



Cuando las promesas se materializan. Ceremonias de inauguración del tren en Campeche: 1898, 1950 y 2023

Martha Beatriz Cahuich Campos, Fabiola Jiménez Romero, Juana Elizabeth Ángeles Monreal, Christoper Daniel Rodríguez Andrade, Ximena González Cruz

En este artículo se recuerdan tres de las celebraciones de apertura del ferrocarril en la península de Yucatán, trascendentes por su importancia histórica y sucedidas en territorio campechano, todo en un lapso de 125 años. ¿Por qué hablar de estos acontecimientos? Porque mediante ellos se palpan las expectativas, sueños, promesas y proyectos a ser cumplidos gracias a este medio de transporte. Se trata, en todos los casos, de emprendimientos impulsados por el gobierno mexicano, federal y local, con el apoyo del empresariado, pero en los cuales participó con entusiasmo el pueblo campechano y del resto del país. Estos breves relatos nos acercan no sólo a distintas épocas, sino al sentir de aquellos actores sociales que compartieron su euforia y entusiasmo. Este ejercicio, que permite la comparación de realidades distantes de la historia de Campeche ha tenido, sin embargo, una constante que se extiende al resto del sureste mexicano: ser considerada una región adormecida, pobre, olvidada y que en cada caso se ha intentado despertar por medio del tren.

Primera inauguración en 1898

Los festejos por la edificación de un camino de hierro para Campeche, en realidad emergieron años antes. En 1880, los gobiernos de esta entidad y de Yucatán celebraron un acuerdo con el poder federal, para gestionar las concesiones de dos empresas ferrocarrileras independientes,

Recreación del festejo del 9 de marzo de 1881, por la recepción oficial del Contrato aprobado por la Secretaría de Fomento para que el Gobierno de Campeche llevase a cabo la construcción de un ferrocarril que, partiendo desde su capital, llegase hasta la villa de Calkiní, con un ramal al pueblo de Lerma.

Fuente: imagen de elaboración propia, basada en "La Parroquia de Campeche en 1874", Fecha: 1930. Lugar de origen: Campeche, Campeche. Autor: Cicero y Pérez. Alcocer Bernes, José Manuel, *Las postales campechanas. Un retrato de eternidad, México, UAC, 2015, p. 34. Biblioteca Digital Román Piña Chán, UAC.*



cada una en sus territorios, cuyo tendido partiría de sus respectivas capitales hasta encontrarse en la frontera entre Halachó y Calkiní. En Campeche se firmó el referido contrato el 22 de febrero de 1881. En el momento en que el gobernador, Arturo Shields, hizo de conocimiento público lo anterior, el día once de marzo, el pueblo celebró en la capital y en otras villas con cohetes, repique de campanas, inmuebles públicos engalanados y el edificio de la Aduana Marítima enarbolando el pabellón nacional. Una banda militar tocó en la plaza de la Independencia hasta horas avanzadas de la noche, así mismo los edificios

contiguos iluminaron sus fachadas. En la Lonja Campechana, la orquesta de Antonio del Río y Leandro Caballero hicieron lo propio. La alegría se extendió al partido de Hecelchakán ("El ferrocarril del Estado", 1881, p. 3).

Los siguientes festejos sucedieron en mayo de 1882. El plan para la construcción del ferrocarril consistía en dos tendidos simultáneos: el del ramal a Lerma y el de la sección principal que iría de la capital a Calkiní, principiando en el pueblo de Tenabo. El día nueve de ese mes, el periódico oficial publicó la invitación girada al gobernador Arturo Shields, por



parte de la Junta directiva del Ferrocarril, para presidir y apadrinar dos celebraciones vinculadas con la construcción del tren: la fiesta por la terminación de los primeros cuatro kilómetros del camino de hierro en el ramal para el día cinco y la colocación del primer clavo en Tenabo, para el día 12.

