

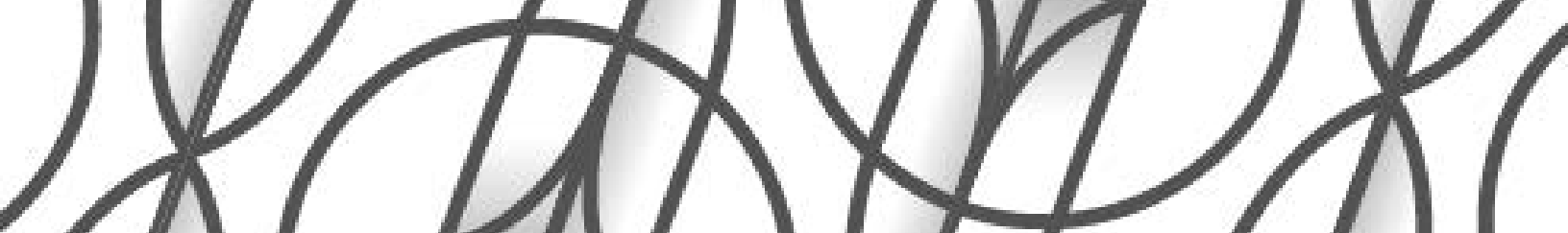


Los tres tiempos del ferrocarril en la península de Yucatán. El contexto histórico

Martha Beatriz Cahuich Campos, Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza, Ximena González Cruz, Fabiola Jiménez Romero, Juana Elizabeth Ángeles Monreal, Christopher Daniel Rodríguez Andrade

El ferrocarril ha retornado a la península de Yucatán gracias al Tren Maya, cuyo último tramo está por concluirse al momento de escribir las presentes líneas. Dicha obra representa un parteaguas en la historia de la región, ya que se comunicarán las tres entidades que la integran con los estados de Chiapas y Tabasco por medio de una única vía y un recurso de movilidad moderno, económicamente accesible y bastante seguro. No es la primera ocasión que el ferrocarril revoluciona el transporte, la comunicación y el comercio peninsular, históricamente ha habido ya dos momentos en los cuales se ha marcado el “antes y después”.

El primero sucedió con la conexión de los dos principales estados existentes hasta entonces, Campeche y Yucatán, por medio del Ferrocarril Peninsular, inaugurado el 28 de julio de 1898 y que contaba con 189 kilómetros. El segundo ocurrió al hacer posible, por primera vez en la historia, la comunicación terrestre, entre la península de Yucatán con el resto de la República mexicana, debido a la apertura del Ferrocarril del Sureste, el 29 de mayo de 1950, con 738.8 kilómetros. El primer tramo del Tren Maya, Campeche a Cancún, inició su funcionamiento el 15 de diciembre de 2023, y ha sido considerada como una obra singular en el mundo, edificada



Mapa I. En la imagen se aprecia la división política que existía un año después de la inauguración del Ferrocarril Peninsular (1899), con la existencia de sólo dos entidades federativas. Se ha resaltado las dos principales capitales (Campeche y Mérida) y los puertos que tenían aduana (Campeche, El Carmen y Progreso). Con líneas negras más gruesas se ha representado las vías de ferrocarril en uso y aquellas en color gris ilustran los caminos vecinales.

Fuente: Adaptado de Molina, I. J. O., Espinoza, M. C., Castro, M., et al. (1899). Carta general de la República Mexicana de 1899: Hoja 4 [Mapa] (Código clasificador CGF.RM.M26.V3.0175-4.4). Secretaría de Fomento. Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Con el apoyo de Adobe Systems Incorporated. (2024). Adobe Photoshop [Software]. Adobe Systems Incorporated. <https://www.adobe.com/products/photoshop.html>

en tiempo récord. Significa el retorno de este medio de transporte, después de su privatización en los años noventa del siglo pasado, financiado por el pueblo y para el pueblo, que pretende devolver al sureste algo de la enorme riqueza que se generó en su territorio por medio del petróleo, del cual nunca recibió una retribución económica, siendo considerada de las regiones más pobres. Contará en su conclusión total con 1554 kilómetros de vía.

