

glifos

Revista trimestral del Centro INAH Campeche
Año 10 | Número 42 | Diciembre 2024



Cultura
Secretaría de Cultura



INAH

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



DIRECTORIO

Secretaría de Cultura
Claudia Curiel de Icaza

**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

Portada: "Ingeniero y trabajadores durante el tendido de vías en la construcción de un puente ferroviario en la línea del sureste".
Autoría: Casasola. Personas/Instituciones: Casasola: MID 77_20140827-134500:32163, ca. 1950. Lugar de origen: Tabasco. Colección Mediateca: Fotografías. Acervo: Colección Archivo Casasola- Fototeca Nacional. Mediateca del INAH.

Glifos, año 10, No. 42, diciembre 2024, 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, 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, 31 de diciembre de 2024. 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

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

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

18

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

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

32

Las inauguraciones de las vías férreas en la península de Yucatán (1874-1957)

Ricardo Wan Moguel

39

Cuestión de género y adultos mayores, en los trabajadores del Tren Maya

Paloma Escalante, Veronica Llerenas Trejo

46

Ya casi tenemos Tren Maya en todo Quintana Roo y sí han cambiado muchas cosas

Paloma Escalante

51

Suplemento Sabores y sinsabores del azúcar

Antonio Benavides Castillo



EDITORIAL

El ferrocarril fue una de las mayores innovaciones introducidas en México durante el siglo XIX, transformando la economía, la sociedad y la política de las regiones por las que pasaron sus rutas. Desde su inicio y hasta su consolidación durante el Porfiriato, el ferrocarril marcó un antes y un después en la historia del país.

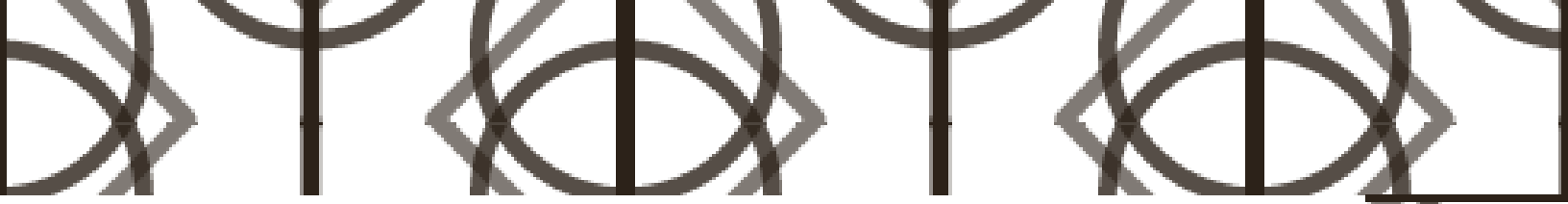
Este sistema de transporte no solo conectó regiones aisladas, también impulsó el comercio, fomentó la modernización y fue símbolo de progreso y esperanza para la península de Yucatán. Es por ello que esta edición de Glifos, aborda las ceremonias inaugurales del ferrocarril en los siglos XIX y XX, así como el tendido de nuevas vías férreas en la región con la llegada del Tren Maya.

En este tenor, en el artículo Los tres tiempos del ferrocarril en la península de Yucatán. El contexto histórico, sus autores hacen un recorrido por los momentos trascendentales del ferrocarril peninsular, desde la primera inauguración en 1898, hasta nuestros días con la construcción del Tren Maya, lo que marca el “retorno” de este transporte a la cotidianidad de la región. Subrayan también la construcción de los ramales en los poblados de la región peninsular.

Posteriormente, en Cuando las promesas se materializan. Ceremonias de inauguración del tren en Campeche: 1898, 1950 y 2023, los autores describen los proyectos y esperanzas que los ciudadanos depositaron con la llegada de las vías férreas a la región, no solo como medio de transporte que conecta a la península con el resto del país, sino como herramienta de comunicación y el aliciente económico que representó.

De la pluma de Ricardo Wan Moguel, el texto intitulado Las inauguraciones de las vías férreas en la península de Yucatán (1874-1957), narra cómo las ceremonias inaugurales estaban llenas de pompa y distinguidas personalidades, incluso se realizaban vaquerías y recitales; además de que éstas coincidían con efemérides nacionales o locales. Asimismo, el autor destaca el potencial del ferrocarril como agente de progreso y modernización para la región.

Paloma Escalante y Verónica Lleneras presentan Cuestión de género y adultos mayores, en los trabajadores del Tren Maya, donde relatan sus vivencias en torno a este proyecto ferroviario. Señalan que por medio de entrevistas a



los trabajadores, percibieron la esperanza que el tren trajo consigo en el ámbito laboral, pues se empleó a centenares de mujeres y hombres, algunos adultos mayores, que en su mayoría fueron escalando de puesto para mejorar su salario y quienes se dijeron felices de ser autónomos y útiles.

Finalmente en Ya casi tenemos Tren Maya en todo Quintana Roo y sí han cambiado muchas cosas, Paloma Escalante, comparte su experiencia realizando una investigación en torno al tendido de las vías férreas en la región. La autora cuenta que visitó los poblados por donde hoy pasa el Tren Maya y asistió a las reuniones de consulta, en donde asegura que los pobladores se dijeron contentos con este proyecto insignia de la administración presidencial pasada.

En el suplemento de esta edición, Antonio Benavides comparte Sabores y sinsabores del azúcar, donde hace una breve reseña de la historia del azúcar, cómo es que llega a tierras campechanas y lo que conllevó: condiciones insalubres para los trabajadores y aumento de esclavitud, pues los colonos buscaban abaratar la mano de obra. De igual manera, hace énfasis en la importancia de producción del azúcar en el estado y cómo ésta ha ido incrementando con el pasar de los años.

Las inauguraciones y el triunfo de la construcción del ferrocarril peninsular quedaron grabados en la memoria de la población, convirtiéndose en un hecho histórico. Los vestigios ferroviarios continúan su existencia pasiva a lo largo y ancho de la región, que en su momento les auguraba una homogeneidad peninsular y un futuro mejor, al pretender consolidar la zona donde se asentaban los núcleos económicos y políticos, y al conectarse con las áreas agrícolas y forestales, viendo en el tren la máxima expresión de la modernización en su tiempo.

Por otra parte, el acceso a las nuevas tecnologías como el ferrocarril, la energía eléctrica y la industria de los hidrocarburos, tuvieron un impacto relevante en la estratificación social a finales del siglo XIX, que incluyó el surgimiento de una nueva clase de empresarios ricos relacionados con la industria ferroviaria, petrolera y manufacturera.

Esperando que esta edición sea de su interés, les deseamos un exitoso año 2025.