El cinco de mayo, después de conmemorar la batalla de Puebla, se reunió gran cantidad de gente en la batería de San Luis para atestiguar el estreno los primeros kilómetros de vía hacia Lerma. Después de varios discursos, partió un tren llevando a los invitados especiales hasta la casa del superintendente de la compañía en Lerma, José Méndez Estrada, donde continuaron las celebraciones. Para el día 12, con repique de campanas, cohetes y la presencia de agrupaciones de todas las clases sociales, se instaló el primer riel en Tenabo, en la vía principal del ferrocarril. El presidente de la Junta Directiva de la empresa, Eduardo Berrón Barret, expresó en un discurso que este hecho probaba que este medio de transporte no era una obra titánica e irrealizable para los campechanos. Mencionó con

entusiasmo que en los semblantes de los asistentes se dibujaba la esperanza de un periodo de felicidad y porvenir. Las posibilidades de transporte y comunicación, según Berrón, permitirían que floreciera la abatida agricultura de la entidad, la adormecida industria y se engrandeciese el comercio (“Discurso pronunciado...”, 1882, pp. 2-3).

Sin embargo, el futuro camino de hierro edificado por los empresarios campechanos no conseguiría ser concluido, por lo cual, la concesión y la obra avanzada serían adquiridas en 1899 por la firma yucateca, Compañía Limitada del Ferrocarril Peninsular, S.A. (Echá-nove, 1947, pp. 560-562). El término de los 173 kilómetros de vía, entre Mérida y Campeche se dio el 28 de julio de 1898. Una bella ceremonia de inauguración tendría lugar cuando se ensamblaron los rieles de ambas rutas. El evento fue cubierto no sólo por la prensa peninsular sino por la de otros lugares del país, que resaltó la importancia del tren para el comercio de la región, siendo este camino de hierro el de mayor extensión, hasta entonces en la península, además de que la inversión provino de particulares locales.

Si bien se celebró durante varios días, la fiesta principal se dio en los límites entre Campeche y Yucatán. A las seis de la mañana del 28 de julio, un prolongado pitazo anunció en la capital yucateca la salida de la locomotora “Mérida”, entre los clamores de la concurrencia. En ella



Recreación del arribo de la locomotora "Campeche" en los límites entre dicha entidad y Yucatán, villa de Calkiní, el 28 de julio de 1898.

Fuente: imagen elaborada por medio de Microsoft Copilot. (2024). "Gente celebrando la llegada de la locomotora Campeche en 1898 en un país tropical" [Imagen generada por IA].



Medalla conmemorativa de la inauguración del ferrocarril Mérida-Campeche.
Fuente: Tomada de Medallística NumisBids, www.numisbids.com

se encontraba el gobernador del estado, Francisco Cantón, el jefe de la zona, los más altos empleados de la federación y de la entidad, además de comerciantes y hacendados. Por su parte, en Campeche un silbido similar anunció la partida del convoy oficial que llevaba el nombre de esta entidad, ocupada por el ministro de Justicia, Joaquín Baranda, en representación del presidente Porfirio Díaz, acompañado por el gobernador Juan Montalvo, diputados del Congreso federal y altos funcionarios. Los dos trenes recibieron “vivas” por todos los pueblos que fueron pasando, el de Campeche se detuvo en Hecelchakán donde hubo una recepción oficial y se sirvió un lunch. A las 10 de la mañana el vehículo llegó al punto de reunión en el kilómetro 82, en la frontera de ambas entidades, donde se verificó la ceremonia, con discursos de distintas personalidades. Se levantó un galerón de madera y zinc y se dispuso una mesa en forma de herradura, decorado por el artista italiano, Leopoldo Tommassi. A la una de la tarde inició el banquete ofrecido por la empresa y bandas de música de ambas entidades tocaron distintas piezas (De Irabien, 1978, pp. 47-58).

Se ha preservado hasta nuestros días el menú servido y las melodías interpretadas. El convivio concluyó con el himno nacional. Conocemos el contenido del telegrama que envió Porfirio Díaz a los asistentes de la fiesta, así como las monedas conmemorativas que se repartieron ese día. Adicionalmente, están publicados los tres poemas escritos para la ocasión por



Ingeniero y trabajadores durante el tendido de vías en la construcción de un puente ferroviario en la línea del sureste.

Fuente: Autoría: Casasola. Personas/Instituciones: Casasola: MID 77_20140827-134500:32163, ca. 1950. Lugar de origen: Tabasco. Colección Mediateca: Fotografías. Acervo: Colección Archivo Casasola- Fototeca Nacional. Mediateca del INAH.

