



El ferrocarril en Campeche a través de la cartografía histórica

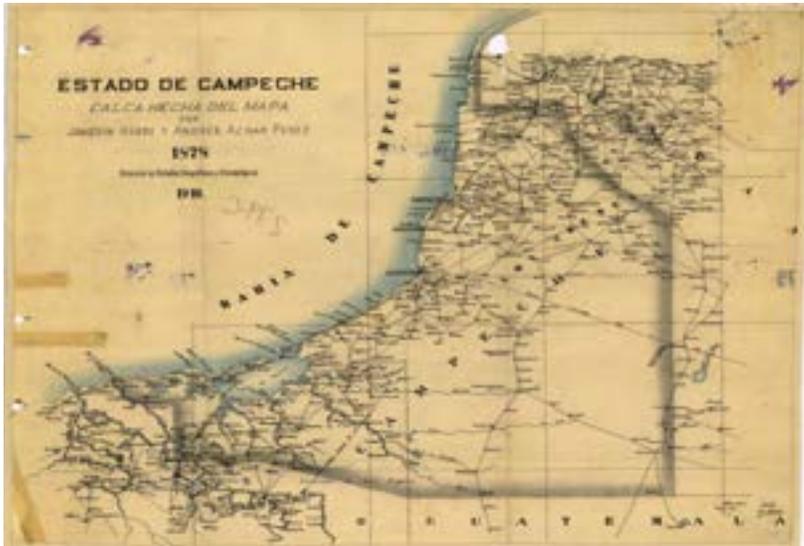
Martha Beatriz Cahuich Campos
Alejandra Borbolla Vázquez
Juana Elizabeth Angeles Monreal
Fabiola Jiménez Romero
Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza

El periódico oficial del gobierno del estado de Campeche, La Nueva Era, el 30 de marzo de 1880, reprodujo una publicación del diario el Eco del Comercio, la cual había sido difundida originalmente por el Magazine of American History, en París en 1878. Se trataba de un texto del profesor alemán Dr. PH. Valentini, intitulado “Un nuevo y un antiguo Mapa de Yucatán”, que contenía un registro cartográfico recientemente terminado y que, según el autor, sería una “bienvenida e instructiva novedad” que llenaría el vacío persistente en las cartas más citadas sobre la configuración física y la división política del interior de la península.

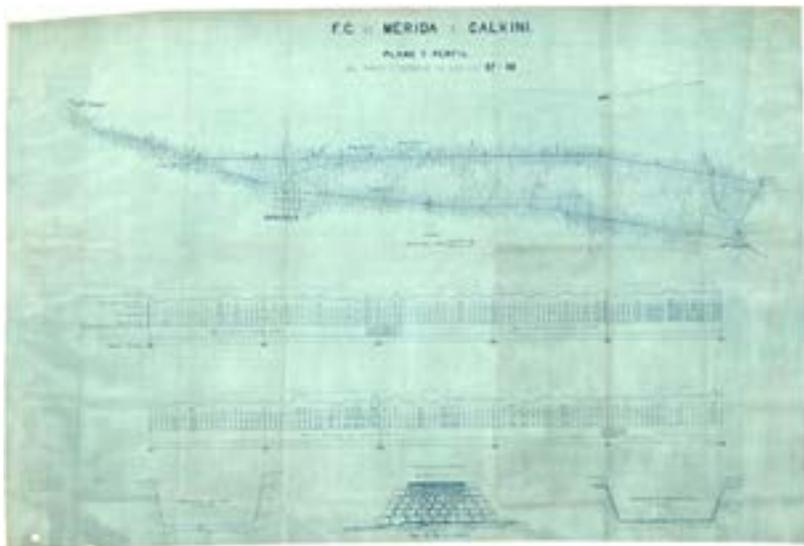
De acuerdo con Valentini, no se había dado satisfacción suficiente a los detalles de la región hasta entonces, y lo poco que se decía, tenía cierto carácter de leyenda confusa, pues se pensaba que la península estaba conformada por una sola roca caliza, no existían ríos, arroyos, ni elevaciones, entre otras cosas (Valentini, 1880).

En el nuevo mapa se registró una gran cantidad de datos obtenidos por ingenieros que habían hecho medidas para el gobierno o particulares, así como apuntes provenientes de oficiales militares quienes, en sus expediciones contra los mayas, marcaban las líneas de sus marchas, e información referida por viajeros y científicos extranjeros. Este recurso inédito fue corregido por una comisión especial, se había precisado la escala, las posiciones astronómicas y la línea de la costa.