Adriana Velázquez Morlet

Diciembre 2024

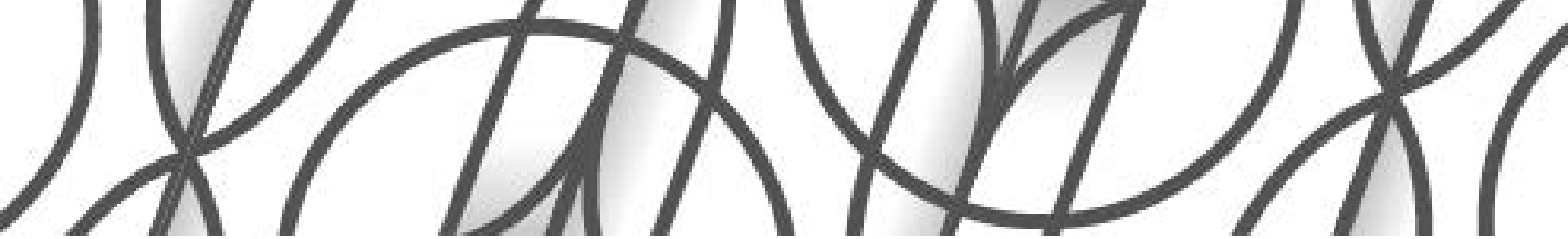


Los tres tiempos del ferrocarril en la península de Yucatán. El contexto histórico

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

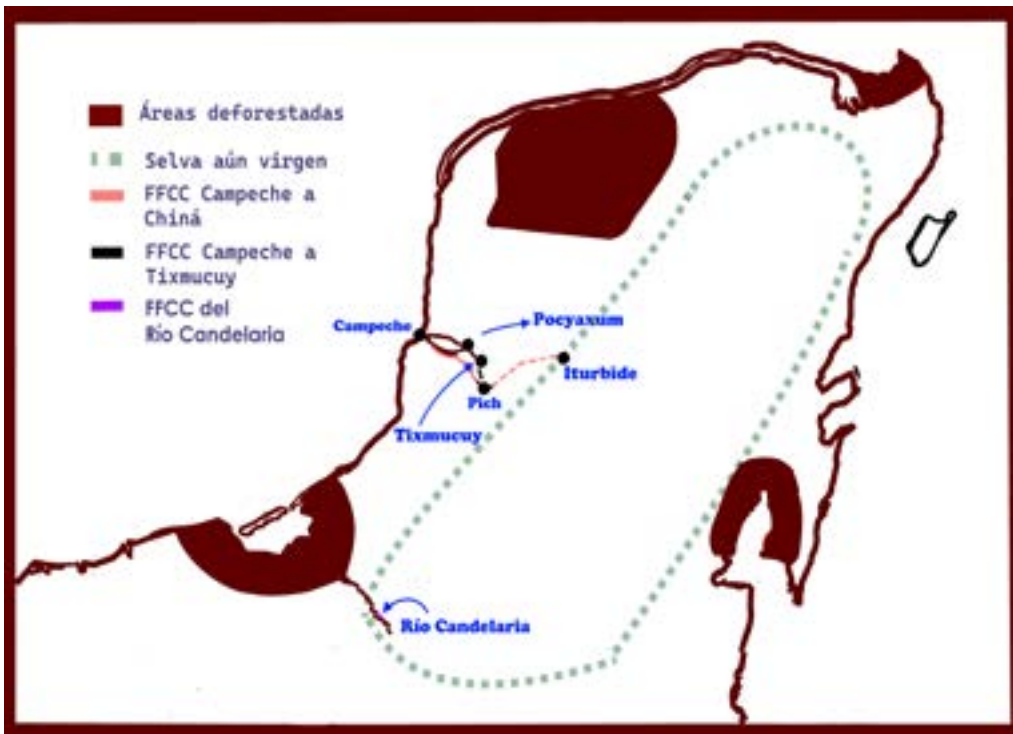
En ese entonces, dos entidades federativas conformaban la región, pues Quintana Roo era parte del estado de Yucatán. Existían dos principales urbes: Campeche y Mérida, mientras que la mayor parte de los asentamientos se hallaba en el noroeste del estado de Yucatán. Solo tres puertos de altura contaban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

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

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

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

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



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

Fuente: imagen de elaboración propia.

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

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

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

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



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

Fuente: imagen de elaboración propia.

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

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

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

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

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

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

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


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

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



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

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



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

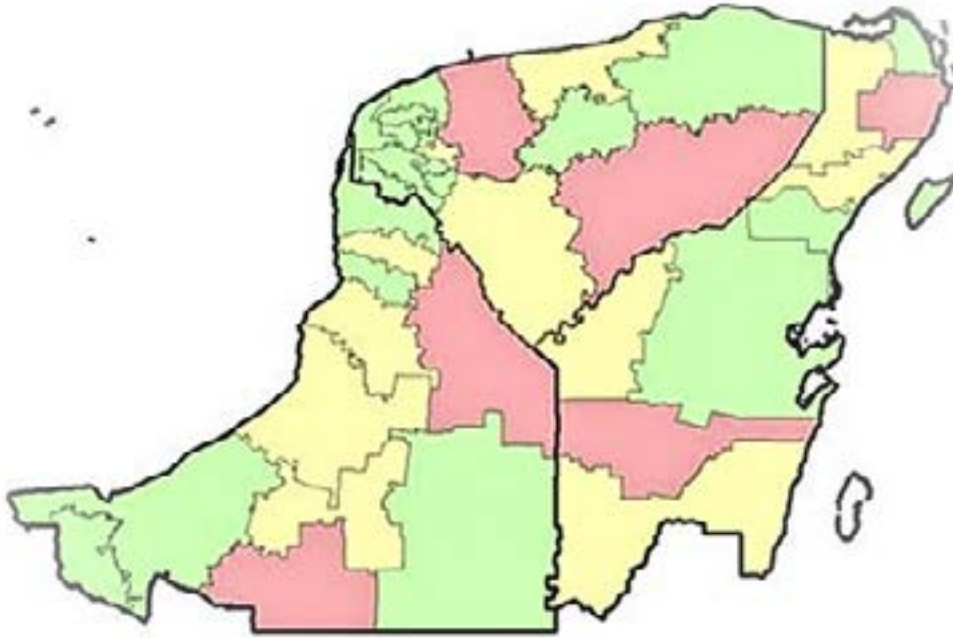
Con respecto al medio ambiente, biólogos de la Universidad de Veracruz que contaron con el auspicio de los Estados Unidos, hicieron un estudio sobre deforestación y sus determinantes en la península desde 1940 hasta 2013. Ellis, E. A., Romero Montero, J. A. Hernández Gómez, I. U. (2015) hallaron así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

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

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

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

La población peninsular se incremen-



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


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

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

Comentarios finales

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





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

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

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

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



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

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



Bibliografía

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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


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

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

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

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

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



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

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

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

Primera inauguración en 1898

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

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


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



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

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

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



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

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

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

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

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



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

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



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

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

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



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

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

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

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

La segunda inauguración del tren: 1950

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

La apertura del Ferrocarril del Sureste en Campeche la presidió el



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

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




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

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

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

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




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

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

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

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



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

La tercera inauguración del tren: 2023

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

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

Como oradores estuvieron el presidente de la República, Andrés Manuel

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

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

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



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

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

rativa para dar paso al primer recorrido del Tren Maya.

