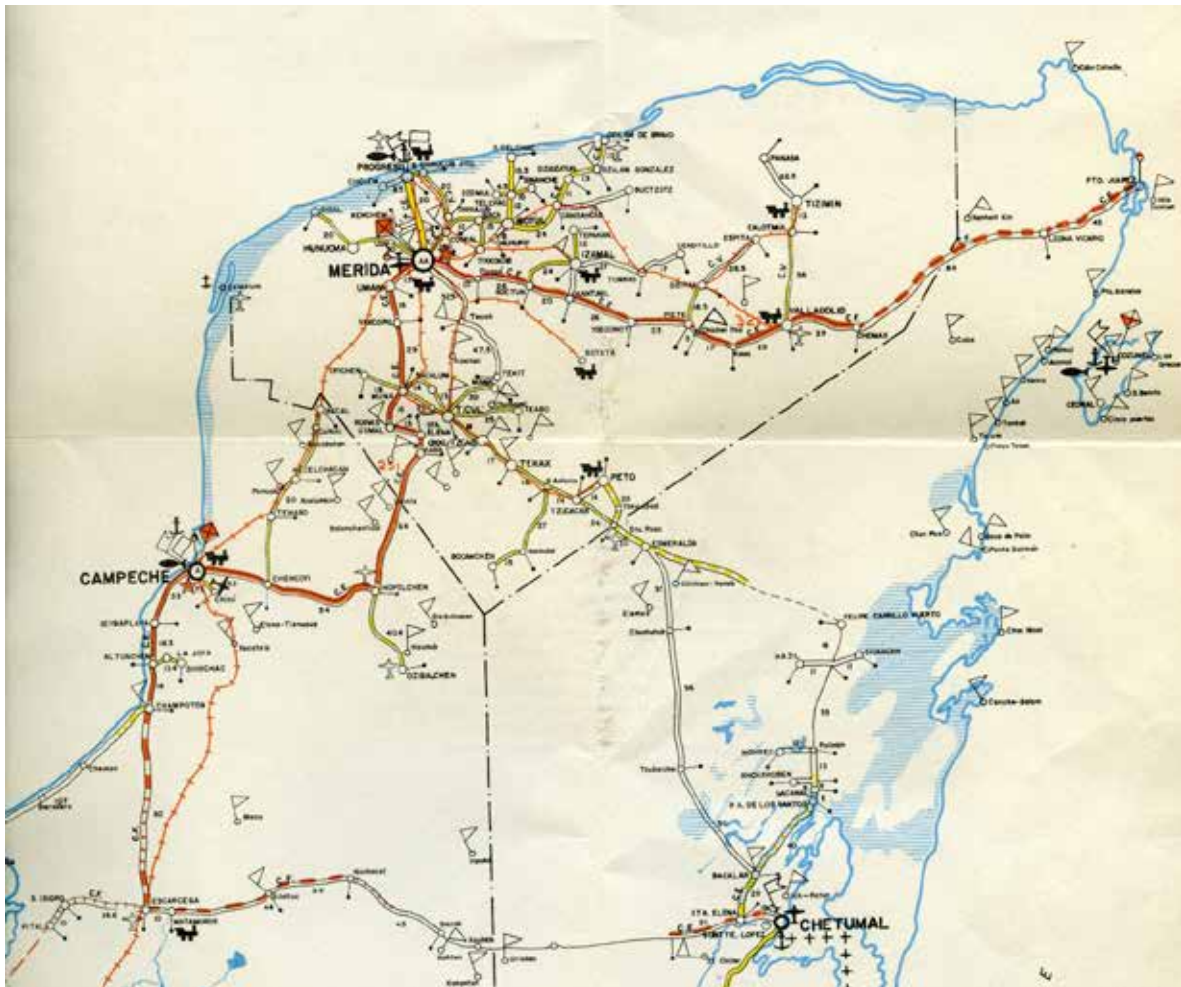


Los ferrocarriles peninsulares



DIRECTORIO

Secretaría de Cultura

Alejandra Frausto Guerrero

Secretaria de Cultura

Marina Núñez Bernal

Subsecretaria de Desarrollo Cultural

Arturo Balandrano Campos

Director General de Sitios y Monumentos

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Teresa Márquez Martínez

Directora

tmarquez@cultura.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Román Moreno Soto

Coordinador

rmorenos@cultura.gob.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

cvelez@cultura.gob.mx

Alejandro Ángeles Dorantes

Jefa del Departamento de Planoteca

aangelesd@cultura.gob.mx

Mirada ferroviaria agradece el apoyo de las siguientes personas:

Difusión y promoción

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del CNPPCF

rlicea@cultura.gob.mx

Ana Belén Recoder López

Jefa del Departamento de Difusión del CNPPCF

brecoder@cultura.gob.mx

Registro de bienes documentales y colecciones

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y

Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF

mpazg@cultura.gob.mx

MIRADA FERROVIARIA, Año 14, No. 41, enero–abril 2021, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación: 30 de abril de 2021.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

ESTACIONES

*Los preámbulos de la expansión ferroviaria
en Yucatán: actores y factores del atraso*

Paris Padilla

*El acercamiento de los trenes a la frontera
de la reconciliación*

**Martha Beatriz Cahuich Campos, Elvia Flores Flores, Ma. Guadalupe Rodríguez
Espinoza, Isaac Fernando Sánchez Carballido y Alejandra Borbolla Vázquez**

*La red de ferrocarriles portátiles Decauville en
la península de Yucatán. Transporte privado para
las actividades agroindustriales del henequén,
las maderas finas y el chicle, 1880-1907*

Juana María Rangel

TIERRA FERROVIARIA

*Rastros de los ferrocarriles peninsulares en los
acervos del CEDIF*

**Isabel Bonilla Galindo, Covadonga Vélez Rocha, Patricio Juárez Lucas y Román
Moreno Soto**

Registro e inventario del patrimonio cultural inmueble en Yucatán: la reconstrucción virtual de los caminos del tren como instrumento de investigación histórico-arqueológica

Lucina Rangel Vargas y Tilman Pfannkuch Wachtel

CRUCE DE CAMINOS

Del Camino Real de Tierra Adentro al Tren Maya: entre el control de los caminos y las (in)movilidades descontroladas

Sergio Prieto Díaz

¿El Tren Maya para el desarrollo del sur de México?

