



GOBIERNO DE  
MÉXICO

# glifos



Revista trimestral del Centro INAH Campeche

Año 8

Número 32

Junio 2022

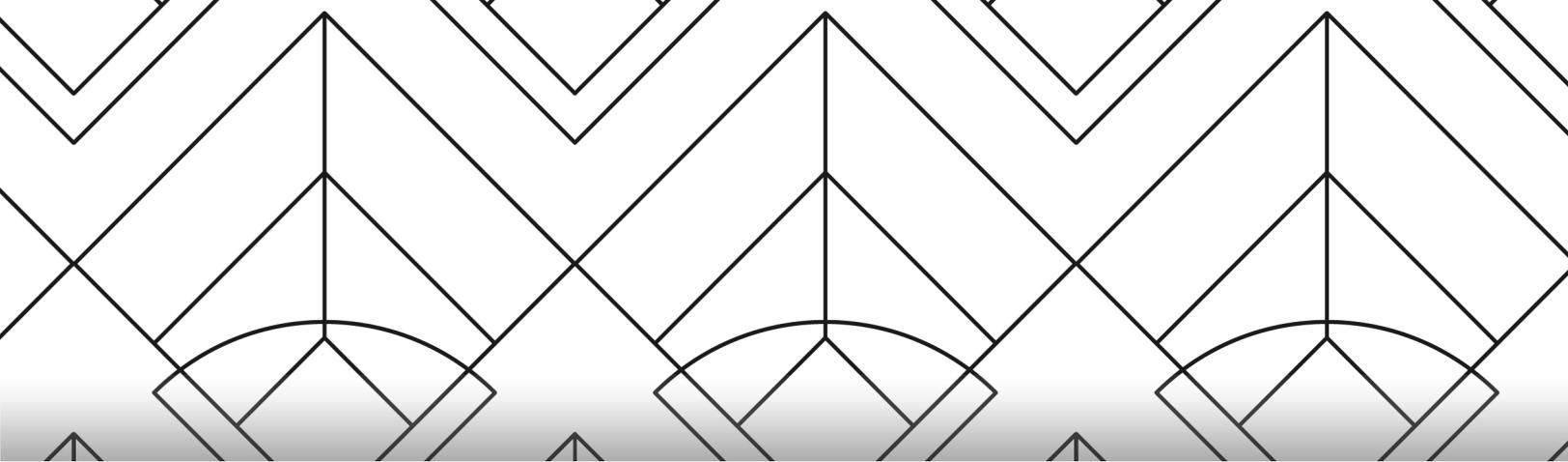


**CULTURA**  
SECRETARÍA DE CULTURA



**INAH**

     
[gob.mx/cultura/inah](http://gob.mx/cultura/inah)



# DIRECTORIO

## **Secretaria de Cultura**

Alejandra Frausto Guerrero

## **Director General del Instituto Nacional de Antropología e Historia**

Diego Prieto Hernández

## **Coordinador Nacional de Centros INAH**

René Alvarado López

## **Consejo editorial**

Luis Fernando Álvarez Aguilar

Iván Urdapilleta Caamal

Ana Patricia Figueroa Balam

Verenice Ramírez Rosado

## **Coordinación editorial**

Verenice Ramírez Rosado

Marilyn Domínguez Turriza

Marco Antonio Salazar Gómez

Carolina Cervera Rosado

Antonio Benavides Castillo

## **Diseño Editorial**

Gabriela Margarita Ceballos Jaramillo

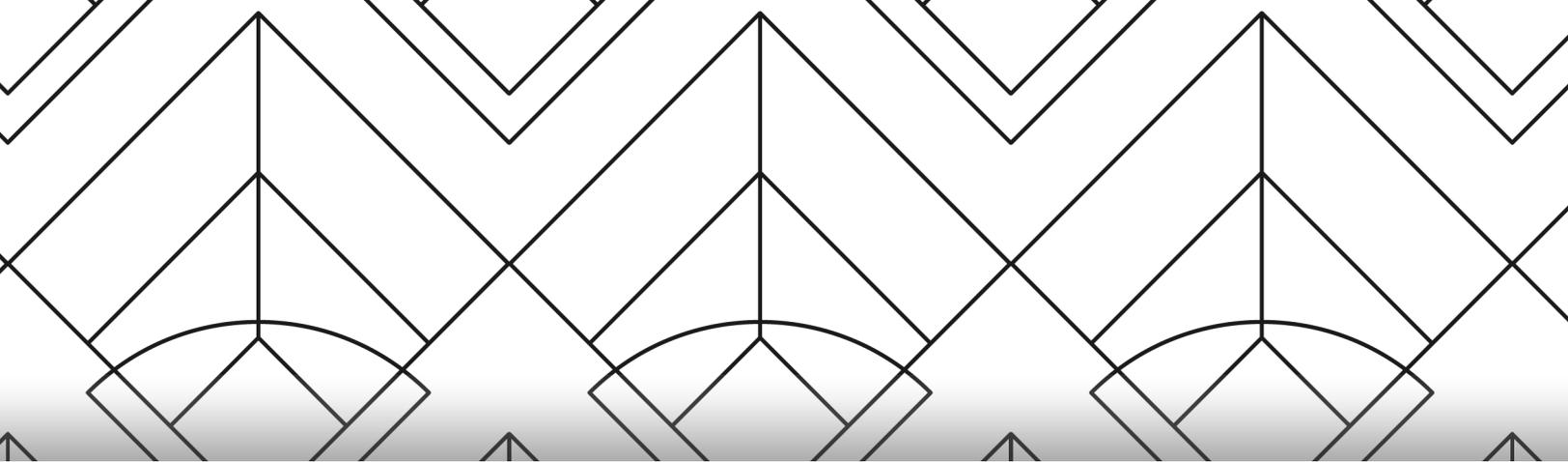
## **Coordinadora Nacional de Difusión**

Beatriz Quintanar Hinojosa

## **Directora del Centro INAH Campeche**

Adriana Velázquez Morlet

Glifos, año 8, No. 32, Junio 2022, es una publicación trimestral editada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, Córdoba 45, Colonia Roma, C.P. 06700, Delegación Cuauhtémoc, Ciudad de México, [www.inah.gob.mx](http://www.inah.gob.mx), [revista.glifos@inah.gob.mx](mailto:revista.glifos@inah.gob.mx) Editor responsable: Adriana Velázquez Morlet. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo No.: 04-2013-092013430700-203., ISSN: 2007-9451, ambos otorgados por el Instituto Nacional de Derechos de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Centro INAH Campeche, Gabriela Margarita Ceballos Jaramillo, Calle 59 #36 entre 14 y 16 col. Centro Histórico, C.P. 24000, Campeche, Campeche, fecha de última modificación, 28 de junio de 2022. Queda prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización del Instituto Nacional de Antropología e Historia.



# ÍNDICE

- 4 **Editorial**  
Adriana Velázquez Morlet
- 6 **"Lo que no pudo ser": Sueños no materializados de los caminos férreos en Campeche**  
Martha Beatriz Cahuich Campos  
Alejandra Borbolla Vázquez  
Juana Elizabeth Ángeles Monreal
- 74 **"Lo que sí fue": Sueños materializados de los caminos férreos en Campeche**  
Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza  
Elvia Flores Flores  
Fernando Isaac Sánchez Carballido
- 22 **Los tranvías de la ciudad de Campeche, caso exitoso de un medio de transporte público durante el Porfiriato y su impacto en la vida cotidiana (1883-1938)**  
Silvia Teresa Marcial Gutiérrez
- 32 **Algunos datos sobre el tranvía urbano que circuló sobre la calle 10 de la ciudad de Campeche, México**  
Heber Ojeda Mas

# EDITORIAL

---

Estimados lectores de Glifos, en esta oportunidad la edición está dedicada a dos medios de transporte de gran relevancia en la historia de la península de Yucatán: el ferrocarril y el tranvía; los textos que presentamos ofrecen un panorama general de la construcción de los primeros ferrocarriles y de las dificultades entre los distintos actores involucrados, lo que dio pie a la necesidad de establecer reglas para evitar que se desborden conflictos.

El arduo trabajo de investigación de especialistas en el tema, que incansablemente buscaron rescatar los días de gloria de este medio de transporte, a través del del trabajo en archivos documentales, bibliotecas, hemerotecas y también recurriendo a la historial oral, que se ve reflejado en los siguientes artículos.

En el primero, intitulado: “Lo que no pudo ser”: Sueños no materializados de los caminos férreos en Campeche, de las autoras Juana Ángeles Monreal, Alejandra Borbolla Vázquez y Martha Cahuich Campos, comparten su investigación sobre los trece proyectos que se idearon para la construcción de las vías férreas en tierras campechanas, de los cuales, sólo dos lograron concretarse entre 1857 y 1906, con cuatro objetivos: 1) conectar Campeche con Yucatán, 2) mejorar el comercio en la región de los Chenes y la capital campechana para crear una red de comercio regional, nacional e internacional, 3) facilitar la navegación fluvial en El Carmen para propiciar la negociación y explotación de los montes vírgenes del río Candelaria, y por último, 4) contar con un ferrocarril nacional e internacional que conectara a Campeche con el Océano Pacífico y Guatemala.

A continuación, Fernando Sánchez Carballido, Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza y Elvia Flores Flores, presentan: “Lo que sí fue”: Sueños materializados de los caminos férreos en Campeche, en donde relatan la construcción de dos vías férreas; la primera que unió a la capital campechana con Mérida, y la segunda que conectó a Campeche con la hacienda Uayamón; así como las dificultades que entre 1880 y 1906 se suscitaron en torno a la edificación de estas vías de hierro.



---

De los trenes pasamos a los tranvías en el tercer artículo: “Los tranvías de la ciudad de Campeche, caso exitoso de un medio de transporte público durante el Porfiriato y su impacto en la vida cotidiana (1883-1938)”, de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez, quien nos narra la importancia económica, social, cultural y política que representó la presencia del tranvía para el pueblo campechano. La autora hace hincapié en el papel de los empresarios que abonaron recursos para este proyecto, como es el caso de don Salvador Dondé Preciat y del señor Prudencio Pérez Rosado y Ocampo, culminando con un análisis del marcado proceso de urbanización; con el consiguiente deterioro y/o transformación de la fisonomía de la ciudad.

Para culminar, el cuarto trabajo editorial es de la pluma de Heber Ojeda Mas: “Algunos datos sobre el tranvía urbano que circuló sobre la calle 10 de la ciudad de Campeche, México”, resultado de la arqueología histórica, y en donde hace un recuento de sucesos históricos acaecidos en esta arteria que a finales del siglo XIX fue paso del tranvía desde su auge hasta caer en desuso por la modernización de los transportes; sin embargo, las huellas de su existencia han sido rescatadas gracias a la labor arqueológica con el descubrimiento de durmientes de madera, acompañados de otro tipo de materiales de la época prehispánica y colonial, ayudando con ello a la reconstrucción del pasado de este estado del sur-sureste mexicano.

Sin duda, la historia del ferrocarril en la península de Yucatán, marca un hito en la actividad económica y comercial de nuestro país y que muestran no sólo la participación de los capitales regionales en la organización del espacio económico, sino también su lucha y consolidación como grupos de poder, más aún si consideramos el papel que desempeñó el henequén durante la segunda mitad del siglo XIX, cuando se convirtió en el primer producto de exportación y dio origen al grupo económico interno más poderoso del país.

Esperamos que este número sea de su interés.

**Adriana Velázquez Morlet**

# “Lo que no pudo ser”:

## Sueños no materializados de los caminos férreos en Campeche

Martha Beatriz Cahuich Campos  
Alejandra Borbolla Vázquez  
Juana Elizabeth Ángeles Monreal

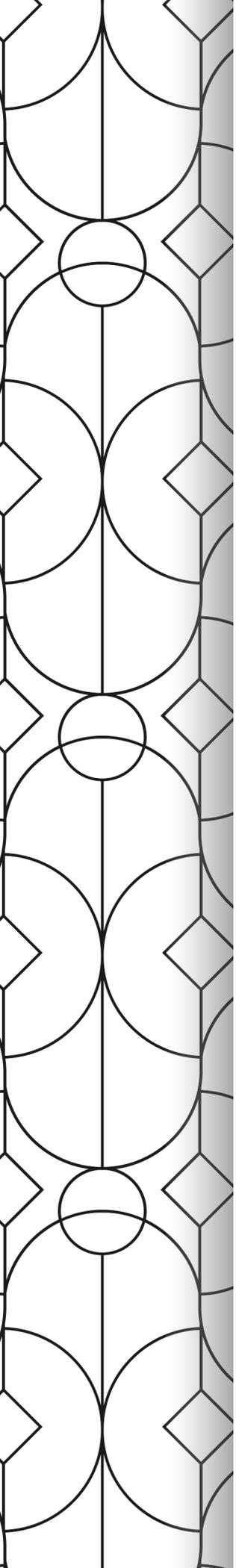
Durante el dominio político de Porfirio Díaz, se clavarán rieles y marcharán las primeras locomotoras en el estado de Campeche, pero en un contexto de rivalidad política interna encabezada por viejos líderes del movimiento de separación de Yucatán. Los trenes serán anhelados por todos, pero serán empleados como instrumento de crítica política. En este artículo y en el siguiente (firmado por Sánchez Carballido, Rodríguez Espinoza y Flores Flores, colegas de equipo de investigación), se compartirán avances de nuestro estudio sobre la historia y memoria de

la presencia del ferrocarril en Campeche. Se tratará de dar respuesta a las siguientes preguntas: ¿para qué se quería contar con ferrocarriles en el territorio campechano? y ¿qué se logró edificar?

Las fuentes históricas halladas hasta el momento, basadas en estudios hechos por otros investigadores y en notas periodísticas de distintos estados del país, apuntan a trece iniciativas interesadas en el tendido de trenes provenientes de distintos actores. Su temporalidad va de 1857 a 1906 y se muestra en el Cuadro 1.

AUTOR(ES)	ruta propuesta	AÑO	EJECUTADO
Pedro de Regil y Peón	Campeche-Chenes	1857	No (consistió sólo de una propuesta expresada en una carta particular)
Gobierno estatal	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1880 - 1881	Parcialmente (el gobierno de Campeche realizó la solicitud y firma, para luego traspasar a particulares, debido a la insolvencia económica)
Castellot, Gutiérrez y Cia., Manuel Campos Díaz, Andrés Ibarra y José Castellot	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1881	No (el gobierno estatal no seleccionó esta propuesta)
José Méndez Estrada, José Ferrer Tur y Eduardo Berrón	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1881	No (la empresa particular no accedió a las condiciones de la autoridad estatal)
Gobierno estatal	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1881	Parcialmente (el gobierno no pudo cubrir esta obra)
Marcelino Castilla, Eduardo Berrón, José Ferrer y Tur, Zaldivar y Castillo, Méndez Estrada, Andrés Ibarra y Victoriano Nievez	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1881 - 1882	Parcialmente (no se logró avanzar por falta de fondos)
Compañía Empresarial del Ferrocarril del Río Candelaria (Zaldivar y Castillo, Fernández del Campo y Ferrero Otero)	Salto del Burro-Salto Grande	1882 - 1885	No (se ignora la causa)
José Méndez Estrada (único dueño)	Ferrocarril de Campeche – Calkiní con ramal a Lerma	1882 - 1889	Parcialmente
Juan Montalvo (gobernador de Campeche)	Campeche-Tixmucuy	1883 - 1885	No (se ignora la causa)
Sixto García, Miguel Peón Fajardo, José y Alfredo Domínguez y Eloy Haro. Compañía Peninsular del Ferrocarril	Mérida-Ciudad de Campeche	1889- 1898	Si (la empresa consiguió consumir la obra en su totalidad)
Andrés Giuliani	Campeche-Chiná	1898	No (se ignora la causa)
Ferrocarril Nacional e Internacional del Sur. Luis Aznar y Cano	Ciudad de Campeche- Estación del Juile del Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec con un ramal hacia la frontera con Guatemala	1899	No (es posible que no se contara con apoyo del gobierno estatal)
Fernando Carvajal de Estrada y socios Ferrocarril Campechano	Campeche-Uayamón	1899 - 1908	Parcialmente (al elevarse los costos de la obra, los inversionistas dejaron de pagar sus acciones y el gobierno dio con retraso la subvención a la que estaba obligado)

Primeras iniciativas interesadas en el tendido de caminos de hierro en el estado de Campeche.



