

# glifos



Revista trimestral del Centro INAH Campeche  
Año 9 | Número 37 | Septiembre 2023



**CULTURA**  
SECRETARÍA DE CULTURA



**INAH**

[f](#) [t](#) [@](#) [v](#) [inah.gob.mx](#)



# 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**

Carolina Cervera Rosado

**Coordinadora Nacional de Difusión**

Beatriz Quintanar Hinojosa

**Directora del Centro INAH Campeche**

Adriana Velázquez Morlet

Glifos, año 9, No. 37, septiembre 2023, 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.: 04-2022-092110160600-102, ISSN: 2007-9451, ambos otorgados por el Instituto Nacional de Derechos de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Centro INAH Campeche, Carolina Cervera Rosado, Calle 59 #36 entre 14 y 16 col. Centro Histórico, C.P. 24000, Campeche, Campeche, fecha de última modificación, 30 de septiembre de 2023. 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

## **El ferrocarril en Campeche a través de la cartografía histórica**

*Martha Beatriz Cahuich Campos*

*Alejandra Borbolla Vázquez*

*Juana Elizabeth Ángeles Monreal*

*Fabiola Jiménez Romero*

*Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza*

14

## **Vinieron en tren**

*Joel Gonzalo Pacheco Berzunza*

22

## **Los documentos de la historia del ferrocarril en el estado de Yucatán, México**

*Ricardo Wan Moguel*

30

## **Fotografía y procesos fotográficos: el registro del ferrocarril en Yucatán**

*Cinthya Cruz Castro*

*Ricardo Pat Chan*

38

## **El ferrocarril en tierras campechanas**

*José Manuel Alcocer Bernés*

44

## **Suplemento:**

### **El portal del inframundo en Edzná, Campeche**

*Antonio Benavides Castillo*

# EDITORIAL

En México, la construcción de vías férreas se planteó como una prioridad gubernamental a mediados del siglo XIX, como una forma de fomentar la actividad económica y comercial del país. Fue a finales de ese mismo siglo, cuando Porfirio Díaz impulsó un mayor crecimiento en la construcción de tramos ferroviarios; sin embargo, en el caso de la entonces aislada península de Yucatán, fue varias décadas más tarde, durante el gobierno de Lázaro Cárdenas, cuando se fortalecieron los proyectos ferroviarios para conectar sus diversas regiones.

En esta edición de Glifos, se presentan trabajos que abordan, desde los mapas que presentaban la extensión del tendido ferroviario en el sureste de México, hasta los registros de los obreros que laboraban en las empresas ferrocarrileras del sureste, así como los primeros registros fotográficos de los mismos.

De igual manera, el trabajo de investigación de los autores, resalta la importancia del ferrocarril en estas tierras, ya que no solo impulsó el comercio y la economía de la región, sino que también influyó en la política y educación de la península: los vagones de aquel entonces transportaron a revolucionarios, candidatos, presidentes y figuras que procuraron la educación y el futuro de la juventud del siglo XX.

Martha Beatriz Cahuich Campos, Alejandra Borbolla Vázquez, Juana Elizabeth Angeles Monreal, Fabiola Jiménez Romero y Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza presentan “El ferrocarril en Campeche a través de la cartografía histórica”, artículo que aborda la presencia del ferrocarril en Campeche, a través de mapas, planos, cartas, proyecciones y croquis de las obras públicas concluidas e inconcluidas tanto en el estado como en el resto de la península de Yucatán.

Posteriormente, Joel Gonzalo Pacheco Berzunza comparte, “Vinieron en tren” donde narra las visitas de personalidades de la política mexicana, así como la llegada de guerrilleros revolucionarios y de quien fundaría la Escuela Normal Rural

en Hecelchakán, Campeche. Detalla que las vías férreas dan cuenta de la presencia de personajes y sucesos importantes en la vida de dos de las ciudades más importantes de la península de Yucatán: Campeche y Mérida.

De la pluma de Ricardo Wan Moguel se incluye en este número, “Los documentos de la historia del ferrocarril en el estado de Yucatán, México”, que tiene como objetivo dar a conocer los fondos que se encuentran en el AGEY: Ferrocarriles yucatecos y Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, dando voz a los obreros ferrocarrileros de los siglos XIX y XX. Además, los acervos contienen información sobre la construcción, la operación, la mano de obra, el mantenimiento y la administración de los caminos de hierro en el sureste de México.

A continuación, Cinthya Cruz Castro y Ricardo Pat Chan presentan “Fotografía y procesos fotográficos: el registro del ferrocarril en Yucatán”, artículo en el que abordan parte de la historia de la fotografía en Yucatán, así como los procesos que predominaron en la región y el origen de registros

del ferrocarril, los cuales forman parte de los más de 350 mil negativos que actualmente conforman el archivo fotográfico.

José Manuel Alcocer Bernés detalla en “El Ferrocarril en tierras campechanas”, la llegada de las vías férreas al estado de Campeche y cómo ello ayudó a impulsar crecimiento de la agricultura, la industria y el comercio. Abunda en los proyectos ferroviarios que surgieron entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX en el interior del estado, facilitando a los habitantes la comunicación no solo entre poblados de la región, sino con el resto de México.

Finalmente, el suplemento de esta edición lleva por título “El portal del inframundo en Edzná, Campeche”, trabajo de Antonio Benavides Castillo, quien, derivado de la repatriación del Monumento 9 de Chalcatzingo, Morelos, a México, hace un recuento de los portales del inframundo que se han registrado en la zona arqueológica de Edzná, así como en el resto del área que abarca la cultura maya.

En conclusión, esta edición de Glifos nos llevará a un viaje a través del tiempo y el territorio, donde se evidencia la necesidad que se percibió en los siglos XIX y XX, de desarrollar el sureste del país y explotar de mejor manera la industria del henequén, el transporte de las maderas preciosas y el chicle; con las nuevas rutas ferroviarias, cuya construcción fue difícil y significó una epopeya para vencer la exuberante selva, el clima inclemente, sus pantanos, sus innumerables arroyos y bajos, así como salvar el cruce de ríos, grabando así una huella imborrable en la historia regional.

Adriana Velázquez Morlet



# El ferrocarril en Campeche a través de la cartografía histórica

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

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

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

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

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



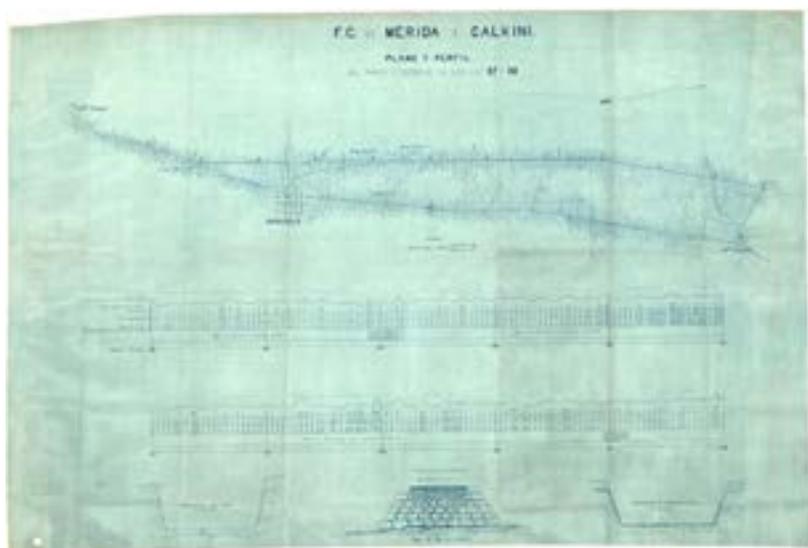
Mapa I. Estado de Campeche que se tomó del mapa de Joaquín Hübbe 1878; 1916 Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos, Luz Bravo.

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

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

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

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



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

76 materiales. Posteriormente a un ejercicio en el cual se comparó la información visual (proporcionada por la cartografía, con la proveniente de fuentes hemerográficas y bibliográficas) se definió una temporalidad que va de 1881 a 1984, en la que se reconocen cinco etapas históricas<sup>1</sup>.