Peón y Contreras, Novelo y Baqueiro, dos de ellos declamados en el evento. Los versos de Peón, cargados de simbolismo, resaltan que el ferrocarril haría una conexión hacia los mares, haciendo referencia a los puertos de Campeche y Progreso, donde se esperaba exportar los productos más lucrativos. A su vez, intercomunicaría las poblaciones de su ruta y llevaría a la península a un futuro brillan-

te, dando un impulso poderoso a la economía y a la civilización. Otro tema era la reconciliación peninsular, aludiendo a los conflictos vividos con la separación de Campeche en 1857. Con el tren se fomentaría la educación, las artes y las ciencias, cambios socioculturales, se colaboraría para la paz, el desarrollo intelectual y moral peninsular, y haría más fuertes a los nacidos en la región (Flores et al, 2021).

La segunda inauguración del tren: 1950

El Ferrocarril Peninsular duró como empresa independiente cuatro años, en 1902 pasó a ser parte de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, firma que fusionó todas las rutas de la región. La compañía tuvo problemas desde fines del porfiriato por protestas obreras, sumado al contexto inestable de esta entidad. Hacia 1915-18 fue incautada bajo el gobierno constitucionalista de Salvador Alvarado. Posteriormente, vino una época de inestabilidad hasta que Lázaro Cárdenas dio un impulso a este medio de transporte con un proyecto para unir el sureste mexicano con el resto del país por tren.

La apertura del Ferrocarril del Sureste en Campeche la presidió el



“Miguel Alemán Valdés develando la placa del Ferrocarril del Sureste”. Debe señalarse que si bien en los datos de catalogación se registra el evento en el entonces Distrito Federal, la información recopilada por medio de la hemerografía señala el evento en la nueva estación del Ferrocarril del Sureste en la ciudad de San Francisco de Campeche.

Fuente: Temporal: 1947-1952. Lugar: Ciudad de México, Distrito Federal, Fecha de creación: 1947-1952. Autoría Casasola: Fotógrafo. Tipo de recurso: Imagen Fija. Fotografía. Ubicación: Fototeca Nacional. MID: 77_20140827-134500:61120. Mediateca INAH.



Plano de conjunto de la línea del Sureste. Sin autor. Autor por institución: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Dirección General de Construcción de Ferrocarriles. Departamento de Estudios y Proyectos. Oficina de Dibujo. Año: 1945. Código clasificador: CGF.FC.M32.V8.0300-2.2 Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

mandatario Miguel Alemán Valdés, quien visitó los tres estados de la península, del 29 de mayo al 6 de junio de 1950, para la inauguración de esta y otras obras. Tanto el periódico *El Diario de Yucatán*, como *El Diario de Campeche*, cubrieron casi toda su estadía. Alemán permaneció en Campeche los días 29, 30 y 31 de mayo. La ruta demoró 16 años en ser terminada y cubrió 737 kilómetros. Todo el conjunto tuvo un costo de más de 250 millones de pesos (“Bienvenida al Presidente”, 1950, p. 8; “La inauguración del ...”, 1950, p. 1). Varias de las notas periodísticas ofrecen la visión de dis-

tintos sectores de la población hacia la obra. Los hombres de negocios vieron con beneplácito la presencia de esta línea ferrocarrilera, especialmente los dedicados a la industria, el comercio y la banca, quienes percibían en el tren un estímulo para la producción y la obtención de materias primas del sureste para el resto del país, que induciría un mercado más accesible, optimizando la economía (“La impresión...”, 1850, p. 1).

Otras notas resaltan el beneficio que significaba la unión de la península con el resto de la República, pues había estado desvinculada por su alejamiento geográfico. Por ejemplo, la comunicación con Chiapas optimizaría la movilización del henequén, y a la península arribarían azúcar, maíz, ganado y otros productos; además de mejorar el abastecimiento de artículos de primera necesidad. Un beneficio adicional era la llegada del turismo (“La vinculación...”, 1950, p. 3). Algunas voces críticas, no



obstante, pusieron en duda la recuperación de la inversión en la obra, pues las poblaciones que atravesaba el ferrocarril aún no estaban lo suficientemente desarrolladas por su aislamiento. Por otro lado, también había la confianza de que las vías estimularían a los pobladores a trabajar sus tierras, mejorar su agricultura e industria (“Bienvenida al Presidente”, 1950).