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

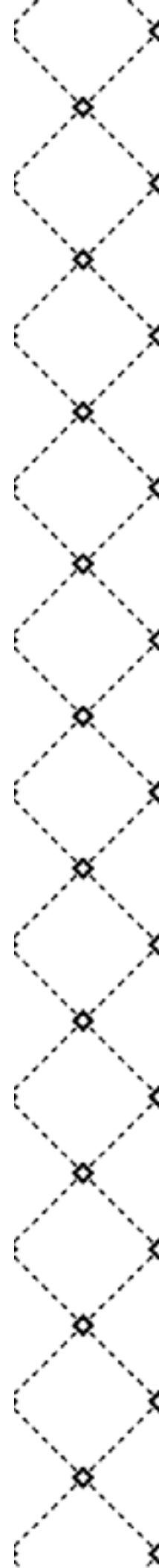
Fue el 16 de diciembre el día en que el acceso fue público, a este momento histórico arribaron pobladores y medios de comunicación de diversas plataformas. El tema principal que se difundió fue el uso del tren para el turismo; este medio que facilita un viaje agradable, para

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

Comentarios finales

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

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





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

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

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

Bibliografía


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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Las inauguraciones de las vías férreas en la península de Yucatán (1874-1957)

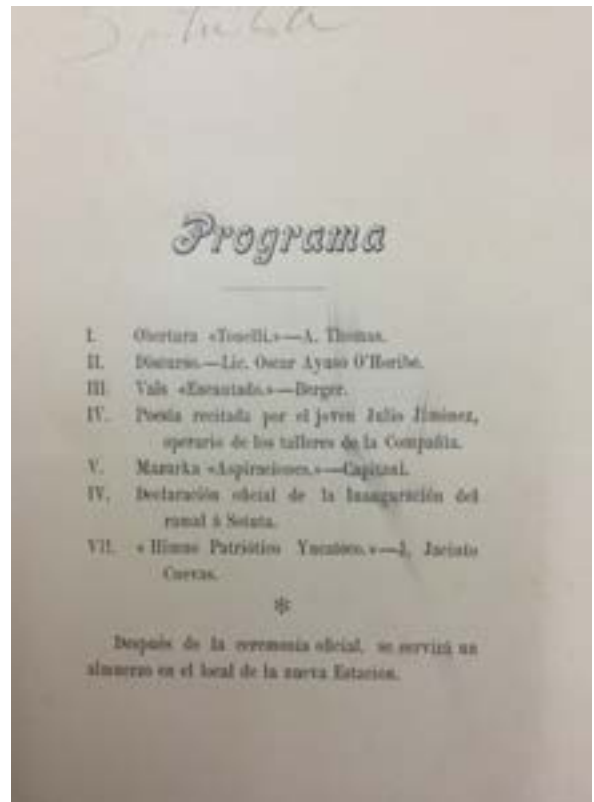
Ricardo Wan Moguel

Resumen

Este artículo tiene como objetivo exponer la historia de las ceremonias inaugurales realizadas en la península de Yucatán (Campeche y Yucatán) para la puesta en marcha de las vías férreas. Estos eventos fueron concebidos como rituales de consagración que celebraban la culminación de las obras ferroviarias y el esfuerzo colectivo por consolidar los caminos de hierro. La magnitud de las celebraciones dependía de la relevancia de cada línea férrea, y en los casos de mayor envergadura se realizaban con considerable solemnidad y ostentación. Para abordar el tema, en primer lugar, se contextualizará la introducción de las vías férreas en la región y se ofrecerá un panorama general sobre la red ferroviaria. A continuación, se analizarán las prácticas previas a las ceremonias inaugurales y finalmente se examinarán los festejos más emblemáticos.

Contexto histórico

Bajo el régimen de Porfirio Díaz (1876-1911), se llevaron a cabo numerosas obras de infraestructura en el país, destacándose especialmente el impulso a los ferrocarriles como símbolo de progreso y modernización. En la península de Yucatán, los primeros intentos de construcción ferroviaria datan de mediados del siglo XIX; sin embargo, los proyectos no se consolidaron sino hasta 1876, cuando se inició la construcción formal de la primera vía férrea entre Mérida y Progreso. En los años siguientes, surgieron diversas compañías con el propósito de expandir la red y conectar Mérida con otros puntos estra-




Invitación y programa de la inauguración del ramal Acanceh Sotuta.
Fuente: AGEY, Fondo: AHMFY, Sub fondo: FUY, Sección: FUY, Serie: Gerencia general, Subserie: correspondencia, Caja: 20, Exp. 368.

tégicos, como Valladolid (concluida en 1905), Peto y la ciudad de Campeche, línea inaugurada en 1898 (Wan, 2020a, pp. 16-23).

Cada una de estas compañías poseía su propio consejo administrativo, infraestructura y personal de trabajo. No obstante, en 1902 se inició un proceso de concentración corporativa que dio origen a Ferrocarriles Unidos de Yucatán, entidad que absorbió a las demás empresas ferroviarias, exceptuando la línea de Peto, que se integraría en 1908.

La infraestructura estaba inicialmente dentro del núcleo urbano de la ciudad de Mérida, dado que aún no existía una planificación adecuada para las actividades ferroviarias. Sin embargo, en 1907 se impulsaron las primeras gestiones para trasladar las instalaciones fuera de la ciudad, en dirección al barrio de Mejorada, donde se edificaron una estación central, talleres ferroviarios y un sanatorio para la atención de los trabajadores heridos en servicio¹. Dichas instalaciones serían inauguradas oficialmente en 1920.

1. Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán (AHMFY), Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), Sección: FUY, Asamblea General, Subserie: actas de sesiones, Caja: 18, exp. 2.



El último ramal de importancia construido fue hacia Tizimín y con ello concluyó la etapa de edificación que contó con 1 000 kilómetros. Más tarde, en 1957, se inauguró la vía ancha entre Mérida y Campeche, por lo que se unió la península con el resto del país.