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

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



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

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

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

---

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

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

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

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

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



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

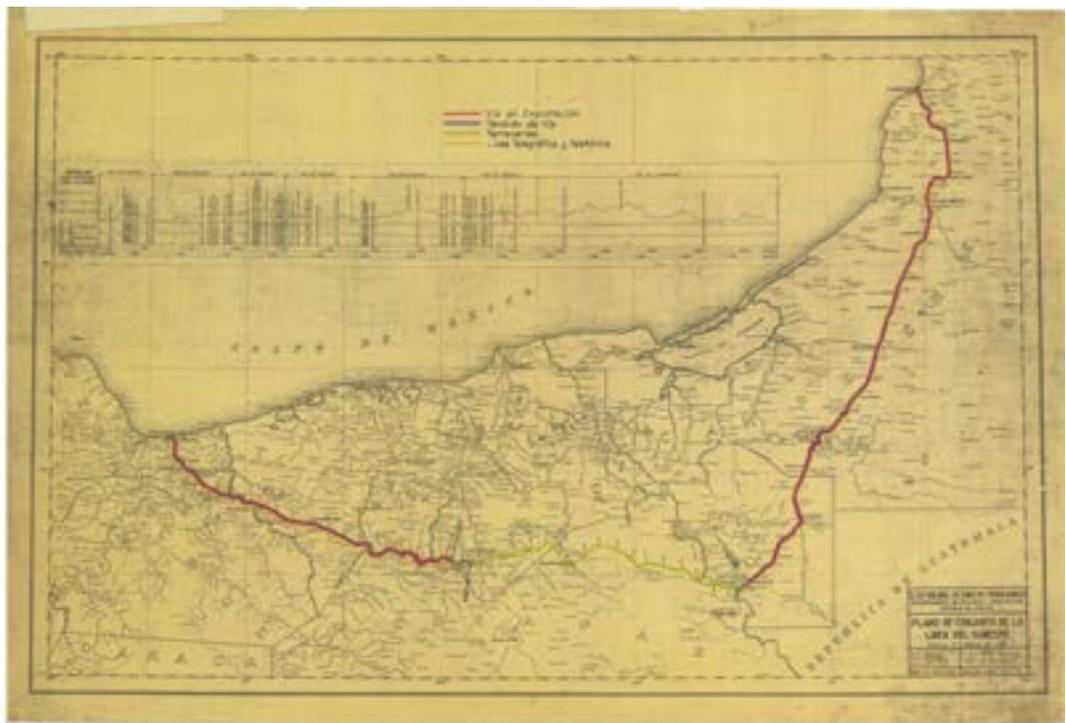
pasaje y de carga. Se ubicaron cinco imágenes del Ferrocarril Peninsular, además de cinco cartas tanto del estado de Campeche como de ferrocarriles de la República Mexicana. Un ejemplo de lo anterior es el Mapa III, que consideramos su temporalidad es de 1898 a 1901, pues no está representada aún la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

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

La siguiente etapa, que va de

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

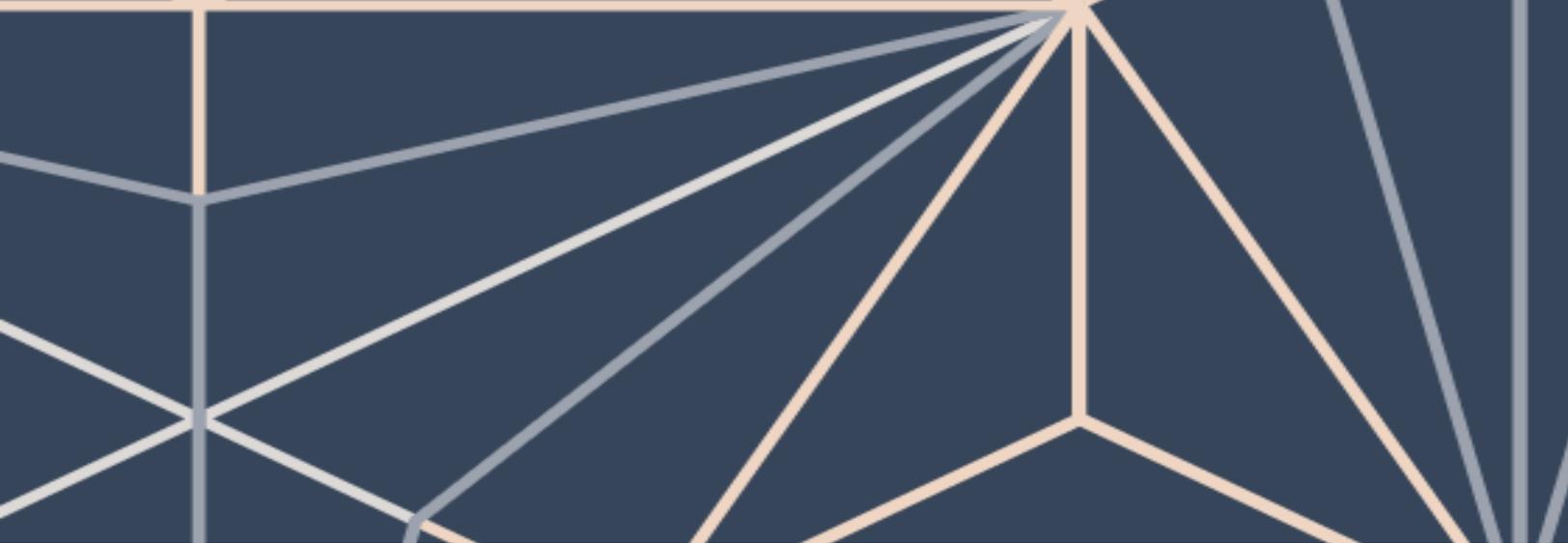
véase Mapa V [Mapa V].

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

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



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



Yucatán salieron del control del gobierno de Yucatán.

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

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

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

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

## Bibliografía

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

"Concesión otorgada en favor de compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab S.A. de C.V.", *Diario Oficial de la Federación*. México, 30 de septiembre de 1999, primera sección.

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

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

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

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

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

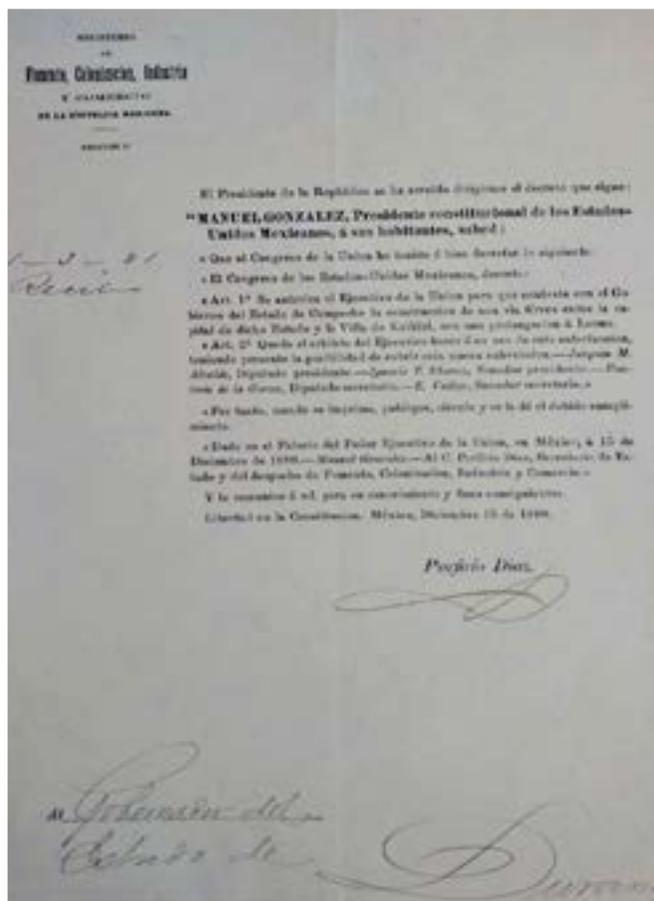


# Vinieron en tren

Joel Gonzalo Pacheco Berzunza

Para comprender las ventajas de un nuevo servicio, considero que hay que remitirse y hacer memoria de cómo era la vida antes de que éste fuera puesto en marcha. En el caso del transporte en el Camino Real, de Mérida a Campeche, Justo Sierra O'Reilly (1842), menciona que era tortuoso e inseguro debido a que se hacía por medio de diligencias que daban tumbos por las malas condiciones y lo pedregoso de esa vía que databa de varios siglos atrás. Esta forma de viajar acabaría en 1898, con la inauguración del ferrocarril que unió por el mismo camino a las dos capitales de la península de Yucatán: Campeche y Mérida.

Desde la llegada del ferrocarril, los pueblos que conformaban el antiguo Camino Real terminarían por incorporarlo a su vida



Documento. Concesión para la construcción del ferrocarril en Campeche. Colección particular del Cap. Joel Gonzalo Pacheco Berzunza.



Estación de los "Ferrocarriles Unidos de Yucatán", en Hecelchakán. Circa 1930. Archivo fotográfico del Cap. Joel Pacheco Berzunza. Fondo fotográfico "Juan Pacheco Torres".

cotidiana y, a partir de entonces, por este novedoso medio de transporte llegarían mercancías, noticias, cartas, personas y personajes.

Las estaciones instaladas a lo largo de su derrotero vivieron un dinamismo provocado por el ajetreado movimiento de carga y pasajeros, en donde se abrieron nuevas oportunidades para los pobladores, ya fuera como cargadores, carretilleros o comerciando productos para los que viajaban. La travesía que muchos hacían entre Mérida y Campeche, por el viejo camino o incluso por vía marítima, ahora resultaba mejor por ferrocarril. Así es como llegaron muchos de los personajes que serían parteaguas en la historia de la península de Yucatán.

Irónicamente, el ferrocarril, que vivió su mayor auge durante la época porfirista,

fue medular para la caída de este régimen. En Campeche y Yucatán, aunque en menor medida que en los estados del norte, el ferrocarril sirvió a las tropas maderistas y constitucionalistas para afianzar su poder en la península, así como para transportar a los triunfadores revolucionarios a las capitales de estos dos estados.