Violeta Núñez Rodríguez

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Santos Bustillos, migrante hondureño

Patricio Juárez Lucas

SILBATOS Y PALABRAS

*Reseña del folleto de la Secretaría de
Comunicaciones y Obras Públicas, Ferrocarril
Campeche – Mérida. Vía ancha. 1907-1957.
México, Talleres Gráficos de la Nación, 1957.*

Isabel Bonilla Galindo

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de Colecciones

Foto de portada: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, “Carta México Sureste 1957”, en *Ferrocarril Campeche – Mérida. Vía ancha. 1907-1957*. México. Talleres Gráficos de la Nación. 14 de mayo de 1957. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

ESTACIONES

*Los preámbulos de la expansión
ferrocarrilera en Yucatán:
actores y factores del atraso*

*The Preamble of the Railroad
Expansion in Yucatan Peninsula:
Characters and Factors of the late
development*

Paris Padilla¹

Resumen

El primer proyecto ferroviario en Yucatán, el ferrocarril Mérida-Progreso, se comenzó a llevar a cabo de manera constante sólo hasta 1875 y se terminó en 1881. Sin embargo, en diversas regiones no industrializadas del mundo, incluidos algunos países de América Latina, la construcción de ferrocarriles había empezado varias décadas antes y, para entonces, la capital de México ya también contaba con la primera línea de tamaño considerable en el país. El artículo reflexiona sobre las razones del atraso ferroviario en la península yucateca y analiza los factores que intervinieron en esta situación. Se hace hincapié en cómo el ambiente político y social turbulento, generado en buena medida por los intentos de separación de la República y la guerra de castas, afectaron la actividad económica y el emprendimiento, aspectos necesarios para el planteamiento de desarrollos ferroviarios. De igual manera, se analiza el fenómeno del atraso a partir de los proyectos que comenzaron a presentarse a partir de 1857, cuando la configuración política y el cambio generacional propiciaron un terreno más fértil para la iniciativa ferroviaria, lo que llevó al arranque del proyecto Mérida-Progreso en 1875.

¹ Es especialista en Historia Económica por la UNAM y Maestro en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto Mora. Autor del libro *El Sueño de una generación: una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México, 1857-1876*, publicado por el Instituto Mora en 2016. Contacto: padillaparis@hotmail.com

Palabras clave

Yucatán, ferrocarriles, Mérida-Progreso, Santiago Méndez, José Rendón Peniche.

Abstract

The first railway project in Yucatán, the Mérida-Progreso railway, began to be carried out steadily only until 1875 and was completed in 1881. However, in various non-industrialized regions of the world, including some Latin American countries, the Railroad construction had begun several decades earlier, and by then the capital of Mexico also had the first line of considerable size in the country. The article reflects on the reasons for the rail delay in the Yucatan peninsula and analyzes the factors that intervened in this situation. Emphasis is placed on how the turbulent political and social environment, largely generated by the attempts to separate the Republic and the caste war, affected economic activity and entrepreneurship, aspects that are necessary for the approach to railway developments. In the same way, the phenomenon of backwardness is analyzed from the projects that began to be presented as of 1857, when the political configuration and the generational change provided a more fertile ground for the railway initiative, which led to the start of the Mérida-Progreso project in 1875.

Keywords

Yucatán, railways, Mérida-Progreso, Santiago Méndez, José Rendón Peniche

Introducción

El 1 de abril de 1875, un grupo integrado por ingenieros, políticos, empresarios y figuras eclesiásticas se dio cita en la plaza La Mejorada de la ciudad de Mérida, para montar el primer riel del proyecto de ferrocarril entre Mérida y Progreso.² Se trataría de la primera acción materializada para impulsar la construcción de ferrocarriles en la península de Yucatán, que tras varios años e intentos, finalmente mostraba un avance tangible. Seis años después, el 16 de septiembre de 1881, ese acto simbólico vería sus resultados con la inauguración al público del primer ferrocarril en la región yucateca, lo cual se daba ya en medio de una fiebre y un optimismo generalizado por la construcción de ferrocarriles, tanto en la península como en el país, pues pronto comenzarían a ser tendidas también las vías desde Mérida para Campeche, Peto y Valladolid.

La historiografía ha enfocado en buena medida su atención en el periodo porfirista, para resaltar la importancia del ferrocarril en el marco de la explotación henequenera en Yucatán.³ Sin embargo, la etapa previa a su aparición en esta región puede contribuir también a un mejor entendimiento del impacto de los problemas políticos, de los actores empresariales involucrados en el desarrollo, así como de la situación en la que se encontraba Yucatán, en relación con otras regiones de México, en materia de atraso ferroviario.