Sobre las inauguraciones

La inauguración representaba un momento crucial para exponer el trabajo y esfuerzo realizados en la culminación de una obra. Cabe señalar que muchos de estos proyectos se extendían durante varios años, y las ceremonias que se realizaban ofrecían la oportunidad de reconocer públicamente las dificultades enfrentadas y los logros alcanzados. Estos eventos eran organizados por los concesionarios de las empresas, quienes primero fijaban una fecha en el calendario nacional para llevarlos a cabo. Generalmente, esta fecha coincidía con algún acontecimiento histórico significativo o el natalicio de alguna figura importante.

En este contexto, es pertinente mencionar que las inauguraciones de los ferrocarriles Mérida-Progreso y Peto se llevaron a cabo el 15 de sep-

tiembre de 1881 y 1900, respectivamente. La elección de esta fecha conmemoraba el nacimiento de Porfirio Díaz, tal como se informaba en las invitaciones distribuidas entre las principales autoridades. Sin embargo, cabe señalar que algunas fuentes documentales indican que, en ocasiones, también se aprovechaban festividades locales, como ocurrió en Calotmul, donde se programó la inauguración para el primero de enero, coincidiendo con una fecha importante en la feria de Tizimín.

Una vez establecida la fecha, se realizaban las invitaciones. Estos eventos ofrecían la oportunidad de socializar en los ámbitos político, intelectual y cultural, razón por la cual se solicitaba la presencia de miembros prominentes de la élite de la sociedad, incluidos intelectuales, poetas, presidentes municipales, militares, religiosos e inversionistas. También se extendía la invitación a políticos nacionales o figuras importantes de la Iglesia; por ejemplo, en la inauguración de la línea a Peto se enviaron cartas a Yves Limantour, secretario de Economía de Porfirio Díaz, para solicitar su asistencia. Asimismo, en la inauguración de la vía a Tizimín se invitó al arzobispo de Yucatán, Martín Tritschler, quien, al no poder asistir, envió en su representación a un canónigo llamado Pedro Pérez. Las imágenes 1 y 2 vislumbran un ejemplo de invitación para la inauguración del ramal Acanceh-Sotuta.

El tercer momento era la celebración que incluía: banquetes, vaquerías, odas, recitales de música y discursos de la élite

yucateca o los políticos nacionales y locales. En estos últimos, generalmente se enaltecía el trabajo de los concesionarios, las autoridades federales y las estatales por todo el trabajo e inversión realizada.

Inauguración de la vía Mérida-Progreso

La ceremonia de inauguración de la vía férrea Mérida-Progreso tuvo lugar en la mañana del 15 de septiembre de 1881, en la estación de Mejorada, ubicada en la ciudad de Mérida. Durante el evento, se recitaron composiciones poéticas a cargo de José Santa María y Joaquín Castillo Peraza. Asistieron autoridades federales, el gobernador del estado, diputados, comerciantes y José Rendón Peniche, concesionario de la línea férrea². En la ciudad de Progreso se realizaron celebraciones paralelas, a las que asistieron figuras políticas del ámbito municipal y estatal. Los discursos pronunciados en esta ocasión destacaron el potencial del ferrocarril como agente de progreso y modernización para la región, pues era el primero que se construyó en la península (Irabien, 1928, pp. 12-14).

Inauguración de la vía Mérida-Peto

Denominada “los festejos de la paz,” esta inauguración se celebró bajo la creencia de que la vía férrea Mérida-Peto contribuiría a poner fin a la Guerra de Castas. Se organizaron festividades en Mérida y Peto, donde se realizaron vaquerías como parte de la celebración. En esa ocasión, también se instaló el primer riel de lo que serían los ferrocarriles sudorientales, que originalmente debían extenderse desde Peto hasta las selvas de la actual Quintana Roo, aunque dicha expansión nunca llegó a concretarse (Irabien, 1928, pp. 24-26). Los discursos de la época reflejan el impacto esperado de la obra:

El pito de la locomotora, heraldo del progreso, sustituirá a la ruda gritería salvaje, y el bienestar aumentará con las riquezas de la península, pues los terrenos del sur y del oriente, hoy en poder del maya, son sin duda, los más fértiles de todo el estado (Irabien, 1928, pp. 24-26).

2. Entre los invitados estuvieron: Francisco Zavala, presidente del Consejo de administración; Benito Aznar, presidente de la diputación del comercio; Juan M. Castro, representante de los hacendados, por mencionar algunos.





*Fotos sobre la inauguración del Ferrocarril del Sureste.
Fuente: BY, Diario del Sureste, Miércoles, núm. 8398, año XXVI, Tomo LXXVII, 15 de mayo de 1957.*

Inauguración del ramal de Sotuta

El ramal de Sotuta formaba parte de la línea Mérida-Peto. Aunque la concesión para su construcción se otorgó el 7 de junio de 1888, no fue sino hasta el 9 de enero de 1912, durante el gobierno de Nicolás Cámara Vales, que la línea fue inaugurada en su totalidad hasta Sotuta. El programa de inauguración incluyó discursos, odas y composiciones poéticas, tal como se muestra en la documentación gráfica de la época (Irabien, 1928, p. 69).

Inauguración de la línea a Tizimín

Para conmemorar la inauguración de la línea férrea a Tizimín en 1914, se publicó en Mérida una colección de artículos de prensa, discursos y poesías que reflejaban el entusiasmo de la ocasión³. El programa general incluyó presentaciones de bandas musicales y vaquerías. El evento inaugural fue presidido por el gobernador del estado, quien simbólicamente colocó el último riel. Destacaron

Los documentos que conforman la obra fueron recopilados por los tizimileños Gustavo Arce y Florencio Ávila y Castillo. En total, tiene cuarenta y seis páginas, que incluyen un prólogo realizado por F. Pérez Alcalá, diez y nueve imágenes y diferentes publicaciones de la época. En las primeras páginas, Pérez Alcalá destaca la "grandeza" del ferrocarril y su importancia social y civilizatoria.

los discursos de Gustavo Arce (representante de Ferrocarriles Unidos de Yucatán - FUY) y Manuel Irigoyen Lara, además de un banquete ofrecido por las autoridades de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, en honor a los asistentes (BY, "Inauguración", 1914).

Inauguración del Ferrocarril del Sureste

Los primeros proyectos del Ferrocarril del Sureste comenzaron en el Porfiriato sin éxito. Durante el gobierno de Lázaro Cárdenas se comenzó a construir la vía que comunicaría el sureste con el resto del país. En mayo de 1950 se puso en servicio la primera parte de la línea; la que iba de Coatzacoalcos a Campeche. En 1957, fue inaugurada la vía ancha entre Mérida y Campeche, que a su vez ya estaba conectada con Coatzacoalcos y esta, con el centro del país (Wan, 2020b, p. 8). La ceremonia fue presidida por el ingeniero Walter Buchanan, subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del presidente Ruiz Cortines. Los gobernadores de Yucatán Víctor Mena Palomo y de Campeche, Alberto Trueba Urbina, lo acompañaron a la celebración.