¿Cómo se celebró la apertura del Ferrocarril del Sureste? El presidente Alemán y su esposa llegaron a Campeche en el Tren Olivo. El pueblo mostró entusiasmo, pues los únicos mandatarios que habían visitado a la entidad con anterioridad fueron los candidatos a la presidencia Francisco I. Madero y Lázaro Cárdenas. Se engalanaron con flores las fachadas de casas comerciales y particulares, y se colocaron retratos del presidente, banderas tricolores, leyendas a su política y a la inauguración del ferrocarril. Se levantaron arcos triunfales e iluminaron los principales edificios públicos. Hubo euforia, repique de campanas, además de entonar el himno nacional (“Minutos antes...”, 1950, p. 1). La prensa no fue la única que difundió el evento, también lo transmitió la estación de radio XEFC en Campeche y Halachó (Diario de Yucatán, 1950, p. 4).

Entre el 28 y 29 de mayo, arribaron varios contingentes de apoyo, básicamente de campesinos, trasladados en trenes especiales desde Calkiní, Bécab, Dzitbalché y Pooboc para participar en las celebraciones. Se calculó la presencia de no menos de 16 mil personas (“Calkiní...”, 1950, p. 8). Las actividades cotidianas quedaron suspendidas y el pueblo campechano mostró afición y afecto al presidente. Los hoteles y casas de huéspedes se saturaron, los restaurantes elevaron sus precios y en la estación terminal, fue necesario formar vallas de militares ante la numerosa llegada de pobladores (“Minutos antes...”, 1950).

Durante la ceremonia, junto con el gobernador Manuel Jesús López Hernández, el presidente colocó el clavo de oro en el último riel. Recibió además peticiones de los rieleros para hacer la conversión



de la vía y variar algunos tramos, para el beneficio de varios poblados (“La inauguración...”, 1950). También se acuñó una moneda conmemorativa, de bajo precio, accesible a la población (“Mercado...”, 1950).

La tercera inauguración del tren: 2023

El 15 de diciembre, Campeche fue nuevamente testigo de un momento histórico con respecto a la conectividad y el desarrollo del sureste de México, a lo que muchos llamaron “El Tren Maya, un sueño hecho realidad”, contraponiéndose a las vastas críticas que apuntaban a que este proyecto, debido al presupuesto, logística, recursos materiales y humanos, además del impacto ambiental, se creía no realizable (Pedrero, 2023).

Por fin, llegó el día anhelado, la inauguración del primer tramo del Tren Maya (bautizado como Tsíimin K’áak o caballo de fuego), que se caracterizó por su sencillez y estar cargada de simbolismo y de esperanza para la región. De acuerdo con diversos medios de comunicación, locales, nacionales e internacionales, la jornada del día comenzó por la mañana, con una conferencia de prensa realizada al interior de la nueva estación Tren Maya ubicada en el kilómetro 19.1 del periférico Pablo García y Montilla, en San Francisco de Campeche.

Como oradores estuvieron el presidente de la República, Andrés Manuel

López Obrador y la gobernadora del estado de Campeche, Layda Sansores, además del secretario de Defensa, Luis Crescencio Sandoval, el director del Proyecto Tren Maya, Óscar Lozano Águila y representantes de las empresas constructoras: Mota-Engil, Carso, Grupo Indi-Azvi, ICA y Alstom, acompañados de diversas personalidades de la prensa, la política, la cultura y los sectores empresariales. La ceremonia de inauguración del tramo de Campeche a Cancún inició con unas palabras del primer mandatario, quien resaltó que se trataba de una obra única en su tipo en el mundo, realizada en tiempo récord y con presupuesto mexicano¹.

La obra total, según dijo, será de 1554 kilómetros y la gobernadora, además del informe e importancia de la obra emitido por el resto del panel. Canales oficiales y youtubers, compartieron con el mundo lo acontecido ese día. En los discursos de inauguración se mencionó que el Tren Maya no solo es un proyecto de infraestructura; es una oportunidad para la inclusión y el desarrollo sustentable de una región que ha sido históricamente marginada y representa una nueva etapa de modernización y bienestar para las comunidades mayas y campesinas, al mismo tiempo que se destaca la importancia de preservar el medio ambiente y las tradiciones culturales de la región (Gobierno de México, 2023). Posteriormente, comenzaron las preguntas y respuestas de los comunicadores y se develó la placa conmemo-

1. El costo del tren hasta julio de 2024 se había triplicado con relación a lo proyectado.



Cartel oficial de la inauguración del primer tramo del Tren Maya en diciembre de 2023.

Fuente: Tren Maya (19 de marzo de 2023), diciembre 2023. Inauguración, [imagen], Facebook

rativa para dar paso al primer recorrido del Tren Maya.