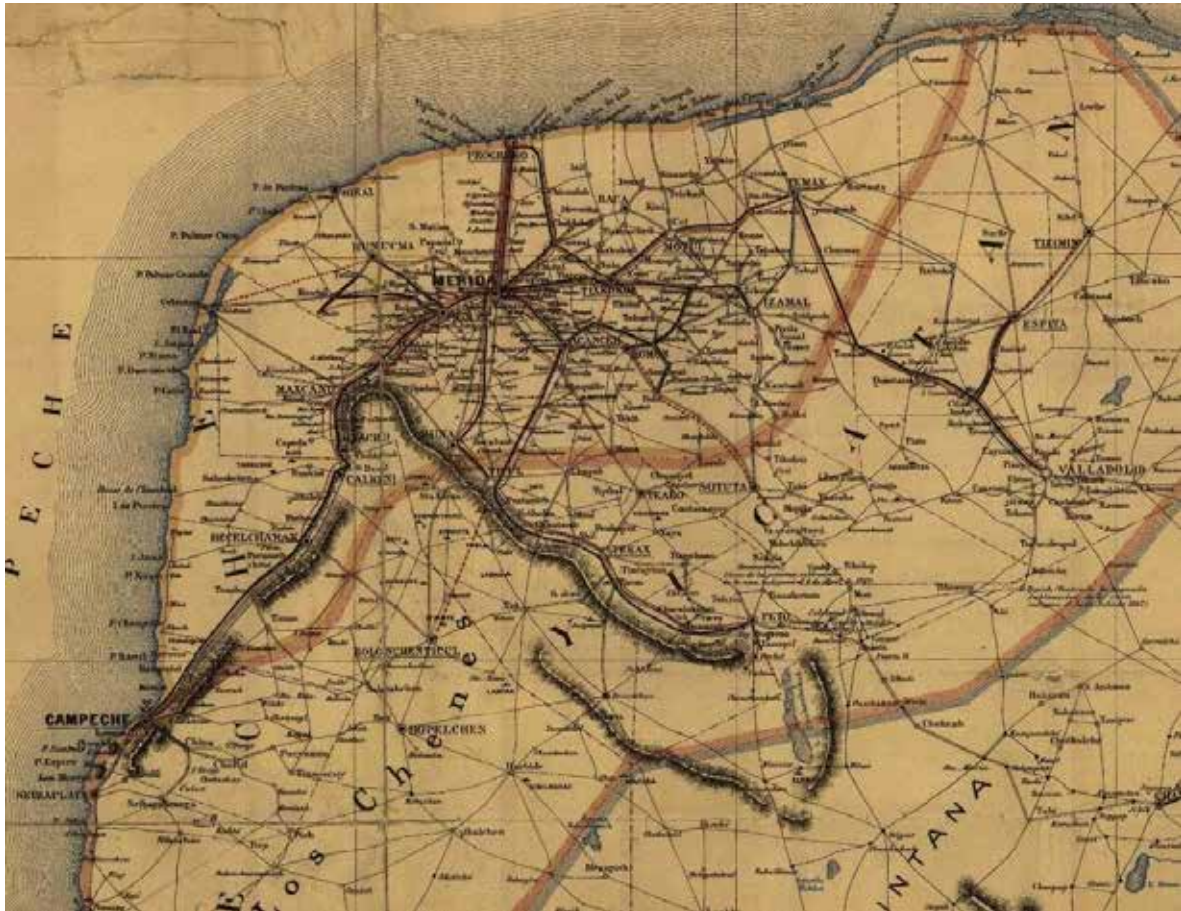
2 “Noticias de los Estados”, en *La iberia*, periódico de literatura, ciencias, artes, agricultura, comercio, industria y mejoras materiales. México, año IX, NÚM. 2449, 16 DE ABRIL DE 1875, p. 3.

3 Allen Wells, “All in the Family: Railroads and Henequen...”, p. 159-209.

Asimismo, se ha reconocido en diversos estudios el hecho de que, de manera general, México se demoró en la construcción de ferrocarriles, incluso en comparación con otros países de América Latina. Así lo plantea, por ejemplo, Paolo Riguzzi,⁴ para quien el rezago con el que México entró a la era del ferrocarril se debe a diferentes factores. Por un lado, están los que el autor considera de menor peso, como la cuestión geográfica, la regionalización del poder político y la falta de leyes que propiciaran la importación tecnológica e incentivaran la inversión en este tipo de mejoras; y, por otro, los más relevantes y explicativos, como el estado de las comunicaciones, el nivel tecnológico y la pauta de inversión. Para el caso de Yucatán, se puede advertir que cada uno de estos factores tuvo una significación importante, para que el inicio de las obras se haya dado sólo hasta 1875; pero el hecho de que se trate de una región específica hace que, de momento, los elementos argumentativos resulten limitados para ofrecer un análisis más acabado sobre cada uno de estos aspectos. No obstante, el ámbito político cobra especial relevancia para el caso de la península, debido a los sonados intentos de separación de la República y el conflicto denominado “la guerra de castas”. El espacio de tiempo en el que se desarrollaron estas dos problemáticas coincide con los años en los que se comenzaron a ver ciertos avances en el tendido de vías en algunas regiones de México, siendo la más notable la construcción de ferrocarril entre la ciudad de México y Veracruz, y es desde esa perspectiva que puede hablarse de un “atraso” en el tendido de vías en Yucatán.

Sin embargo, se sabe de algunos intentos y propuestas realizados en épocas tempranas para el caso yucateco, los cuales fueron impulsados por iniciativas de carácter más individual. Por tanto, resulta importante analizar cuál pudo haber sido su alcance y qué elementos obstaculizaron su ejecución. El presente artículo explora, pues, el fenómeno del “atraso” ferroviario en la península de Yucatán, tomando en consideración la información histórica disponible y centrándose en la cuestión política que dificultó la materialización de obras ferroviarias. En ese sentido, destaca las propuestas tempranas para tender vías en la región y a sus principales proponentes, al tiempo que establece una serie de hipótesis y vetas de investigación que pueden ayudar a comprender mejor la historia de los ferrocarriles en Yucatán y la península en el siglo XIX.

4 Paolo Riguzzi, “Los Caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos...”, p. 40.



“Mapa de la península de Yucatán comprendiendo los estados de Yucatán, Campeche y el territorio de Quintana Roo” (Detalle). 1907. Medidas aproximadas: 131 x 91 cm. Código Clasificador: CGF.YUC. M24.V2.1609. Mapoteca Orozco y Berra. Disponible en: <https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/cgf-yuc-m24-v2-1609/>

Inestabilidad política: ausencia de propuestas y concesiones

Varias décadas antes del arranque de la construcción de la línea Mérida-Progreso existieron, a lo largo del país, diversos promotores ferrocarrileros que, asombrados por este medio de transporte, al que habían visto en algún viaje en el extranjero o del que habían escuchado, decidieron involucrarse en su importación. Es arriesgado asegurar cuándo fue la fecha exacta en la que apareció la idea de traer ferrocarriles a México, y más precisamente a Yucatán. Los periodos en los que aparecieron los primeros planes y se otorgaron las primeras concesiones nos pueden dar un indicador, pero se puede suponer que la idea estuvo ligada a la aparición de los primeros ferrocarriles en Inglaterra y a la difusión de noticias como la inauguración de

la línea entre Manchester y Liverpool en 1830, evento sobre el que los periódicos nacionales dieron cuenta.⁵

Además, Yucatán contaba con una élite económica y política, de la que se desprendían viajeros y personas interesadas en los avances tecnológicos y de la industria. Sabemos, por ejemplo, que en un año tan temprano como 1833, en la capital del país se exhibió un ferrocarril en miniatura que atrajo la atención de muchas personas.⁶ Si bien no se cuenta con registros de que algo similar hubiera sucedido en Yucatán, es de suponer que la interacción entre la élite yucateca y la del centro de México pudo propiciar conocimiento e interés sobre estos artefactos. Asimismo, la presencia de puertos, como el de Campeche, que en ese entonces formaba parte del estado de Yucatán, y en menor importancia el de Sisal, también favorecía la llegada de noticias desde el extranjero y facilitaba los viajes hacia el exterior, mismos que pudieron estar relacionados con el interés prematuro por los ferrocarriles.

