

El ferrocarril en tierras campechanas

José Manuel Alcocer Bernés



Trabajadores durante las obras de construcción de una estación ferroviaria en la línea del sureste. Circa 1950. INAH.

A mediados del siglo XVIII se empieza a proponer una nueva manera de desplazarse, mucho más rápido que los carruajes tirados por caballos y es cuando aparecen los primeros modelos de ferrocarril, pero esta nueva propuesta se consolida su fabricación hasta principios del siguiente siglo, entrando en vigor primero, en Inglaterra y luego en los Estados Unidos. Los ferrocarriles representaron una solución a los problemas de incomunicación, pues con su uso permitió la cercanía a los principales puertos y ciudades.



Tren de vapor en la estación de Pomuch, Hecelchakán, Campeche. INAH.

La extensión del territorio mexicano hacía imposible su rápida comunicación a los diferentes puntos comerciales y ciudades, pero principalmente al puerto más importante que era Veracruz y que servía de comunicación con el resto del mundo.

De ahí, la importancia de contar con una red ferroviaria que permitiese su cercanía. En 1837, el gobierno mexicano otorgó la primera concesión para construir una línea ferroviaria que uniese el puerto jarocho con la capital, pero la situación política y las diversas luchas que se desarrollaban en el país -los constantes golpes de estado- impidieron que este proyecto fructificara y muy poco se pudo avanzar.

Más adelante se retomó el proyecto y el primer tramo, concluido en 1857, fue el que unió la capital con la villa de Guadalupe, pero nuevamente la guerra de Reforma y la intervención francesa dificultaron el avance de las obras.

Pero curiosamente el grupo invasor, los franceses, ante la necesidad de enviar tropas y pertrechos rápidamente hacia la capital, reanudaron los traba-



Tren Rápido de las 11 de la mañana en Pomuch, Hecelchakán Campeche. INAH.

jos desde el puerto de Veracruz, pero solo pudieron avanzar hasta el Paso del Macho.

Una vez concluida la intervención, el gobierno juarista se dio a la tarea de reanudar los trabajos, otorgando a una compañía inglesa la concesión de construcción del ferrocarril. En 1867 se restablecen los trabajos y el 20 de diciembre de 1872 se concluyeron, quedando la capital del país conectada con el puerto más importante. Esta labor fue una verdadera obra de ingeniería por todo lo que implicó su construcción. A partir de entonces, el país se integraba a la modernidad en materia de comunicaciones.

Como sabemos, Porfirio Díaz dio

un mayor impulso a la construcción de vías de comunicación, principalmente hacia el norte del país. El ferrocarril se convirtió en el medio de transporte más empleado. Las compañías que tenían en sus manos las concesiones eran dos: las compañías norteamericanas Standard Oil Company y la Casa Speyer y Co. Al estallido de la Revolución, los ferrocarriles tuvieron un papel importante en el desarrollo de ésta, pues la Revolución se hizo sobre los rieles.

Campeche y el ferrocarril

El desarrollo del ferrocarril en el porfiriato fue el detonante para el crecimiento de la economía y Campeche, como nuevo estado de la Federación, deseaba parti-

cipar en esta dinámica de progreso y comunicación. A partir de entonces, el gobierno de Campeche inició una serie de pláticas con el de Yucatán para trazar una línea que uniese las dos capitales: Mérida y Campeche, los campechanos se comprometían a tender una línea que fuese desde Campeche a Calkiní y los yucatecos de Mérida a este lugar; que sería el punto de encuentro de ambas líneas.

En el documento otorgado se señalaba lo siguiente: “El ejecutivo de la Unión ha tenido a bien decretar: Se autoriza al ejecutivo de la Unión para que contrate con el gobierno del estado de Campeche la construc-

ción de una vía férrea entre la capital del Estado y la villa de Calkiní con una prolongación a Lerma”.

La construcción ferroviaria de esta línea era de suma importancia para ambos estados pues aumentaría el crecimiento de la agricultura, la industria y el comercio. Además que los habitantes de los poblados donde pasaría podrían comunicarse más rápido y sus productos ser transportados a ambas capitales.