Aunque distintas, varias de ellas se interesaron en la misma ruta o proyecto. Por tal motivo, en ambos textos hablaremos de caminos de hierro o rutas y no de compañías ferroviarias, para evitar confusiones. Para su mejor estudio, proponemos que éstas se aglutinaron en torno a cuatro itinerarios independientes. El primero buscaba vincular a la capital campechana con la yucateca, yendo en paralelo por la ruta del Camino Real histórico, agilizando así el traslado y comercio del partido de Hecelchakán y mejorando la relación de las dos principales urbes de la región. La segunda, trataba de mejorar el comercio entre la zona más rica en productos agrícolas y forestales de la entidad (conocida como los Chenes) y la capital y puerto de Campeche, dándose así una red de comercialización regional, nacional e internacional. Facilitar la navegación fluvial de uno de los afluentes más importantes de los territorios de El Carmen, para incitar así a la negociación y explotación del monte virgen de la zona de Los Ríos en el partido Candelaria, fue el tercer plan. Por último, se llegó a proyectar un ferrocarril nacional e internacional del sur para la articulación terrestre de la península con el resto la República, el Océano Pacífico y Guatemala. Dicho tren iría desde la capital campechana hasta el estado de Tabasco, pasando por el Istmo de Tehuantepec, alcanzando a la frontera sur y la costa del Pacífico.

Ninguna iniciativa hecha por campechanos logró cristalizar su proyecto original. En este texto se tratará solamente de aquellas rutas que no lograron iniciarse, que en concreto excluye a la de Campeche-Calkiní (o Campeche-Mérida) y el Ferrocarril Campechano, las cuales abordarán en el segundo artículo nuestros compañeros.

El Ferrocarril del Río Candelaria.

Se han preservado hasta nuestros días notas periodísticas que vieron la luz, tanto en las ciudades de México y Campeche, y que dan cuenta del proyecto. Su temporalidad va de 1882 a 1885, aunque su interés tiene raíces en una vieja disputa entre las élites yucateca, carmelita, campechana y capitalina, interesadas en el dominio de la región comprendida, desde la parte caribeña oriental de la península hasta el Petén guatemalteco, además de la porción de la ribera occidental de la región de Los Ríos, zonas con valiosos recursos, como lo refiere Torras (2019). Para tal fin, varias fuentes de la época refieren tres proyectos recurrentes: el primero era la colonización de este territorio mediante “industriosos” inmigrantes extranjeros que “blanquearán” la zona. El segundo y tercer proyecto tenían qué ver con la implementación de caminos y transportes que sacaran al lugar de su aislamiento histórico.

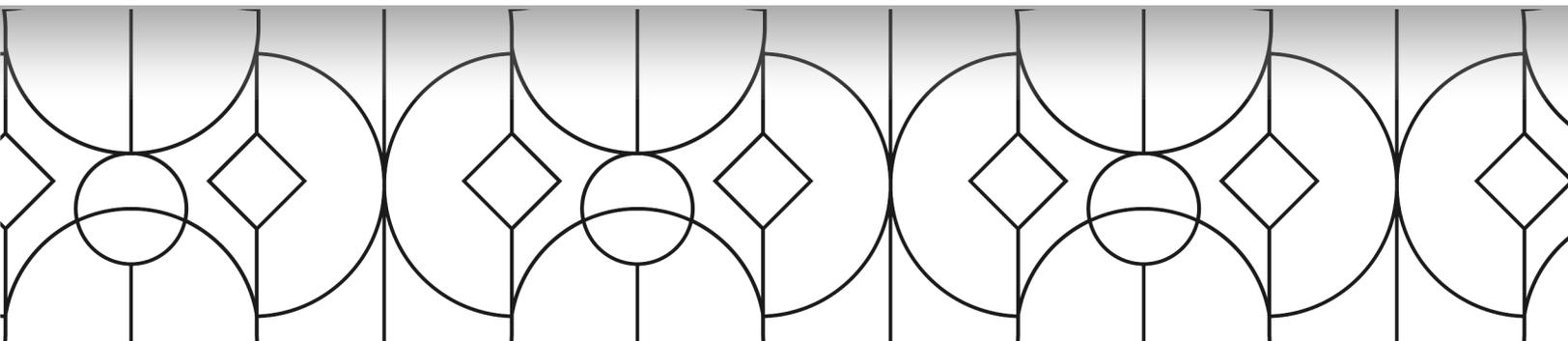
Para este último fin, el segundo proyecto era más especializado: la canalización de los ríos Candelaria, Palizada y Champotón. Se esperaba que dicha obra trajera beneficios a los estados peninsulares y a Tabasco y Chiapas, los cuales disfrutarían de una navegación fluvial interior, desde el Golfo de México y el Mar Caribe hasta penetrar en Guatemala. Pero un obstáculo se ubicaba en una porción del río Candelaria, entre los puntos denominados “Salto del Burro” hasta “Salto Grande”, cuya extensión era 67.5 kilómetros y con más de 100 vueltas del río, algo que podía sortearse, si se consiguiese una ruta en línea recta, que reduciría a 33.7 km. El Gobierno del Estado obtuvo autorización para esta empresa, según La Nueva Era (1882), el 20 de septiembre de 1881; pero aún en 1884 se hablaba en términos de su deseable edificación. El tercer proyecto consistía en un tren de vía angosta y de 30 kilómetros de

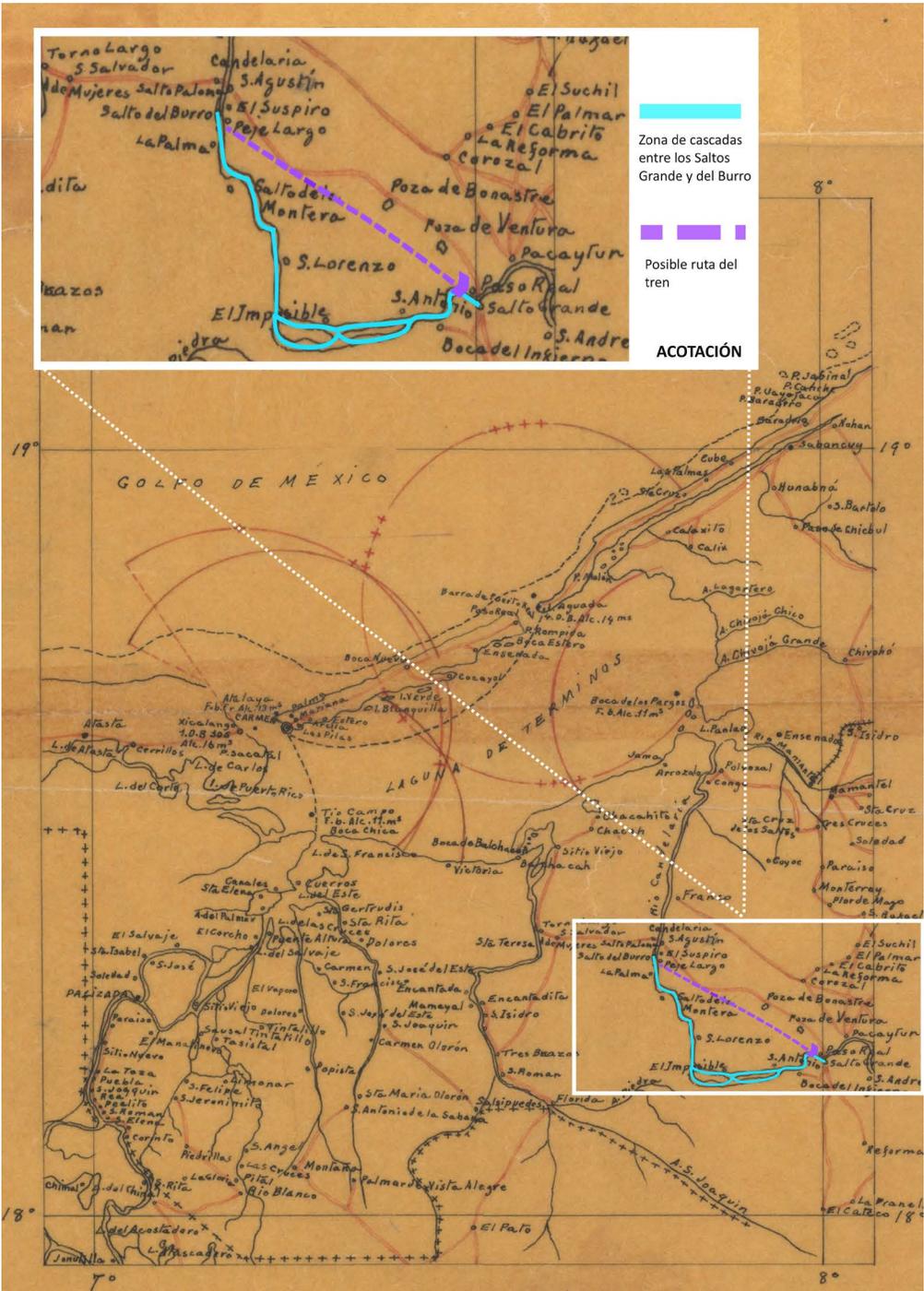
extensión, el cual sería un elemento poderoso para salvar las referidas cascadas y facilitaría la canalización o la sustituiría, en caso de que fuese impracticable. La concesión del ferrocarril se materializó en un decreto del 30 de mayo de 1882 otorgada al Gobierno del estado de Campeche. Este último podría ejecutarlo o dejarlo a interés de particulares. Para el 12 de julio de ese año se transfieren dichos derechos a la Compañía Empresaria del Ferrocarril del Río Candelaria conformada por Zaldívar y Castillo, José Fernández del Campo, José D. Cámara y Juan Ferrer Otero (Mapa 1).

Sin embargo, para febrero de 1885 la concesión se declara nula y vacante, pues la empresa no logró completar los primeros 4 kilómetros en el tiempo estipulado. La prensa consultada no da mayores detalles, pero fácil es imaginar las dificultades implicadas al llevar rieles, vagones, mano de obra, locomotora y otros implementos desde el puerto del Carmen hasta el lugar donde pretendía erigirse el tren.

El Ferrocarril hacia los Chenes. A través del tiempo, el intento de comunicar el puerto de Campeche con esta región, conocida como el “granero” del estado, se vio reflejado al querer construir una ruta que satisficiera la necesidad de ahorrar en el pago de fletes de tracción animal, a través de caminos de terracería, intransitables en época de lluvias, como lo refieren Gantús (1996) y Negrín (2019). Además, por lo menos una nota periodística señalaba que esto contribuiría a la pacificación de indígenas salvajes. Pedro de Regil y Peón será el primero en sugerir una obra así, en una carta dirigida a Tomás Aznar Barbachano en 1857, que alude a la necesidad de que se contara con un ferrocarril en esta zona. Posteriormente se proyectaron dos líneas de tendido; el primero que uniría a la ciudad de Campeche con Tixmucuy, impulsada por Juan Montalvo hacia 1883. La segunda, proveniente del ingeniero francés Andrés Giuliani, el cual partiría del mismo puerto y llegaría al pueblo de Chiná, con opción de hacer una prolongación a Pich o “algún punto de los Chenes” en 1897.

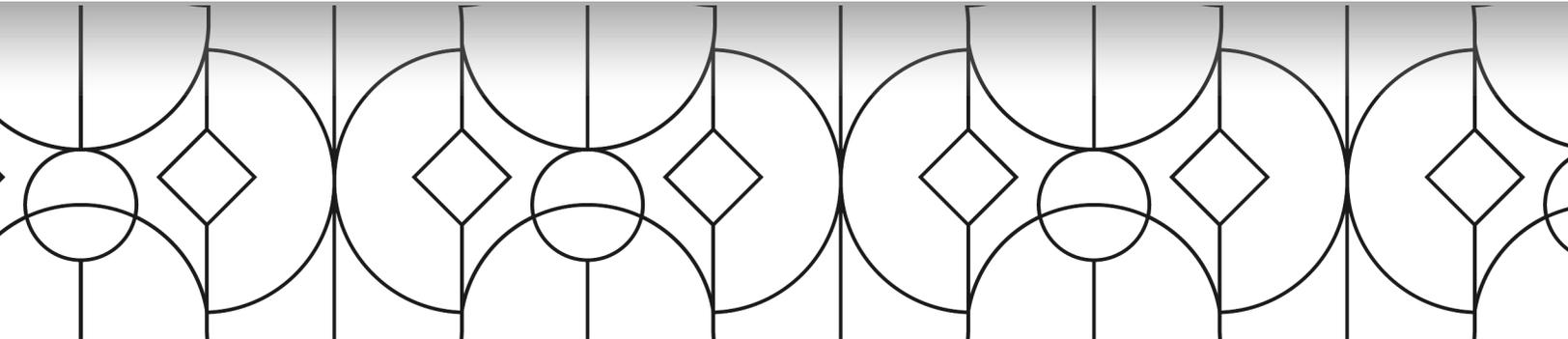
Juan Montalvo Baranda será quien gestione la construcción y explotación de un ferrocarril con la finalidad de vincular al pueblo de Tixmucuy con la capital del estado. Dicha comunidad representaba el inicio de magníficas tierras con bosques vírgenes que comunicaban con valiosas posesiones de los partidos de los Chenes y Champotón, hasta alcanzar la República de Guatemala. La Cámara de Diputados





Tramo del río Candelaria de difícil tránsito fluvial entre Salto del Burro a Salto Grande, en color azul. En línea recta de color violeta: posible trayecto de la obra canalización de dicho río y de la ruta del Ferrocarril del Río Candelaria.