Sin embargo, por el año de 1837, cuando se otorgó la primera concesión ferrocarrilera en México, la cual fue para conectar la capital con Veracruz, Yucatán entraba a una etapa histórica difícil, que habría de durar varios decenios. Las pugnas entre los que defendían el modelo político centralista y los que abogaban por el federalista, que venían gestándose desde los primeros años de vida independiente en México, tuvieron un viraje cuando, en 1836, los primeros consiguieron erigirse en el poder y decretaron una constitución que cumpliera con sus ideales. Teniendo el control de la gubernatura la transición se dio sin mayores problemas, pero en 1839 hubo varios levantamientos por parte de los federalistas locales, quienes consiguieron tomar el poder el año siguiente, facilitando la separación de la República en 1840.⁷ Y así, múltiples escaramuzas entre centralistas y federalistas yucatecos serían la constante a lo largo de las siguientes dos décadas, pero se debe tener en cuenta que la inestabilidad política y las guerras eran algo extendido por todo el país, lo que en buena medida contribuyó a que incluso aquella concesión ferrocarrilera de 1837 no prosperara. Valga decir que este lapso de cambios políticos llevó a la gubernatura de Yucatán por primera vez a Santiago Méndez Ibarra, personaje que, casualmente, habría de estar relacionado con la historia ferrocarrilera de la entidad en años posteriores.

Pero los avances iniciales en materia de vías y locomotoras en la península tendrían que esperar. La separación de Yucatán de la República trajo varios episodios de conflictos bélicos, como los derivados de la invasión del ejército mexicano a la península en 1842, mismo que se prolongó hasta el siguiente año. Entre 1847 y 1850 hubo una breve entrada de material ferroviario a México para construir el tramo de Veracruz hacia el río San Juan (como parte del proyecto que se pretendía llevar a cabo entre éste estado y la Ciudad de México); sin embargo, la península continuaba sin siquiera registrar una propuesta para la construcción de un ferrocarril.

No se cuenta con los registros de viajes que Santiago Méndez Ibarra haya hecho durante la década de los cuarenta al extranjero, que pudieron haber inspirado su posterior interés en

5 “Distrito Federal”, en *El Sol*, México, año 2, núm. 507, 20 de noviembre de 1830, p.1.

6 Guillermo Prieto, *Memorias de mis tiempos.*, p. 126.

7 Sergio Quezada, *Breve historia de Yucatán...*, pp. 125-131.

los ferrocarriles, pero uno de sus hijos mayores, Santiago Méndez Echazarreta, nacido en el año de 1826, ya se encontraba para entonces estudiando en Francia y sería precisamente él quien, años más tarde, ya de vuelta en México, se involucraría en los primeros proyectos ferrocarrileros y en la primera propuesta formal de un ferrocarril para Yucatán, por lo que este ingeniero y su familia resultan una pieza central para entender la época previa al tendido de vías en la región.



Ingeniero Santiago Méndez

Como se puede suponer, para principios de la década de 1850 los conflictos políticos locales hubieran dificultado cualquier posible intención de construir un ferrocarril en la península. En 1847 había estallado el conflicto que se conocería como la Guerra de Castas, el cual estuvo caracterizado por encontronazos bélicos en el interior de la región, y si bien el año siguiente el estado se reintegró al país, la inseguridad en los caminos internos, los daños a la economía y la desinversión se intensificaron. Se tiene que considerar que, durante estos años, no dejaron de emitirse concesiones ferrocarrileras por los diferentes gobiernos para algunas regiones de México. Entre 1853 y 1855, por ejemplo, Antonio López de Santa Anna, en su último periodo presidencial antes de caer ante la rebelión de Ayutla, otorgó algunas hacia la frontera norte, Tamaulipas y Veracruz. Cabe entonces preguntarse: ¿por qué no hubo ninguna concesión para Yucatán?

La explicación puede estar en varios elementos. El primero puede ser la falta de un interés real por este tipo de transportes, dado que las condiciones económicas no lo hacían necesario. También podría estar relacionada con la escasez de conocimiento sobre estas innovaciones tecnológicas y su funcionalidad. Como se ha mencionado, un primer promotor ferrocarrilero de estos años en la península fue el ingeniero Méndez Echazarreta, hijo del varias veces gobernador del estado Santiago Méndez Ibarra. Su actividad como ingeniero en México comienza a verse desde 1851, cuando fue comisionado para la construcción del Teatro Iturbide

y, a partir de ahí, estaría participando en otras obras de ingeniería destacadas.⁸ Sin embargo, sería sólo hasta 1856 cuando comenzaría a involucrarse de lleno en los ferrocarriles.

Esto hablaría de un posible retardo en el *expertise* para la construcción de ferrocarriles, que habría facilitado y anticipado propuestas ferroviarias. Aunque se tiene que tener en cuenta que la propia configuración de las redes políticas del país pudo haber dificultado algún interés desde el centro por dotar a la península con un ferrocarril, pues la guerra con Estados Unidos, la pérdida de los territorios del norte y la vuelta de Santa Anna en 1853, parecen haber reforzado el clientelismo político y, en razón de ello, muchas de las concesiones del último periodo santanista se otorgaron a personajes ligados al entonces presidente.⁹

Las primeras propuestas y concesiones

1857 fue crucial para México en muchos sentidos. Fue el año de promulgación de la nueva Constitución y cuando se comenzó a gestar el conflicto de la Guerra de Reforma, que habría de durar hasta los últimos días de 1860 para cambiar la cara del país. Pero fue también la temporada en que el optimismo en México por los ferrocarriles volvió a surgir, con la inauguración del tramo entre la capital y el pueblo de Guadalupe, en julio de 1857. Dicho proyecto vendría a ser parte de la línea entre la Ciudad de México y Veracruz, en la que el ingeniero yucateco Méndez Echazarreta habría de involucrarse de manera importante durante algunas etapas. Para entonces, en todo el territorio apenas había escasos 17 kilómetros de vías: doce estaban en Veracruz conectando al puerto con el pueblo del Molino y cinco eran los del tramo ya mencionado, entre Guadalupe y la capital.