Es interesante señalar que las tres ceremonias de apertura de estas empresas se realizaron en el suelo campechano, y salvo en la primera, los encargados del Poder Ejecutivo encabezaron las mis-

mas: Miguel Alemán en 1950 y Andrés Manuel López Obrador en 2023 (El Economista, 2023). De esta misma forma, será la actual presidenta Claudia Sheinbaum quien encabece la ceremonia de apertura de la totalidad de la obra en meses próximos. Para comprender la importancia de lo anterior, nos adentraremos en el contexto demográfico, forestal y de comunicación de la península de Yucatán.

Iniciamos con la revisión de la división política y aspectos de comunicación peninsular en 1899, es decir, al siguiente año de la inauguración del Ferrocarril Peninsular, que es cuando contamos con varios datos. Para ello nos auxiliaremos

del Mapa I adaptado de Molina, Espinoza, Castro, et. al. (1899).

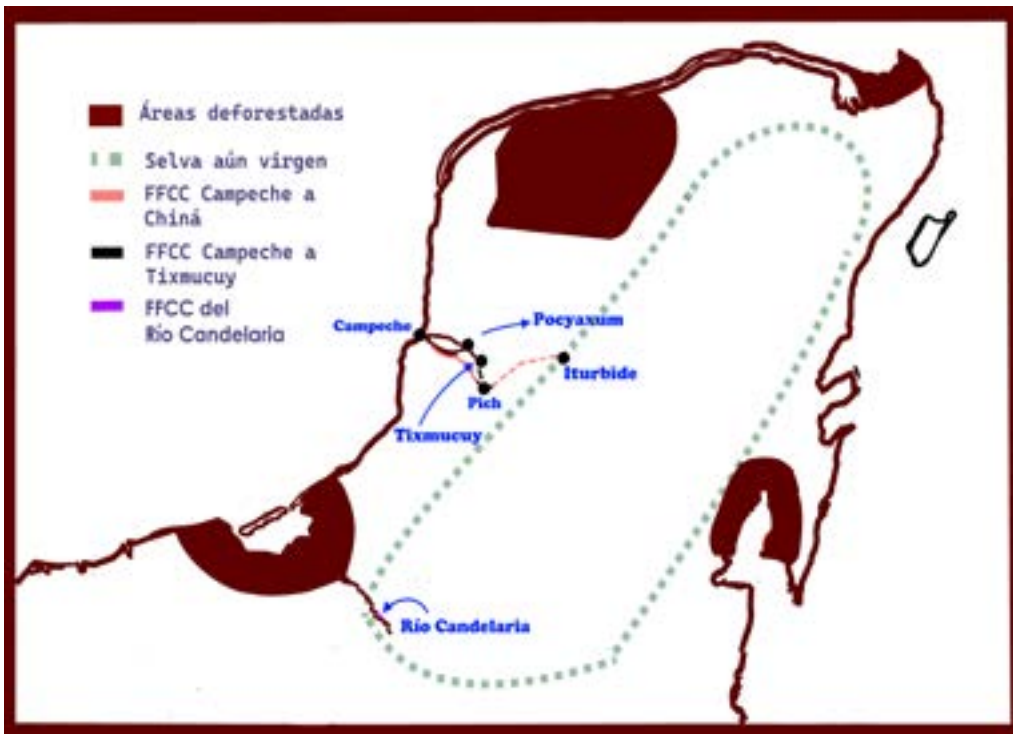
En ese entonces, dos entidades federativas conformaban la región, pues Quintana Roo era parte del estado de Yucatán. Existían dos principales urbes: Campeche y Mérida, mientras que la mayor parte de los asentamientos se hallaba en el noroeste del estado de Yucatán. Solo tres puertos de altura contaban con aduana, todos ubicados en el Golfo de México (Campeche, El Carmen y Progreso) y ninguno en el Caribe. Los caminos terrestres eran de terracería y de herradura. Resaltan las líneas de tren en explotación, la recientemente estrenada de Campeche a Mérida, con ramales en Lerma, Campeche y Hunucmá, Yucatán; además de un conjunto de caminos de hierro interestatales apiñados en la parte noroeste del estado de Yucatán, en la zona henequenera. De acuerdo con Peñafiel (1897 y 1899), en esta superficie peninsular de 181 mil kilómetros cuadrados, habitaban 386 mil personas, (p. 130 y p. 72 respectivamente) con una densidad de 2.13 habitantes por kilómetro cuadrado¹. Era un espacio poco poblado, con mayor concentración de habitantes en el oeste-noroeste y sus medios de transporte preponderantes eran: barco, tren, carruajes, diligencias, caballo, mula, a pie. La única manera de llegar al resto del país e internacionalmente era por medio del mar. La economía estaba basada en la agricultura y recursos forestales, siendo el henequén el producto principal de exportación, cultivado al noroeste de la península; y el palo de tinte, obtenido de la zona del Carmen y Campeche.