Conclusiones

El proceso de inauguración de las vías férreas en la península de Yucatán representó mucho más que la simple activación de una infraestructura de transporte. Estos actos

oficiales encarnaban un profundo simbolismo, ya que las ceremonias inaugurales se consolidaron como escenarios para la reafirmación de ideales de progreso y paz. La construcción de los ferrocarriles en Yucatán, particularmente durante el régimen de Porfirio Díaz, se convirtió en una manifestación tangible del esfuerzo por integrar la región al proyecto de modernización nacional, reflejando la aspiración de superar las barreras geográficas y sociales que habían limitado su desarrollo.

En las ceremonias se entrelazaban discursos poéticos y retóricos que exaltaban el trabajo de los concesionarios y autoridades, y que promovían el ferrocarril como un instrumento de unión y prosperidad. En especial, la línea Mérida-Peto fue destacada como símbolo de "paz," pues se proyectaba como el medio que terminaría con la Guerra de Castas o Guerra Social Maya.

En suma, las ceremonias de inauguración de las vías férreas no solo celebraron un hito en la infraestructura de Yucatán, sino que reflejaron una época en la que el ferrocarril era visto como el medio que prometía integrar a la región al proyecto nacional. Estos eventos, ahora parte de la memoria histórica, evidencian cómo el ferrocarril se construyó en torno a un imaginario colectivo que asociaba los rieles con la paz, la modernización y el desarrollo de la península.



Archivos

AGEY: Archivo General del Estado de Yucatán.

BY: Biblioteca Yucatanense .

Fuentes y bibliografía:

Folletería:

Diario del Sureste, 1957,

La inauguración del Ferrocarril de Mérida a Tizimín, Colección de artículos publicados por la prensa y de los discursos y poesías leídos con motivo de la inauguración del ferrocarril en Tizimín; programa general de los festejos y crónica general de las fiestas, 1914.

Bibliografía

Irabien Rosado M. (1928). Historia del ferrocarril en Yucatán: Mérida: Talleres Gráficos Bassó.

Wan Moguel, R. M. (2020a). “Los caminos de hierro de Yucatán (1876-1977)”. Clifos, (26), pp. 16-23.

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

Wan Moguel, R. (2021). “Una obra de grandes magnitudes. La estación central de la ciudad de Mérida, Yucatán (1920-2020)”. 2021. Horizontes de la Gestión Cultural, (2), pp. 11-17.



Cuestión de género y adultos mayores, en los trabajadores del Tren Maya

Paloma Escalante, Verónica Llerenas Trejo

Aunque participan todos y se impacta a toda la población: hombres, mujeres y niños de diferentes edades, el impacto es diferenciado y, por otra parte, la nueva forma de trabajo, que está generando una nueva cultura laboral, ha tenido como norma la no discriminación por género, edad y experiencia laboral; lo que ha cambiado la vida de todos, pero de manera importante de mujeres jóvenes e incluso de la tercera edad, que nunca imaginaron que trabajarían en algo así. Al conversar con varias personas de estos sectores, es palpable el orgullo con el que se expresan, por ser parte de este gran proyecto histórico.

Para trabajar en todas las labores relacionadas con la construcción del tren, incluso el “brecheo” y los trabajos pesados y especializados, se contrató por igual a hombres y mujeres, sin discriminar por género o edad, para todos los puestos y para todos los tipos de trabajo. En todas las posiciones, se ofrecieron salarios superiores a los que se estaban pagando en la región y en todos los casos, tenían oportunidad los empleados de capacitarse y mejorar su puesto y salario cada 3 meses. Todos estos elementos y con la apertura de ascender laboralmente, sin duda alguna, influyó en que los propios trabajadores de alguna manera, buscaran incrementar la plantilla de personal; motivando a sus familias, amigos, o vecinos; porque estos empleos, sin duda alguna, representaron y representan grandes oportunidades de crecimiento y superación personal.

Los diferentes puestos tienen distintos salarios, según la cantidad de horas que requieren y la especialización o capacitación que requieren. Así pues, los “bandereros”, que se paran a la orilla de las carreteras para dar paso a volquetes, revolvedoras y maquinaria, están en el nivel más bajo; los que además llevan el control de vehículos y materiales, ganan un poco más, siguen los “brecheros”, que con machete van abriendo camino; después los que saben manejar maquinaria o realizar trabajos de albañilería, o electricidad, etc, van ganando un poco más, pero si a los 3 meses, cuando se renuevan los contratos, se ha adquirido alguna habilidad o se ha sobresalido en el traba-

jo, se sube de posición y de salario.

En general, se observa camaradería y buen trato entre compañeros y compañeras en los distintos frentes de la obra. Las cuadrillas se transportan juntas, comen juntas, trabajan juntas durante 3 meses; al término de ese plazo muchas cuadrillas se modifican, por el cambio en las necesidades del trabajo. Nos llamó mucho la atención que nos relatará una de las trabajadoras, que los compañeros que saben manejo de maquinaria, les enseñaban a algunas compañeras para que en su siguiente contrato ya supieran y pudieran mejorar su salario; es decir, que existe un deseo, por crecer y permiti-



Mujer banderera controlando el tráfico.



Hombres y mujeres trabajando en la zona de cantera de Juan Sarabia.

tir que los de tu entorno también asciendan.

También encontramos a una mujer de sesenta y cinco años, viuda, que no había trabajado asalariada nunca en su vida y jamás pensó que lo podría hacer y estaba de brechera, con machete en mano abriendo camino, orgullosa de que ya, no sólo no necesitaría que sus hijos la mantuvieran, sino que podría apoyar a sus nietos. Nuevamente con este testimonio, comprobamos que las ofertas laborales que acompañan el tren, representan ese aire de esperanza y progreso, que tanta falta le hacía a la región.

Entrevistando a trabajadoras,

encontramos algunos casos de personas, que aprovecharon para iniciar o terminar la construcción de sus viviendas, ya que tenían mejor ingreso y además, la posibilidad de crédito del INFONAVIT; gente que decidió organizarse para iniciar un negocio de comida o de hospedaje, después de que estuvieron alimentando a los trabajadores durante meses y vieron que podían hacerlo.

Todos estos cambios se ven en el crecimiento de las poblaciones y en la transformación de la dinámica de las relaciones al interior de ellas, el cambio en la cultura laboral e incluso una modificación en la autoestima, la seguridad y las expectativas de futuro, sobre todo en las mujeres que nunca imaginaron verse desempeñando estos trabajos y ganando “bien”, como ellas dicen. En algún punto, varias expresaron que es gratificante ganarse su propio dinero, apoyar a su fami-



Joven trabajador entrevistado en la construcción del puente de Sergio Butrón Casas.

lia y no depender de otra persona; es decir, que con esto también llegó una libertad que tanto deseaban.