Dicha representación, además de ser concluida bajo grandes dificultades, fue el primer paso para plasmar el interior de la península por especialistas en la medición de distancias, posición y clasificación de las ciudades, villas, pueblos, ruinas antiguas, ortografía correcta, división en partidos y las estadísticas de su población. El gobierno de Yucatán terminó oficializando el nuevo mapa y se empleó por cartógrafos y en escuelas del país.



Mapa I. Estado de Campeche que se tomó del mapa de Joaquín Hübbe 1878; 1916 Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos, Luz Bravo.



Mapa II. Ferrocarril de Mérida a Calkiní. Plano y perfil del trazo y estudio de los kilómetros 27 a 36.

Esta obra fue realizada por quien sería el futuro ingeniero en jefe del ferrocarril de Mérida a Calkiní, Joaquín Hübbe, junto con Andrés Aznar Pérez, además de ser revisada y aumentada por Hermann Berendt (Valentini, 1880), y la cual se ilustra a continuación [Mapa I].

Nota: Mapa Estado de Campeche que se tomó del mapa de Joaquín Hübbe 1878; 1916 Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos, Luz Bravo. Código Clasificador: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

Esta interesante nota nos lleva a ser conscientes de lo relativamente actual que fue el conocimiento geográfico "occidental" de la península de Yucatán, antes de 1878. Pero en términos más generales, Valentini invita a reflexionar sobre cómo una imagen unidimensional desencadena una perspectiva cultural sobre una región, no solo como complemento visual, sino como una expresión gráfica de los conocimientos espaciales de una época y su historia.

Sobre la presencia del ferrocarril en Campeche, se han preservado hasta nuestros días mapas, planos, cartas, proyecciones y croquis de las obras públicas que llegaron a concluirse, todo esto en diferentes acervos. En el presente texto nos centraremos en el fondo de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra, del cual se seleccionaron

76 materiales. Posteriormente a un ejercicio en el cual se comparó la información visual (proporcionada por la cartografía, con la proveniente de fuentes hemerográficas y bibliográficas) se definió una temporalidad que va de 1881 a 1984, en la que se reconocen cinco etapas históricas¹.

La Etapa I se encuentra ilustrada por 16 imágenes que muestran la primera fase de construcción del proyecto que unió a las ciudades de Campeche y Mérida, conocido como Ferrocarril Peninsular; con una temporalidad aproximada de 1881 a 1889 (Gantús, 1996 y Pérez, 1998). El funcionamiento de dicha vía define a la Etapa II, y consta de diez mapas que van de 1889 a 1903. De la etapa que refiere a la consolidación de todas las compañías peninsulares en una sola: los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (Barceló, 2011), se pueden encontrar 30 proyecciones de alrededor de 1903 a 1925, y componen la Etapa III. Posteriormente, la Etapa IV trata del Ferrocarril del Sureste, plan federal que unió por primera vez a la península de Yucatán con el resto del país (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, SCOP, 1950). Consta de 19 soportes cartográficos que van aproximadamente de 1936 a 1972. Finalmente, el periodo que corresponde a la Etapa V trata de la fusión de los Ferrocarriles Unidos del Sureste, que sucedió de 1974 hasta 1999 (Wan, 2020) y de la cual se halló sólo un mapa de 1984.

Sobre la primera fase, los gobiernos de los estados de Campeche, Yucatán, así como el



Mapa III. Carta del Estado de Campeche por el Ingeniero Andrés Guiliam M.

Federal llegaron, en 1877, al acuerdo de que se harían los tendidos ferroviarios en cada entidad. Partirían de las respectivas capitales, Mérida y Campeche, y se entroncarían en un punto equidistante en la frontera campechana de Calkiní. Ambas se fueron construyendo más o menos de manera paralela, aunque avanzó más rápido la compañía campechana.

Esta última no pudo continuar con la obra y fue adquirida por su homóloga yucateca,

1. La lectura de estos planos, en un sentido histórico interpretativo, ha permitido precisar más adecuadamente la fecha de creación de algunas cartas catalogadas en la mapoteca como "sin fecha", o con términos muy generales como "siglo XX". Así mismo, lo anterior sucede con la autoría individual de varias de estas obras.

quien concluyó la línea. Finalmente, se pasó la concesión a manos de particulares en los dos estados. Sobre estos hechos hallamos ocho mapas técnicos de los tendidos de vía y un plano de estación perteneciente a Umán, seis imágenes del Ferrocarril de Campeche a Calkiní con el ramal a Lerma; y otra más de los ferrocarriles mexicanos construidos y vías no realizadas.