El viernes 15 de septiembre de 1911, la estación de los "Ferrocarriles Unidos de Yucatán" de la ciudad y puerto de Campeche, se engalanó para recibir en tren especial a dos invitados de honor a la toma de posesión de Manuel Castilla Brito: los candidatos a la presidencia y vicepresidencia de la República mexicana, Francisco I. Madero y José María Pino Suárez, respectivamente.

La muchedumbre y la comitiva oficial presidida por el gobernador interino, Urbano Espinosa, dieron la bienvenida a los hués-

pedes de honor, los cuales hicieron su arribo minutos antes de las 11:00 a.m. Después de las palabras de bienvenida a cargo del regidor Evaristo Díez, los carros especiales del tranvía “Dondé” se dirigieron al centro de la ciudad, ahí los candidatos hicieron una parada en la casa número 2, donde se les ofreció alojamiento. Al mediodía partieron hacia el pueblo de Lerma, donde les prepararon un banquete en su honor. El día 16 acudieron, por invitación del señor Fernando Carvajal Estrada a la finca “Uayamón”, de su propiedad, para un almuerzo que agasajaría a los candidatos.

Esa misma noche, en el Congreso del estado, Francisco I. Madero y José María Pino Suárez, acudieron al acto de protesta verificado en sesión solemne de la XXIV Legislatura; después de dirigir un mensaje al pueblo campechano con su proyecto de gobierno, el gobernador Manuel Castilla Brito, cedió la palabra al candidato Madero, quien recordó al pueblo campechano que hacía dos años había llegado a sembrar la semilla de la democracia y que en ese importante día en que los ciudadanos habían elegido a un ciudadano, recogía los frutos.

Después de la derrota huertista y los tratados de Teoloyucan de agosto de 1914, Venustiano Carranza envió para los estados de Campeche y Yucatán, a los respectivos gobernadores provisionales para poner en práctica los postulados de la Revolución constitucionalista y afianzar su poder en aquellos estados en los que habían triunfado. Los gobernadores Joaquín Mucel Acereto y Eleuterio Ávila, llegaron por barco al puerto de Progreso, Yucatán, el 9 de septiembre de 1914, y de ahí se transportaron por ferrocarril hasta la estación de “Mejorada”.

Después de presenciar en Mérida la toma de protesta de Eleuterio Ávila como gobernador provisional y comandante militar de Yucatán, Mucel se trasladó a Campeche a bordo del “Ferrocarril Peninsular”. El día 10 de septiembre de 1914, a las 21:00 horas, llegó el coronel Joaquín Mucel y su comitiva a la estación del “Ferrocarril Peninsular” de Campeche; de ahí





*Tren en la estación de Hecelchakán. Circa 1930. Archivo fotográfico del Cap. Joel Pacheco Berzunza. Fondo fotográfico "Juan Pacheco Torres".*

se trasladó al Palacio de Gobierno donde se negó a recibir el Poder Ejecutivo de manos de Eduardo Hurtado Aubry por considerar ilegítimo al gobernador huertista.

Llevado a cabo el acto protocolario de toma de protesta hecha por el general Alberto Carrera Torres, Joaquín Mucel dirigió desde los balcones de Palacio un mensaje al pueblo campechano, dando inicio el período constitucionalista en Campeche.

La llegada de Joaquín Mucel Acereto a Campeche, significó poner en práctica los postulados y reformas de la Revolución constitucionalista, que abarcaron varios ramos como fueron: hacienda, gobernación, justicia, educación, reparto agrario, fomento y obras públicas, entre otras leyes y

decretos promulgados durante su gobierno. Y para concretar la obra revolucionaria y su ideal, se promulgó la Constitución Política del Estado de Campeche, en julio de 1917.

Entre enero y abril de 1915, se suscitó el mayor conflicto armado que hasta entonces hubiera ocurrido en la Península de Yucatán; durante el período de la Revolución, a causa de la rebelión secundada por Abel Ortiz Argumedo en la capital de Yucatán. En este conflicto, que se extendió al oriente y sur de aquel estado, así como al norte de Campeche, jugarían un papel importante los ferrocarriles, de la misma forma como lo hicieron en los estados norteños. Las miles de tropas constitucionalistas al mando del general Salvador Alvarado, llegarían a Campeche en febrero de ese año y



*Tarjeta postal de la estación del ferrocarril en Campeche. Cícero & Pérez 1910. Archivo fotográfico del Cap. Joel Pacheco Berzunza. Colección "Tarjetas postales".*

desde aquel puerto partirían los contingentes de infantería, caballería, artillería y aviación, en los vagones de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, para establecer sus campamentos en los poblados que irían tomando a lo largo del trayecto entre Campeche y Mérida.

El propio general Salvador Alvarado utilizaba un vagón como cuartel, por cuestiones de seguridad y movilidad; lo mismo los miembros de la Flotilla Aérea, quienes armaban los aviones que traían sobre las mismas plataformas. Con los empleados del ferrocarril de Yucatán, llegó a conformarse un batallón de 250 hombres al que se le puso por nombre "Venustiano Carranza", para ser partícipes de estos acontecimientos armados. La llegada y triunfo de las tropas constitucionalistas al mando del general Salvador Alvarado, significaron un cambio profundo para Yucatán. El investido gobernador provisional y comandante militar de Yucatán, llevó a cabo una serie de decretos y reformas a las leyes, tan relevantes que sirvieron de ejemplo para la Constitución de 1917.

El 24 de marzo de 1930, llegó a la estación de Hecelchakán, de los "Ferrocarriles Unidos de Yucatán", procedente de la capital de la República, el profesor hecelchakense Juan Pacheco Torres; venía acompañado de sus ocho hijos y su esposa Elena Hidalgo, con la consigna de fundar una escuela para la formación de maestros rurales. La llegada de este personaje traería profundos cambios, no sólo en lo educativo, sino también en lo social, cultural, deportivo y económico.

No es posible medir el impacto que generó la creación de esta escuela, pues con el incondicional apoyo de quien fue su director durante 15 años, salieron de sus aulas cientos de nuevos maestros, para esparcir conocimientos por todo el país y sobre todo en la península de Yucatán, donde la población rural estaba tan necesitada de maestros. El profesor Juan Pacheco logró formar con su enseñanza e ideología, a jóvenes que con el tiempo se convirtieron en notables personajes que llegaron a destacar en todos los ámbitos.

La Escuela Normal Rural inició funciones,

de manera provisional, en la escuela primaria “Juan Francisco Molina”, el 13 de abril de 1930, y luego se trasladó al antiguo ex convento franciscano; sin embargo, la gran cantidad de jóvenes que aspiraban a formarse en esta institución educativa, hacía imperiosa la necesidad de contar con un edificio propio, gestión que el maestro Juan Pacheco vio culminada durante la presidencia del general Lázaro Cárdenas, quien autorizó el presupuesto para llevar a cabo esta magnífica obra. La península de Yucatán tuvo el honor de recibir al presidente Cárdenas en julio de 1937, viaje que hizo para supervisar la construcción del “Ferrocarril del Sureste”, y para recorrer las poblaciones de Campeche y Yucatán.

Llegó a Campeche a bordo del cañonero “Durango”, y permaneció en esa ciudad dos días; de ahí, inició su recorrido en tren por el Camino Real. Hizo su arribo a Hecelchakán a las 14:20 horas del día 31 de julio, donde primero recorrió las instalaciones de la Escuela Regional Campesina que se encontraba en construcción, acompañado del

profesor Juan Pacheco Torres. La construcción de esta escuela finalizó en 1939, siendo inaugurada el 13 de abril de ese mismo año, contando incluso con su propio paradero de ferrocarril, por el que arribaron miles de nuevos jóvenes dispuestos a formar parte en las filas del magisterio nacional, bajo la mirada vigilante, educadora y paternal del maestro Juan Pacheco.

La visita del presidente de la República fue un acontecimiento histórico, pues por primera vez los habitantes podían conocer a un presidente de carne y hueso para exponerle sus problemas y necesidades; además, hay que recordar que el presidente Lázaro Cárdenas fue quien nacionalizó los ferrocarriles nacionales y precisamente venía a la península de Yucatán para supervisar la construcción del “Ferrocarril del Sureste”, que finalmente uniría esta tierra con el resto de México, después de atravesar la inexpugnable selva que nos dividía del resto de la República, como lo expresó el periodista Aldo Baroni (1937), cronista de este viaje:



*Estación del ferrocarril en Tenabo. 1928. Tomada del libro “Geografía del Estado de Campeche”, de la Profa. María Pacheco Blanco.*



*Recibimiento de un funcionario en la estación de Hecelchakán. Circa 1930. (Se observa el autovía en que llegó). Archivo fotográfico del Cap. Joel Pacheco Berzunza. Fondo fotográfico "Juan Pacheco Torres".*

De esta clase es el Ferrocarril del Sureste, que va a fecundar con su sangrante empuje de acero la virginidad de tierras tropicales que son la reserva formidable de la civilización futura, reservas que la locomotora sacará de su sueño milenario, dormido bajo los miasmas densos del pantano, para transformarlas de paisajes dormidos en la maldición de la fiebre, en campos vibrantes de trabajo fecundo. Y cuando, dentro de tres años, correrán los pullmans por sobre la vía, los turistas seguramente admirarán en el nuevo camino el poema del trópico, renovado en distintas bellezas a cada curva de la vía, a cada perspectiva nueva, olvidando en su admiración que, para hacer del trópico una posibilidad comercial, industrial y turística, miles de hombres han escrito con la angustia de sus cuerpos abrasados por el ardiente sol, un terrible poema de dolor (p. 16).