Si bien heterogénea, la región poseía grandes porciones de una naturaleza bella y exuberante. No

obstante, la demanda europea por madera tintórea y preciosa suscitó que, desde el siglo XVI, se fuese explotando las costas y riberas de los ríos donde abundaban las especies codiciadas. Vadillo (2003) comenta que para 1795, los síntomas de la devastación eran evidentes, y desde entonces, se expidieron reglamentos para moderar la tala y reforestar, que nunca fueron acatados (p. 80). Por otra parte, el noroeste de la península fue desmontado para cultivar henequén y la caña de azúcar, además de la producción agrícola y ganadera del lugar. La red ferroviaria que construyeron empresarios yucatecos en esta zona agilizó el comercio de diversos productos entre los que destaca el henequén para los Estados Unidos, por medio de barco.

En el periodo decimonónico continuó avanzando la devastación, sin embargo, había un área extensa de la península, muy codiciada, apreciada por su alto potencial agrícola y riqueza maderera, la cual prometía generar amplias ganancias en el comercio de exportación. Por esta situación emergieron varios proyectos particulares de ferrocarril, desde los años ochenta de dicha centu-

1. El censo de 1899 muestra dos resultados de conteo, la "población de hecho" y la "población residente". El Mapa I (Molina, Espinoza y Castro, 1899), también incluye el dato de la población total de cada entidad de la República tomando en cuenta a la población "de hecho", por lo que hemos registrado principalmente esta última información. El cálculo de densidad y del total de la población es nuestro.



Mapa II. En la imagen se ha resaltado con marrón las zonas que posiblemente se hallaban deforestadas de palo de tinte y otras maderas a fines del siglo XIX. Con línea discontinua verde resaltamos la porción que al parecer guardaba aún selva virgen y potencial agrícola. Se ha ubicado los distintos proyectos propuestos por empresarios campechanos para acceder a esta última, aunque ninguno se llevó a cabo.

Fuente: imagen de elaboración propia.

ria, intentaron alcanzar la parte con mayor riqueza agrícola y forestal del estado, hacia los Chenes. Tal es el caso del Ferrocarril de Campeche a Chiná con prolongación a Pich y a un “punto a Bolonchenticul”; y el Ferrocarril de Campeche a Tixmucuy que llegaría a Pich o hasta Iturbide (Cahuich et al, 2022, p. 6-13). Por el lado de Yucatán, la red ferroviaria conectó a las haciendas productoras de henequén con el recién abierto puerto de Progreso.

Al comienzo del siglo XX, Wan (2020) expone que en el lado yucateco, los Ferrocarriles Sudorientales, pretendían

prolongar el tren desde Peto, Yucatán, hacia Bahía del Espíritu Santo, Quintana Roo. Posteriormente, desde Valladolid hasta el Río Hondo (p. 5-14). Por su parte en Campeche, con el Ferrocarril Campechano se intentó llegar nuevamente hacia los Chenes, pero sólo arribó hasta Uayamón, aunque en varios mapas posteriores se le proyectó hasta Iturbide. Hacia 1916, en plena época revolucionaria, surgió una nueva propuesta: el Ferrocarril Forestal del ingeniero Salvador Toscano². El pueblo. Diario de la mañana (1916) publicó que partiría de Peto, Yucatán, hasta terminar en Tapachula, Chiapas. La idea era explotar ma-

2. Toscano era director del Departamento y de Bosques de la Secretaría de Fomento.



Mapa III. Proyectos ferroviarios propuestos en la primera mitad del siglo XX que buscaban acercar a diversos puertos peninsulares con la zona considerada de riqueza agrícola y forestal peninsular, varios de ellos pensados para el entonces territorio de Quintana Roo. En este último lugar se pensó impulsar el poblamiento ligado a la vía del tren. En el caso de los Ferrocarriles Sud-Orientales se intentó que estos facilitarían el control del espacio de los mayas rebeldes. Con la empresa del Ferrocarril Campechano, se intentó acceder a los Chenes. Ninguno fue llevado a cabo a excepción del Campechano que llegó hasta Uayamón.