Estos materiales, hasta nuestros últimos hallazgos, eran desconocidos por los estudiosos de dichos proyectos ferroviarios. Un ejemplo de lo anterior lo ilustra el Mapa II, el cual está clasificado en la Mapoteca Orozco y Berra como realizado en el siglo XX y se ignora el autor o la institución que lo elaboró. A partir de nuestra pesquisa pensamos que posiblemente fue realizado por Joaquín Hübbe o por la Compañía Limitada de Ferrocarril de Mérida a Calkiní con ramal a Celestún, ca. 1884, y es un plano empleado para el proceso constructivo [Mapa II].

Nota: Plano y perfil del tramo férreo de Mérida a Calkiní. De Km. 27 a 36, Siglo XX, s/a, s/i, CGF. YUC.M24.V5.1820, Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

Durante la Etapa II, de 1889 a 1903, las dos empresas fusionadas conformaron la Compañía Peninsular del Ferrocarril A. C., la cual dio un servicio regular de



Mapa IV. Fragmento del Plano General del Estado de Campeche.

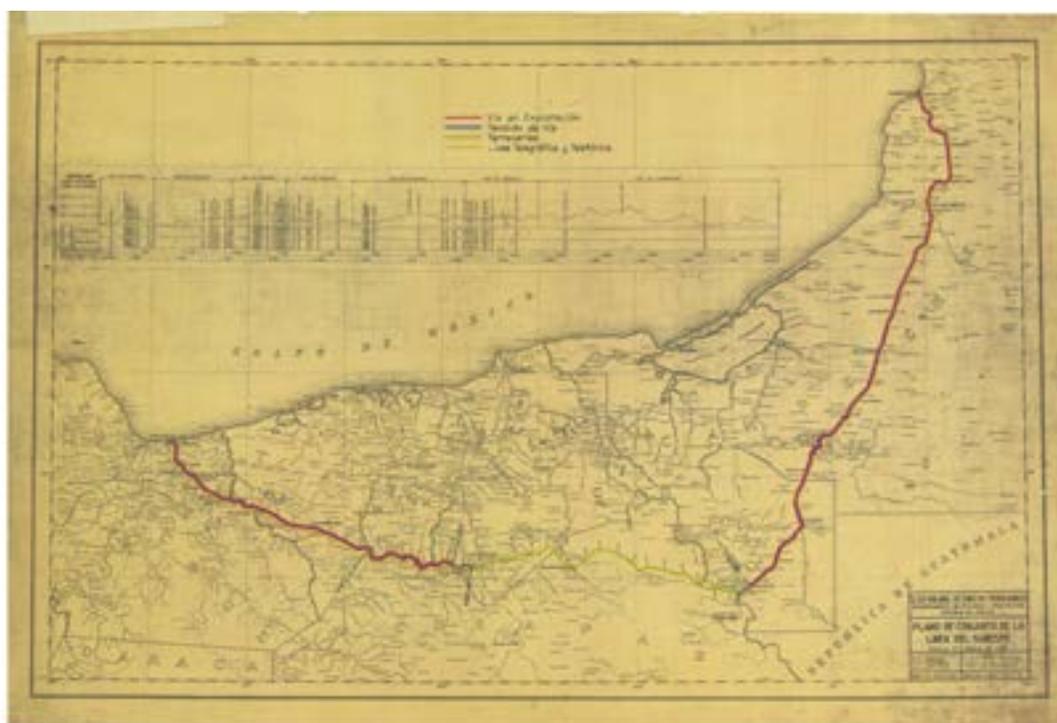
pasaje y de carga. Se ubicaron cinco imágenes del Ferrocarril Peninsular, además de cinco cartas tanto del estado de Campeche como de ferrocarriles de la República Mexicana. Un ejemplo de lo anterior es el Mapa III, que consideramos su temporalidad es de 1898 a 1901, pues no está representada aún la vía del Ferrocarril Campechano, cuyo tendido inicio en 1901. [Mapa III]

Nota: (sic) Carta del Estado de Campeche, siglo XX, s/i, Andrés William M., Código Clasificador: CGF.CAMP.M2.V1.0002. Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

La siguiente etapa, que va de

1903 a 1925 aproximadamente, la empresa fue adquirida por la Compañía Consolidada, Muelles y Almacenes de Yucatán, junto con el ferrocarril de Mérida-Progreso, Mérida-Izamal, y el de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso. Un mes después, se constituyeron los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A.