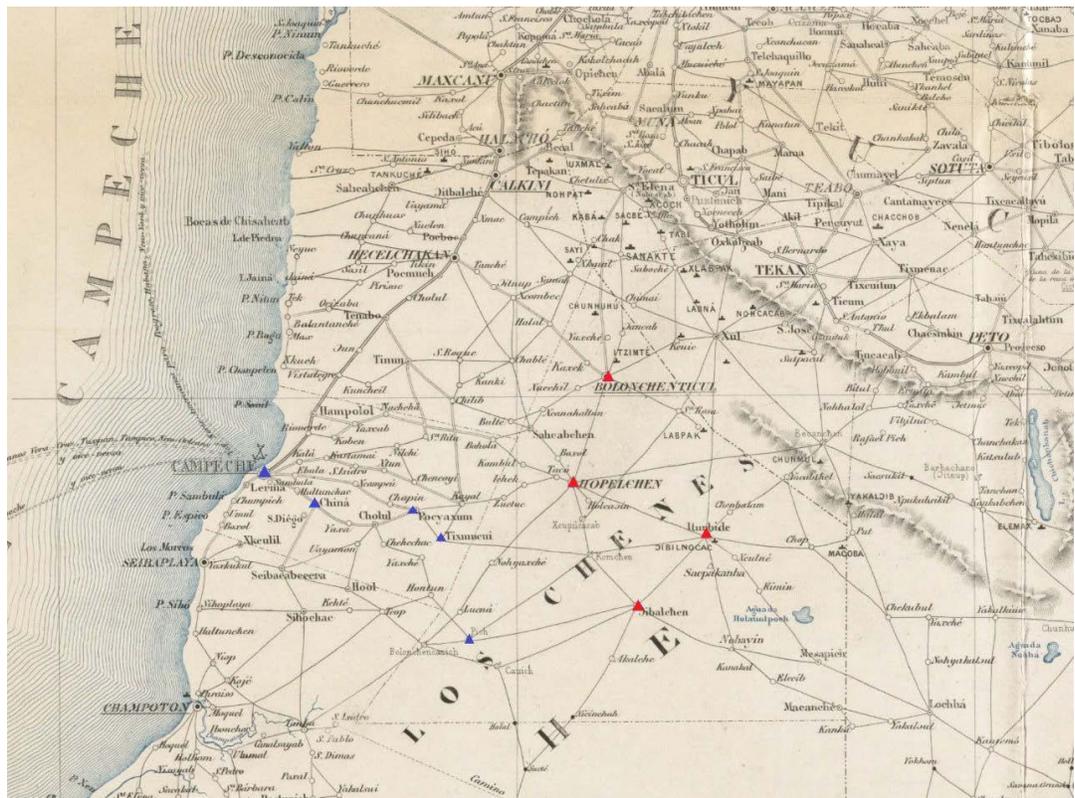
Nota. Detalle del mapa: "Detalle de Campeche, Laguna de Términos", sin autor, Siglo XX, Código clasificador CGF.CAMP.M2.V2.0005. Mapoteca Manuel Orozco y Berra.



aprobó un dictamen para que fuese aceptado el contrato de dicha obra el 7 de diciembre de 1883, el cual fue dado a conocer por el periódico oficial del Gobierno del Estado el 18 de enero de 1884. No hay evidencias de la edificación de este tren, aunque Gantús refiere que la concesión se declaró caduca el 18 de febrero de 1885.

Para 1898, una nota periodística da a entender la ruta que seguiría el proyecto de Giuliani: el tendido iría de la ciudad de Campeche hacia el sur, atravesando las ricas fincas de Uayamón, Hobomó, Chivic, Nohakal, Hontún, Lubná, el pueblo de Pich (conocido como el “granero del estado”) y podría concluir en un punto del partido de los Chenes, Dzibalchén o Iturbide, según La Aspiración

del Estado. Si bien desconocemos la ruta exacta, Giuliani firmará dos contratos, el primero publicado por el periódico oficial de Campeche, los días 27 y 29 de enero, y 1 de febrero de 1898. Se trataba de un acuerdo celebrado con el Ejecutivo de la Unión para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de dicha capital llegará al pueblo de Chiná con prolongación hasta Pich o a un punto en los Chenes. Ignoramos la razón por la cual se autorizó a Giuliani un segundo contrato el 16 de agosto de 1898, esta vez con el gobernador Juan Montalvo, y en el cual en una de sus partes señala que el tren correría desde la capital hasta Chiná, con opción de prolongación hasta el pueblo de Pich o a un punto de Bolonchenticul. No se tuvo más noticia de este ferrocarril (Mapa 2).



Se muestran los poblados por los cuales pasarían, probablemente, las rutas férreas proyectadas por Montalvo (de Campeche a Tixmucuy) y Giuliani (de Campeche a Chiná), ambas hacia los Chenes. Los triángulos de color morado ilustran aquellas poblaciones, por las que se piensa, pasaría el ferrocarril de Montalvo y el de Giuliani. Las comunidades marcadas por medio de triángulos rojos, fueron las consideradas por la prensa de la época como “ideales” para que pasara el tren promovido por Giuliani. Nota: Fragmento de Berendt, C. Hermann (Carl Hermann). “Mapa de la península de Yucatán comprendiendo los estados de Yucatán y Campeche”. Mapa Mérida: B. Aznar Pérez y Ca., 1878. Norman B. Leventhal Map & Education Center, <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:4m90fj51b> (accessed April 28, 2022).

Ferrocarril Nacional e Internacional del Sur. Este proyecto fue presentado en 1899 por Luis Aznar y Cano, que “desató una enconada polémica”, ya que se proyectaba vincular a la ciudad de Campeche y terminar en la estación de Juilé perteneciente al Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec, con un ramal cercano a la frontera de Guatemala (Mapa 3). Aznar se dio a la tarea de organizar a inversionistas, comerciantes y políticos, con la finalidad de procurar fondos que garantizaran el proyecto. Finalmente, el 9 de septiembre de 1899 sometió el proyecto para lograr la concesión federal y estatal, sin embargo, solo resultó favorable en una de las aprobaciones que necesitaba, una subvención de 6, 720,000 pesos para el tendido de 720 kilómetros de vía ancha por parte del Estado, pero el Gobierno campechano no autorizó su construcción.



Región por donde pasaría el Ferrocarril Nacional e Internacional del Sur. Se ha destacado con una estrella rosa a la estación de Juilé, de la ruta del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Con líneas punteadas se ilustra la posible dirección de la vía del proyecto en cuestión. Llamamos la atención con respecto a que el mapa presentado es muy posterior al proyecto referido, pero se consideró una imagen adecuada para ilustrarlo. Nota. Basado en el mapa: “Ferrocarriles Nacionales de México”, sin autor, autor por institución: Ferrocarriles Nacionales de México, 1928. Código clasificador CGF. FC.M32.V7.0276 Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

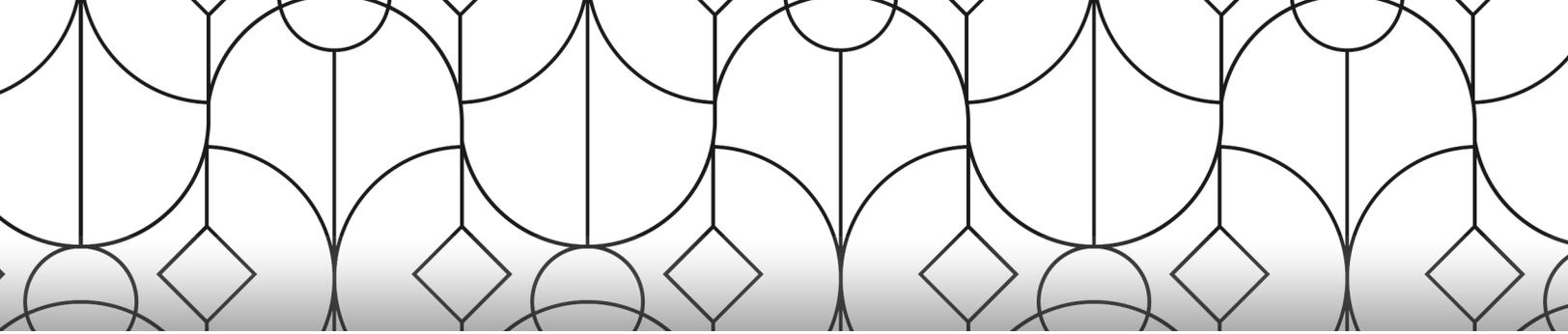


¿Por qué estos proyectos no pudieron ser? Los trenes revisados pretendieron alcanzar distintos fines. Uno era explotar los recursos agrícolas, forestales y terrenos fértiles de zonas aisladas, consideradas vírgenes y habitadas por una población que se consideraba miserable, ignorante, salvaje y que abarcaba, por un lado, la región de los partidos Candelaria, Palizada y Champotón alcanzando las fronteras con Guatemala y Belice; y por otra, el rico partidos de los Chenes. Para esto emergieron cuatro iniciativas, con un primer antecedente en 1857, pero con planes concretos entre 1882 a 1898. Un denominador común fue intentar conectar estas regiones con el puerto de la ciudad de Campeche, capital del estado. Excepción era el Ferrocarril del Río Candelaria, el único de tramo corto que se propuso solventar los problemas de navegación fluvial de un río. Se deseaba tanto el transporte y explotación de mercancías como la comunicación, no sólo al interior del estado de Campeche, sino con otras entidades y países.

En el caso del Ferrocarril del Río Candelaria se desconoce por qué no se consiguió la construcción de estas vías, pero es posible que la lejanía del lugar, el tipo de terreno y el alto costo fuesen factores decisivos. En el caso del Ferrocarril Nacional e Internacional del Sur, tres factores se pueden identificar para hablar de su anulación constructiva. El primero se liga con la Ley de Ferrocarriles emitida en 1899 por el ministro de Hacienda Limantour, a través

de ella se logra contener las concesiones que solo especulaban con la proyección de nuevas rutas, haciendo más selectivo el criterio para las subvenciones. Pero como ya se dijo, no fue la aprobación federal la que paró las aspiraciones de Aznar, sino la legislatura del gobierno campechano, que ante esta nueva reglamentación, prefirió asegurar proyectos menos pretenciosos que hicieran posible el desarrollo seguro de la región. El segundo y tercero se relaciona con la geografía y el clima. Al enfrentarse al terreno accidentado del sureste mexicano con abundantes ríos, arroyos y pantanos, los cuales formaban parte del sistema Grijalva-Usumacinta, presentaron un obstáculo natural para comunicar por tierra a Campeche con Tehuantepec; además las condiciones meteorológicas permitían trabajar de forma regular sólo cuatro meses al año, evitando la temporada de lluvias, lo que incluso realizar la visita de campo para la proyección del tendido férreo, resultaba una proeza.

En la región de los Chenes se desconocen los motivos que obligaron a que fuesen malogrados estos planes, pero es muy posible que el proyecto a Tixmucuy como el de Bolonchenticul fuesen inviables por lo complicado de la geografía del suelo (con elevaciones y descensos), además que el hecho que se anegara en lluvias podría haber sido un factor en contra. De cualquier forma las concesiones se declararon caducas e insubsistentes pues ni siquiera se iniciaron los trabajos.



Por último, estas iniciativas no contaron con el apoyo de empresas o de la banca internacional, como sí ocurrió en otros lugares del país. Gantús (1972) menciona que los empresarios campechanos arriesgaban menos sus capitales. Tampoco contaron con una mercancía que les diera ganancias tan importantes más allá del palo de tinte y el comercio del chicle era aún incipiente.

## Referencias:

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

Jáuregui, L. (2004). Los transportes, siglos XVI al XX. México: UNAM / Océano.

Negrín, A. (2019). Campeche una historia compartida. México: Instituto Mora / Secretaría de Cultura / Gobierno del Estado de Campeche.

Pérez Romero, O. (1998) El Ferrocarril Peninsular durante el Porfiriato (Tesis para obtener el título de Licenciada en Humanidades con la especialidad en Historia). México: UAC.

Torras Conangla, R., "Colonización y colonialidad en una selva de frontera. La cuenca campechana del río Candelaria (siglos XIX y XX)". Península. Vol. 16, No. 1, México, enero -junio 2019, 157p.

Gobierno del Estado. Gobierno del Estado de Campeche. La Nueva Era. Año V, Núm. 529, 23 de mayo de 1882. P. 2, 4ª col. P. 3, 1ª, 2ª y 3ª col.

"Núm. 8607. Mayo 30 de 1882. Decreto de Congreso. Aprueba el contrato celebrado para la constitución del ferrocarril del "Salto del Burro" a "Salto Grande" (Campeche)". La Legislación Mexicana. 30 de mayo de 1882. P. 274, 2ª col. P. 273, 1ª col.

"Dos ferrocarriles que urgen"; El Reproductor Campechano. Campeche de Baranda, 23 de diciembre de 1894, Año VII, Núm. 326, p.2, 1ª y 2ª col.

"Una empresa de porvenir"; La Aspiración del Estado. Campeche de Baranda, 19 de marzo de 1899, Año V, Núm. 54, p. 2, 1ª a 3ª col.

"Un Ferrocarril de Gran Importancia"; La Aspiración del Estado. Campeche de Baranda, 30 de julio de 1899, Año V, Núm. 73, p. 2, 3ª col.

"Empresa Importante Proyecta Línea de Yucatán a Tehuantepec y Guatemala". Reproductor Campechano, Campeche de Baranda, 10 de septiembre de 1899, 2ª época, Año XII, Núm. 547. P. 2-b, 3ª col.

# “Lo que sí fue”:

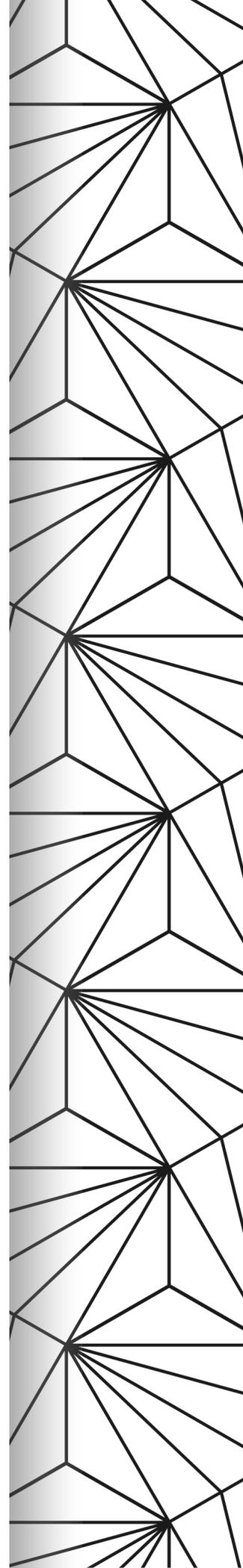
## Sueños materializados de los caminos férreos en Campeche

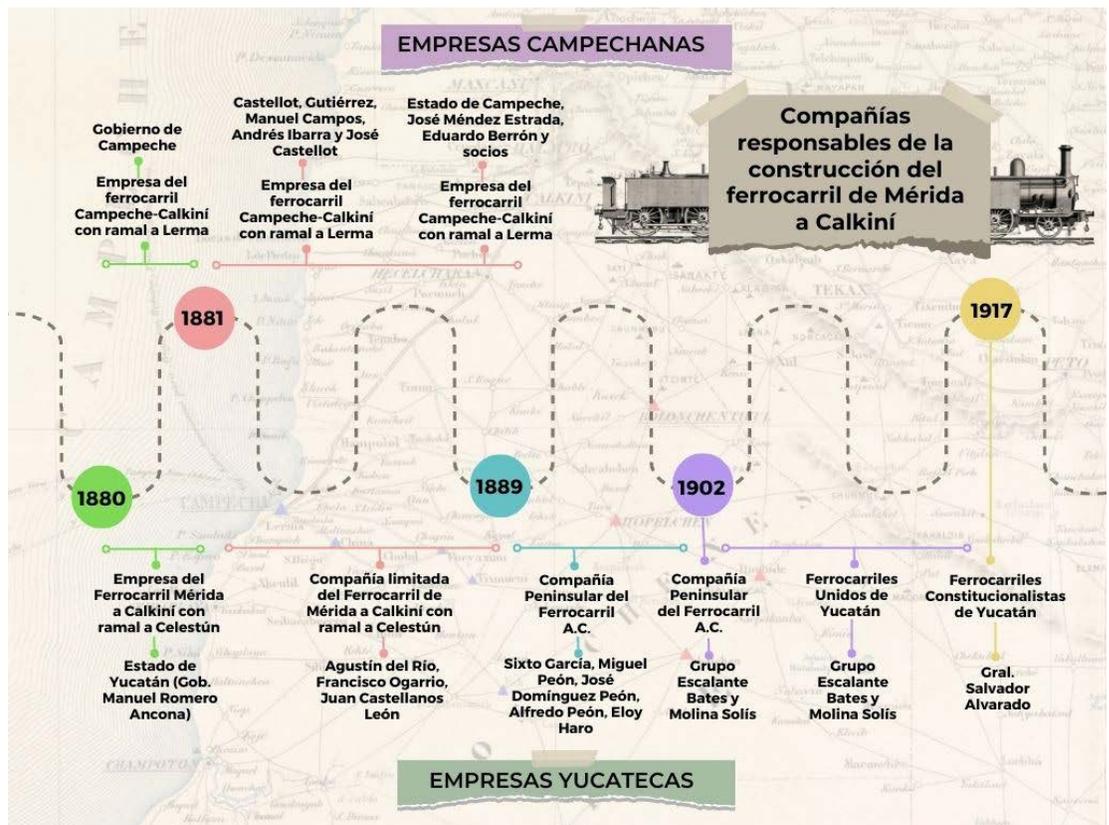
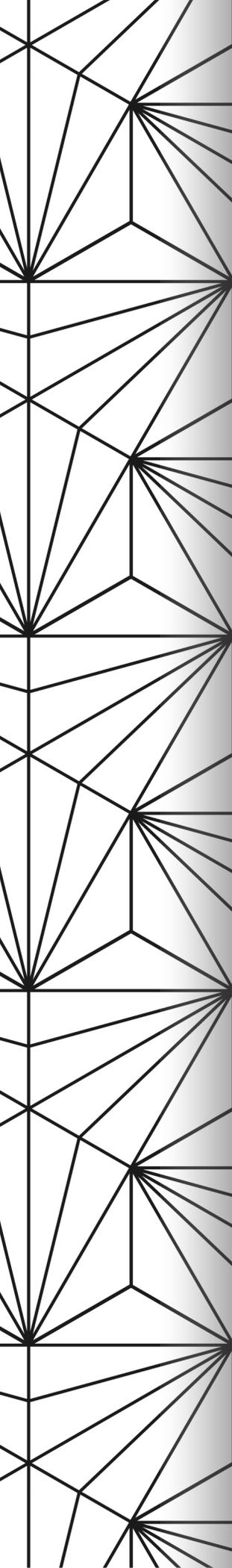
Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza  
Elvia Flores Flores  
Fernando Isaac Sánchez Carballido

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.