*Alberto Salinas y compañeros de armas, a bordo de un automóvil Protos. Pilotos, mecánicos, ayudantes, aeronaves, vehículos y demás equipo de la Flotilla Aérea Constitucionalista, fueron transportados en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, durante la campaña del sureste. Foto: Biblioteca "Francisco Xavier Clavijero". Universidad Iberoamericana. AASC 0406.*

De esta manera el ferrocarril da cuenta de personajes y sucesos importantes en la vida de dos de las ciudades más importantes de la península, que verían unidos sus destinos por la vía de acero que los unía.



*El presidente Lázaro Cárdenas del Río (junto al guardia presidencial), se despide de los pobladores de Hecelchakán, durante el viaje que realizó a la Península de Yucatán para supervisar las obras del "Ferrocarril del Sureste" en julio de 1937. Archivo fotográfico del Cap. Joel Pacheco Berzunza. Fondo fotográfico "Juan Pacheco Torres".*

## Referencias

Baroni, A. (1937). Yucatán. México: Ediciones Botas.

Pacheco Berzunza, J. G. (2007). Hecelchakán: de Villa a Ciudad. Hecelchakán, Campeche: SECULT.

Pacheco Berzunza, J. G. (2009). Cuatro Orgullos de la Sabana. Campeche: PACMYC.

Pacheco Berzunza, J. G. (2018). Crónicas de la Revolución. Campeche: Secretaría de Cultura.

Sierra O'Reilly, J. "Las diligencias y la feria de Izamal". Museo Yucateco. 1842. Tomo Segundo. Campeche, enero de 1842. p. 15.



# Los documentos de la historia del ferrocarril en el estado de Yucatán, México

Ricardo Wan Moguel

## Introducción

Para quien decide aproximarse a la historia de los ferrocarriles en el sureste de México, es importante conocer la documentación resguardada en el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY) enmarcada en la temporalidad desde 1871 hasta 1997<sup>1</sup>. Este texto tiene el objetivo de dar a conocer los dos fondos que se encuentran en el AGEY: Ferrocarriles yucatecos (1871-1997) y Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán (1880-1980).

Después de dar un panorama general de la historia de los caminos de hierro, aporto información de cada uno de los fondos mencionados. Asimismo, debido a la abundante información y a lo breve de este artículo, proporciono datos sobre

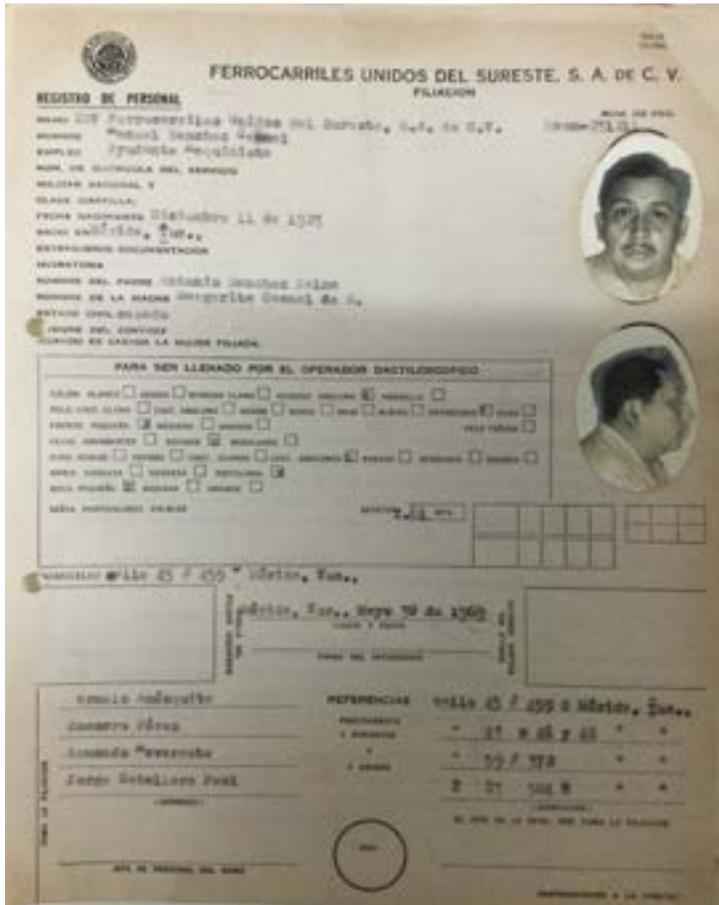
una sección y una serie que considero rica tanto documental como visualmente: departamento de personal y expediente de personal para vislumbrar un poco, de lo que los investigadores pueden encontrar en el repositorio. Finalmente reflexiono respecto a algunas áreas de oportunidad del acervo.

## Historia

Los inicios de la historia de los caminos de hierro en Yucatán datan de la segunda mitad del siglo XIX. No obstante, fue hasta 1876 que comenzaron los trabajos para construir la vía Mérida-Progreso, la primera en la entidad. Siguió a esa vía otras más, que unían los principales municipios con la ciudad capital. Se fundaron así cinco empresas que operaban de

---

*1. Agradezco al dictaminador por aportarme ideas para mejorar este texto.*



Expediente del ferrocarrilero Manuel Sánchez Caamal. Fuente: AGEY, fondo: Ferrocarriles Yucatecos 1871-1997, sección: departamento de personal, caja: 351, vol. 248, exp. 7.

manera autónoma, con su infraestructura dentro de la ciudad<sup>2</sup>. En noviembre de 1902 se creó Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), que aglutinó las operaciones ferroviarias estatales<sup>3</sup>.

Comenzó en ese momento una nueva etapa de la historia de los caminos de hierro y se ideó un plan para unificar sus instalaciones. En la primera década del siglo XX se inició la edificación de una estación central de la ciudad de Mérida y unos talleres ferroviarios en una zona conocida como La Plancha, que serían la base principal de las operaciones en la entidad. Asimismo, se construyó un hospital conocido como “Sanatorio Rendón Peniche” donde se dio atención a los rieleros heridos. Tanto la estación como el nosocomio se inauguraron en 1920.

El servicio de los caminos de hierro era regional y no existía una vía que comunicara la península con el resto del país. A pesar de que desde el porfiriato se había planteado esta necesidad, fue hasta el gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940) cuando comenzaron los trabajos para su edificación. En 1950 se inauguró la vía que unía Campeche con Coatzacoalcos, que a su vez estaba unida con el resto del país, naciendo así el Ferrocarril del Sureste (FS).

2. El ferrocarril de Mérida a Progreso con ramal a Izamal, la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del Ferrocarril Muelle y Almacenes del Comercio y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal.  
 3. Excepto el Ferrocarril de Mérida a Peto, que fue adquirido hasta 1908.

Sin embargo, en 1968 se creó la empresa Ferrocarriles Unidos del Sureste (FUS) que unió a FUY y FS (Wan, 2020, pp. 5-14). En enero de 1977, durante el mandato de José López Portillo (1976-1982) se publicó en el Diario Oficial de la Federación un decreto para que se fusionaran las empresas ferroviarias: Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste y Ferrocarril Sonora-Baja California se unieran bajo el mando federal. Finalmente, en 1995 se privatizaron los caminos de hierro durante el mandato de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000).

En suma, la documentación a la que me referiré a continuación abarca cinco momentos antes de la privatización de los ferrocarriles.

1. Inicios de la construcción de las vías férreas y primeras empresas existentes (1877-1901)
2. Ferrocarriles Unidos de Yucatán (1902)
3. Ferrocarril del Sureste (1934-1967)
4. Ferrocarriles Unidos del Sureste (1968)
5. Primeros años del mandato federal (1977)

El acervo contiene información sobre la construcción, la operación, la mano de obra, el mantenimiento y la administración de los caminos de hierro en Yucatán, Campeche, Quintana Roo (principalmente los proyectos), Veracruz, Tabasco y Chiapas. Se divide en dos fondos: Ferrocarriles yucatecos (1871-1997) y Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán (1880-1980).