El Ferrocarril Peninsular quedó clasificado como parte de la División de Oriente, la cual continuó con ese nombre hasta 1934. Aquí se obtuvieron seis imágenes: tres son cartas de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, y tres más son parte de un itinerario de viajes de 1922; además de 24 imágenes que



Mapa. V. Plano de la Línea del Sureste en 1945. Vía en explotación, tendido de vía, terracería y líneas telegráficas y telefónicas.

comprenden cartas generales de ferrocarriles de la República Mexicana, planos de los partidos de Campeche, el proyecto de ferrocarril de Quintana Roo y el Ferrocarril de la península de Yucatán.

Por otra parte, este es el periodo de construcción de la segunda empresa de trenes que corrió por Campeche: el Ferrocarril Campechano. Lo anterior fue un proyecto para comunicar la capital del estado con el partido de los Chenes, buscando la articulación con las líneas yucatecas del Sureste hacia Muna y Peto. La vía estaba proyectada para pasar por Chiná, Pocyaxum, Tixmucuy y Pich en el partido de Campeche, y por las villas de Hopelchén y Bolonchenticul en los Chenes, terminando más allá de Dzitbalchén en el

territorio de Quintana Roo; pero sólo alcanzó el tendido hasta Uayamón. En 1938 dejó de funcionar por completo. En distintas representaciones se observan no sólo los tramos funcionales sino lo que se quedó en proyecto [Mapa IV].

Nota: Fragmento del Plano general del Estado de Campeche. Hoja 2, 1920, Gonzalo Graham, C. Marte, Gómez, José Gutiérrez L. Código Clasificador: CGF.CAMP.M2.V1.0063-2.2, Mapoteca Orozco y Berra.

Sobre la Etapa IV (1935 a 1972), los primeros estudios de reconocimiento para trazar una línea que ensambló algunos puntos del sureste se remontan a 1904 y 1905, pero hacia 1935 los trabajos se formalizaron y en mayo de

1950 se puso en servicio la primera parte de la obra, que iba de Puerto México (hoy Coatzacoalcos) a Campeche. En 1957 fue inaugurada la vía ancha, entre Mérida y Campeche, que a su vez estaba conectada ya con Coatzacoalcos y este último, con el centro del país. A dicha empresa se le nombró Ferrocarriles del Sureste.

Al respecto, se consiguieron ocho mapas del proceso constructivo de las vías hacia Puerto México, Salto del Agua, Río San Pedro, Tenosique y un tramo de Campeche; además de once documentos relativos a cartas generales de la República Mexicana, planos del estado de Campeche, sus municipios y zonas arqueológicas, y una carta de las comunicaciones terrestres, marítimas y férreas de Mérida,

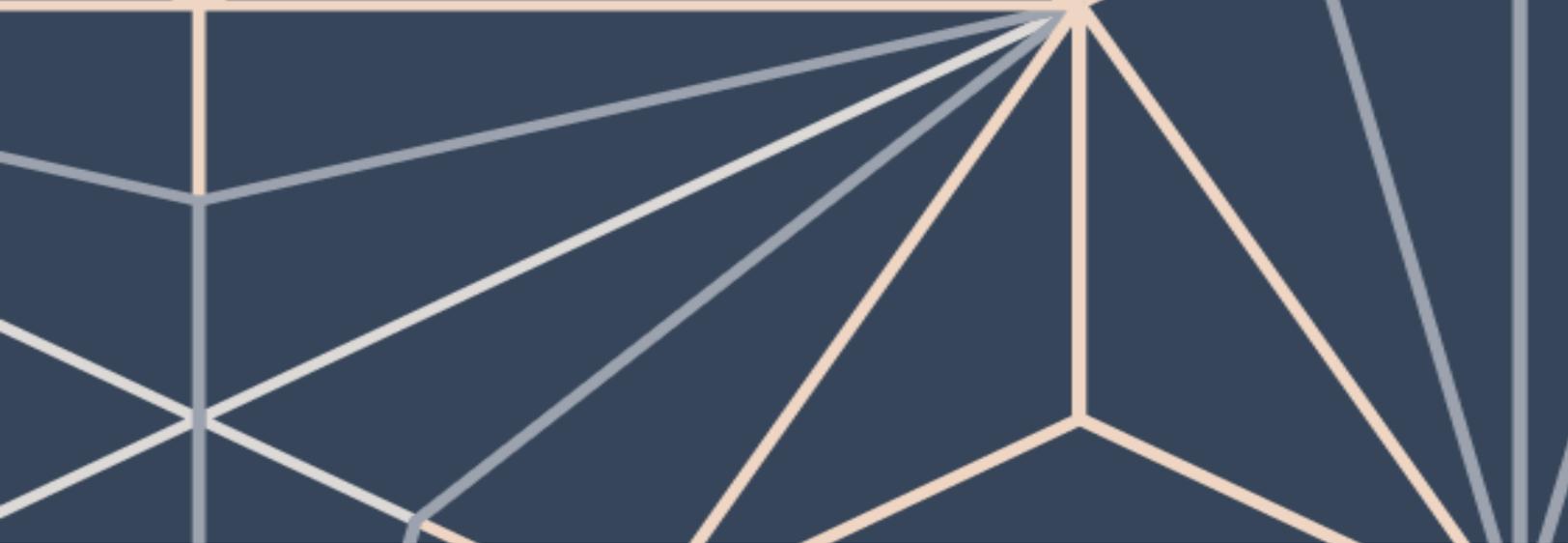
véase Mapa V [Mapa V].