Fuente: imagen de elaboración propia.

deras preciosas, chicle, petróleo, cereales y frutas; y vincular la extensa frontera del sur con el interior del país y de poblar la zona. Se pensaba que, conforme progresara el tendido de vía, ir obteniendo recursos para prolongarla y además lotear terrenos.

Hacia 1934, sin embargo, la "Carta geográfica del territorio de Quintana Roo, conteniendo los proyectos de vías de comunicaciones interior y exterior", elaborado por M. Maldonado y resguardado en el Archivo General del Estado de Campeche

(AGEC), incluye otros planes para caminos de hierro: el de Mengel a Juárez con 176 kilómetros, que uniría el puerto de Champotón con la laguna de Chetumal (o el río Hondo), y que aprovecharía 80 km en donde se hallaba la vía Decauville de la empresa estadounidense Mexican Explotation, en compensación para la explotación de maderas y resinas; el denominado "Urgente" que iría de la laguna de Bacalar a Peto con una longitud de 197 kilómetros y que podría ser hecho por un "cuerpo de zapadores e ingenieros militares"; el Ferrocarril de Valladolid a Puerto Juárez, y el Tizimín al mismo destino costero³. Ninguno de estos proyectos se materializó.

Pero la carencia de un tren no impidió que el sur de Campeche y buena parte del territorio de Quintana Roo fuesen mermados por grandes latifun-

3. "Carta geográfica del territorio de Quintana Roo, conteniendo los proyectos de vías de comunicación interior y exterior; carreteras, vías férreas, fluviales, marítimas, aéreas, telégrafos, teléfonos, canalización de ríos, estero, lagunas, construcción de muelle para hacer puertos de altura, Puerto Juárez en la Bahía del Meco, comunicada por vía férrea a Valladolid, Yucatán. Colonización en tres zonas Norte, Centro y Sur con elementos del Interior, norte y sur del país, ir incorporando a la patria los que se encuentran en los E. Unidos.- Desarrollo de las Industrias - Extracción de Durmientes para todo el Sistema del país", 31 diciembre de 1934, México D.F. M. Maldonado, AGE/CM/PY/193411

distas, provenientes de la élite yucateca, campechana y firmas norteamericanas, las cuales explotaron el chicle y las maderas preciosas durante la primera mitad del siglo XX. Lo anterior facilitado por la introducción de pequeñas vías portátiles de tren Decauville, pero principalmente gracias a las avionetas empleadas para el transporte del chicle que permitieron la apertura de caminos terrestres y camiones de carga. La acción coordinada entre barco, tren, avión y auto-transporte aceleró el daño ecológico.

Por otra parte, no hallamos un plano de nuestra región hacia


1950, año del arranque del Ferrocarril del Sureste, pero en su lugar presentamos otro de 1957. Se ve el trazo ya del camino de hierro que parte de Mérida, pasa por Campeche, baja hasta Tenosique, continúa por Palenque y finalmente llega hasta Coatzacoalcos. Se aprecian las carreteras presentes, reiteradamente hacia el norte y oeste, mientras que las porciones centro, sur y este se hallan escasamente comunicadas.

En la península vivían 665 mil 964 personas, 278 mil 993 más que en 1898. Había dos entidades: Campeche y Yucatán, y un territorio federal: Quintana Roo. La Secretaría de Economía (1952 y 1953) presenta en el censo general de población de 1950, que la primera contaba con 122 mil habitantes (p.10), Yucatán con 516 mil (p. 8) y el territorio de Quintana Roo con 26 mil (p. 8). La densidad de población en toda la península era de 3.75 habitantes por kilómetro cuadrado,



Mapa IV. En el mapa se ha resaltado con línea negra obscura el trayecto del Ferrocarril del Sureste, inaugurado en 1950.