### **Ferrocarriles yucatecos (1871-1997)**

En palabras de Piedad Peniche Rivero este fondo fue rescatado en la ciudad de Mérida antes de la privatización. Comprende más de 300 metros lineales de documentación, organizados en 961 cajas, con 26 secciones y 23 series<sup>4</sup> documentales (Peniche Rivero, 2012, pp. 28-29). Está

---

4. Las primeras son: *superintendencia de transportes, departamento de personal, subgerencia de administración, departamento de auditoría interna, dirección general, gerencia general, tesorería general y gestión y trámite de seguridad social. Entre las segundas se encuentran: accidentes e investigaciones, boletines y suplementos, activos, jubilados y pensionados, administración, almacén, contrato a particulares, contrato de obra, contrato colectivo, auditoría e investigaciones, correspondencia y expediente de personal.*



*Fotografía de la ferrocarrilera Anacleta Ramos, obtenida de su expediente laboral. AGEY, fondo: Ferrocarriles Yucatecos 1871-1997, sección: departamento de personal, caja: 483, vol. 380, exp. 1.*

organizado por secciones y series. En ellas es posible encontrar información relacionada con lo que ocurría en la empresa en materia de administración y del personal. En la sección departamento de personal y expediente personal encontramos más de 8 000 expedientes de trabajadores ferrocarrileros desde 1876 hasta 1997.

La documentación contiene datos muy precisos del rielero: la fecha de su ingreso, el salario que recibía, los puestos que ocupó a lo largo de su vida, las prestaciones que tenía, los accidentes que tuvo y los datos de sus familiares. Esta información da luz sobre distintos momentos de la historia del movimiento obrero ferrocarrilero, así como el día a día y las dificultades que tenían estos hombres del riel.

Cabe mencionar, que también hay expedientes de mujeres ferrocarrileras -un tema poco explorado a nivel nacional-, pero estos datan de la segunda mitad del siglo XX. Asimismo, hay que advertir que no todos los expedientes están completos ni tienen el mismo formato, pero la mayoría contienen una foja con los datos más importantes del empleado. Por otra parte, no es óbice decir que los registros mejoraron con el tiempo

e incluso se incorporó la fotografía en algunos de ellos, no sólo del trabajador sino también de su familia.

### **Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán (1880-1980)**

El nombre de este fondo proviene del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán<sup>5</sup>, que donó la documentación en 1998. Está compuesto por 7 870 expedientes (Peniche Rivero, 2012, p. 30) que incluye los subfondos: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Ferrocarril del Sureste y Ferrocarriles Unidos del Sureste. Entre sus series encontramos almacén, egresos, consejo de administración, presupuestos, departamento jurídico, departamento de personal, asamblea general, gerencia general, por mencionar algunas.

La información es abundante y muy variada. En las actas del consejo de administración

y de las asambleas generales, por ejemplo, se encuentran las discusiones y acuerdos que realizaban los miembros del consejo desde las primeras compañías que existieron en Yucatán hasta la fundación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán en 1902.

También hay documentos importantes relacionados con la incautación de los caminos de hierro con la llegada de Salvador Alvarado, quien los puso a manos del ejército constitucionalista por dos años; desde marzo de 1915 hasta 1917. Asimismo, están los legajos de la administración de los ferrocarriles en los tiempos de Felipe Carrillo Puerto, quien fue gobernador de Yucatán entre 1922 y 1924, y la administración obrera de los ferrocarriles, durante el cardenismo (1934-1940).

Por otra parte, los presupuestos se enfocan en los ingresos y egresos de la compañía, al-

---

*5. El Museo de los Ferrocarriles de Yucatán se fundó el 2 de noviembre de 2002 por el aniversario de Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Es el más importante del sureste mexicano.*



Cartel publicitario para la feria de Tenabo, 1910. AGEY, fondo: AHMFY, sub fondo: FUY, serie: gerencia, subserie: publicaciones, caja: 276, exp. 10.

gunos tan detallados que describen información cada mes de los distintos periodos de la empresa; con ellos se pueden analizar los vaivenes económicos por los que atravesó FUY a lo largo de su historia, así como conocer los pormenores de la conocida como “deuda inglesa”, que aún no ha sido objeto de un análisis riguroso por parte de los estudiosos de Clío.

El departamento jurídico se encargaba de las cuestiones legales y el laboral de los contratos, los accidentes, las inconformidades y el salario de los rieleros yucatecos. Para finalizar, hay que mencionar que también se puede localizar información relacionada con el número de los pasajeros y las mercancías trasladadas en los vagones del tren, tanto en la vida cotidiana como en los eventos festivos estatales, como las vaquerías o ferias, cuyos carteles también se encuentran en el fondo.

A pesar de la riqueza de la documentación, la catalogación hecha ya hace diez años, ha quedado obsoleta. Considero que se requiere que las autoridades del AGEY intervengan para lograr una mejor presentación y clasificación de los



documentos. Asimismo, es importante que algunos de ellos pasen por un proceso de restauración para evitar que se sigan deteriorando.

### **Conclusiones**

El AGEY resguarda la documentación más importante sobre la historia de los caminos de hierro en el sureste mexicano. Los fondos presentados contienen información que brindan oportunidades de investigar sobre la operación, la administración y el mantenimiento de los ferrocarriles en distintos momentos de la historia: sus inicios, las primeras compañías, la fundación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, la unión de la península con el resto del país, la creación de Ferrocarriles del Sureste y Unidos del Sureste, y las últimas décadas del siglo XX.

El material se encuentra disponible para consulta y ya fue utilizado por historiadores tanto locales como nacionales, pero en ocasiones su clasificación es obstáculo para ubicar adecuadamente la información que se quiere investigar. Además de que ya es momento que se restauren algunos documentos que se encuentran en mal estado y podrían perderse sino se actúa rápidamente.

## Bibliografía

AGEY: Archivo General del Estado de Yucatán.

Fondos: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán (1880-1980) y Ferrocarriles Yucatecos (1871-1997).

Peniche, Rivero, Piedad, (2012). Fuentes documentales para la historia del ferrocarril en el Archivo General del Estado de Yucatán. *Mirada Ferroviaria*, (18), pp. 26-31.

Wan, Moguel, R. M. (2020). El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977). *Mirada Ferroviaria* (38), pp. 5-14.





# Fotografía y procesos fotográficos: el registro del ferrocarril en Yucatán

Cinthya Cruz Castro

Ricardo Pat Chan

La Fototeca Pedro Guerra de la Universidad Autónoma de Yucatán, adscrita a la Facultad de Ciencias Antropológicas, resguarda miles de negativos de diferentes procesos fotográficos, salvo por el daguerrotipo. Narra la historia misma de la fotografía a través de sus imágenes y la memoria gráfica del sureste, capturada por diversos fotógrafos. Esto, derivado de la larga historia que tuvo la fotografía en Yucatán y el rápido crecimiento que logró, producto de la bonanza económica derivada del henequén.

En este artículo se abordará parte de la historia de la fotografía en Yucatán, los procesos que predominaron en la región y el origen de múltiples registros del ferrocarril; los cuales forman parte de los más de 350 mil negativos que actualmente conforman este archivo fotográfico. La temporalidad abarcada va de 1877 a 1920, que es el período de los procesos fotográficos seleccionados. Con esto, buscamos resaltar la importancia de la conservación del patrimonio fotográfico, del correcto uso del documento fotográfico y responder al origen de estos registros del ferrocarril.

La fotografía en Yucatán, que llegó durante la primera mitad del siglo XIX; después de un complejo

inicio, logró consolidarse y ganar la confianza de la sociedad yucateca, que se resistía a dejar los retratos pictóricos. Esto generó que, para la segunda mitad del mismo siglo, ya existieran algunos practicantes del arte fotográfico, destacando a las familias Espinosa Rendón (1860-1863) y los Guerra (1877-1980), siendo estos últimos nuestro tema de estudio. La familia Guerra comienza su trayecto en el negocio, durante el último cuarto del siglo antes mencionado, pero destaca su gran destreza para consolidarse como el negocio más importante e influyente del sureste mexicano; teniendo incluso, estancias de pintores y fotógrafos, con lo que lograron perfeccionar este arte a niveles inimaginables.

Esta gran calidad, tradición y conocimiento de la sociedad meridana, les permitió ganarse la confianza de la élite y de líderes políticos que buscaban calidad y buen equipo, para registrar parte de sus actividades y proyectos. Siendo esto lo que da origen a parte de los registros de ferrocarriles de la temporalidad abarcada en este texto, que se encuentran en el fondo fotográfico con este mismo nombre: Guerra.

Estos negativos, que en su mayoría son de plata gelatina sobre vidrio y en menor cantidad de colodión, son evidencia de este gran trabajo y del perfeccionamiento maestro



*Locomotora de la "Cía de Ferrocarril de Mérida a Valladolid", vía Conkal. Proceso fotográfico: colodión húmedo. 1A07\_001 Fondo: Guerra. Fototeca Pedro Guerra. Facultad de Ciencias Antropológicas, Universidad Autónoma de Yucatán.*

de la técnica fotográfica, lograda por Pedro Guerra Jordán (1856-1917), continuada, por Pedro Guerra Aguilar (1884-1959) y heredada a José Castellanos Guerra (1920-1980), último dueño del estudio.

En un primer acercamiento a estos registros, encontramos un negativo de plata gelatina sobre vidrio de algunos vagones de la vía Mérida- Peto, encargo fotográfico cubierto por Pedro Guerra Jordán, en los albores del siglo XX.

La siguiente imagen es una toma realizada a la Estación Central de Trenes en Mérida, como parte del registro de los trabajos finales de la obra, inaugurada en septiembre de 1920. Toma de plata gelatina sobre vidrio.