El gobierno estatal se puso en contacto con la Secretaría de Fomento para un préstamo inicial de 80,000 pesos, para iniciar los trabajos que fueron



Estación vieja de los F.F.C.C. Unidos de Yucatán, INAH.

parcialmente cubiertos por Victoriano Nieves, famoso empresario carmelita. El ingeniero encargado de la obra fue Fremont, que ya había trabajado en tierras campechanas.

Para 1883 estaba habilitado el tramo Tenabo - Pomuch, pero con tracción animal. Ante la falta de subvención federal, el empresario campechano José Méndez Estrada tuvo que parar los trabajos, para este entonces solamente se habían construido 34 km de vía. Como era necesaria esta obra para ambos estados, en 1889 un grupo de empresarios yucatecos constituyeron la Compañía Peninsular de Ferrocarril. Para acelerar los trabajos, esta compañía contrató a 100 braceros cubanos. El resultado fue que en 1893 se abrió el tráfico entre Campeche y Hecelchakán.

La inauguración oficial de la línea se llevó a cabo el 28 de julio de 1898, en el límite entre ambos estados. Joaquín Baranda, en representación de Porfirio Díaz, conjuntamente con los gobernadores de ambos estados, develaron el monumento conmemorativo. El ferrocarril contaba con 7 locomotoras, 20 arzones, 32 furgones y 16 carros de pasajeros. En 1902, las compañías se fusionaron en una sola compañía: Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

El ferrocarril en todas las pobla-

ciones del Camino Real significó la posibilidad de viajar más rápido, hacer negocios y un centro de convivencia, pero lo más importante les permitió transportar los productos de la región para ambas ciudades, como maíz, chicle y henequén. Para 1934 se inicia la construcción del Ferrocarril del Sureste, para conectar a la península con el resto de la república; de esta manera, la península dejaría de ser una isla, para estar unida al resto del país a través de este medio de transporte.

Otro de los proyectos ferroviarios en Campeche fue el de Fernando Carvajal Estrada, para conectar la región de los Chenes. El proyecto abarcaba Campeche, Chiná, Pocyaxum, Tixmucuy, Pich, Hopelchen y Bolonchen. Por la falta de apoyo y de empresarios no se concluyó este proyecto sino solo el tramo China-Uayamón.

Un último proyecto del gobierno de Campeche fue una vía que uniese Campeche con Tehuantepec, la idea era vincular la península con el Pacífico, pero solo se quedó en papel.

Hoy, el propósito del gobierno federal de unir a toda la península es a través del llamado Tren Maya, una idea que ha costado pesos y pesares, pero parece que su conclusión esta próxima, de esta manera se revitaliza un viejo proyecto: la unión de toda la península.



Vagón 2179 de los F.F.C.C. Unidos de Yucatán/José Alcocer Bernés.

Bibliografía:

Álvarez Suárez, F. (1991) Anales históricos de Campeche. Ayuntamiento de Campeche, (2a edición), Tomo I y II.

De la Torre, Villar, E. (1978) La administración del presidente Juárez 1867-1872. Las comunicaciones, Historia de México, Salvat, Mexicana de Ediciones, México, T. 10.

De la Torre, Villar, E. (1978) La economía del porfirismo, el desarrollo económico, sus bases, Historia de México, Salvat, Mexicana de Ediciones, México, T. 10.

Gantus, F. (1996) Ferrocarril

Campechano 1900-1913. Instituto de Cultura de Campeche, Universidad Autónoma de Campeche.

Ludlow, L. (2002) El Progreso Porfirista, en Gran Historia de México Ilustrada, Editorial Planeta, México, T. 4.

Paris, Padilla, J.& Gibbs H. (2014) El inglés que sostuvo los lazos con Londres. Revista bicentenario, el ayer y hoy de México, vol. 7, Núm. 25.

Salmerón, A. (2002) La política exterior del porfirismo 1880-1910, en busca del equilibrio. Gran Historia de México Ilustrada, Editorial Planeta, México, T. 4.