Parece ser que fue durante sus trabajos en Veracruz que Méndez Echazarreta se acerca a la idea de involucrarse en el desarrollo de ferrocarriles. Esto, a su vez, lo lleva a viajar por Europa y visitar Inglaterra, Francia, Alemania y Austria en 1856, comisionado por el gobierno para conocer mejor este tipo de transporte.¹⁰ A su vuelta vuelve sus ojos hacia la península y comienza la elaboración de un estudio sobre el costo que tendría este proyecto, mismo que presenta al público con el título de “Presupuesto del costo de construcción y habilitación para la construcción de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida-Progreso”, en mayo de 1857. En este documento, la definición clara de una ruta resulta un antecedente importante para el posterior arranque de los esfuerzos ferroviarios efectivos en la península; de igual forma el plan en conjunto para impulsar dicha obra, pues en febrero de 1856 había sido conseguido por su padre, entonces gobernador de Yucatán, el permiso para construir el puerto de Progreso.

Como se puede inferir, la creación del puerto era en sí un plan ligado íntimamente a las intenciones de construir ferrocarriles en la región. Desde décadas atrás, los políticos y comerciantes de Mérida consideraban que Campeche era una opción poco práctica, pero tampoco estaban cómodos con el puerto de Sisal, donde se encontraba la aduana, a 53 kilómetros de distancia. Es por esto que desde finales de 1840 la élite de dicha ciudad comienza a conside-

8 “Nuevo Teatro”, en *El Universal*, periódico independiente. México, t. vii, núm. 1125, 15 de diciembre de 1851, p. 4.

9 Paris Padilla, *El sueño de una generación: una historia de negocios...*, pp. 32-33.

10 Isabel Bonilla, “Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez”..., p. 34.

rar la fundación de un pueblo que les quedara más conveniente y entonces surge la idea de Progreso, ubicado aproximadamente a 36 kilómetros al norte de la capital del estado.

El hecho de que Mérida fuera una ciudad cercana a varios puertos y hubiera diferentes grupos que pujaban por el proyecto que consideraban más viable parece haber sido uno de los elementos que retardó también la definición clara de la ruta y, por lo tanto, de algún avance temprano en la construcción de ferrocarriles. Como se puede ver, la familia Méndez tuvo un interés activo en que las obras se orientaran hacia Progreso, lo que implicaba la construcción del puerto y el traslado de la aduana, esfuerzos no menores. Pero los vaivenes políticos de finales de 1857, con la declaración del Plan de Tacubaya y el inicio de la Guerra de Reforma, representaron un revés para las intenciones de llevar los ferrocarriles no sólo a Yucatán, sino a las demás regiones de México. Y con respecto al ingeniero Méndez, se sabe que durante algunos meses de 1858, cuando las primeras batallas importantes tenían lugar en el país, siguió trabajando en el proyecto del ferrocarril entre México y Veracruz, pero se desconoce si dedicó algún esfuerzo para hacer realidad la obra que contemplaba en Yucatán. Pero este vacío fue aprovechado por nuevos promotores.

Para mediados del siglo XIX, compañías y grupos de negocios de países industrializados buscaban expandir sus actividades e invertir su capital excedente en otros países y la actividad ferroviaria, de la mano del comercio, resultó uno de los rubros que más se vio beneficiado por esta tendencia. América Latina fue parte de este fenómeno y de lo que la historiografía ha denominado como el auge de las *Free Standing Companies* o Compañías Semiautónomas.¹¹ Si bien este tipo de organizaciones han sido analizadas mayormente para la época del porfiriato, es posible que lo que sucedió en Yucatán en 1861, con la aparición del estadounidense Edwin Robinson, haya sido un primer intento de consolidar inversiones de este corte en la península.



Edwin Robinson. Imagen tomada de: <https://ashlandmuseum.org/explore-online/people/edwin-robinson-2>

¹¹ Véase Mira Wilkins, “The Free-Standing Company...”, pp. 259-282 y Reinhard Liehr y Mariano Torres, “Las “Free-standing companies...”, pp. 605-653.

Existen varios aspectos que hay que resaltar sobre el proyecto de Robinson. El primero es que, aparentemente, estaba asociado con la casa comercial británica Michael House Cornhill, con sede en Londres, aunque éste había trabajado anteriormente en Estados Unidos. Su relación con dicha casa afianzaría la hipótesis de que lo que se intentó establecer en Yucatán fue un ferrocarril al estilo de una compañía semiautónoma. Sin embargo, al momento se desconoce el esquema en el que Robinson y la casa comercial británica colaborarían juntos, como para dar una explicación más acabada al respecto.

Lo que sabe sobre Robinson es que se trataba de una persona con gran experiencia ferroviaria, que al igual que otros personajes de Inglaterra o Estados Unidos, como Andrew Talcott u Oscar Braniff, se comenzó a desplazar hacia América Latina a partir de los últimos años de la década de 1850, a fin de participar en proyectos ferroviarios prometedores. Edwin Robinson había sido muy reconocido por su trabajo durante muchos años como director del ferrocarril Fredericksburg- Richmond-Potomac,¹² el cual, según los registros, abandonó en 1860, tras la muerte de su esposa, para aparecer nuevamente en 1861 en Yucatán, interesado en el proyecto entre Mérida y Progreso y ligado a la mencionada casa comercial inglesa.

Desde mediados de ese año y hasta 1863, la obra promovida por Robinson fue la única relevante en la península. Otro aspecto a destacar sobre esta es que fue uno de los pocos proyectos mexicanos de la época que recibió mucho escrutinio por parte de las autoridades. Según Raquel Barceló, dicho proceso para iniciar el proyecto habría comenzado con la organización de una compañía, al parecer en Mérida, así como por la elaboración de una propuesta de contrato que fue presentada al gobierno, para posteriormente solicitar una concesión, misma que fue otorgada el 2 de julio de 1862. Además, a la empresa se le brindó un privilegio adicional para la explotación, lo que indicaría que este aspecto se había considerado separado de la construcción de la obra, y valga también mencionar que la empresa solicitó dos prórrogas para empezar la construcción, una en agosto de 1863 y otra en febrero de 1864.¹³ Sin embargo, parece ser que la propuesta para este ferrocarril ya se había planteado desde 1860, en tanto que la autora menciona que el agente del Estado del Gobierno ya la había recibido ese año, quizás por parte Francisco G. García, el socio mexicano de Robinson.