La última fotografía seleccionada para este trabajo es una



toma realizada al interior de la Estación Central de Trenes, en Mérida. Imagen que permite apreciar la gran calidad fotográfica de estos fotógrafos, locomotoras, y trabajadores de la misma estación.

Mencionar de manera completa estos registros llevaría varias páginas, destacando los diferentes elementos que la componen. Los mencionados, son únicamente para ejemplificar y generar interés en quienes leen este trabajo, así como las posibilidades de estas fotografías. Más adelante, haremos un recorrido preciso de los procesos fotográficos que componen a estas imágenes, su importancia y lo complejo que significaba su elaboración.

### **Procesos fotográficos utilizados en el registro del ferrocarril en Yucatán**

Saber sobre los procesos fotográficos que se estaban desarrollando durante la época, nos permite comprender qué es lo que se estaba registrando y qué es lo que se podía registrar de acuerdo con la tecnología del momento. Cabe señalar que los procesos fotográficos conviven durante períodos de entre 10 a 15 años, esto debido al tiempo que tarda en evolucionar la

sensibilidad de la placa, la evolución de la cámara, así como la resistencia de algunos fotógrafos en aceptar nuevas tecnologías y adaptarse a ellas.

### **Colodión húmedo (1855-1890 aprox.)**

El colodión húmedo trajo una evolución no sólo en el proceso, sino también en el aparato fotográfico, debido a que logró reducir el peso de la cámara a 13 kg. El primer proceso fotográfico, y que significa la introducción de la fotografía en el mundo, es el daguerrotipo, cuya cámara pesaba 50 kg, por lo que su traslado era bastante complicado más no imposible. Respecto a los tiempos de exposición, es decir, el tiempo en el que se logra tomar una imagen, se lograba durante minutos a comparación con la nueva cámara que redujo a segundos.

De igual modo, la óptica del lente mejoró brindando una calidad inigualable en la imagen. Sin embargo, este proceso requería de conocimientos de química, debido a que el mismo fotógrafo debía preparar los químicos para emulsionar la placa fotográfica, así como revelarla en el momento, ya que, si la placa se secaba, era imposible impregnar la imagen. A esto se debe el nombre de este proceso, a que la placa entra húmeda (recién emulsionada y sensibilizada a través de un baño de plata) a la cámara fotográfica.

Este proceso significó una evolución en la concepción de la fotografía y en la obtención de esta. Antes de este proceso, era imposible reproducir una imagen debido a que la base o soporte en el que se encontraba la imagen era opaco. Se utilizaba una lámina de fierro o de plata bien pulida y éstos al ser cuerpos opacos era imposible reproducir la imagen, es decir, para poder reproducir la imagen se necesita de un cuerpo traslúcido, por lo que las imágenes anteriores al colodión húmedo se les denomina imágenes únicas.

Con el cambio del soporte a un vidrio, como ocu-



*Restos de un ferrocarril. Accidente ferroviario. Proceso: plata bromuro. 2A051122 Fondo: Guerra. Facultad de Ciencias Antropológicas, Universidad Autónoma de Yucatán.*

re a partir de este proceso, se puede reproducir la fotografía tantas veces como desee el cliente o el fotógrafo. Todo lo anterior va a significar que los costos de producción, así como de compra del aparato fotográfico y de la misma imagen, se verán reducidos, comenzando la llamada “democratización” de la fotografía.

Sin embargo, para este punto, los costos de la fotografía seguirían siendo poco accesibles para la gran mayoría de la población. Su accesibilidad estará sujeta a la evolución del aparato fotográfico y del mismo proceso fotográfico como veremos más adelante. Las imágenes que podemos encontrar en este proceso fotográfico, el colodión húmedo, serán mayormente de edificios y retratos dentro de estudios fotográficos en donde hay mayor control de la luz y podemos controlar el cuerpo de quien será retratado.



*Vista panorámica de la Estación Central de Ferrocarriles de Mérida. Plata gelatina sobre vidrio/Fondo Guerra/ca.1920.*

Debido a que la sensibilidad de la placa era muy baja, es decir, el ISO correspondía a 80 o 50, lo que significaba que para poder tomar una imagen se requiere de mucha luz, las imágenes que veremos y que corresponden a este proceso serán durante el día, mayormente durante las horas en las que hay mayor cantidad de luz, nunca podremos ver imágenes cercanas a los atardeceres o tomas nocturnas. Por lo tanto, las tomas de ferrocarriles se

harán mientras estén sin moverse y fuera de la estación de ferrocarriles por los claroscuros que hay dentro de esta y que imposibilitaba la toma fotográfica, tal y como lo vemos en la imagen en que el ferrocarril se encuentra fuera del hangar, y la toma es cerca al medio día o justo en el cenit.

A partir de 1889 se introduce una nueva técnica que, durante 10 años, sería similar al colodión húmedo refiriéndonos a los tiempos de exposición, pero que lograría tonos más fríos en la imagen, es decir, escala de grises a comparación del proceso antes mencionado, en el que podemos observar que su color era más cálido, en tonos cafés y amarillos.

Es en la última década del siglo XIX, en el que este nuevo proceso, la gelatina bromuro o la placa seca de gelatina sobre vidrio, comienza a tener una evolución en la emulsión, es decir, alteran químicamente la emulsión, permitiéndola hacer más sensible a la luz, lo cual significa que ya se pue-

den hacer tomas durante el atardecer, en interiores de iglesias, casas o cualquier recinto, pero, sobre todo, ya se pueden hacer tomas nocturnas con ayuda de otros químicos.

La gelatina bromuro trae consigo la industrialización de la placa; esto significa que el fotógrafo ya no debe cortar el vidrio ni emulsionar la placa por él mismo antes de realizar la toma, ni tampoco necesitará revelarla en el instante posterior a la toma, ya que puede esperar a llegar a su laboratorio. Las placas eran enviadas por parte de compañías especializadas en la fabricación de materiales fotográficos, a través de paquetes a los estudios fotográficos o a distribuidores de cada región.

Por otra parte, la cámara va reduciendo su tamaño y va evolucionando a favor de poder capturar imágenes en movimiento. Sin embargo, deberán pasar unos cuantos años más para que la cámara pueda congelar el movimien-



*Fotografía estereoscópica de la vía Mérida-Peto, durante el último cuarto del siglo XIX. Plata gelatina sobre vidrio/Fondo Guerra.*

to en fracciones de segundos, tal como lo hacemos actualmente mediante cualquier dispositivo que disponga de una cámara, o por medio de cámaras especializadas y amateurs.

Es por esto que, en esta última imagen, además de poder apreciar la escala de grises, veremos registros después de los hechos y no durante la acción como





*Retrato de un grupo de trabajadores de la Estación Central de Ferrocarriles. Plata gelatina sobre vidrio/Fondo Guerra/Ca. 1925.*

lo fue probablemente el accidente ferroviario que documenta la fotografía.

Con este último proceso comenzará una carrera para realizar todo tipo de registros, como lo es el avance ferroviario en nuestro país, y que podemos consultar e investigar a través de la documentación registrada, así como por medio de las imágenes de archivos públicos y privados, que sirven como fuente de investigación para continuar escribiendo nuestra historia y nuestro presente.

## Referencias:

Concha Vargas, Waldemaro (2001). "Los fotógrafos contemporáneos de Pedro Guerra Jordán" en Alquimia. Septiembre-diciembre. Año 5 núm.13, México: SINAFO.

Cruz Castro, Cinthya Edisa y Pat Chan, Ricardo (2017). "Fototeca Pedro Guerra: la historia visual de Yucatán" en Bicentenario: el ayer y hoy de México. Enero- marzo, volumen 9, num. 35. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

Debroise, Oliver (2005). Fuga mexicana. Un recorrido por la fotografía en México. Barcelona: Gustavo Gili.

Gustavson, Todd (2016). Historia de la cámara fotográfica. Del daguerrotipo a la cámara digital. España: Ilus Book.

Valverde, Ma. Fernanda (2003). Los procesos fotográficos históricos México: Archivo General de la Nación.



# El ferrocarril en tierras campechanas

José Manuel Alcocer Bernés



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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

Como sabemos, Porfirio Díaz dio

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

### **Campeche y el ferrocarril**

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

El ferrocarril en todas las pobla-

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

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

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

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



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

## Bibliografía:

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

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

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

Gantus, F. (1996) Ferrocarril

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

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

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

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



# SUPLEMENTO

## El portal del inframundo en Edzná, Campeche

Antonio Benavides Castillo

La llegada del Monumento 9 de Chalcatzingo, Morelos, a México me llevó a recordar los portales del inframundo que hemos registrado en la zona arqueológica de Edzná. Esa representación de la entidad denominada “monstruo de la tierra” es común en varias regiones mesoamericanas, pero con morfologías algo distintas.

La pieza fue robada del sitio morelense en la década de 1960 y estuvo poco más de medio siglo en una colección particular en Colorado, Estados Unidos. Regresó a México en mayo de 2023. Chalcatzingo es un topónimo de origen nahua que significa “lugar de los estimados chalcas” que eran vecinos de los tlahuicas, otro pueblo prehispánico de Morelos.