En el andén arribó un tren estándar, modelo Xiinbal, que en maya quiere decir caminar, el cual se caracteriza por su diseño en verde y blanco, con detalles que remiten a la tradición y cultura maya. Los primeros en abordar fueron el presidente y los políticos que acompañaron al mandatario, además de la prensa y comunicadores independientes. El primer viaje de Campeche a Cancún se conmemoró con cohetes y confeti. En las afueras de la estación había personas que presenciaron la salida del tren, algo que se repitió a lo largo de la vía, en puentes y diversas estaciones donde transitó el convoy.

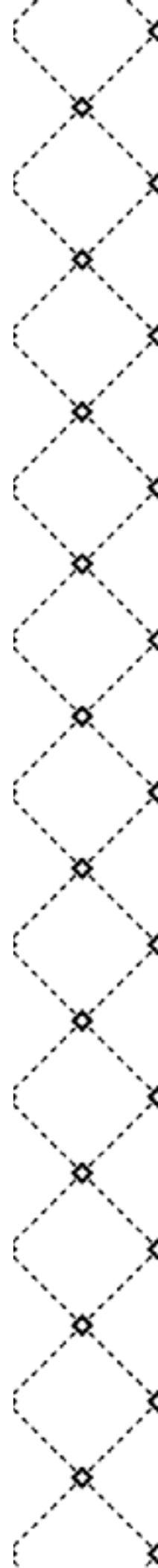
Fue el 16 de diciembre el día en que el acceso fue público, a este momento histórico arribaron pobladores y medios de comunicación de diversas plataformas. El tema principal que se difundió fue el uso del tren para el turismo; este medio que facilita un viaje agradable, para

poder viajar y conocer comunidades, sitios arqueológicos e históricos, las playas del Golfo y el Caribe, la gente maya y su cultura, entre otros aspectos del sureste mexicano; además de facilitar la movilidad y el transporte de mercancías. Conviene destacar que fue una obra llevada a cabo con financiamiento público, no tuvo un costo excesivo y tampoco generó deuda. Se empleó material de la región y mano de obra local y de otras entidades del país, de hombres y mujeres. Esta primera parte del proyecto logró que, por primera vez en la historia reciente, el PIB del sureste mexicano creciera a mayor ritmo y magnitud que la zona norte. Se espera sea un detonante económico y polo potencial del turismo antropológico y arqueológico.

Comentarios finales

Los tres momentos de apertura del tren atestiguan que este medio de transporte no ha sido algo novedoso en la historia campechana reciente, y en todos los casos, se ha generado una visión de futuro, una expectativa, una esperanza a ser cumplida. Parte de lo anterior ha sido lograr la comunicación ágil: interregional, nacional e internacional ya sea través del mismo ferrocarril o en coordinación con otros recursos de transportación, que da como resultado el acercamiento y la unión social, además de generar sentimientos identitarios comunes en el caso de nuestro pueblo. Por otra parte, a raíz de la construcción y funcionamiento de los trenes se ha buscado generar empleo y ganancias económicas. Vale la pena resaltar que los tres proyectos fueron realizados con capital y mano de obra nacional.

En cuanto al sentir de distintos sectores, llama la atención en el evento decimonónico el enorme entusiasmo popular desatado desde la primera noticia de la aprobación del contrato por el gobierno federal, al igual que al comienzo de la obra y en la fiesta de estreno del tren. En las aperturas de los siglos XX y XXI la expresión de euforia popular asimismo emanó, sobre todo con la visita de los mandatarios del país (algo no común antes de la segunda mitad del siglo pasado). En el caso del Tren Maya, esto se observó a través de la transmisión de ciudadanos y comunicadores independientes, por medio de plataformas digitales. Sin embargo, también se hallan críticas y resistencia de diversos sectores sociales y políticos. En el Ferrocarril Peninsular, los adversarios al gobernador emplearon al proyecto para poner en duda la capacidad del gobierno local. El Tren Maya enfrentó múltiples amparos y recibió críticas de ambientalistas, al igual que se empleó para dañar la imagen del presidente. Por lo menos en el peninsular y el Tren Maya, estas manifestaciones adversas resultaron en la alteración de ruta y críticas, si bien en ninguno de los eventos de apertura revisados se dio una manifestación popular en contra.