Se intuye que los trabajos no habían iniciado debido a que el material para la construcción no llegó, lo que bien pudo deberse al estallido de la guerra civil en Estados Unidos. Su esquema de financiación bien pudo estar basado en la venta de acciones en Londres, por parte de la Michael House Cornhill, lo que quizás explique el registro de una compañía en esa ciudad británica denominada Yucatán State Railway Company Limited, fundada en 1863 y sobre la que existe un fondo todavía no explorado en The National Archives de Inglaterra.

Robinson no alcanzó a ver el final de la Guerra Civil de Estados Unidos, pues murió de fiebre amarilla en 1863 en Yucatán, sin tampoco haber visto ningún avance material con respecto a su proyecto en esa región. Esta circunstancia, junto con la instalación del gobierno imperial en México, volvía a abrir la puerta para otros promotores interesados en tender vías en esa entidad.

12 "Died" en *The Alexandria Gazette*, Volumen LXIV, NÚMERO 257, 12 DE NOVIEMBRE DE 1863, p. 3.

13 Miguel Vidal, *Los Ferrocarriles de Yucatán a la Luz*, p. 6.

Al igual que en años anteriores, la llegada de un nuevo gobierno cambió los planes de las políticas locales. Esto se manifestó de manera más clara con la concesión otorgada en febrero de 1864 a Manuel Arrigunada para la construcción de un ferrocarril en Mérida, pero cuyo destino no sería Progreso, sino Celestún. De esta manera, se puede constatar que la orientación de la línea que se esperaba saliera de Mérida todavía era discutida, pues había diferentes grupos que peleaban por establecer la ruta del ferrocarril.

Se puede apreciar también que la opción de Celestún distaba de ser la preferida de la élite de Mérida, pues éste se ubicaba en las cercanías de Campeche. Sin embargo, esta concesión tampoco prosperó y no se tienen registros de que durante el lapso imperial haya habido mayor interés por consolidar alguno de los demás proyectos ferroviarios para la península.

La cuestión sobre las diferentes rutas propuestas desde Mérida, defendidas por distintos grupos políticos, no se resolvió sino hasta 1870, cuando vuelta la República y estando Benito Juárez como presidente se aprobó la construcción del puerto de Progreso y se trasladó finalmente la aduana a ese lugar. Al igual que en años anteriores, esto parece tener relación con una nueva configuración de las redes políticas, que en esta ocasión favorecieron a Mérida y a los proponentes del puerto de Progreso y de su ferrocarril. Lo anterior también explicaría el hecho de que al yucateco José Rendón Peniche, ligado por amistad y parentesco con la élite política de ese entonces, se le otorgó la concesión para dicha vía el 10 de abril de 1874, y que sería este mismo personaje el que iniciaría las obras el siguiente año y lograría materializar ese anhelado proyecto.

Conclusiones

La historia previa al arranque de la construcción de los primeros ferrocarriles en Yucatán muestra todavía muchas lagunas al respecto, que nos podrían ayudar a entender mejor el retraso de estos medios de transporte en la península. No obstante, apoyándonos en los argumentos aquí planteados se pueden adelantar algunas hipótesis. La primera es que en Yucatán, al igual que en otras partes del país, hubo una especie de rezago en el *expertise* ferroviario. La tecnología de los ferrocarriles y su manejo se difundieron de manera pausada y concentrada geográficamente en algunas regiones, durante varias décadas después de su aparición. En Estados Unidos, por ejemplo, el conocimiento en materia de vías y locomotoras de vapor se dio de manera más rápida y para la década de los cuarenta ya había un destacado grupo de ingenieros, que incluso realizó sus propias innovaciones en este rubro. En México habría de pasar más tiempo para que algo así sucediera.

Lo anterior también puede estar relacionado con una cuestión generacional, pues es de notarse que, si bien en México hubo intereses desde los años treinta del siglo XIX, los hombres que consiguieron hacer planteamientos más concretos y realizaron esfuerzos efectivos de construcción de vías comparten haber nacido entre 1824 y 1826, como es el caso de Antonio Escandón, el principal promotor del ferrocarril entre México y Veracruz, y de los yucatecos mencionados en este trabajo Santiago Méndez Echazarreta y José Rendón Peniche.

Sin embargo, no puede dejar de mencionarse la importante cuestión de la inestabilidad política de la región, con sus frecuentes intentos de separación y el estallido de la Guerra de Castas. Esta cuestión, si bien fue constante a lo largo del país, en Yucatán tuvo un impacto más claro debido a que las propuestas de hacia dónde debía de construirse la línea estuvieron respaldadas por grupos políticos diferentes. En este sentido, cabe suponer que el retraso en la construcción del puerto de Progreso tuvo también alguna relación con la disputa entre federalistas y centralistas, pues el hecho de tener una ruta más directa hacia el mar traería ventajas claras para la élite de Mérida, lo que afectaría las intenciones de los que propugnaban por el modelo político centralista. Sin embargo, se trata de una veta de investigación en la que hace falta mayor profundización.

REFERENCIAS CONSULTADAS

Acervos

Hemeroteca Nacional Digital de México, UNAM.

Bibliografía

Barceló, Raquel, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 15, septiembre-diciembre de 2011, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, México.

Bonilla, Isabel, “Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 7, enero-abril de 2009, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, México.

Liher, Reinhard y Mariano Torres Bautista, “Las ‘Free-standing companies’ británicas en el México del porfiriato, 1884-1911”, en *Historia Mexicana*, Vol. 47, No. 3, enero-marzo de 1998. México, El Colegio de México, pp. 605-653.

Padilla, Paris, *El sueño de una generación: una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México, 1857-1876*. México, Instituto Mora, 2016.

Prieto, Guillermo, *Memorias de mis tiempos*. México, Cal y Arena, 2008.

Quezada, Sergio, *Breve historia de Yucatán*. México, El Colegio de México/ Fondo de Cultura Económica, 2010.

Riguzzi, Paolo, “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en Kuntz S. y Riguzzi P, *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*. México, El Colegio Mexiquense/ Ferrocarriles Nacionales de México/Universidad Autónoma Metropolitana, 1996, pp. 31-98.

Vidal, Miguel, *Los Ferrocarriles de Yucatán a la Luz de la historia*, México, Del Autor, 1975.

