que el peninsular. Desde 1905 el Ferrocarril Campechano tenía ya horarios y tarifas aprobadas por el gobierno y contó con tres estaciones: en la ciudad de Campeche, en Chiná y en Uayamón; esta última se inauguró el 16 de septiembre de 1908, como lo señalan *The Mexican Herald* (1908) y *El Periódico Oficial del Estado de Campeche*. De acuerdo con lo investigado, el ferrocarril campechano ca-

reció de préstamos bancarios y hasta 1907 el gobierno auxilió con parte de los subsidios obligatorios convenidos. El tren fue pagado por Carvajal, pues los comerciantes campechanos no quisieron arriesgar sus fortunas y tuvo un costo de medio millón de pesos. Sabemos también que emplearon trabajadores y que importaron materiales, pero no tenemos los datos que proporcionan información respecto al tipo de insumo y de dónde provenían, sólo de que se recibieron 600 toneladas de materiales fijos para continuar las vías en 1905.

¿Por qué estos proyectos sí pudieron ser concluidos? La prensa consultada dio cobertura a la edificación y funcionamiento de los trenes en Campeche, haciendo énfasis en su inauguración. De igual manera, ofreció una mirada de los altos costos de estos proyectos en todos los sentidos, también de que, a pesar de las facilidades, ningún gobierno consiguió solventarlos; a lo que se le suman los traspasos y la imposibilidad de concluirlos. No obstante, la empresa yucateca del ferrocarril que iba de Mérida a Campeche, conformada por miembros de la llamada Casta Divina, sí contaba con la suficiente solvencia para concluir la obra.

¿Por qué los campechanos sólo tuvieron logros parciales? Un factor que influyó pudo ser



la naturaleza misma de la zona, con plagas, clima complicado y geografía irregular, especialmente en los Chenes. Otro sería el económico, al no contar los inversionistas locales con ganancias de un producto de exportación tan cotizado como era el henequén para los yucatecos; además, el régimen estatal incumplió con la subvención convenida. Por último, la inestabilidad política en la entidad, hizo imposible la construcción de un proyecto estable y global. También, la vacilación política se liga a otro elemento importante y que explica la razón de su construcción: el contexto histórico del Porfiriato. Uno de los pilares discursivos, eje de las políticas del régimen, era la expectativa de que México pudiese insertarse en las dinámicas del capitalismo y el libre mercado internacional, en donde el ferrocarril sería un elemento fundamental que llevaría al país y a Campeche, a sumarse al “gran concierto de las naciones”.

Referencias:

Ferrer Mendiola. (1901). “Historia de las comunicaciones”. Enciclopedia Yucatanense. T. III, México, Gobierno de Yucatán.

Flores Flores, E., Rodríguez Espinoza, M. G., Sánchez Carballido, F.I., Borbolla Vázquez, A. y Cahuich Campos, M. B. “El acercamiento de los trenes a la frontera de la reconciliación”. Mirada Ferroviaria. Núm. 41, enero-abril 2021.

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

Negrín, A, (2019) Campeche. Una historia compartida. México, Poder Ejecutivo del Estado de Campeche, Secult, Instituto Mora, 2019.

Pérez Galaz, J. de D. Diccionario geográfico e histórico Campeche. (1954). México. Talleres Linotipográficos del Gobierno del Estado de Campeche.

Periódicos:

“Inauguración del Ferrocarril Peninsular”. Periódico Oficial del Gobierno Libre y Soberano de Campeche. Campeche, 29 de junio de 1898. P. 1 y 2. 1ª y 3ª Cols.

“El Ferrocarril del Sur”. El Reproductor Campechano. Campeche. 10 de febrero de 1901. P. 2. 1ª y 2ª Cols.

“Campeche road finished. Ferrocarril Campechano accepted by engineers”. The Mexican Herald. Ciudad de México, 7 de febrero de 1908. P. 4.