Otro asunto importante es que las mujeres, las personas adultas mayores y quienes tienen alguna discapacidad, se sienten más seguras usando el tren que otro medio de transporte, ya que hay amplios espacios, posibilidad de moverse y vigilantes. Una persona en silla de ruedas puede subir sin problemas al tren y viajar; eso era demasiado complicado en los autobuses, algunos de ellos lo consideran imposible.

En el norte de nuestro estado ya se vive con el tren, en el centro y sur se están haciendo pruebas y se espera muy pronto, pero en general se vive con ilusión el cambio, el crecimiento y el contacto con otros grupos humanos.



Trabajadora en zona de acopio de materiales.

En cuanto a las ciudades, el cambio se nota también porque están creciendo; no hay recuentos recientes de población, pero sin duda, hay más gente, incluso en las ciudades menos turísticas, como Chetumal, hay nuevas vialidades, más semáforos, crece la industria de la construcción con nueva oferta de vivienda, ha subido el costo de las rentas también y de la vivienda en general, han aumentado los desarrollos inmobiliarios.

De igual manera, los negocios que ya existían desde hace años en la ciudad, se han beneficiado de manera directa o indirecta con el proyecto del tren; por ejemplo, en la Plaza Las Américas, es común ver los viernes y sábados, cómo desfilan los trabajadores del tren y entran a las tiendas a comprar zapatos, ropa, artículos para sus teléfonos o compran dispositivos nuevos; prevaleciendo un gusto por los iPhone. Es decir, es palpable el flujo monetario con el que cuentan. De igual manera se espera el crecimiento en la oferta educativa y está mejorando la atención a la salud, lentamente, con nuevos hospitales,

todavía en construcción y la terminación de los que se encontraban abandonados.

Instalaciones en la comunidad de Nicolás Bravo, Quintana Roo

Aún queda mucho por hacer, se necesitan proyectos comunitarios, capacitación en muchas áreas, pero hay un dinamismo en la región que no habíamos visto en muchísimo tiempo.

Hay que trabajar, hay que cuidar que no crezcan también los problemas sociales y la violencia, porque eso siempre es un riesgo con un aumento casi exponencial de la población y una transformación económica muy notable, pero por lo pronto, lo que está sucediendo es bueno y la población está contenta y esperanzada, lo que ha llevado a que se toleren con paciencia y buen ánimo las molestias que las obras nos causan en las carreteras, con los cortes de luz, problemas de agua, y otros, que ya llevan meses y no obstante, se sabe que es por la obra, que pasará pronto y que significará una mejoría y tener algo que se quiere. Se sabe que es para el Tren Maya y se quiere el Tren Maya, es una consecuencia, un precio que hay que pagar y no se paga a regañadientes.



Banderera en frente 7 del Tren Maya.



Hospital recuperado en Nicolás Bravo.



Fila de volquetes en el tramo Chetumal-Xpujil.

Fuentes

Toda la información presentada es resultado de recorridos de campo y entrevistas realizadas por Verónica Llerenas Trejo y Paloma Escalante entre 2022 y 2023.



Ya casi tenemos Tren Maya en todo Quintana Roo y sí han cambiado muchas cosas

Paloma Escalante

Ya casi está aquí

En el estado de Quintana Roo no hemos tenido antes ningún tren de pasajeros, sólo existió, durante algunos años, un tren “desmontable” que iba de lo que hoy es Felipe Carrillo Puerto hasta Vigía Chico en la costa, en el Mar Caribe, frente a Sian Ka’an. Ese tren se usaba para sacar el chicle que se extraía en grandes cantidades en la selva, para exportación, fundamentalmente a la compañía Adams.

Así pues, el tren será una experiencia nueva y ha generado expectativas, ilusiones, temores y esperanzas.

Cuando era sólo un proyecto, en el año 2019, realicé junto con 3 compañeras antropólogas, una investigación sobre lo que la gente sabía, opinaba y esperaba con respecto al proyecto del Tren Maya; en esa ocasión recorrimos los poblados de Quintana Roo por los que se sabía que pasaría: hicimos entrevistas, aplicamos cuestionarios, hablamos con todas las personas que pudimos para recoger sus opiniones e inquietudes. El resultado de este trabajo se puede consultar en el blog: trenmayaenquintanaroo.com y lo que encontramos fue una enorme esperanza de que el tren viniera a cambiar la vida, a ofrecer oportunidades de empleo, de mejorar la conectividad y la infraestructura. Los padres de familia esperan que sus hijos ya no tendrán que migrar porque habrá trabajo en sus pueblos y en su región.



*Ruinas del tren desmontable de Carrillo Puerto.
Foto: Amayrani Jesús Ramírez.*

En las asambleas de consulta, a las que también asistimos, vimos como las comunidades daban su aprobación al proyecto y pedían cosas importantes y necesarias para esa mejora que todos esperan en la vida de los pueblos, como centros de salud, medicinas, caminos sacacosechas, centrales de abasto y también, muy insistentemente, educación y capacitación, para que sean ellos quienes exploten y administren sus recursos, en la idea de generar un turismo comunitario, sustentable y autogestionado.

Desde aquel momento han transcurrido ya casi 6 años, las vías del tren ya recorren el territorio del estado de Quintana Roo, hay flamantes estaciones y

los convoyes del tren recorren ya regularmente el norte del estado; en el centro y sur todavía se están haciendo pruebas, pero la vida ya ha cambiado en varios aspectos importantes.

Lo que hasta ahora ha cambiado no lo habíamos pensado

Los cambios que ya observamos tienen qué ver con aspectos en los que no habíamos pensado al inicio del proyecto, pero que indudablemente se desprenden de este proceso.

Desde hace 5 años empezó a haber contratación masiva de trabajadores, tanto así que se ocupó toda la fuerza de trabajo y era muy difícil encontrar albañiles, electricistas, trabajadores agrícolas, etc.



*Asamblea de consulta sobre el Tren Maya en Reforma, Bacalar.
Fotos: Verónica Llerenas Trejo.*



*Asamblea de consulta sobre el Tren Maya en Reforma, Bacalar.
Fotos: Verónica Llerenas Trejo.*



*Niños cortadores de caña.
Foto Ricardo Hernández Ruiz, Gatopardo.*

Todos estaban trabajando en el tren y todos preferían trabajar en el tren, ya que ahí tienen salarios dignos, contratos formales, seguro social e INFONAVIT.