Fuente: Adaptado de Mapoteca Manuel Orozco y Berra. (1957). Carta de carreteras de la República Mexicana [Mapa] (Código clasificador CGF. RM.M28.V23.1633). Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Con apoyo de Adobe Systems Incorporated. (2024). Adobe Photoshop [Software]. Adobe Systems Incorporated. <https://www.adobe.com/products/photoshop.html>



siendo para Campeche de 3.4; para Yucatán 13.42 y para Quintana Roo de 0.54. De esta forma, la península continuaba siendo un espacio relativamente poco poblado, con una distribución desigual de asentamientos, aun cuando había presencia no sólo de barcos, ferrocarriles y terracerías, sino de vuelos comerciales y carreteras transitadas por el autotransporte.

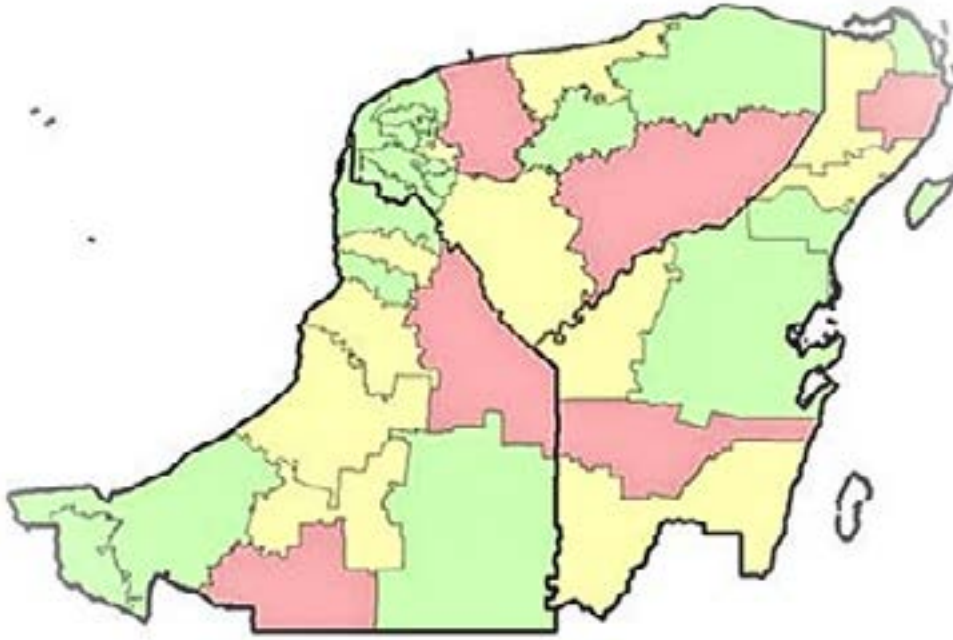
Con respecto al medio ambiente, biólogos de la Universidad de Veracruz que contaron con el auspicio de los Estados Unidos, hicieron un estudio sobre deforestación y sus determinantes en la península desde 1940 hasta 2013. Ellis, E. A., Romero Montero, J. A. Hernández Gómez, I. U. (2015) hallaron así que la entidad más afectada era Campeche, seguida de Yucatán y Quintana Roo. El daño fue provocado por diversos factores como la expansión de las áreas agrícolas intensivas, la presencia de ganado, la expansión urbana, el crecimiento de la población, la inmigración y el turismo. En ello intervino no sólo la iniciativa privada, sino programas de gobierno o de organizaciones civiles (p. 155). La presencia del tren influyó, pero sobre todo las carreteras. En la imagen se muestra el semáforo de deforestación para la península en 2014, basado en el trabajo nombrado. Como puede verse son mayores

las áreas de alerta roja y amarilla con relación a la verde. El área históricamente poblada en la península no se encuentra, sin embargo, tan dañada, pero sí hay porciones en riesgo de la parte que en décadas anteriores fue considerada de naturaleza más rica.

Más dramática es la realidad que nos presenta el mapa siguiente, con respecto a la ubicación de la población en situación de pobreza por municipio en México en el año 2020. Salta a la vista que el sur y sureste del país son las porciones donde la problemática social es más grave. Pero es impresionante que en la península de Yucatán en el área considerada como de máxima riqueza y codiciada por siglos, viva hoy en día la población más pobre de la región. Cómo dimos ese salto histórico es algo que todavía debemos estudiar con precisión

La población actual de la península se encuentra asentada en una mayor superficie, con respecto a los siglos anteriores, a su vez, la red de carreteras ha crecido de manera exponencial y cubre buena parte de la región, quedando las zonas de reserva forestal como lunares. En comparación, podemos ver la trayectoria periférica que seguirá el Tren Maya.