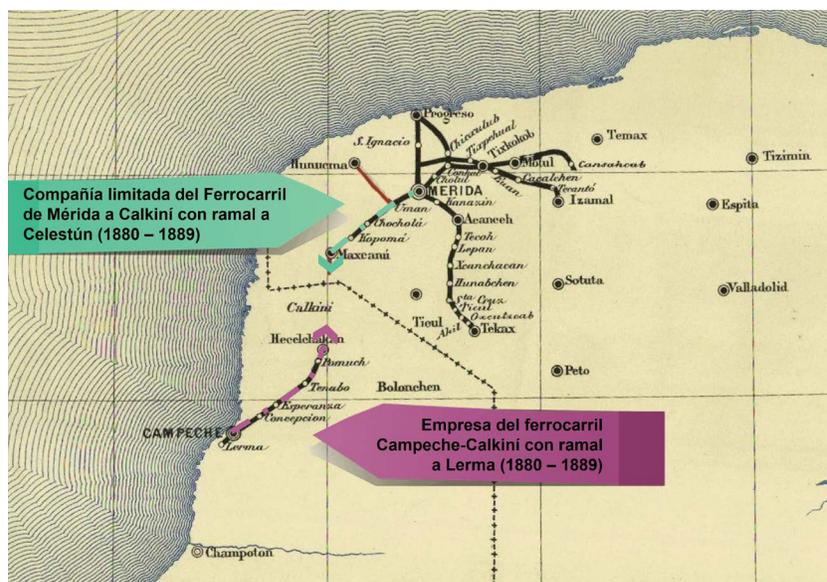
Como se dijo en el artículo anterior, hablaremos de rutas de caminos de hierro y no de compañías ferroviarias. La vía de Campeche-Mérida, consistió en dos emprendimientos: uno hecho en territorio yucateco y otro en el campechano, los cuales ambicionaron varias firmas. En la Línea de tiempo 1, que a continuación 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.



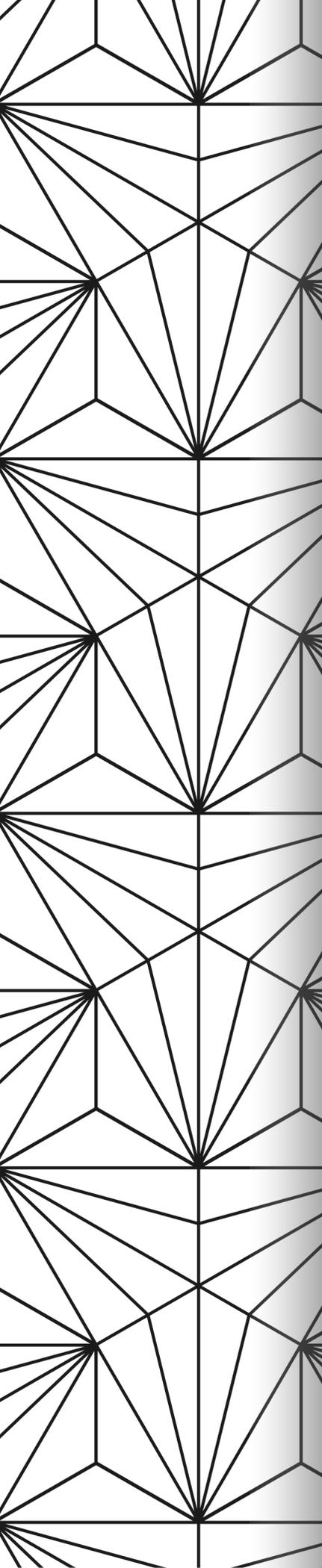


Se muestran los emprendimientos para la ruta Campeche a Mérida. En la parte superior están las empresas campechanas con sus dueños. En la sección inferior las yucatecas. Imagen de elaboración propia con datos obtenidos de Gantús (1996), Pérez Galaz (1954), Negrán (2019) y Ferrer (1977).

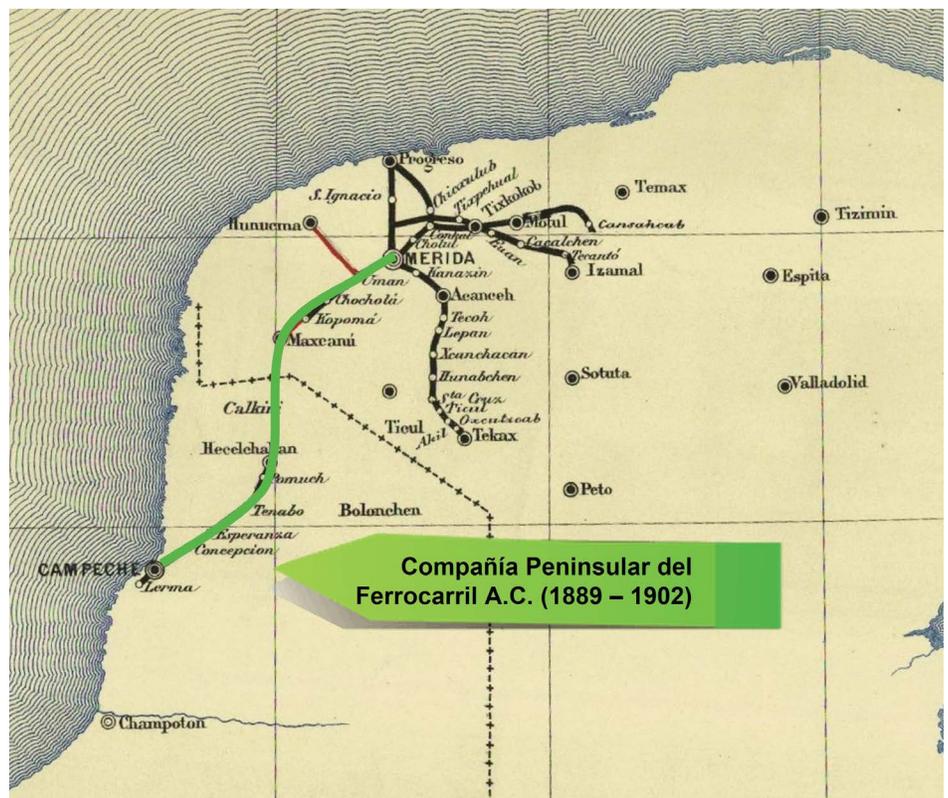
Dichos proyectos comenzaron como concesiones otorgadas por el Ministerio de Fomento a los ejecutivos de sus respectivas entidades, bajo el acuerdo de unir a las dos capitales por medio de un camino férreo que culminase en un punto intermedio de la frontera interestatal, ubicado en Calkiní, Campeche. 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.



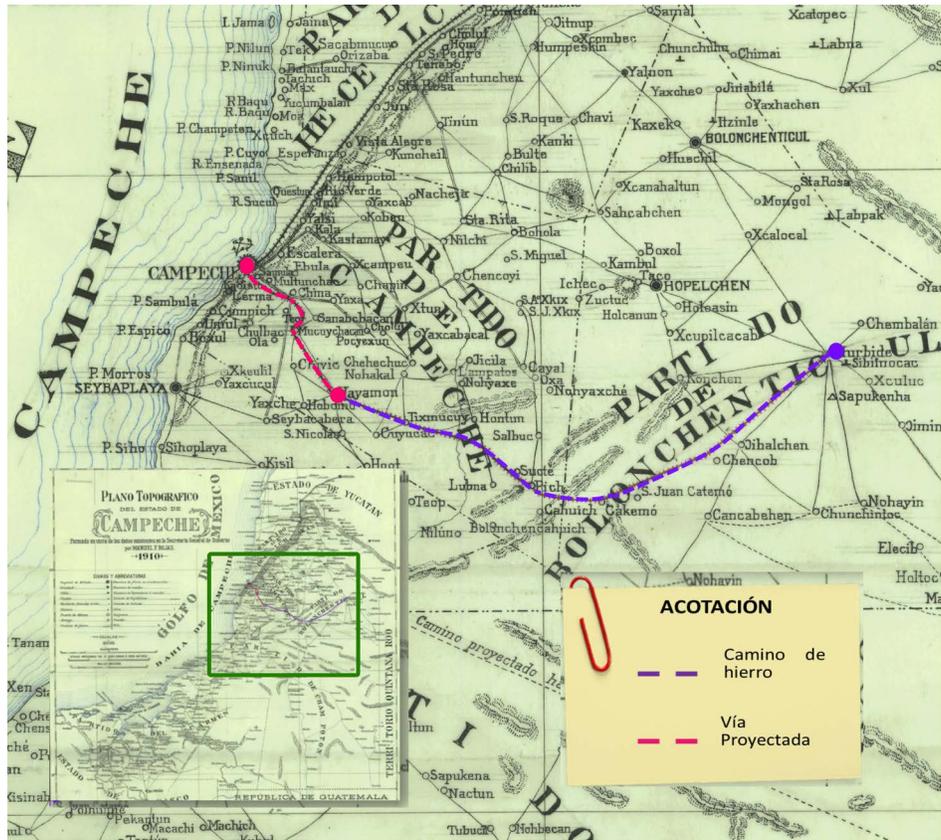
La aspiración campechana no alcanzó su culminación, siendo finiquitada por empresarios yucatecos, quienes la bautizaron como la “Compañía Peninsular de Ferrocarril, S.A.”, que puede observarse en el Mapa 2. Ésta contó con 189 kilómetros (la más grande de la península) y brindó por tres años servicio 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).

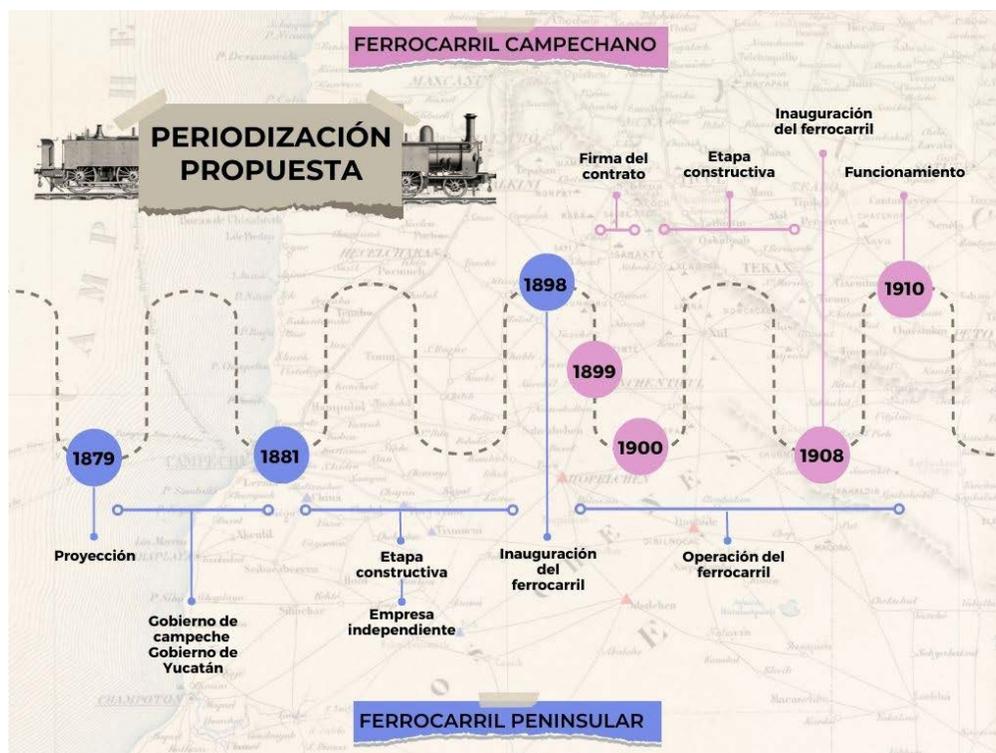
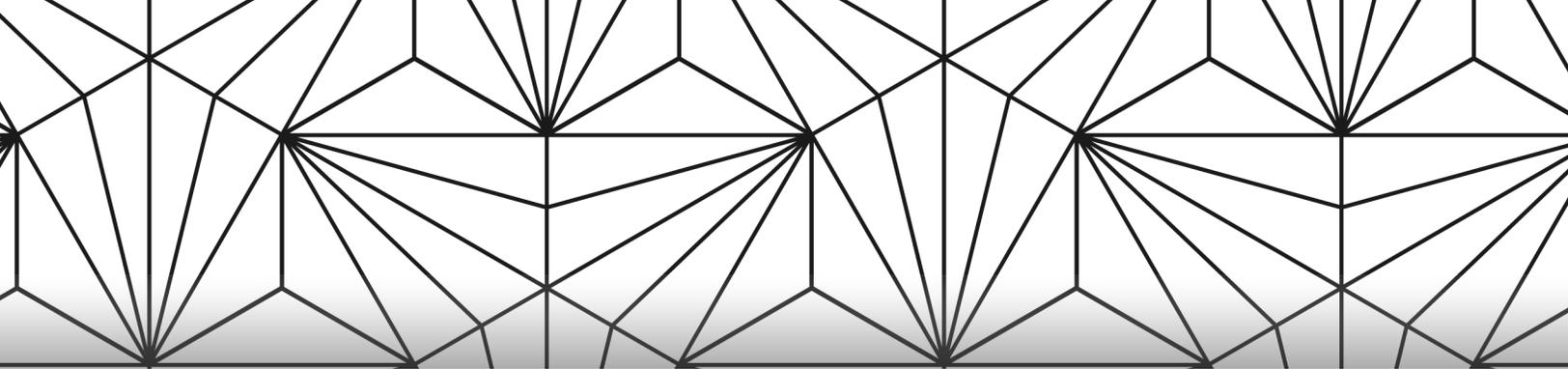


Imagen de elaboración propia.