Un sector que se vio afectado particularmente en la zona sur de Quintana Roo, fue el cañero, ya que al buscar cortadores para la zafra se encontraron los dueños del ingenio con que no llegaban los cortadores y al ir a buscar a quienes en otras temporadas trabajaban en el corte éstos respondían que en el tren ganaban al menos tres mil pesos semanales, con seguro social y contrato, con prestaciones de ley, por lo que preferían seguir en el tren y no volver al corte, a menos que les ofrecieran lo mismo o más.

Aunque el primer año esto fue un problema que se buscó resolver contratando mujeres y niños, sobre todo niños entre 12 y 16 años, que es en sí otro problema, ya para la segunda temporada de zafra el cambio en la cultura laboral y las exigencias de los trabajadores, que han conocido y experimentado sus derechos, ha resultado en la mejora en las condiciones de contratación de los cañeros, que ahora se organizan también para pedir mejoras en las condiciones de las galeras en que pernoctan durante la zafra. Ya no están dispuestos a perder aquello a lo que saben que por ley tienen derecho.

Por otra parte, ante la insuficiencia de mano de obra, han llega-

do trabajadores de otros estados de la república que ahora conviven con los pobladores originales y que además ahora tienen INFONAVIT, es decir, que ahora pueden adquirir una vivienda y están adquiriendo lotes y viviendas en algunos poblados.

Se podría pensar que estos empleos son temporales, que terminando la obra se terminan también, pero la realidad es que vemos que han generado nuevos recursos para tener empleo y para autoemplearse. Por una parte, muchos habitantes de las localidades en que permanecieron cuadrillas de trabajadores por muchos meses, empezaron a preparar alimento para vender, a ofrecer servicios de hospedaje y a foguearse en la atención al público y si bien hasta ahora han atendido sólo a trabajadores, han perdido el miedo de iniciar una nueva empresa y se preparan para poder recibir turistas.

Ahora hay empleos en nuevos hoteles, habrá más pronto, pero ya han aumentado, hay nuevos sitios arqueológicos abiertos al público que requieren empleados, pero también son lugares en donde vender artesanías o comida; se necesita el mantenimiento de las vías, los trenes, las estaciones. También se han iniciado organizaciones comunitarias para poder desarrollar turismo sustentable y en pequeña escala. La región ha cambiado y se prepara para mayores cambios.



*Casa comunitaria para proyecto turístico, San Isidro La Laguna, Quintana Roo.
Foto. Verónica Llerenas Trejo.*

Fuentes

Toda la información presentada es resultado de recorridos de campo y entrevistas realizadas por Verónica Llerenas Trejo y Paloma Escalante entre 2022 y 2023.

SUPLEMENTO

Sabores y sinsabores del azúcar

Antonio Benavides Castillo

Usamos el azúcar de manera cotidiana: para endulzar el café, para preparar los refrescos de frutas o para elaborar un sabroso postre. Claro está que la mayoría de la gente consume azúcar, en especial los niños y jóvenes, aunque algunos piensan en cantidades moderadas del dulce para no engordar demasiado o para evitar las caries. No obstante, pocas personas se acuerdan de la historia del ubicuo edulcorante, a pesar de que en promedio consumimos unos 50 kilos de azúcar cada año.

La caña de azúcar (*Saccharum officinarum*) es originaria de Nueva Guinea, donde las investigaciones paleobotánicas la han fechado desde 6000 a.C. Alrededor del año 1000 antes de nuestra era su cultivo fue llevado al sureste de Asia y a la India. Aparentemente, esa especie se injertó con cañas de azúcar silvestres de China y de la India, de modo que se obtuvieron “cañas delgadas”. En un principio la caña se cultivaba en Asia y en las islas del Pacífico con el único propósito de chupar o absorber su jugo dulce. La producción de azúcar hirviendo el jugo de la caña y luego procesando éste, fue descubierta en la India. El comercio con Europa a través de los mercaderes árabes llevó a la caña de azúcar a los países del Mediterráneo a partir del siglo VII.

En 1420 los portugueses introdujeron la caña de azúcar a Madeira y luego a las Islas Canarias, las Azores y África occidental. Cristóbal Colón llevó la planta a lo que hoy es la República Dominicana en 1493. El cambio de siglo vio también la expansión de la caña de azúcar en el Caribe, México, Centro y Sudamérica.

En 1537 el adelantado Francisco de Montejo, el Viejo, estableció en Haltunchén, Campeche, una plantación de caña de azúcar y la infraestructura para procesarla, aprovechando amplios terrenos que pertenecían a su encomienda. La explotación de la mano de obra indígena, el cultivo y sus productos (básicamente azúcar, melaza y alcohol) en pocos años generó gran riqueza, pues en 1546 ya se exportaba azúcar, vía el puerto de lo que después sería la ciudad de las murallas, a la capital de la Nueva España, a Guatemala, Honduras y Panamá. No obstante, por diversos abusos cometidos por Montejo, en 1549 la encomienda pasó a manos de la corona española (Arnábar 2003: 68).

Las plantaciones de caña de azúcar prosperaron en el clima tropical de las islas del Caribe y de muchas regiones cálidas de América. Empero, el dulce de ayer jugó un amargo papel para muchos seres humanos. En el cultivo, corte y



Los dulces tradicionales aún se conservan en Campeche. Son elaborados con distintos productos, pepita molida, cáscara de limón, clara de huevo, tamarindo, etc., pero invariablemente incluyen azúcar.



El edulcorante más comúnmente usado en México es el azúcar obtenido de la caña. En tiempos antiguos se usaba la miel de abejas nativas (Melipona) que fue sustituida por miel de abeja europea.



En México la cosecha o zafra de la caña de azúcar se realiza entre noviembre y julio del año siguiente. Producimos más de 56 millones, 300 mil toneladas anualmente. Poco más de 6 millones se destina a la fabricación de azúcar. No obstante, Brasil, India y China tienen mayor producción.

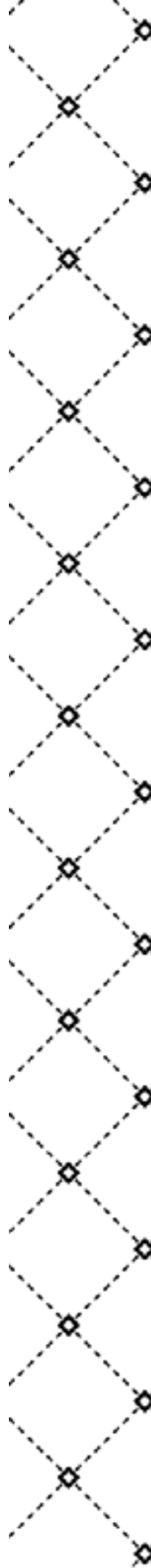
traslado de la caña se usó mucho trabajo, mal pagado, de las poblaciones indígenas circundantes y éstas fueron severamente afectadas por las condiciones insalubres y por las enfermedades venidas de Europa.