Wells, Allen, “All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan”, en *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 72, No. 2, mayo de 1992. USA, Duke University Press, pp. 159-209.

Wilkins, Mira, “The Free-Standing Company, 1870-1914: An important Type of British Foreign

Direct Investment”, en *The Economic History Review, New Series*, Vol. 41, No. 2, mayo de 1988. USA, Economic History Society, pp. 259-282.

ESTACIONES

El acercamiento de los trenes a la frontera de la reconciliación

The approach of trains to the border of reconciliation

Elvia Flores Flores
Ma. Guadalupe Rodríguez Espinoza
Isaac Fernando Sánchez Carballido
Alejandra Borbolla Vázquez
Martha Beatriz Cahuich Campos¹

Resumen

A partir de un poema leído en la ceremonia de inauguración del Ferrocarril Peninsular, fuentes hemerográficas y diversos estudios históricos, se hace un análisis para entender las expectativas que se tenían en torno a este medio de transporte. Se identificaron como principales anhelos el término de la rivalidad entre las élites de las ciudades de Mérida y Campeche, así como la mejoría de las comunicaciones terrestres para impulsar el desarrollo y la modernización de un comercio regional e internacional a gran escala; lo que contrasta con la experiencia del proceso de construcción y operación.

Palabras clave: poema, Ferrocarril Peninsular, Yucatán, porfiriato, expectativa, experiencia.

Abstract: Based on a poem read at the inauguration ceremony of the Ferrocarril Peninsular, newspapers sources and various historical studies, an analysis is carried out to understand

¹ Integrantes del proyecto “El Ferrocarril en el Sureste Mexicano: Historia y Memoria de la Experiencia Campechana”, ENAH/CENTRO INAH CAMPECHE. ELVIA FLORES FLORES ES PASANTE DE LICENCIATURA EN ETNOHISTORIA POR LA ENAH, CONTACTO: ELVIAFLORES66@GMAIL.COM; MA. GUADALUPE RODRÍGUEZ ESPINOZA ES PASANTE DE LICENCIATURA EN ETNOHISTORIA POR LA ENAH; ISAAC FERNANDO SÁNCHEZ CARBALLIDO ES LICENCIADO EN ETNOHISTORIA POR LA ENAH, CONTACTO: FERISAAC-SANCHEZ@HOTMAIL.COM; ALEJANDRA BORBOLLA VÁZQUEZ ES MAESTRA EN HISTORIA Y ETNOHISTORIA DE LA ENAH, CONTACTO: A.BORBOLLAVAZ@GMAIL.COM; MARTHA BEATRIZ CAHUICH CAMPOS ES DOCTORA EN HISTORIA Y ETNOHISTORIA POR LA ENAH-CENTRO INAH CAMPECHE, CONTACTO: MCAHUICH.ENAH@INAH.GOB.MX

the expectations that were had around this mean of transportation. The main aspirations were identified as the end of the rivalry between the elites of the cities of Mérida and Campeche, as well as the improvement of terrestrial communications to promote the development and modernization of a large-scale regional and international trade, which contrasts with the experience of the construction and operation process.

Key words: poem, Ferrocarril Peninsular, Yucatán, porfiriato, expectation, experience.

Introducción

Cerca de la villa de Calkiní, en un punto ubicado en la frontera de los estados de Campeche y Yucatán bautizado como kilómetro 82, el abogado Jacinto Pereyra dio lectura a la siguiente oda escrita por el poeta José Peón y Contreras.²

En la inauguración del Ferrocarril entre Mérida y Campeche

(Al Sr. Lic. Joaquín Baranda, Ministro de Justicia)

*Resuella! ...arranca... y tu camino emprende
Como ante el Orbe por la vez primera!
Mueve tus miembros y las crenchas tiende
De tu negra y undosa cabellera;
Revuélvela en los aires, que la hiera
Luz de este sol con rayos de topacio,
Desde este sol inmortal que reverbera
Por las inmensidades del espacio,
Mientras ruge el vapor en tu caldera! Entusiasmado late
El corazón del pueblo que lo escucha.
Parece del combate
Sordo el rumor de la cercana lucha;
Parece en las agrestes soledades
El eco vago, lento,
De algo que zumba en la región del viento,
Preludio de las recias tempestades.
¿No es tiempo yá? Tendida está la vía!
Aguarda á que la huellas todavía
La firme interminable paralela...
¡Despierta... parte...*

² *La Aspiración del Estado*, núm. 21, año IV, SEGUNDA ÉPOCA. CAMPECHE, HEMEROTECA HISTÓRICA CAMPECHANA "LIC. ENRIQUE HERNÁNDEZ CARVAJAL" (HHC), BIBLIOTECA VIRTUAL UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CAMPECHE (UAC), 31 DE JULIO DE 1898, pp. 2-3.

*y por los rieles vuela!
Vuela hacia el mar ó de la mar rugiente
Hacia los campos lánzate!... Tu grito
Resuena poderoso en la llanura,
Y vibre y repercute hasta la altura
De los lejanos montes de granito.*

*Que la mirada atónita te vea
Como fugaz exhalación cruzando
La ciudad y la aldea:
Que las noches te envuelvan en su velo,
En sus diáfanas luces las mañanas,
Y que toquen á vuelo las campanas...
Y mientras tocan te sonría el Cielo.*

*Tú eres hoy ¡oh, feliz locomotora!
Para esta tierra que nacer nos viera,
De otro siglo que viene y de otra era
Resplandeciente aurora!*

*Tal como pasas tú, rápidos, breves,
Pasaron ay! los años
Tras densas brumas ó neblinas leves!
¡Qué de esperanzas! ¡qué de desengaños!
¡Qué de inquietudes y espantosos duelos!
¡Qué de vapor sangriento de la guerra
Desde las soledades de la tierra
Hasta las soledades de los cielos!*

.....
*Ceñidas las cinturas por las aguas
Que ondeando llegan de remotos lares,
Donde un tiempo en las índicas piraguas
Se escucharon los lánguidos cantares
De los mayas guerreros,
Dos hermanas, las dos peninsulares,
A la pálida luz de los luceros
Se alzaron desde el fondo de los mares.
De un mismo sol los rayos á torrentes
Bañan con luz hermosa
La limpia tez de sus morenas frentes:
La misma brisa errante y bulliciosa
Cargada de perfumes y murmullos
Las embriaga en la tarde calurosa,
Cuando las flores abren sus capullos,*

*Cuando la noche clara ó tenebrosa
Tiende sus leves y flotantes velos,
Y brotan las estrellas á millares,
Y refleja el silencio de los mares
La magestad augusta de los cielos!*

.....