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-

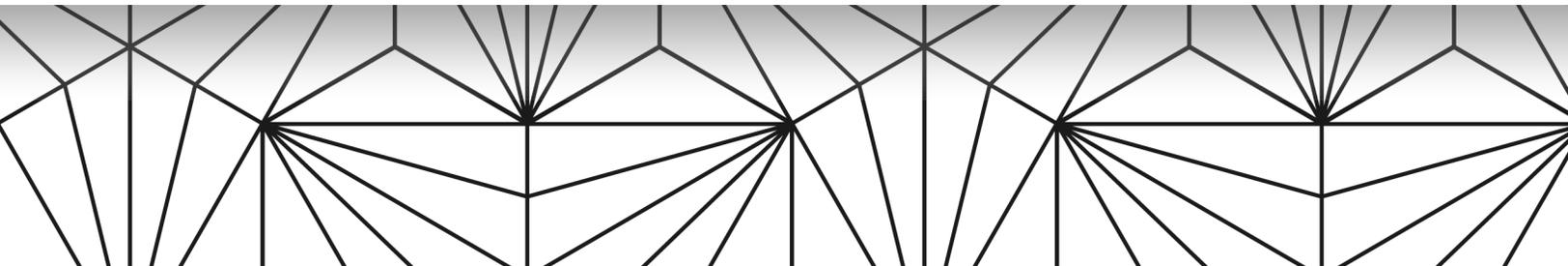
peche, apadrinado por Joaquín Baranda y Carvajal. El proceso constructivo llevó una direccionalidad que comenzaba en la ciudad de Campeche y que iba hacia los Chenes, pasando por las comunidades comprometidas, distinto a lo sucedido con el ferrocarril peninsular. Sin embargo, al igual que este último 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.

# Los tranvías de la ciudad de Campeche, caso exitoso de un medio de transporte público durante el Porfiriato y su impacto en la vida cotidiana (1883-1938)

Silvia Teresa Marcial Gutiérrez

El presente artículo nace del interés por divulgar y enfatizar el papel relevante que los tranvías, como medio de transporte público, tuvieron en la vida cotidiana de la ciudad de Campeche. Es el fruto de investigaciones que culminaron con mi tesis de licenciatura en el año de 1997 titulada “Los Tranvías: Un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural y política para la ciudad de Campeche (1883-1938)”, la cual, en el año 2002 se convirtió en publicación universitaria por la Universidad Autónoma de Campeche.

Para conocer el origen de los tranvías, y como nos lo recuerda Ernesto Villar (1859:203), su nacimiento es el mismo que el de los ferrocarriles. La construcción de éste facilitó la entrada de otro medio de transporte conocido como tranvías o ferrocarriles urbanos.

Ante la pregunta de ¿Qué es un tranvía?, podemos remitirnos a su definición, la palabra parte de la adaptación de “tramway”, de “tram” que es riel plano y “way” que quiere decir vía (RAE). Son carruajes movidos en principio, por tracción animal (o tranvía de sangre), y posteriormente, de manera mecánica y eléctrica. Contaban con raíles que sobresalían de la calzada, permitiendo así, la circulación de otros vehículos. Podría decirse que son trenes de corto recorrido utilizados, en mayor medida, para el transporte público o de carga; era en las arterias del ferrocarril donde fluían materias primas, productos y habitantes.

Lógicamente, antes de la llegada de los tranvías ya existían otras maneras de transportarse; con la paulatina mejora en la construcción de caminos, las personas utilizaban carretas, caballos, burros... En la capital campechana existía un servicio de carruajes, desde 1846 el empresario catalán Miguel Barceló puso en funcionamiento un depósito de carruajes para el servicio público. Y en 1858, los señores Urbina y Medina establecieron otra cochera. De tal manera, para esta época se encontraban en pleno funcionamiento tres cocheras con más de diez calesas y dos ómnibus,<sup>1</sup> todos importados de Nueva York. Este servicio de transporte continuó hasta que los tranvías los dejaron en desuso.

1. «Sección Local. Los Ómnibus» (sic). En El Espíritu Público. 1 de septiembre de 1858:4.

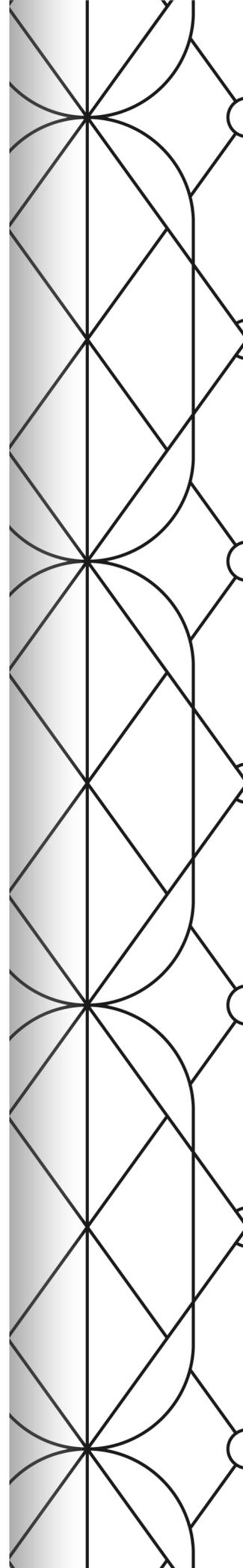




Foto 1. Instantánea donde se observa la circulación de calesas y tranvías. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

## Formación de empresas tranviarias

Para explicar los orígenes de las empresas tranviarias hay que mencionar la figura de José Méndez Estrada, empresario que para 1881 ya aparece como único propietario de la empresa que construía el ferrocarril de Campeche-Calkiní y quien concluye el primer ramal de uso tranviario, con extensión de 4 km, el cinco de mayo de 1882. Hubo varios intentos fallidos de otros empresarios y, finalmente, son dos las empresas tranviarias exitosas y afianzadas en la ciudad campechana; toca el turno de mencionar la primera:

**a) El tranvía Dondé.** Esta empresa era liderada por Salvador Dondé Preciat, quien en el año de 1883 solicitó establecer un tranvía de su propiedad, proyecto autorizado por el gobernador Arturo Shiels. Para construir la estación principal y depósito de carros, en el entonces campo de tiro del baluarte Santiago, se efectuó la compraventa entre el Gobierno Federal y Salvador Dondé el dos de abril de 1900.

Una vez construida, la estación principal contó con la siguiente descripción: Era de mampostería, vigas y galerones cubiertos de teja de zinc; medía 50 m de largo por ocho m de ancho y contaba con sus respectivos corrales, bebederos, veleta, tanques, etcétera.<sup>3</sup> Durante la administración de Carrillo Zavala (1985-1991), el edificio se “derrumbó” a pesar que aparentaba tener un buen aspecto. Con el transcurrir de los años, este terreno albergó otras construcciones y usos; hoy día, es el Hotel Plaza Campeche.

2. Representante de la burguesía estatal, quien tuvo cargos políticos como: Diputado local, Gobernador interino en 1870, Senador y Jefe Político. En su faceta empresarial fue socio con Rafael Alcalá del Nuevo Circo Teatro Renacimiento; también era propietario de las fincas rústicas de San Pedro Nilchí y Santa Rita (ubicadas en Hampolol) y junto con su esposa Delfina Preciat de Dondé, compartían la titularidad de trece casas en el centro de la ciudad.

3. RPPCC. Libro de propiedad. T. 18, Ins. I, No. 5363, 2 enero de 1900:168.



Foto 2. Estación principal del Tranvía Dondé. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

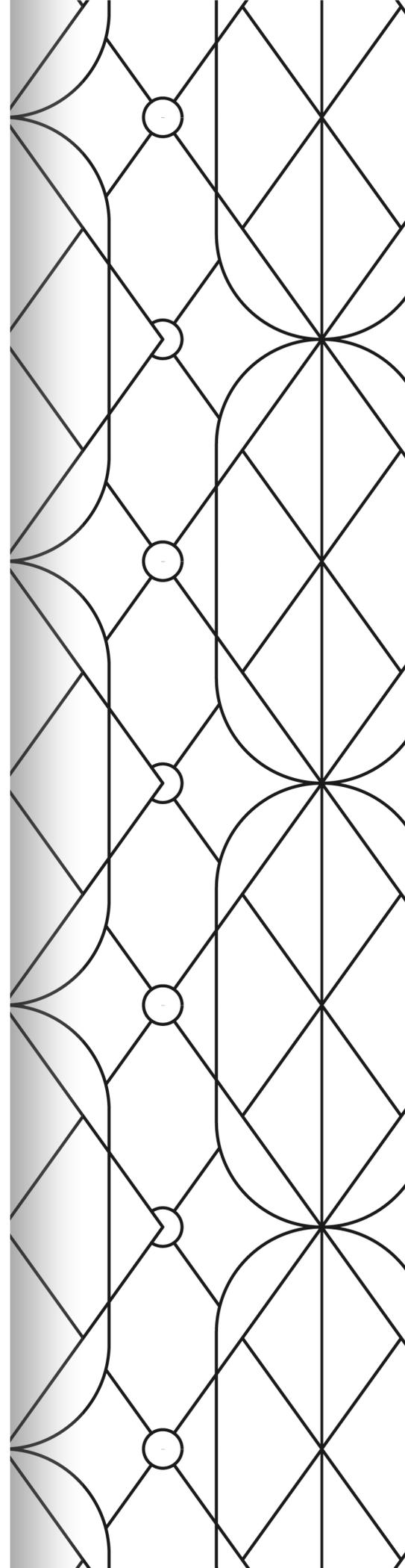
**b) Empresa del Nuevo Tranvía Urbano de Campeche, Sociedad Anónima.** Esta es la segunda compañía tranviaria instalada en la ciudad. Sus orígenes se remontan al 19 de agosto de 1896, cuando al señor Prudencio Pérez Rosado y Ocampo le es concedido el permiso para formarla. Posteriormente, esta concesión pasa a la sociedad, recién creada, del Nuevo Tranvía Urbano de Campeche Sociedad Anónima en 1898, en adelante nos referiremos a ella con las siguientes siglas: NTUC.

Oficina, depósitos y corrales de carros. La oficina estaba ubicada frente a la iglesia del Jesús; en 1907 la casa donde se localizaba se desplomó por antigüedad. En 1899 la señora María Dolores Lavalle de Ibarra vendió una porción de terreno de su finca Buenavista por 300 pesos a esta sociedad tranviaria. Allí se construyeron los depósitos y corrales de carros. Las paredes del edificio eran de material, láminas de zinc y midió 25 m con 70 cm de ancho por 25 m con 30 cm de largo.<sup>4</sup>



Foto 3. Depósito y corrales del Nuevo Tranvía Urbano de Campeche en 1910. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

Ibid. No. 5359, 14 noviembre de 1899:135.



## Afectaciones socioculturales.

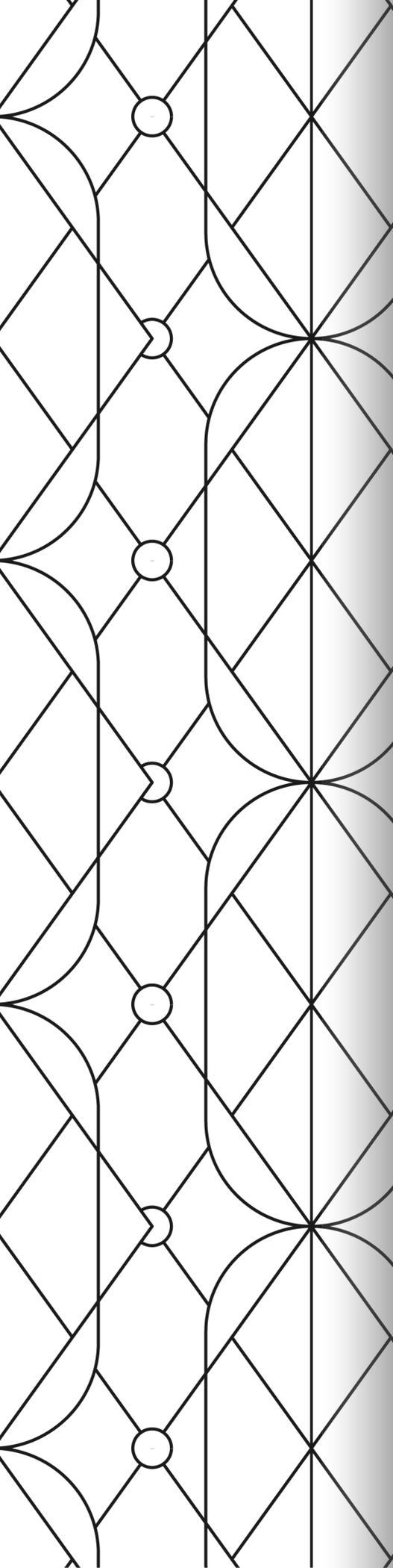
Los traslados de habitantes en los tranvías tenían como finalidad las visitas sociales y de ocio; la asistencia a servicios religiosos y cívicos en diferentes barrios y en el centro; intercambio de bienes, compras... También había corridas extras y viajes especiales que se habilitaban en festividades y a demanda. Cuestión que provoca un “acercamiento” entre los habitantes de la población intramuros y extramuros, además, reaviva el sentimiento de cierta pertenencia al centro de la ciudad. Comienza una apertura de otros teatros y salones, podemos referirnos al Salón Teatro La Kananga, que estaba al lado de la estación del Ferrocarril Peninsular (desde 1898 hasta 1905, cuando se trasladan a San Román). También, el Nuevo Circo Teatro Renacimiento fue reinaugurado en 1912 (después del trágico incendio que lo devastó) y con Salvador Dondé (dueño de la empresa Dondé) como nuevo socio de Rafael Alcalá. Se organizaban bailes populares, como el de la plaza de San Francisco, conocidos como “Los cantaritos del domingo”, los cuales eran convenientemente organizados por la compañía Dondé y Juan Escárrega. Así, al haber más diversificación de manifestaciones artísticas y culturales, se acentuaron las tradiciones populares.

También, al haber más facilidades en el transporte, hubo un gran incremento de las familias que acudían a sus casas de veraneo, o a las playas de Lerma o cercanías de Buenavista.



Foto 4. Estación del Ferrocarril Peninsular; al lado, el Salón Teatro La Kananga. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

Como los tranvías eran movilizadas con tracción de sangre, las mulas y burros eran animales en constante renovación y era común leer anuncios de compra-venta de mulas siendo usual dejarlos como depósito de garantía.



Es característica de esta época, las grandes importaciones y el uso de la tecnología existente. Un cambio de mentalidad por otra “más progresista” donde se aceptaba o era bien visto la modernidad, la técnica y la inversión extranjera. Todas estas mejoras, transmitían a los moradores mejores expectativas en la calidad de vida. De la información consultada podemos notar que desde 1890 se realizaban grandes pedidos al extranjero: los carros de los tranvías eran de construcción, en su mayoría de Estados Unidos o de Francia, aunque eran armados y arreglados localmente; las plataformas eran de la marca Stephenson; los rieles venían de Inglaterra, Bélgica o Alemania; los tubos de hierro y alcantarillas también eran importados y los puentes de hierro eran traídos de Nueva York.

## Repercusiones en la fisonomía urbana

Sin duda, éste es el apartado donde quedó patente la transformación que tuvieron los tranvías en la traza urbana.

**a) Apertura de nuevas calles.** Las calles podían tener su nomenclatura oficial, pero popularmente eran “bautizadas” de acuerdo al tranvía que por allí circulaba. Se abrieron nuevas calles (con grandes festejos) y se repararon las que estaban en mal estado.