Ello generó la drástica disminución de población en la península de Yucatán (Cook y Borah 1978) y la extinción de muchos grupos autóctonos de las Antillas. La solución de la corona española fue traer al nuevo mundo a miles de nativos africanos, práctica que prontamente imitaría la corona británica establecida en el norte

del continente, así como los otros gobiernos colonizadores.

Eran épocas en las que los conquistadores decidían quién era considerado como ser humano y quién era tratado como “habitante de menor valor” o simplemente como esclavo. La región occidental de Africa fue la que más sufrió por la captura y venta de seres humanos, en especial los grupos que habitaban los territorios que hoy ocupan Guinea, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benín, Nigeria, Camerún, Gabón y Congo.

Los colonizadores ingleses llama-





En México existen 51 ingenios azucareros. Los principales estados productores son: Veracruz, con el 38 por ciento del total nacional, le sigue Jalisco con el 13 por ciento y finalmente San Luis Potosí, con el 7 por ciento. En Campeche es importante el ingenio La Joya, en el municipio de Champotón.

ban “oro blanco” al azúcar, sin importar el trato infame de muchos negros ocupados en el sur de la actual Unión Americana. Por su parte, los colonizadores portugueses inundaron de esclavos las ubérrimas tierras de Brasil. En México la población negra esclava fue abundante en el sureste, especialmente en Veracruz y Oaxaca. El comercio de esclavos fue practicado a lo largo de tres siglos, proveyendo así mano de obra barata para los colonizadores franceses, holandeses, británicos, españoles y portugueses establecidos en el continente americano.

En Campeche el cultivo y procesamiento de la caña de azúcar es muy importante. Para dar idea de la relevancia del cultivo en tierras campechanas, en 2000 la producción de caña de azúcar del municipio de Champotón alcanzó poco más de 188,000 toneladas y fue el principal producto de los cultivos frutales, muy por encima de todos los demás frutos (chicozapote, mango, naranja, etc.) y casi constituyó el total de la producción de los cultivos cíclicos (maíz, arroz, sandía, chile jalapeño, etc.), pues estos llegaron a 200,924 toneladas (Castillo 2001: 32-33).

Aquí debemos mencionar el relevante papel que en esto juega el



Nuestro país ocupa el segundo lugar en consumo de dulces y chocolates en Latinoamérica, sólo por detrás de Brasil. En 2021, los ingresos totales del sector alcanzaron los 28 mil millones de dólares.

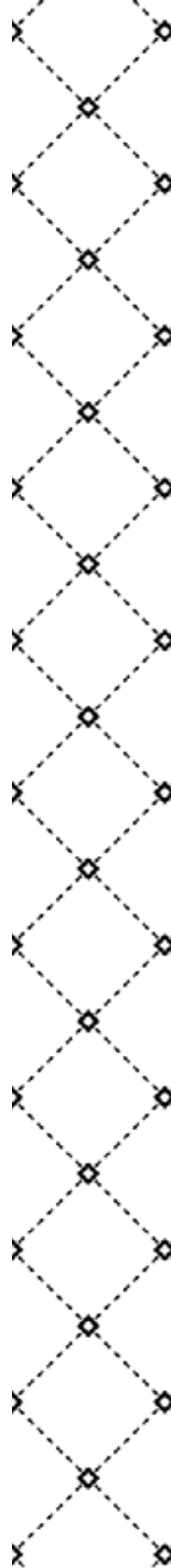
ingenio La Joya, fundado por Cabalán Macari en la primera mitad del siglo XX. Las instalaciones fueron creadas precisamente en terrenos de la ex-hacienda Haltunchén, donde estuviera el trapiche o molino rústico de Montejo, a pocos kilómetros al sureste de Villa Madero.

Actualmente, el ingenio La Joya produce un promedio de 64 toneladas de caña por hectárea; en el sistema temporal alcanza entre 70 y 80 toneladas y en el sistema de riego hasta 150 toneladas de caña por hectárea. En esa industria participan 4500 trabajadores directos, en-

tre obreros y productores. En la actualidad, alrededor de 10,000 hectáreas están dedicadas al cultivo de la caña de azúcar.

De esa manera, la producción azucarera de Campeche se suma a la de los más de 50 ingenios que existen en México, principalmente en Veracruz, Jalisco, Morelos, Chiapas, Oaxaca, Tamaulipas y Sinaloa.

Finalmente, debemos comentar que el azúcar se clasifica dependiendo de los procesos aplicados a la extracción y el gusto del consumidor: 1) Cruda, mascabada o morena: sus cristales son los de mayor tamaño y conserva una película



de melaza que envuelve a cada cristal; 2) Blanca, standard o directa, que se produce mediante procesos de clarificación; y 3) Refinada, que se cristaliza dos veces a fin de obtener una mayor pureza.

Un último comentario es que, entre más de 70 países dedicados al cultivo, Brasil hoy es el principal productor de azúcar en el mundo. En 2023-2024 ese país produjo más de 750 millones de toneladas. India generó unos 375 millones de toneladas. Les siguen Tailandia, China, Pakistán y México (casi 60 millones de toneladas).



Los primeros sabores de los helados incluyeron limón, vainilla, chocolate y fresa. A fines del siglo XX la industria inició una amplia diversificación al integrar nuevos sabores como los de chile poblano, tequila añejo, jitomate, aguacate o frutas que no se usaban.



Bebidas como la ginebra, el ron blanco, el tequila o el whisky no presentan aditivos ni azúcar, por lo tanto, contienen menor cantidad de calorías.

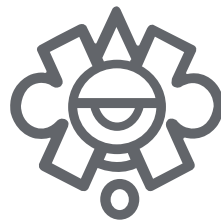
Bibliografía

Arnábar Gunam, Tomás
2003 Apuntes para la historia de Champotón. Enciclopedia Histórica de Campeche. (Piña Chán, dir.) Volumen 16. Tomo F. Miguel Ángel Porrúa. Gobierno del Estado de Campeche. México.

Castillo Ortegón, Álvaro (coord.)
2001 Monografía del Municipio de Champotón. COPLADECAM. Gobierno del Estado de Campeche.

Cook, Sherburne F. y Woodrow Borah
1978 Ensayos sobre historia de la población: México y el Caribe, vol. II. Siglo XXI. México.

Referencias electrónicas: www.plantcultures.org
www.wikipedia.org
www.tecnicana.org



**Centro INAH
Campeche**

Revista trimestral del Centro INAH Campeche
Año 10 | Número 42 | Diciembre 2024



Cultura
Secretaría de Cultura



INAH