La población peninsular se incremen-



Mapa V. Semáforo de deforestación para la península de Yucatán en 2014, de acuerdo con el estudio de Ellis, E. A., Romero Montero, J. A. Hernández Gómez, I. U. (2015). En rojo se observa las áreas en mayor riesgo, en amarillo las de peligro medio y en verde las mejor conservadas.


Fuente: Ellis, E. A., Romero Montero, J. A. Hernández Gómez, I. U. (2015) Evaluación y mapeo de los determinantes de la deforestación en la península de Yucatán. Monitoreo, reporte y verificación. México: Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), Nature Conservancy (TNC), Alianza México Redd+. p. 97

tó en 2020 de acuerdo con los censos de población de dicho año, alcanzando los 5 millones 107 mil habitantes, es decir, 13 veces desde 1898, y siete desde 1950. La densidad de población actual es de 28.21 habitantes por kilómetro cuadrado. La entidad con mayor población es Yucatán con 2 millones 320 personas (p. 3), seguida por Quintana Roo con un millón 857 mil (p. 9) y por último Campeche con 928 mil (p. 3).

Comentarios finales

Hemos querido presentar los tres arranques de las obras ferrocarrileras que culminan con todo un esfuerzo histórico que buscó cumplir con una serie de objetivos, siendo en conjunto un largo proceso que ha conllevado una gran inversión de tiempo y dinero, pero que a la larga ha sido accesible para la población. El ferrocarril, desde su introducción en 1898 hasta el año 2024, ha sido una pieza clave en el proceso de modernización de la península de Yucatán, fundamental en el desarrollo económico, social y territorial de la región, marcado por un contexto demográfico, forestal y de comunicación cambiante.





A pesar de haber sido una región relativamente poco habitada, la población peninsular se incrementó sustancialmente desde la segunda mitad del siglo XX, pero con una distribución desigual, siendo más densa la porción del estado de Yucatán.

En cuanto al medio ambiente, desde el término del siglo XVIII hay síntomas de deforestación gracias a la explotación con fines de comercio internacional del palo tinto y otras maderas preciosas, sobre todo en algunas áreas costeras, el cual empleó el arrastre de troncos, la movilidad en los ríos y el barco. Este proceso contribuyó a la inserción de la península al sistema capitalista internacional, que con el tiempo se convirtió en una explotación intensiva de materias primas forestales, gracias a la introducción de distintos transportes modernos. Si bien, desde finales del siglo XIX y las primeras décadas del XX se pretendió emplear al tren para este fin, no fue hasta la llegada del avión y el autotransporte que se dio la aceleración de este proceso, y la coordinación de todos estos recursos de comunicación. Pero es importante resaltar que los caminos de hierro fijos no fueron responsables de lo anterior en Quintana Roo. A esto se sumó la introducción de la agricultura intensiva, la ganadería, los movimientos migratorios, la expansión urbana y el turismo, sobre todo a partir de los años cuarenta del siglo pasado. El detrimento ecológico alcanzó muchos lugares, otrora de selva virgen y poco habitados.

El sureste mexicano, incluyendo a Tabasco y Chiapas, ha aportado grandes recursos a la economía nacional en los tiempos de la globalización gracias a productos como el petróleo y las maderas. Paradójicamente, su población ha tenido un crecimiento económico nulo, estando asentadas porciones importantes de mexicanos viviendo en extrema pobreza en los últimos 36 años. El ferrocarril agilizó, en primer lugar, la intercomunicación terrestre de la península de Yucatán y permitió la integración del sureste con el resto del país, con consecuencias identitarias y culturales que no abordamos en el presente trabajo. Pero sí podemos afirmar que el contexto de dicha región durante cada una de las inauguraciones de estos proyectos ferroviarios fue distinto, siendo el más difícil el del Tren Maya, que enfrentará a una zona ecológica más frágil, a una península más poblada y con mayor rezago social.

Estos emprendimientos, lo suficientemente importantes para que fuesen inaugurados por los altos mandos del país, contaron con el entusiasmo de los grupos pudientes y de la población general. En cada caso el ferrocarril fue y es una esperanza, así como un símbolo de progreso y unidad. Si el Tren Maya representará un capítulo venturoso, dependerá de todos nosotros y de las lecciones históricas que hayamos aprendido.