**b) Urbanización acelerada de la ciudad.** Por falta de espacio, en el presente escrito no podemos mencionar a detalle todas las rutas tranviarias; para ello, es mejor consultar las obras de mi autoría. La máxima euforia tranviaria la podemos datar a partir de 1901, cuando las empresas tranviarias pasaron de explotar algo más de 5 km de vía, a más de 10 km (Empresa Dondé)<sup>5</sup> y de 3 km a más de 15 km de vía (Empresa NTUC). Esto nos proporciona una idea de cómo el centro de la ciudad estaba perfectamente interconectado con los barrios de San Román, Santa Ana, Santa Lucía, San Francisco, la Ermita y con el ramal a Lerma, incluso, debido a lo estrecho de algunas calles, compartían vía las dos empresas, teniendo derecho de paso la de la concesión más antigua. También, se concedieron autorizaciones y ampliaciones para construir tranvías que conectaran las llamadas fincas rústicas con las poblaciones cercanas o con la estación del ferrocarril peninsular.

5. Para darnos una idea, la empresa Dondé tuvo el Circuito de la estación, Santa Ana, el gran circuito (con los barrios de San Francisco, la Ermita y Guadalupe), Muelle fiscal y seis ramales.

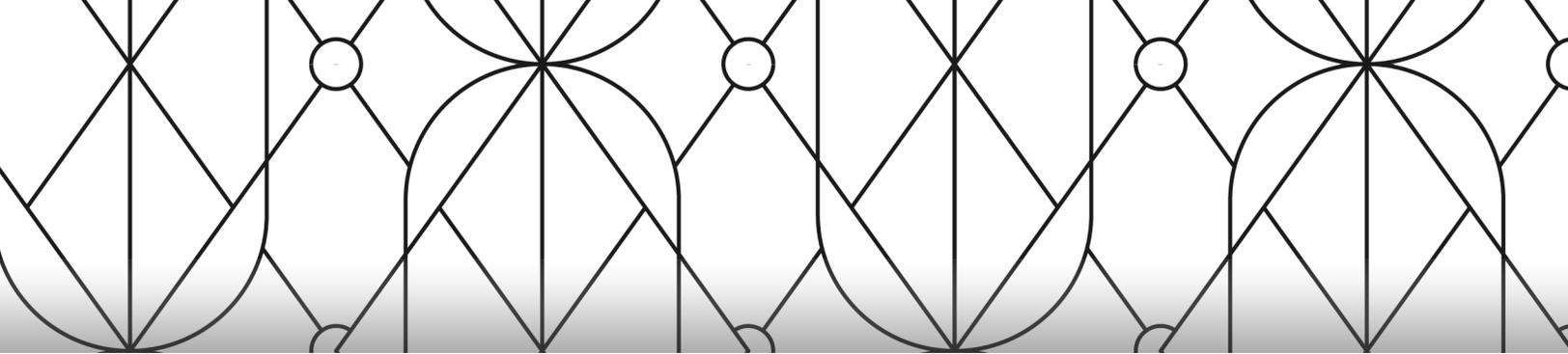
Para el siglo XIX, en la ciudad había seis puentes (tres en Santa Ana, uno en San Román, uno en Guadalupe y otro en San Francisco), que resultaron insuficientes para facilitar el paso de los tranvías y, por ende, las empresas tranviarias construyeron siete más. Como en el barrio de San Francisco, donde la empresa Dondé edificó el puente “Joaquín Gutiérrez de Estrada” sobre el estero (al lado del de San Francisco, propiedad del Gobierno), para conectar el centro con el barrio de la Ermita. Su construcción motivó litigios con el gobierno estatal de 1890 a 1891. La dirección del trabajo estuvo a cargo del ingeniero Santiago Góngora. El otro fue el puente colgante “Porfirio Díaz”, que facilitó el circuito completo de ida y vuelta a la estación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, inaugurado pomposamente el dos de abril de 1900.<sup>6</sup>



Foto 5. Foto del puente colgante Porfirio Díaz, con un tranvía en circulación. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

Otra construcción fue en la desembocadura del barrio de Santa Lucía, llamado “Puente Consejo” de 1900, era de hierro con superficie de madera; en la Zanja de Guadalupe fue construido otro puente por el NTUC en julio de 1898, era de macizos de mampostería y suelo de madera. A la salida del barrio de Guadalupe se edificó otro travesaño de madera, continuamente señalado como peligroso.

6. Al paso de los años, estos dos puentes fueron derrocados por el gobierno, a causa de la renuncia de la concesión de la heredera de Salvador Dondé.



En el Parque IV Centenario, existió otro, también de madera. En el barrio de Santa Ana hubo otro viaducto, inaugurado en 1900, al lado del Puente de la Merced, era de mampostería.

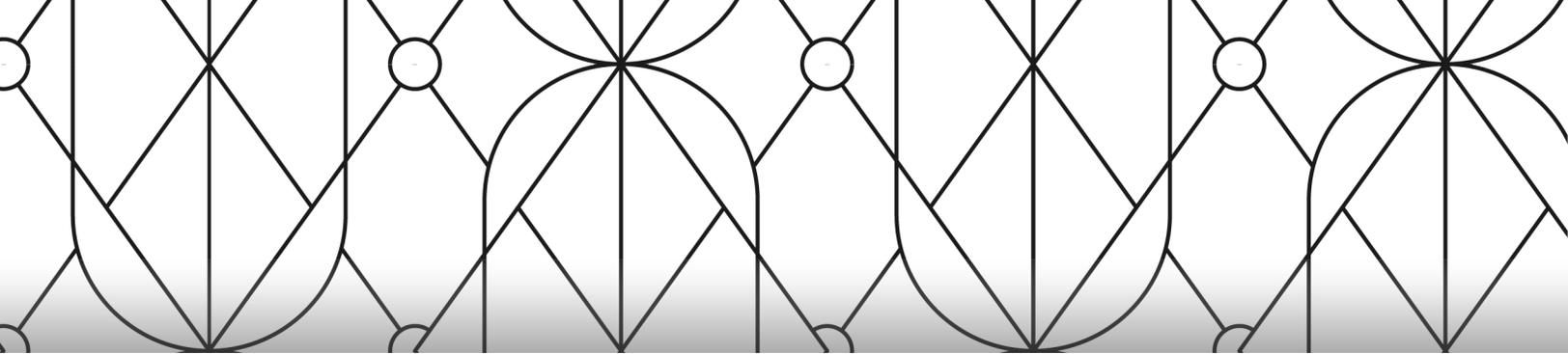
**c) Aspectos negativos de los tranvías.** Todo tiene sus ventajas y desventajas, y en el tema de los tranvías, también existieron factores negativos por su implementación y uso masivo. Para comenzar, está el derribo de gran parte de lienzos de murallas. Como ocurrió durante la instalación de los puentes, aquí también hubo litigios de por medio. Cabe destacar que, aunque las empresas tranviarias fueron las causantes, en mayor medida, de la destrucción de las murallas<sup>7</sup>, no fueron los primeros ni los últimos en hacerlo, gobiernos anteriores y posteriores a los tranvías, también contribuyeron a destruir este importante patrimonio. En 1902, se publicó un edicto federal que ordenaba al gobierno de Campeche la demolición total de sus murallas. Entre los argumentos que se esgrimieron para tales acciones estaba la de acabar con las desigualdades sociales que las murallas alentaban; por medidas higiénicas, para impedir los brotes de epidemias en calles oscuras y sin ventilar; romper con lo que representaba el régimen colonial y, como colofón, utilizar los “escombros” como ma-

teria prima para rellenar los rieles.

Otros puntos negativos a recalcar fueron la saturación de vías férreas en las calles; la ciudad ya era considerada ruidosa, surgieron protestas de la población por las trompetas y timbres de aviso que se usaban en los tranvías. A tal grado que las llamaban “trompetas del juicio” y tuvieron que sustituirlas por sonidos más agradables, además de restringir su uso para cuando existieran obstáculos en la vía. También, comenzaron las exigencias por una mejora en la puntualidad, en la organización del servicio, en el comportamiento con el pasajero e, incluso, con los uniformes de los trabajadores. Los conductores de tranvías (conocidos como tranviarios y retranqueros) usaban sombrero y filipina porque la gente solicitaba que su vestimenta fuese “decente”.

Al paso del tiempo, los rieles se levantaban en las esquinas y debían repararlos, más no siempre se hacía (aunque desde 1899 se efectuaban revisiones oficiales de los carros). Los accidentes estaban a la orden del día, ya fuera por imprudencias del conductor, por falta de precaución de los transeúntes (por circulación de menores de edad en los puentes y centros de concentración), o bien, por sobrepasar el límite de pasajeros.

7. En el siglo XX, a decir de Alcocer Bernés, sólo quedaban 415 m de murallas de los 2536 m de longitud. (Alcocer: Las Murallas de Campeche).



Sin embargo, como medio de transporte, los tranvías repercutieron positivamente en la ciudad y en sus habitantes.

### **Beneficios de los tranvías como medio de transporte**

Se consagró como un servicio público democratizador porque reducía distancias a bajo precio. En las fiestas regionales y días festivos había viajes especiales, ampliación de horarios y la opción de transporte familiar.

Fueron un medio de locomoción más rápido, a comparación de los carruajes, y más cómodo, ya que los carros de pasajeros eran cerrados y, por tanto, salvaguardaban de la intemperie.

Durante un tiempo, la correspondencia tanto oficial como personal, llegaba de Calkiní a la capital en tranvías; el servicio de buzones en los carros fue un servicio valioso y permanente para la población. A nivel comercial, había conexión entre los principales almacenes de la aduana y las principales casas de comercio para que el servicio fuese rápido. Como había furgón para la carga en los tranvías, se podían transportar bultos y la cuota a pagar dependía de su peso.

Otro servicio importante fue la habilitación de carros para el servicio fúnebre. Servicio que se ofreció hasta 1931, cuando fue prohibido

para evitar el contagio de enfermedades. Continuamente se realizaban rifas mensuales entre los usuarios del transporte, los obsequios podían consistir en muñecas, relojes y, en tiempos de bonanza económica, regalar un torete.

Si anteriormente hablamos de las consecuencias negativas para la traza urbana, también lo haremos con la parte positiva porque existieron mejoras sustanciales en la infraestructura de la ciudad como el embellecimiento en las fachadas de las casas; mejoría en los servicios básicos de la luz eléctrica, el agua y la inauguración de calles e instalación de puentes que ayudaron a unir lugares de difícil tránsito peatonal... Acciones que revalorizaron a la alza las propiedades por donde transitaban los tranvías y se efectuaron compras de casas y solares para demolerlos y tender rieles.

También, se otorgaban pases libres para funcionarios hasta que comenzaron las dificultades por el aumento de solicitudes que iban en detrimento de las empresas, razón por la cual se tuvo que restringir su expedición.

Y, por último, mencionaremos que fueron una fuente de información para la prensa local, no sólo para los habitantes que expresaban su malestar o beneplácito con los tranvías, sino también por parte de los propietarios tranviarios. Tal es el caso de Salvador Dondé, quien so-

lía escribir en la prensa sus dificultades o querellas contra el gobierno en turno.

## **Postrimería tranviaria**

Ahora nos referiremos, brevemente, a la postrimería tranviaria porque su fin fue posterior a la época del Porfiriato, temática a la que se circunscribe el presente artículo.

Los tranvías quedaron obsoletos por la suma de múltiples factores; uno de ellos fue el choque de intereses entre empresas tranviarias, que derivaba en numerosos juicios mercantiles; también se dieron los conflictos laborales verticales entre trabajadores y dueños de empresas tranviarias por una reivindicación de mejoras salariales y reducción a ocho horas de trabajo. Es cuando se forma la Liga de Tranviarios y Motoristas Gustavo Pacheco, protagonista de numerosas huelgas de trabajadores tranviarios.

La situación económica tampoco era favorable. Las empresas, ante la falta de solvencia económica, solicitaban exenciones de impuestos para poder substituir la tracción de sangre<sup>8</sup> y las estaciones, removientes, carros, plataformas.... estaban sin mantenimiento. El factor decisivo para su ocaso fue el surgimiento de nuevos medios de transporte. La introducción de camiones con motor de gasolina, limitó la construcción de vías férreas e impulsó la construcción de carreteras, nuevo asunto primordial de los gobiernos.

En 1935, la Liga de Tranviarios y Motoristas Gustavo Pacheco se constituyó en cooperativa para establecer el nuevo servicio de camiones conocido como "Sociedad Cooperativa Esperanza S.C.L";

el camino a Lerma continuó como tranviario hasta 1938, fecha en que circuló el último tranvía y el Ferrocarril del Sureste lo substituyó.

## **Consideraciones finales**

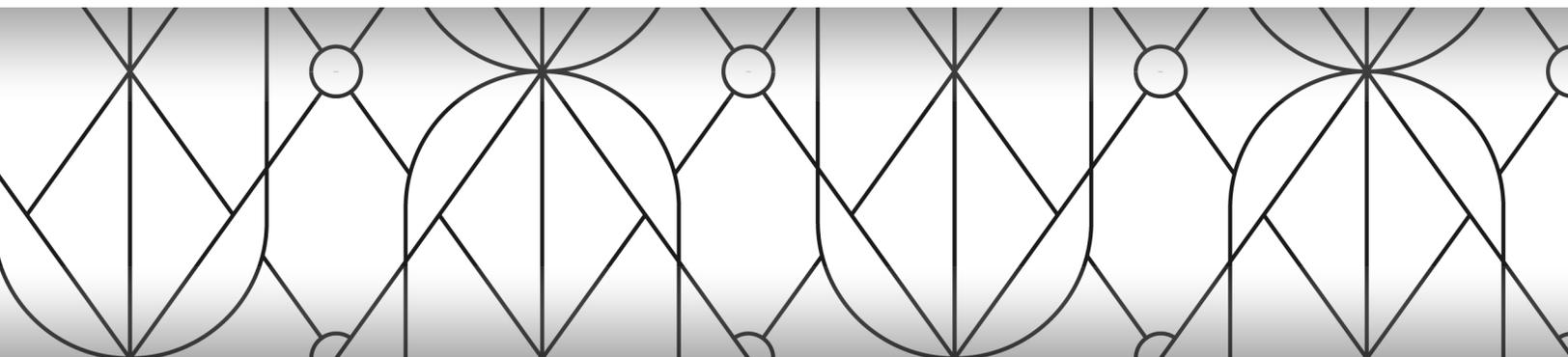
La política económica implementada durante la etapa porfirista (sobre todo durante los últimos diez y ocho años), fomentó en el país un gran apoyo a la infraestructura ferrocarrilera y, por ende, tranviaria.

Tanto el Ferrocarril Campechano como las empresas el Tranvía Dondé y el Nuevo Tranvía Urbano de Campeche S.A., se convirtieron en exitosos proyectos de transporte público, realizados por empresarios campechanos que, en su momento, gozaron de una gran aceptación popular.

Si el ferrocarril trajo consigo una fuerte inmigración jamaicana, canaria y árabe, los tranvías facilitaron una movilidad interna de habitantes, no sólo hacia el centro de la ciudad, sino también a los barrios aledaños y a Lerma.

También ayudaron a propagar

8. Entre 1924-1925 se da el cambio a tracción mecánica.



y diversificar la cultura porque ya había una facilidad en los traslados y cambiaron definitivamente la traza urbana de la ciudad campechana.

En el último período tranviario, su liga de trabajadores se constituyó como una de las más activas defensoras de los derechos de los trabajadores.

Así, es notoria la importancia de los tranvías, los cuales, juntamente con el ferrocarril, fueron el transporte estrella del Porfiriato. Transporte que estuvo inmerso en una época de transiciones, en las que se aspiraba a salir del “oscurantismo” colonial y que modificó la vida social, cultural, económica y política de los campechanos.