Chalcatzingo es una zona arqueológica abierta al público. Inició su desarrollo varios siglos antes de nuestra era, cuando existieron relaciones con la región olmeca y se tallaron varios relieves asociados a esa civilización. Debió jugar un rol importante como parte de la ruta comercial que vinculó a la región del Golfo de México con el altiplano central y la región de Guerrero.

En 1934 Eulalia Guzmán efectuó los primeros recorridos y reportes de Chalcatzingo. Román Piña



Fig. 1. Monumento 9 de Chalcatzingo (Mediateca INAH).

Chan realizó los primeros pozos estratigráficos en 1953. David Grove, Jorge Angulo y Raúl Arana trabajaron más intensamente durante 1970. A partir de 2000 Mario Córdova Tello (2023) reinició la investigación en el sitio.

El bajorrelieve de Chalcatzingo que nos ocupa es una talla de grandes proporciones; mide 1.80 m de alto por 1.50 m de ancho y pesa más de una tonelada. El primer investigador en reportarlo fue el arqueólogo norteamericano David C. Grove (1968, 1987). El motivo también aparece en el Monumento 1 del mismo sitio, si bien visto de perfil y facilitando su identificación como el acceso a un espacio profundo. Esta imagen ha sido fechada para el Preclásico Medio, entre los años 400 y 800 a. C. (Clark, coord. 1994: 224) y también se le ha denominado “portal del infra-

mundo” (Figuras 1 y 2).

Su origen olmeca es indiscutible y existen algunas representaciones de esa entrada o portal. Un ejemplo podría ser la placa o pendiente de Comitán, Chiapas, donde dos personajes míticos parecen conversar dentro de una cueva (Cfr. Clark, coord. 1994: 125).

La búsqueda de motivos similares en piezas olmecas nos lleva a una orejera de jadeíta procedente de las excavaciones del siglo pasado en La Venta, Tabasco (Drucker 1952: 160). Sobre la parte externa de la pieza se grabó un diseño que muestra un rostro humano, con colmillos, de cuya parte superior e inferior surgen tres líneas curvas que conforman, arriba y abajo, sendas cabezas de un reptil crestado (Figura 3). En conjunto, la imagen evoca la cueva vista de perfil del Monumento 1 de Chalcatzingo.

De La Venta también proceden otros elementos como una vasija en forma de cuatro lóbulos y otro fragmento de cerámica que muestra un rostro cuya boca semeja una cueva (Drucker 1952, Fig 41 c; Idem, Fig. 29) (Figura 4). Por otra parte, quizá habría que preguntarse si la doble línea quebrada que se aprecia en la parte superior del altar 4 de La Venta y aquella (aunque no idéntica) del monumento 2 de Potrero Nuevo son reminiscencias o evocaciones del portal que nos ocupa.

El antiguo asentamiento de Izapá, en el sur de Chiapas, también presenta portales de cuatro pétalos en varios de sus monumentos pétreos, por ejemplo, en las estelas 8 y 27 (Cfr. Lowe, Lee y Martínez 2000) (Figura 5). En cuanto al mun-



Fig. 2. Monumento 1 de Chalcatzingo (Mediateca INAH).

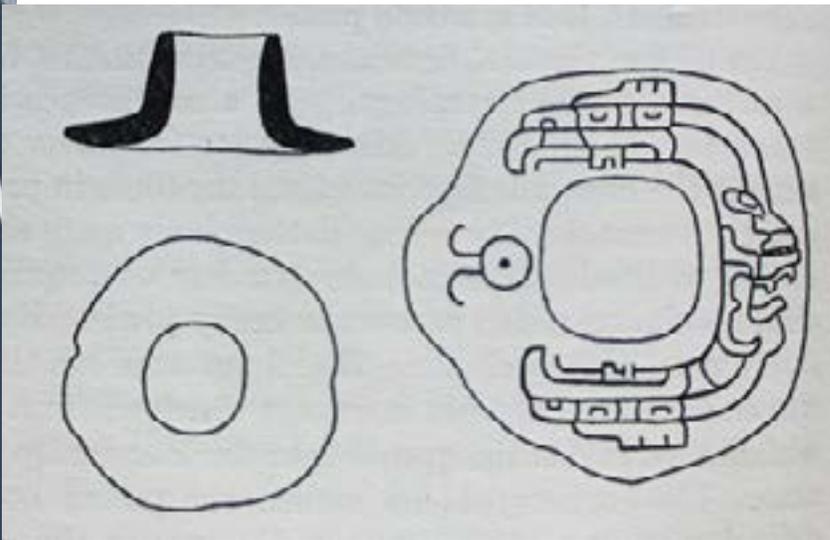


Fig. 3. Orejera de La Venta, Tab. (Tomado de Drucker 1952: 160).

do maya, el símbolo más temprano de una cueva de cuatro lados curvilíneos ha sido registrado en el mural poniente de San Bartolo, Guatemala. La imagen está incompleta, pero se deducen los cuatro lóbulos por las líneas que así lo indican. En el interior hay tres personajes sagrados; dos de ellos sedentes y la deidad del maíz ejecutando una danza al tiempo que hace sonar un carapacho de tortuga (Figura 6).

Por lo que toca a la antigua ciudad de Edzná, Campeche, las estelas 2 y 15 muestran el motivo cuadrilobulado claramente, si bien de forma algo diferente. La estela 11 también parece representar una entrada cruciforme, pero la erosión no permite confirmarlo.

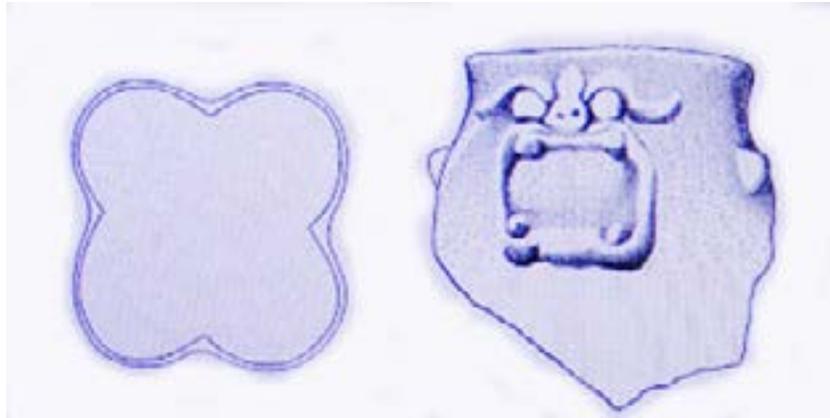


Fig. 4. Piezas de cerámica de La Venta, Tab. (Tomado de Drucker 1952: Fig. 41).

En la estela 2 de Edzná dos personajes llevan cinturones y rodilleras que indican su participación en un juego de pelota, misma que se aprecia entre ambos. El vencedor es Chan Chuwaaj (¿Escorpión del cielo?), el séptimo gobernante hasta ahora identificado en Edzná y asociado a los años 711 a 731 d. C. (Cfr. Pallán 2009: 97-100). Lo identifican su rica indumentaria y el centro-maniquí que porta. Pero el individuo del lado izquierdo será engullido por las fauces ubicadas junto a sus pies, a un lado del portal.



Fig. 5. Estelas 8 y 27 de Izapa, Chiapas (Tomado de Lowe et al 2000).

Sabemos que la ceremonia del juego de pelota estaba asociada con el sacrificio humano de individuos capturados que se enfrentaban con un personaje de alto rango. Quizá una de las escenas más cruentas de ese evento es aquella de los relieves del juego de pelota de Chichén Itzá, en donde se decapita a un sujeto.

No obstante, en la estela 2 de Edzná solo parece sugerirse que el individuo vencido será

tragado por la entrada al inframundo. La cabeza fantástica solo deja ver una nariz que se curva hacia atrás, un gran ojo abierto y varias piezas dentales (Figura 7).

Por su parte, la estela 15 es más tardía, pudo elaborarse entre los años 900 y 1000 de nuestra era, y sus motivos están separados por tres paneles dispuestos en forma vertical. Esta distribución de elementos es común en otros asentamientos mayas como Jaina, Oxkintok e Itzimté.



Fig. 6. Sección del mural poniente de San Bartolo, Guatemala (Tomado de Guernsey 2010).

En el registro inferior de la estela 15 de Edzná se tallaron varios glifos (hoy ilegibles) y dos personajes. Uno de pie con un gran escudo circular y amplio tocado de plumas largas que tiende la mano derecha hacia una persona que se encuentra sentada, justamente sobre un portal de cuatro lóbulos (Figura 8) ¿podría ser un ancestro?

Otra representación del portal cruciforme es la planta del templo que corona al Edificio de los Cinco Pisos. Las cinco habitaciones que lo conforman fueron diseñadas con ese propósito. Sin embargo, no todos los lados tienen entrada. Los costados norte y sur solo ofrecen un muro sólido, mientras que en el lado oriente hay un vano de acceso y en el lado poniente la entrada es tripartita, es decir que nuevamente hallamos el número 4, que sabemos fue importante en la cosmovisión prehispánica (Figura 9).