Estación en San Francisco de Campeche. Fuente: fotografía Martha Cahuich, noviembre 2024.

La reconstrucción de los tres momentos de la inauguración del ferrocarril ha sido gracias a diferentes medios de comunicación, representativos de cada época, los cuales nos proporcionan puntos de vista diversos, por un lado, desde el aspecto oficial y político del momento con acercamientos a la realidad de un sector en específico y, por otro lado, el sentir de la población en general.

Estas tres celebraciones, sin embargo, invitan a reflexionar acerca del futuro que ahora podremos concretar o detener como en anteriores momentos, por lo que hemos de mencionar que solo el empleo de acciones sobre los planteamientos realizados nos permitirá materializar nuestras promesas en un futuro inmediato. Si el regreso del tren en nuestros días será efectivamente el despertar de una región, que por siglos se ha considerado adormecida u olvidada, dependerá entre otros factores, de nosotros mismos.

Bibliografía

De Irabien Rosado, Manuel, (1928), “El F. C. de Mérida a Campeche”, en Historia de los ferrocarriles de Yucatán, México, Talleres gráficos “Bassó”, Fondo reservado Biblioteca Virtual de Yucatán.
Echánove Trujillo, Carlos A., (1947), “El F. C. Peninsular”, en Enciclopedia Yucatanense, Tomo III, México, Edición Oficial del Gobierno de Yucatán, Biblioteca “Juan Sánchez Azcona”, Centro INAH Campeche.

Flores Flores, Elvia, Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza, Fernando Isaac Sánchez Carballido, Alejandra Borbolla Vázquez y Marta Beatriz Cahuich Campos, (2021), “El acercamiento de los trenes a la frontera de la reconciliación”, en Mirada ferroviaria, núm. 41, enero-abril.

“El ferrocarril del Estado”, La Nueva Era, Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche, Sección Editorial, Campeche, 4 de marzo de 1881, Año IV, núm. 402, p. 3. SIPOEC.

“Bienvenida al presidente”, “La impresión de los hombres de negocios en la gira del Presidente Miguel Alemán”, y “Calkiní. Trenes para los manifestantes”, (1950), en Diario de Yucatán, Mérida, Yucatán, Año XXV, Tomo XCVI, Núm. 8554, 29 de mayo. Hemeroteca Lic. Enrique Hernández Carvajal, UACAM.

“Discurso pronunciado por el señor Eduardo Berrón Barret en Tenabo el día 12 del corriente después de la colocación del primer riel de la vía principal del ferrocarril, que comunicará a dicho pueblo con Calkiní”, (1882), en La Nueva Era. Periódico. Oficial, del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Campeche, ciudad de Campeche, Año V, núm. 528, 19 de mayo. Sitio web del Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche (SIPOEC).



Gobierno de México, (15 de diciembre de 2023), #ConferenciaPresidente e inauguración del Tren Maya, [archivo de video], Youtube, <https://www.youtube.com/live/To13Aa-8loM?si=rq3LWgoi8afUC5-8>

“La inauguración del Ferrocarril del Sureste”, (1950), en Diario de Yucatán, Mérida, Yucatán, Año XXV, Tomo XCVI, núm. 8555, 30 de mayo. Hemeroteca Lic. Enrique Hernández Carvajal, UACAM.

“La vinculación”, (1950), en Diario de Yucatán, Mérida, Yucatán, Año XXV, Tomo XCVI, núm. 8554, 29 de mayo. Hemeroteca Lic. Enrique Hernández Carvajal, UACAM.

“Mercado interno del henequén” y “Beneficios de la nueva vía”, (1950), en Diario de Yucatán, Mérida, Yucatán, Año XXV, Tomo XCVI, núm. 8556, 31 de mayo. Hemeroteca Lic. Enrique Hernández Carvajal, UACAM.

“Minutos antes de las siete entró el Tren Olivo en la flamante Estación Terminal”, (1950), en Diario de Yucatán, Mérida, Yucatán, Año XXV, Tomo XCVI, núm. 8555, 30 de mayo. Hemeroteca Lic. Enrique Hernández Carvajal, UACAM.

Pedrero, Manuel, (15 de diciembre de 2023), ¡Ya llegó el Tren Maya! Ya me subí y esto fue lo que encontré en el tren de AMLO, [archivo de video] YouTube, <https://youtu.be/KvRg1XW0XQg?si=b4i-GQWP07bQRQTpI>