## Referencias.

ALCOCER Bernés, José Manuel.

2012 “Piratas en Campeche/Las Murallas de Campeche”, en Relatos e historias en México. Diciembre, No. 52.

DE LA TORRE Villar, Ernesto.

1859 “La capital y sus primeros medios de transporte: Prehistoria de los Tranvías”, en Revista Mexicana, Vol. 9, Octubre-Diciembre. Colegio de México.

MARCIAL Gutiérrez, Silvia Teresa

1997 Los Tranvías: Un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural y política para la ciudad de Campeche (1883-1938). Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de Campeche. Facultad de Humanidades. Campeche, México.

MARCIAL Gutiérrez, Silvia Teresa

2002 Los Tranvías: un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural, política y en la traza urbana de la ciudad de Campeche (1883-1938). UAC, Campeche, México.

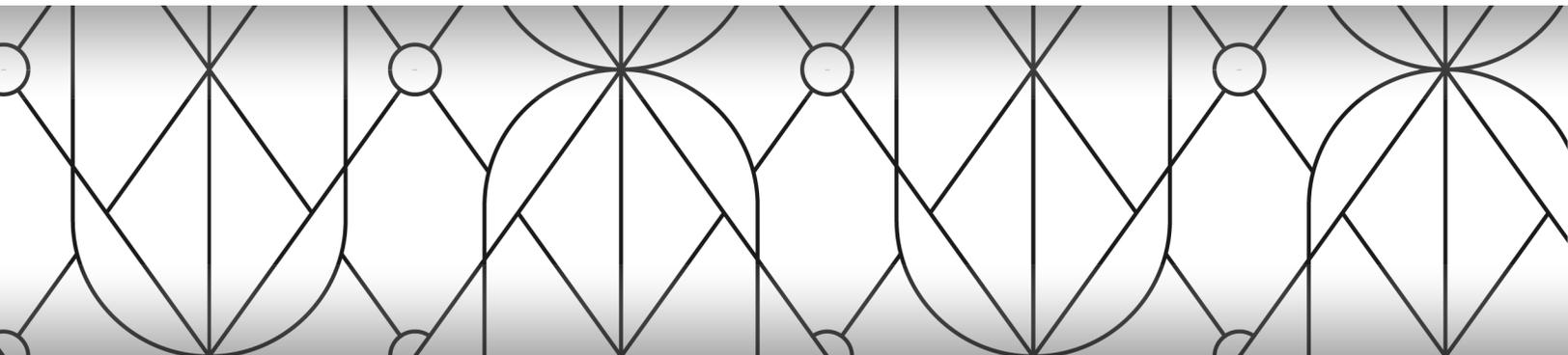
REGISTRO PÚBLICO DE LA PROPIEDAD Y DEL COMERCIO DE CAMPECHE:

Libro de propiedad. T. 18, Ins. I, No. 5363, 2 enero de 1900:168.

Libro de propiedad. T. 18, Ins. I, No. 5359, 14 noviembre de 1899:135.

“Sección Local. Los Ómnibus”.

1858 En El Espíritu Público. 1 de septiembre, 2a. Época. T. I. No. 19, Campeche, México.



# Algunos datos sobre el tranvía urbano que circuló sobre la calle 10 de la ciudad de Campeche, México

Heber Ojeda Mas



Figura 1.- Localización del área de estudio en la calle 10 con cruce de la calle 53 en el Centro Histórico de San Francisco de Campeche, Campeche (Imagen de Google Earth, 2014).

Con motivo del cambio de la carpeta hidráulica de un sector de la calle 10 del Centro Histórico de la ciudad capital de Campeche por Obras Públicas del Gobierno del Estado, se realizaron excavaciones arqueológicas con el cruce de la 53, cercano a la plaza principal, que permitieron registrar evidencias de la estratigrafía y la recuperación de materiales culturales que datan del período colonial, histórico y contemporáneo, y en menor medida del período prehispánico de la cultura maya (Figuras 1 y 2). La calle 10 es una de las arterias principales de Campeche y su origen data casi inmediatamente después de la fundación de la villa de San Francisco de Campeche en 1540. En ese camino se han suscitado hechos y sucesos históricos a través del tiempo, que aún perduran en la memoria colectiva de los habitantes, uno de ellos es el tránsito del tranvía que hoy día yace en el recuerdo.

En el mapa de 1604, el más antiguo que se conoce de la villa de San Francisco de Campeche, se aprecia la representación de la calle 10 con cruce de la calle 53, área donde se realizaron las exploraciones

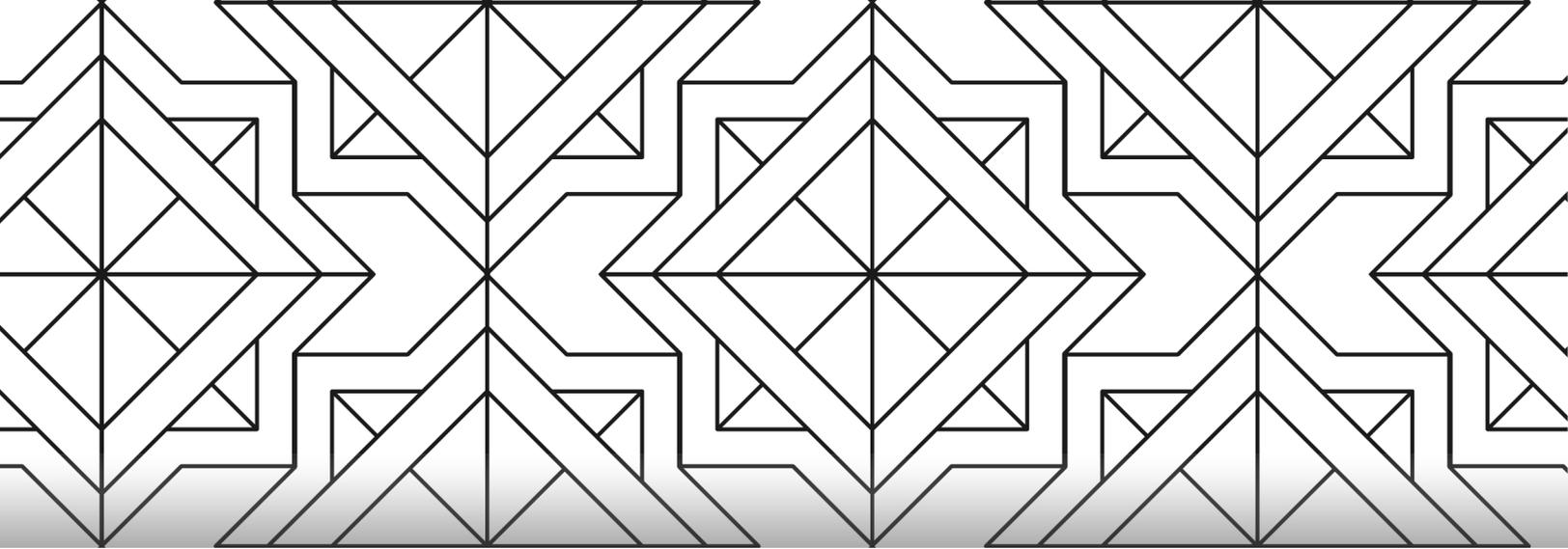


Figura 2.- Detalle de la ubicación del área de la excavación arqueológica realizada en un sector de la calle 10 con cruce de la calle 53 (Imagen de Google Earth, 2014).

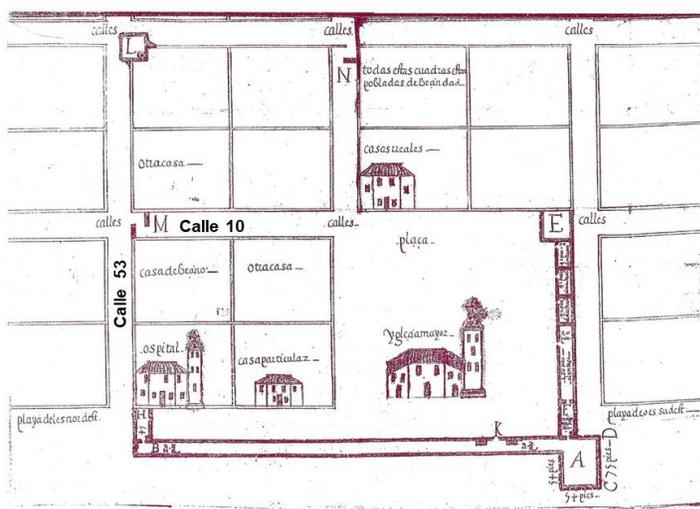


Figura 3.- Plaza de Campeche en 1604. Proyecto elaborado por el gobernador de Yucatán Carlos de Luna y Arellano (Tomado de Antochiw, 2007).

arqueológicas. En el plano también se nota la localización y planta de un proyecto de fortificación elaborado por el gobernador de Yucatán don Carlos de Luna y Arellano, que abarca cuatro cuadras que conforman el perímetro defensivo (Antochiw, 2007: 83-85). Justamente donde se situaron dos traveses o trincheras fue el lugar donde se realizó la excavación arqueológica. También se ubicaron dos traveses más en la calle 55 con cruce de la 12 que cerraron dos calles de las cuatro cuadras del sistema de defensa contra los ataques piráticos (Figura 3).

En el plano de 1609 se presenta un recinto cerrado con cortinas y baluartes en dos manzanas ubicadas frente al mar, que comprende la plaza y la cuadra contigua donde se encuentra la iglesia vieja (Antochiw, 2007: 7-10). De esta fortificación, por el lado de la calle 53 con cruce de la calle 10 se ilustra un baluarte de planta cuadrada de cuarenta pies por lado, sustituyendo a los traveses. No se han encontrado datos que permitan saber si se realizó el baluarte referido o quedó en proyecto. Tiempo después, con la cons-

trucción de la muralla en el centro de la villa de San Francisco que Campeche, la calle quedó situada en la segunda abarcando ocho cuadras que se prolongaría tiempo después a los barrios de Guadalupe y San Francisco, traspasando las puertas San Francisco y de Guadalupe.

Un hecho interesante que sucedió sobre la calle 10 con 49 fue el 11 de diciembre de 1865 cuando la emperatriz de México, Carlota Amalia -esposa de Maximiliano de Habsburgo, emperador de México-, visitó Campeche. Ella y su comitiva entraron al centro de Campeche por la puerta de Guadalupe “donde se apeó y continuó a pie al final de su recorrido”, La soberana permaneció por seis días en la ciudad realizando actividades de beneficencia social y fue objeto de agasajos (Pérez Galaz, 2000:123).

En 1865 las calles de la ciudad de Campeche tenían nombres o se conocían por nombres de las personas que vivían ahí. En 1872, el ayuntamiento de Campeche instauró la nomenclatura de las calles del centro de la capital campechana al asignarles

nombres que perduraron hasta 1912. Por ejemplo, a todo el interior del recinto amurallado se denominó “Calle de la muralla”; a la primera calle que corre de oriente a poniente, calle del Comercio (después calle Benito Juárez, hoy calle 10), a la segunda calle “Colón” (hoy calle 12); a la tercera, calle “Moctezuma” (hoy calle 14); y a la cuarta calle “Morelos” (después Pedro Baranda, hoy calle 16).

A la primera que corre de norte a sur calle Toro (hoy calle 51); a la segunda “Calle de Iturbide” (hoy calle 53); a la tercera calle, “Calle de la Independencia” (hoy calle 55); a la cuarta “Calle Hidalgo” (hoy calle 57), a la quinta “Calle América” (hoy calle 59); a la sexta “Calle de la Paz” (posteriormente Pablo García, hoy calle 61). En 1927 se estableció oficialmente el sistema moderno de enumeración que sustituyó todos los nombres de las calles de Campeche, cambiando del Comercio a calle 10 e Iturbide a calle 51 (Mosqueda, 2009: 92-96).

A finales del siglo XIX, como en otros centros urbanos de nuestro país, en la ciudad de Campeche se implantó el sistema de transporte urbano de tranvía. En 1883 se establece el Tranvía Dondé, la primera empresa en ofrecer el servicio de transporte público, comunicando a los principales barrios de la ciudad y su circulación por la zona centro de la urbe incluyó algunas calles, como la del Comercio (calle 10). Su paso por esta arteria vial abarcaría hasta el barrio de San Román, el de Guadalupe y San Francisco (Marcial, 2008: 25 y 26). Para 1899 surge la compañía Nuevo Tranvía Urbano de Campeche S.A. que también cubrió algunas rutas en el centro. Con el tiempo, estos vehículos dejaron de ser el mejor transporte de la ciudad de Campeche y el último dejó de circular en 1938 (Marcial Gutiérrez, 2002: 118) (Figura 4).

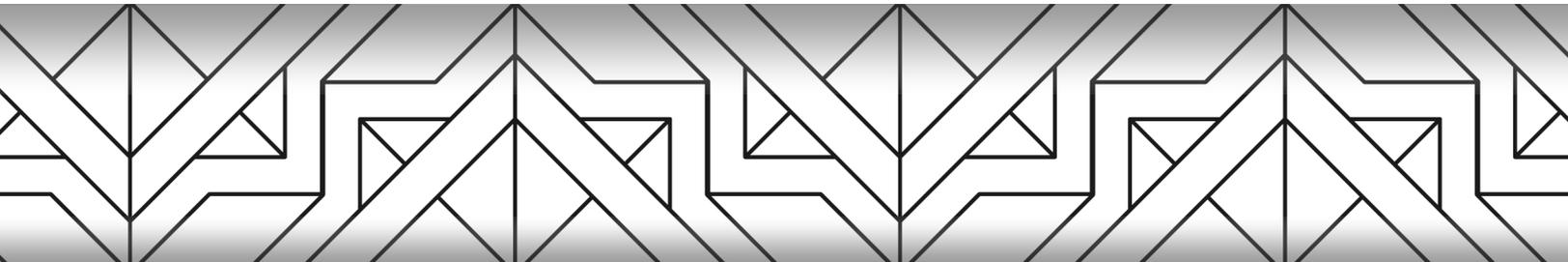




Figura 4.- Calle del Comercio (actual calle 10) y Plaza de la Independencia donde se nota la circulación del tranvía, Campeche (Tomado de Lara Zavala, 2010).

En 1894, fue demolida la puerta de Guadalupe, para un nuevo paso que se inauguró el 15 de septiembre del mismo año con el nombre de "Porfirio Díaz" (Manuel D. Salazar, 1894: 1), y después se derribó el baluarte de San José (Marcial Gutiérrez, 2002: 8). Esto permitió el recorrido del tranvía del centro de Campeche al barrio de Guadalupe y San Francisco como también se realizaba sobre de la calle de la Muralla Playa que iba del baluarte de San Carlos al baluarte de Santiago. La calle 10 desde la entrada del camino antiguo de Mérida a Campeche, se llamaba la calle Real, hasta el centro de la ciudad (Mozqueda 209: 93). En el siglo XIX y principio del XX, como hasta en la actualidad, sobre todo, cercano al parque de la Independencia se ubicaron establecimientos comerciales aprovechándose la ventaja urbanística que ofrecía la ciudad de Campeche.

Ahora, en el área de excavación arqueológica que proporcionaría información en un sector de la calle 10 con cruce con la calle 53, consistió de una retícula de 22 m de largo por 6 m de ancho que tuvo

una profundidad de 18 a 80 cm. Dicha cuadrícula se subdividió en cuadros de a 2 m por lado que facilitó el registro de las modificaciones realizadas en el área a través del tiempo, el descubrimiento de elementos arquitectónicos y materiales culturales de las distintas épocas. El registro arqueológico reveló la presencia de tres capas estratigráficas, siendo la primera formada por el concreto hidráulico de la calle con su base de sascab; la segunda de tierra café oscura y restos de concreto revueltos con algunas piedras pequeñas amorfas dispuestas sobre la superficie de la roca y del terreno natural; y la tercera capa por tierra café oscura localizada en las partes profundas de la laja. En todos los niveles estratigráficos se recuperaron materiales culturales y se documentaron las instalaciones de equipamiento urbano (Figura 5). Precisamente, en la segunda capa de relleno donde se hallaron varios fragmentos de durmientes de madera que perteneció al tendido de una línea del tranvía que transitaba sobre el hombro norte de la calle 10.