Es interesante recordar las plantas o vistas cenitales de otros grandes edificios mayas, en especial los de

factura temprana o de arquitectura Petén, que cuentan con esquinas remetidas y desde el aire conforman una flor de cuatro pétalos. Quizá los ejemplos más claros son la subestructura de E-VII en Uaxactún y el Templo de las Siete Muñecas de Dzibilchaltún, que han sido fechados para el Preclásico Tardío (350 a.C. – 250 d. C.).

Prácticamente esa misma forma arquitectónica fue usada en esa época y en la primera mitad del período Clásico en otros asentamientos como Edzná, Nakum, Naranjo, Tikal, Uitzilná y Yaxhá (Cfr. Peiró 2018), si bien con una escalinata en un solo costado. Los arquitectos de esa época seguramente concibieron las plantas de esos basamentos como entradas al inframundo y de ahí el uso de esquinas remetidas.

Regresando a los objetos que muestran al elemento cuadrilobulado debemos recordar un hueso de pecarí, una tapa de bóveda y tres altares procedentes de Copán. El cráneo de pecarí fue decorado con motivos incisos y procede de la tumba 1; ha sido fechado en 376 d. C. Dentro de cuatro pétalos se aprecian dos personajes sedentes, frente a frente, y entre ellos hay un altar y una estela. El altar muestra un rostro antropomorfo (dando así vida al bloque de piedra) y la estela lleva dos amarres y signos que denotan fue tallada

en piedra (Figura 10).

A su vez, la tapa de bóveda muestra motivos incisos en los que se representa al fundador de la dinastía de Copán, Yax Kuk Moo, junto a su hijo Kinich Popol Hol. Ambos reinaron en la primera mitad del siglo V (circa 437) y no hay muchos datos cronológicos de sus actividades. Evocando el diseño central del cráneo antes mencionado, están sentados frente a frente, con dos bandas de jeroglíficos entre ellos. La escena está enmarcada por un marco de cuatro lóbulos y, evidentemente, ambos individuos se encuentran en un espacio sobrenatural, el lugar donde reside el difunto fundador (Figura 11).

Por otra parte, los tres altares funcionaron como marcadores de un juego de pelota. La pieza central representa al gobernante popularmente conocido como 18 Conejo, quien gobernó a lo largo de 43 años (de 695 a 738) y las edificaciones y esculturas efectuadas bajo su reinado caracterizan el apogeo de la ciudad. Su nombre fue Waxaklajuun Ubaah K'awiil (las 18 imágenes de K'awiil). Curiosamente, a poco más de 600 km al norte de Copán se encuentra Santa Rosa Xtampak, donde la deidad K'awiil fue representada en varias tapas de bóveda de los edificios centrales del sitio Chenes y ahí se le nombraba también Waxaklajuun Ubaah K'awiil.

Cada uno de los altares de Copán está enmarcado en un elemento cuadrilobulado y presenta una escena en la que aparecen dos individuos con aditamentos para jugar, asociados a una gran pelota. Se hallan sobre un par de líneas bajo las que hay signos parecidos a los que vemos en la lápida del sarcófago de Pakal y en los tableros de la Cruz y de la Cruz Foliada asociados con el ciclo de la muerte y la vida: un caracol cortado, bandas cruzadas y el renacimiento de una planta (Figura 12). En la cercana Quiriguá, a unos 50 km en línea recta de Copán, un altar del juego de pelota (Q) muestra a un personaje sedente dentro de un portal cuadrilobulado.

En Machaquilá, Guatemala, las estelas 4 y 7 mues-



Fig. 7. Estela 2 de Edzná, Campeche (Tomado de Benavides 1997: 150).



Fig. 8. Panel inferior de la estela 15 de Edzná, Campeche (Tomado de Benavides 1997: 169).

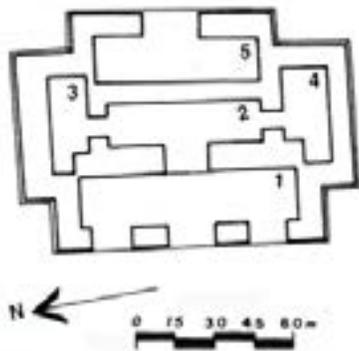


Fig. 9. Planta del templo que corona al Edificio de los Cinco Pisos, Edzná, Campeche (Modificado de Benavides 1997: 48).



Fig. 10. Motivo central de los relieves de un cráneo de pecarí de Copán, Honduras (Tomado de Fash 1993: 52).



Fig. 11. Relieve de una tapa de bóveda de Copán, Honduras (Tomado de Fash 1978: 78).

tran al gobernante regiamente vestido y portando el cetro maniquí que simboliza a K'awiil. Está de pie sobre un elemento de tres lóbulos, entendiéndose que el pétalo faltante se halla debajo (pars pro toto). Al centro de los lóbulos en la estela 4 vemos el glifo Imix (T501), mientras que en el otro monolito hay una variante del mismo signo con un superfijo que semeja una cuerda (Figura 13).

### Comentarios finales

Desde tiempos olmecas, la entrada al inframundo fue concebida como una abertura de cuatro hojas o lóbulos. Ese símbolo aparece en múltiples representaciones de varias regiones mesoamericanas y continuó usándose durante el Clásico y el Posclásico. El portal comunicaba al mundo terrestre con el espacio donde residían los ancestros y las deidades.

La idea de un portal acuoso, su asociación a cuevas o cavernas, al poder político y a la comunicación con los ancestros fue retomada por los mayas desde los primeros siglos de nuestra era. Tuvo importantes asociaciones cosmológicas y fue reconfigurado por las elites como parte de sus creencias cotidianas.

Por ello, muy posiblemente trazaron los basamentos piramidales más importantes de arquitectura Petén con esquinas remetidas, para que en planta evocaran no solo los cuatro rumbos, sino también el acceso a un espacio sagrado.

Arquitectura y escultura fueron de la mano entre los mayas de ayer y también



Fig. 12. Tres marcadores de juego de pelota de Copán, Honduras (Tomado de Fash 1993: 114).



Fig. 13. Estelas 4 y 7 de Machaquilá, Guatemala (Tomado de Thompson 1970: 231).

por eso utilizaron el motivo cuadrilobulado para enmarcar aquellas escenas de personajes relevantes que se encontraban en el inframundo, o bien, que aludían a ese espacio ancestral. El portal comunicaba hacia los nueve planos que existían bajo la tierra y a los 13 niveles celestes; al mismo tiempo, cada uno de los cuatro lados aludía a los rumbos del mundo.

Seguramente, los ejemplos de San Bartolo, Copán, Edzná, Machaquilá y Quiriguá no son los únicos del mundo maya y conforme avancen las exploraciones se registrarán más representaciones similares.

## Bibliografía:

Benavides C., Antonio

1997 Edzná. Una ciudad prehispánica de Campeche. INAH / University of Pittsburgh. México.

2014 La arquitectura precolombina de Edzná, Campeche. Campeche Gobierno Municipal 2012-2015. Campeche.

Clark, John E. (Coord.)

1994 Los olmecas en Mesoamérica. Ediciones del Equilibrista. México.

Córdova Tello, Mario

2023 "El Monumento 9 de Chalcatzingo o Portal al Inframundo" en Arqueología Mexicana, 181: 84-89. Editorial Raíces/INAH. México.

Drucker, Philip

1952 La Venta, Tabasco. A study of Olmec ceramics and art. Smithsonian Institution. Bureau of American Ethnology. Bulletin 153. Washington.

Fash, William L.

1993 Scribes, warriors, and kings: the city of Copan and the ancient Maya. Thames & Hudson. New York.

Grove, David C.

1968 "Chalcatzingo, Morelos, Mexico: a reprisal of the Olmec rock carvings"

en American Antiquity, 33 (4): 1943-1972.

1987 Ancient Chalcatzingo. University of Texas Press. Austin.

Guernsey, Julia

2010 "A reconsideration of the quatrefoil motif in Preclassic Mesoamerica" en RES, 57/58: 75-96.

Lowe, Gareth W.; Thomas A. Lee y Eduardo Martínez E.

2000 Izapa: una introducción a las ruinas y los monumentos. Fundación Arqueológica del Nuevo Mundo., Documento 31. Gobierno del Estado de Chiapas. Tuxtla Gutiérrez.

Pallán Gayol, Carlos

2009 Secuencia dinástica, glifos emblema y topónimos en las inscripciones jeroglíficas de Edzná, Campeche, (600-900 d.C.): implicaciones históricas. Tesis de Maestría. Estudios Mesoamericanos. Facultad de Filosofía y Letras. UNAM. México.

Peiró Vitoria, Andrea

2018 La estructura urbana de las ciudades mayas del periodo Clásico. Wiesbaden. Harrasowitz Verlag.

Thompson, E. Eric S.

1962 A catalog of Maya hieroglyphs. University of Oklahoma Press. Norman.



**Centro INAH  
Campeche**

Revista trimestral del Centro INAH Campeche  
Año 9 | Número 37 | Septiembre 2023



**GOBIERNO DE  
MÉXICO**

**CULTURA**  
SECRETARÍA DE CULTURA