Mapa VI. Porcentaje de población en situación de pobreza, según municipio, México 2020. Véase como el área que fue otrora la más anhelada por su riqueza forestal en el siglo XIX, es donde se halla actualmente la población que vive en condiciones de mayor desventaja socioeconómica de la región y del país.

Fuente: CONEVAL (2021) Medición de la pobreza en los municipios de México, 2020 [PDF]. México: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, p. 43 https://www.coneval.org.mx/Medicion/Documents/Pobreza_municipal/2020/Presentacion_Pobreza_Municipal_2020.pdf



Bibliografía

Cahuich Campos M. B., Borbolla Vázquez A., y Ángeles Monreal J. E., (2022), “Lo que no pudo ser. Sueños no materializados de los caminos férreos en Campeche”, Glifos. Revista trimestral del Centro INAH Campeche, núm. 32, pp. 6-13, Censo de Población y Vivienda (2020). Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020: Campeche y Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020: Yucatán; y Presentación de resultados: Quintana Roo. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2023.

https://en.www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825198107.pdf

https://en.www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825198374.pdf

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/cpv2020_pres_res_qroo.pdf

CONEVAL (2021) Medición de la pobreza en los municipios de México, 2020 [Imagen]. México: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. p. 43 https://www.coneval.org.mx/Medicion/Documents/Pobreza_municipal/2020/Presentacion_Pobreza_Municipal_2020.pdf

“El 15 de diciembre se inaugura en Campeche el Tren Maya”, (2023) El Economista, Gobierno de Campeche, México, 13 de noviembre de 2023. <https://www.eleconomista.com.mx/politica/El-15-de-diciembre-se-inaugura-en-Campeche-el-Tren-Maya-20231113-0092.html>.

Ellis, E. A., Romero Montero, J. A. Hernández Gómez, I. U. (2015) Evaluación y mapeo de los determinantes de la deforestación en la península de Yucatán. Monitoreo, reporte y verificación. México: Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), Nature Conservancy (TNC), Alianza México Redd+.

<http://www.monitoreoforestal.gob.mx/repositorioidigital/files/original/5b9a-8610cae3663df664b78a0ff2490a.pdf>



Gobierno de México (2023) Red Nacional de Caminos 2023 [Imagen]. México: Instituto Mexicano del Transporte. <http://rnc.imt.mx/>

Molina, I. J. O., Espinoza, M. C., Castro, M., et al. (1899). Carta general de la República Mexicana de 1899: Hoja 4 [Mapa]. (Código clasificador CGF.RM.M26.V3.0175-4.4). Secretaría de Fomento. Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

Peñafiel, A. (1897 y 1899), Censo del estado de Yucatán: Censo general de la República Mexicana y Censo del estado de Campeche: Censo general de la República Mexicana (respectivamente). México: Ministerio de Fomento, Dirección General de Estadística. Verificado el 20 de octubre de 1895.

“Proyecto para un Ferrocarril Forestal que partirá de Peto, Yucatán y terminará en Tapachula, Chiapas” (1916). Pueblo. Diario de la mañana. Hemeroteca Nacional Digital de México – Universidad Nacional Autónoma de México. Año III, Tomó I, núm. 730, México. 10 de noviembre de 1916, p. 3.

Secretaría de Economía. (1952). Censo general de población. 6 de junio de 1950: Estado de Campeche y Censo general de población. 6 de junio de 1950: Territorio de Quintana Roo [PDF]. México: Dirección General de Estadística.

<https://www.inegi.org.mx/app/vendelealinegi/documento/verDocumento.aspx?c=10468> <https://www.inegi.org.mx/app/vendelealinegi/documento/verDocumento.aspx?c=9763>

Secretaría de Economía. (1953). Censo general de población. 6 de junio de 1950: Estado de Yucatán [PDF]. México: Dirección General de Estadística.

https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825412401/702825412401_1.pdf
Vadillo López, C. (2003) “Introducción” La significación de los bosques y el agua. El territorio de la Laguna de Términos 1675-1997. México: Universidad Autónoma del Carmen.

Wan Moguel, R. M. (2020) “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción infraestructura de la línea (1934-1977)”, Mirada ferroviaria. Año 13, núm 38, México, ene-abr-2020. p. 5-14.