Los trozos de madera descubiertos fueron en el hombro norte de la calle, que tuvieron

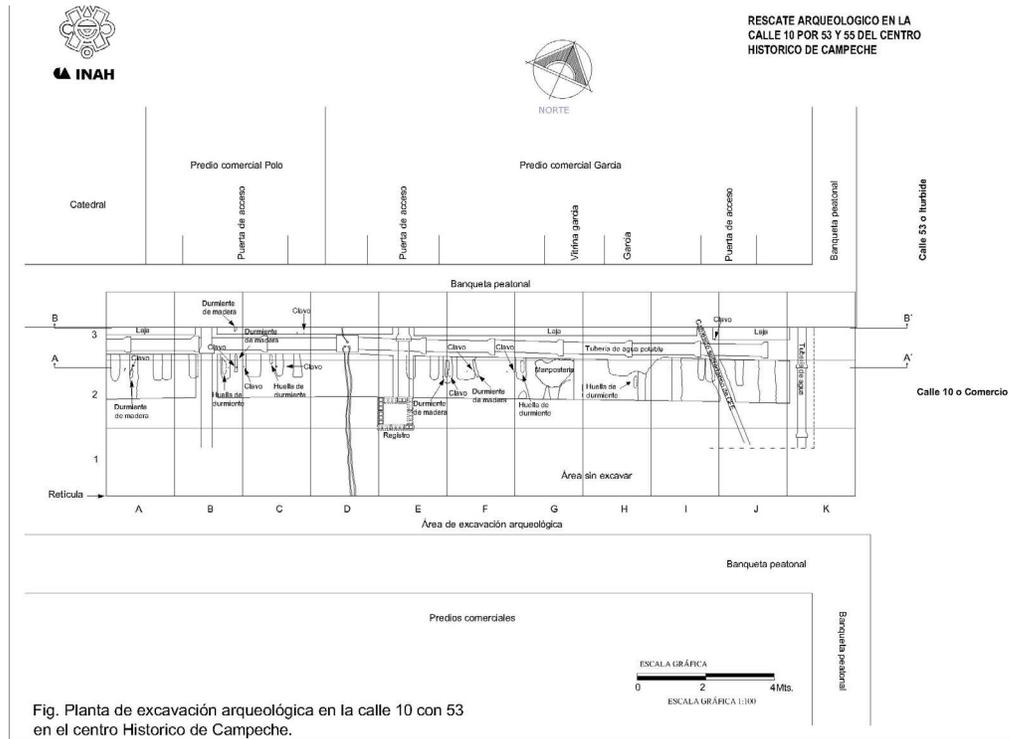


Figura 5.- Planta de excavación arqueológica en un sector de la calle 10 con cruce de la calle 53 en el centro Histórico de Campeche (Ojeda Mas et al., 2014).

de 10 a 10.2 cm de diámetro y conservaban de 26.5 a 53 cm de longitud dispuestos sobre la calle original que tenía en ese entonces. Cuando se instaló el ducto de agua potable hace varias décadas sobre esa calle los maderos fueron cercenados con maquinaria, incluso aún más al construirse el drenaje profundo de agua pluvial que corre al centro y a lo largo de la calle 10 (Foto 1). Solo se hallaron en el área de trabajo 7 fragmentos de durmientes de madera de chicozapote en forma discontinua; si hubieran estado completas se tendrían las distancias originales. Sin embargo, los espacios entre los restos de los maderos descubiertos del tranvía son de 16 a 25 cm, o en su caso de hasta 69 cm. Los espacios cortos entre algunos maderos debieron corresponder a reparaciones o sustituciones que acortaron las distancias. Algunos de los fragmentos de los durmientes aún conservaban los

clavos de metal que se fijaron a la roca madre, en otras partes del área de trabajo arqueológico se notaron las huellas de los clavos en la roca donde se anclaron. Un madero exhibió el clavo que fijaba sobre su superficie el riel donde transitaban las ruedas de los carros del tranvía. En el área de exploración se notaron varias oquedades excavadas en la roca con la forma de los durmientes que indican que se introdujeron los maderos del tendido (Fotos 2 y 3). Más evidencias de durmientes de madera de la misma línea del tranvía se observaron sobresaliendo de la superficie del relleno cuando se retiró la carpeta hidráulica hasta la esquina de la calle 55 frente al parque Principal y otros con dirección con el cruce de la calle 51, que en algún futuro se investigarán cuando se realice alguna obra para conocer la evolución de un transporte pasado de la ciudad de Campeche.



Foto 1.- Panorámica general de la excavación arqueológica con evidencia de durmientes de madera in situ afectadas por obras posteriores como del drenaje y de agua potable (Ojeda Mas et al. 2014).

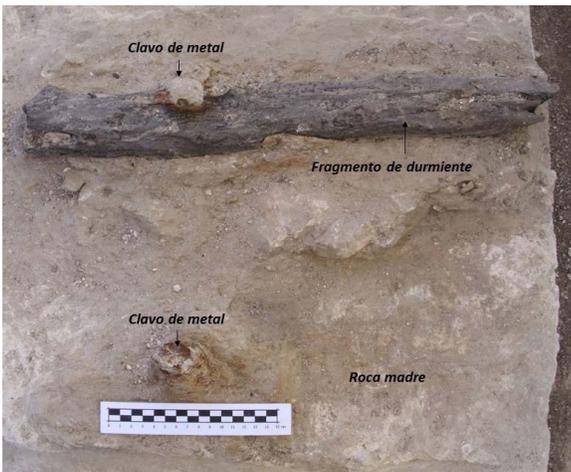


Foto 2.- Otro fragmento de durmiente de madera con su clavo fijado en la roca (Ojeda Mas et al. 2014).

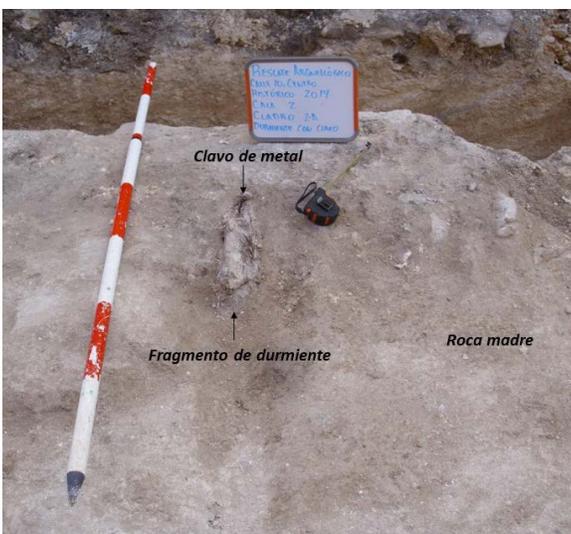


Foto 3.- Vista desde el sur de un fragmento de durmiente de madera fijado con clavo de metal en la laja.

En la calle 10 del barrio de Francisco se ha documentado el hallazgo de varios durmientes de madera que se afectaron durante la obra de construcción de un gran ducto de agua pluvial (Suárez Aguilar y Ojeda Mas, 1996: 47), que debieron datar para el año de 1897 cuando puso en explotación la línea del tranvía el señor Dondé (Álvarez Suárez, 1912 (II): 350). A corta distancia de nuestra área de trabajo también se tiene el descubrimiento de ejemplares de durmientes de madera con clavos en la calle 8 con 55 y 63, cercano a la réplica de la Puerta de Mar (Ojeda Mas y Cervera Díaz, 2021: 46). Los hallazgos anteriores representan las evidencias de las rutas del sistema del transporte pasado que aún yacen en el subsuelo de la ciudad de Campeche, que permiten indagar su historia y desarrollo en el sureste de México.

Los descubrimientos realizados en las excavaciones arqueológicas en un sector de la calle 10 con cruce de la calle 53 está relacionado con el año de 1890 cuando se concede al Sr. Dondé, dueño de la empresa Tranvía Dondé, el permiso para transitar algunas calles, entre ellas, la del Comercio y de la Paz siguiendo la calle del Comercio a la Puerta vieja de Guadalupe, por la calle principal y de la Playa de los barrios de Guadalupe y San Francisco (Marcial Gutiérrez, 2003: 53).

En el trabajo arqueológico también se pudo ubicar parte del equipamiento urbano realizado hace varias décadas, como es el caso de un drenaje profundo de agua pluvial trazado al centro de la calle 10,

instalaciones eléctricas ocultas y evidencias del nivel de superficie que tuvo la calle 10 antes de la construcción de la carpeta hidráulica, éste último se demolería dando paso a la excavación arqueológica en concreto por el mal estado de conservación que presentaba. Otros descubrimientos son la actual línea de agua potable de 45 cm de diámetro la instalación del cable de energía eléctrica, que forman parte de las obras que marcan la dinámica que ha adquirido la ciudad de Campeche en los últimos 60 años.

Cabe señalar que en 1957 se pavimentaron las calles 10 y 12 del centro porque habían quedado deterioradas con motivo de la introducción de agua potable durante el gobierno de Alberto Trueba Urbina (Trueba Urbina, 1957: 6). Hace aproximadamente 20 años se repavimentó la calle con concreto hidráulico, que fue cambiado con el mismo material por el mal estado que ya se encontraba aparentemente, que motivó realizar la excavación arqueológica que permitió registrar evidencias de los durmientes del tranvía. Durante esos trabajos también se realizó el cambio de tomas de agua de los predios comerciales de la calle 10 con 53 y 55 y que también se extendió hasta la calle 51.

En el área de trabajo no se encontraron evidencias de los traveses o del baluartillo de las fortificaciones ilustradas en los planos de 1604 y 1609, y se piensa, que si se realizaron debieron destruirse sus huellas por la poca profundidad de la roca madre en que se encuentra de la superficie de la actual calle 10 y por las obras realizadas como el del tranvía, y posteriores como el de equipamiento urbano.

Los materiales culturales recuperados en las excavaciones arqueológicas donde también se encontraron evidencias del tranvía, aunque no fueron abundantes, resultaron importantes para el contexto ya que están fechados para el período colonial, entre los siglos XVI y XVIII, de igual manera se recuperaron materiales históricos contemporáneos datados para los siglos XIX y XX. Pero, tam-

bién, se tienen fragmentos de material cerámico perteneciente al período prehispánico que indican la presencia maya en el área mucho antes de la fundación de la villa de San Francisco de Campeche (Ojeda Mas et al., 2014).

Para el período colonial destacan algunos fragmentos de jarra de olivo y mayólica. Para el histórico se tiene el gres, barro vidriado, loza fina blanca y porcelana, restos óseos de animales, material lítico, material vítreo y elementos arquitectónicos que reflejan las diferentes actividades que se realizaban en el interior del recinto amurallado para la satisfacción de las necesidades y exigencias de los pobladores, como lo es la alimentación, el desarrollo de las actividades y tareas de la vida cotidiana, de comercio, manufactura, administrativa etc. Una vez que estos materiales concluyeron su vida útil pasaron a formar parte de material de rellenos constructivos de la calle 10, entre otras.

Para el período colonial se tienen fragmentos de material cerámico de tradición prehispánica como Sacpokana, Jarra de Olivo Estilo Medio de práctica Ibérica con la forma de taza, y Mayólica de estilo mexicana que perteneció a una taza. Para el período histórico se identificó la presencia de gres cerámico que formó parte de un contenedor de cerveza, el barro vidriado que concernió a un plato y loza fina blanca a platos, platones y tazas de porce-





lana con la forma de taza de finales del siglo XIX y de principios del siglo XX.

También se recuperó un fragmento de mano de moler con forma ovalada de piedra caliza, que se utilizó sobre una piedra de molienda o metate para la molienda de granos. Esta clase de implemento fue ampliamente utilizada en la época colonial y aún posterior.

Entre los materiales figuran restos de elementos de caracol y huesos de animales que relatan el consumo de productos marinos y de tierra. Se identificó la presencia de vacas (*Bos Taurus*) cuya carne fue apreciada por su valor proteínico, siendo en la actualidad parte de la dieta cotidiana. También destaca el hallazgo de algunos fragmentos de botellas de la familia industrial fechadas de finales del siglo XIX que sirvieron para contener líquidos, y estos elementos procedieron del centro del país. Entre los materiales constructivos se tienen pedazos de ladrillos gruesos de barro rojo cocido y ladrillos de barro negro cocido, que se utilizaron en pisos de áreas exteriores e interiores de casas habitación. Dichos elementos aún están en uso en la actualidad, como en el atrio de la catedral de Campeche. Los materiales presentados pasaron a formar parte del relleno de la calle 10 cuando se realizaron los trabajos de instalación de la vía del tranvía hace casi un siglo. Mudo testigo de nuestra historia.

## Bibliografía

Antochiw, Michel  
2007 Las primeras fortificaciones de la villa y puerto de San Francisco de Campeche. Colección Campeche 15, Sección Conmemorativa Juan Carbó. Gobierno del Estado de Campeche.

2007 La plaza de armas de Campeche. En: Maticán. No. 4: 2-16. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Gobierno del Estado de Campeche y H. Ayuntamiento de Campeche, Campeche.

Lara Zavala, Hernán  
2010 Campeche: Tierra de mis antepasados. Gobierno del estado de Campeche. Pp. 105-186.

Marcial Gutiérrez, Silvia Teresa

2002 “Los Tranvías: un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural, política y en la traza urbana de la ciudad de Campeche (1883-1938)”. Universidad Autónoma de Campeche. México.

Mosqueda Morales, José Eduardo  
2009 Las calles de Campeche a través del tiempo. En: Lienzo. Crónicas municipales. Octubre-Diciembre 2009 (24): 92-96. H. Ayuntamiento de Campeche 2009-2012. San Francisco de Campeche, Campeche.

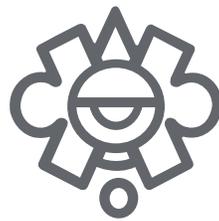
Ojeda Mas, Heber, Vicente Suárez Aguilar, María del Carmen Turriza Garduño y Martha Isabel Chalé Pérez.  
2014 Rescate arqueológico en la calle 10 por 53 y 55 del Centro histórico de Campeche. Temporada 2014. Archivo Centro INAH Campeche.

Ojeda Mas, Heber y Carlos Cervera Díaz  
2021 Arqueología e historia, el caso de la calle 8 en el Centro Histórico de la ciudad de Campeche, México. En: Glifos. Año 7, Número 30: 42-51. diciembre 2021. Revista Trimestral, Centro INAH Campeche.

Pérez Galaz, Juan de D.  
2000 Diccionario geográfico e histórico de Campeche. Colección Pablo García. Gobierno del Estado de Campeche.

Salazar Manuel D., (Redactor)  
1894 Periódico Oficial del estado soberano y libre de Campeche. Martes 18 de septiembre de 1894. Núm. 1185, Año XII: 1. Campeche.

Trueba Urbina, Alberto  
1957 Segundo informe de Gobierno. Miércoles 7 de agosto, Campeche.



**Centro INAH  
Campeche**

Revista trimestral del Centro INAH Campeche

Año 8

Número 32

Junio 2022



**GOBIERNO DE  
MÉXICO**

**CULTURA**  
SECRETARÍA DE CULTURA