Nota: "Plano de conjunto de la línea del Sureste 1945", SCOP. Dirección General de Construcción de Ferrocarriles. Departamento de Estudios y Proyectos. Oficina de Dibujo, sin autor, Código Clasificador: CGF.FC.M32.V8.0300-2.2. Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

El Ferrocarril del Sureste y la histórica compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán se fusionaron en 1977 para crear los Ferrocarriles Unidos del Sureste, hecho histórico que marca nuestra última etapa. Dicha empresa, de carácter paraestatal, dejó de estar enteramente en manos del gobierno federal, por medio de la SCOP, mientras que los Unidos de



Mapa VI. Camino de hierro del Ferrocarril del Sureste en 1984.



Yucatán salieron del control del gobierno de Yucatán.

A pesar de que esos años se hicieron grandes inversiones para conseguir nuevas locomotoras y más carros de pasajeros, los trenes serían privatizados en 1999 y cambiarían su nombre a Ferrocarriles Chiapas-Mayab (Diario Oficial de la Federación, 1999). De esta fase sólo obtuvimos un mapa de 1984 [Mapa VI].

Nota: "Mapa de Campeche 1984", Subsecretaría de Agricultura y Operación. Dirección General de Distritos y Unidades de Temporal. Subdirección General de Distritos y Unidades de Temporal. Subdirección de Estudios y Proyectos, M. Cervantes G., Año 1984, Código Clasificador: CGF.CAMP.M2.V3.0186, Mapoteca Orozco y Berra.

Hasta aquí concluimos que las fuentes presentadas visibilizan los cambios acaecidos en el registro técnico, geográfico y político del territorio estudiado, así como el desarrollo del proyecto ferroviario en Campeche y el sureste (tanto de las empresas concluidas como las inconclusas). Sin embargo, esta proximidad no refiere por sí sola la complejidad histórico social.

Por ejemplo, en el transcurso de los acontecimientos ocurridos en la Revolución Mexicana, tanto el Ferrocarril Peninsular como el Campechano sufrieron daños en distintos tramos, algo que la cartografía no da cuenta y hace indispensable la consulta de otros recursos. No obstante, sin este tipo de fuentes es difícil situar espacialmente lugares, sucesos y, como señalaba Valentini, la perspectiva cultural sobre una región.

Bibliografía

Barceló Quintal, Raquel Ofelia (2011), "Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso", Mirada ferroviaria, Núm. 15, pp. 5-16.

"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.

Gantús, Fausta (1996), Ferrocarril Campechano 1900-1913, México, Gobierno del Estado de Campeche, UAC, 126 pp.

Pérez Romero, Orquídea de los Ángeles (1998), El Ferrocarril Peninsular durante el Porfiriato, Tesis para optar por el Título de Licenciada en Humanidades con especialidad en Historia, México, Universidad Autónoma de Campeche, 150 pp.

SCOP (1950), Ferrocarril del Sureste, México, SCOP. Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, 200 pp.

Valentini, "El Mapa de Yucatán (Del Eco del Comercio)", La Nueva Era, Año III, Número 306, Columna 49-50 y 56, Ciudad de Campeche, 30 de marzo de 1880, pp. 1-2.

Wan Moguel, Ricardo (2020), "El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)", Mirada ferroviaria, Año 13, Núm. 38, enero-abril, pp. 5-14.