*Acaso la esquivez de la hermosura,
De su valer acaso las envidias,
O tal vez de sus hijos la bravura,
Hizo que un tiempo pasajeras lidias
Enrojecieran ay! su vestidura!
¡Fué sólo un tiempo breve!
Fué no más lo que dura
El copo de la nieve
Que raudo rueda de la cumbre al llano,
Lo que dura el relámpago y el trueno,
Y la lluvia que cae en el terreno
Al pasar una nube de verano!*

*Después ya nó!.... Las propias desventuras
Que deja tras de sí la cruda guerra
Del hogar el sollozo y las ternuras,
El amor santo de la madre tierra,
Nobles aspiraciones escondidas,
De la oculta esperanza al agasajo,
Enlazaron las almas y las vidas
Con los amantes lazos del trabajo. La paz benefactora
Dió al músculo vigor, luz á la idea...
¡Tras de lúgubre noche aterradora
Lució el albor de la tranquila aurora
Y se apagó la sanguinaria tea!*

*¡Salve al Trabajo y á la Paz! Han sido
El hilo indestructible y misterioso
Que logra unir hermanos corazones,
¡Y une á los pueblos y une á las naciones!
Mal se abonan con sangre los terrenos,
Y en ellos nada arraiga, nada crece
Cuando se envuelven en su roja capa;
Empero de vigor y savia llenos
Desarrollan el árbol que florece
Si el sudor de las frentes los empapa.
¡Salve mil veces, suelo idolatrado*

*Donde meció mi cuna
Benigna y generosa la fortuna
En ya remotos días del pasado!
Que un día y otro día
Responda de esa máquina que humea,
Al poderoso grito de alegría,
El grito de la negra chimenea
Del TREN que ansioso al ágave arrebató
Sus blancas hebras de luciente plata!
Providencia,
Derrame sobre ti los ricos dones
Del arte y de la ciencia;
La soledad impere en tus prisiones;
Que envuelvan en un manto de verdura
Tus campos seculares,
La vieja y la moderna Agricultura,
Hasta el ámbito inmenso de tus mares.
Ansia de paz te guíe
La excelsa Libertad que te sonrío,
Cubra y proteja tus nacientes galas
Con sus bienes eternos;
¡Y que el Águila azteca con sus alas
Le dé sombra inmortal á tus Gobiernos!
¡Qué más puede decir de tanta gloria
Trémulo el labio, oh suelo afortunado,
Que grave en tu memoria
Esta página hermosa de tu historia,
Guardada en las tinieblas del pasado!
No existe vigorosa poesía,
Ni frase alguna en el lenguaje humano,
Para ensalzar tu triunfo, Patria mía!
Naturaleza entera
De estas horas consagre el lauro eterno;
Con sus lozanas flores primavera,
Con sus marchitas ramas el invierno;
Las aves con sus plácidos cantares;
Y en las playas desiertas
De los desiertos mares
Las olas vivas y las olas muertas;
Y resuene en el aire, en solo un eco,
Como un himno inmortal, el beso hermano,*

Del Pueblo Yucateco
Y el valeroso Pueblo Campechano.

José Peón y Contreras
Julio de 1898

Era el jueves 28 de julio de 1898 y la celebración era en honor de la inauguración del Ferrocarril Peninsular, cuya vía férrea uniría a las ciudades de Mérida y Campeche. Para tan magno evento, había sido invitado el presidente de la República, el general Porfirio Díaz, quien mandó en su representación al licenciado Joaquín Baranda, secretario de Justicia e Instrucción Pública y a quien se le dedica el poema. El acontecimiento fue cubierto por la prensa campechana y por la de otros lugares del país, resaltando la importancia del tren para el comercio de Yucatán y el incremento del movimiento mercantil campechano;³ y, si bien en el estado de Yucatán ya existían diversos caminos de hierro, el Ferrocarril Peninsular era el de mayor extensión. Además, había sido construido con capital estatal y por empresas yucatecas, en contraste con lo sucedido con el resto de las líneas del país, pues los inversores eran extranjeros.⁴



3 “Ferrocarriles y minas”, en *La Voz de México*, núm. 72, t. XXIX. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 30 DE MARZO DE 1898, p. 3.

4 “Ferrocarril”, en *El Tiempo*, núm. 4450, año XVI. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 20 DE JULIO DE 1898, p. 4.

Portada del periódico donde se encuentra el poema.⁵

Como parte del festejo, salieron simultáneamente dos locomotoras, una desde Mérida y la otra de la ciudad puerto de Campeche, y se detuvieron justo en la frontera de los dos estados. Del tren de Campeche descendió el licenciado Baranda, por parte del gobierno federal, y junto con él bajó el licenciado Perfecto Montalvo, en representación del gobernador de Campeche; y del ferrocarril de Mérida, el general Francisco Cantón, gobernador de Yucatán, con su comitiva. Como parte de la ceremonia, Baranda incrustó el último clavo de la vía y pronunció un discurso donde habló del “fraternal abrazo” que esta empresa debía significar para yucatecos y campechanos. Hizo votos para la emergencia de una identidad basada en intereses, sentimientos y aspiraciones comunes, como “buenos hermanos” que siguen el “camino del progreso material, moral e intelectual”⁶ y develó una “lápida conmemorativa”.⁷

Esta fue la primera vez que corrió, formalmente, un ferrocarril de línea fija hasta la ciudad de Campeche. La celebración narrada es en realidad parte de un gran proceso histórico, de aproximadamente 150 años que van desde los primeros planes para edificar este medio de transporte en la península, en 1857, hasta la propuesta gubernamental actual del Tren Maya. Lo ocurrido en 1898, durante el porfiriato, corresponde a la primera etapa de este largo periodo, en la cual emergieron varias propuestas gubernamentales y de empresarios particulares que no lograron consolidarse,⁸ salvo el caso del Ferrocarril Peninsular (cuyos dueños eran hombres de negocios yucatecos) y de la Compañía del Ferrocarril Campechano, obra a cargo del hacendado campechano Fernando Carvajal de Estrada, la cual no abordaremos en este texto.

Para aproximarnos a esta primera etapa en la vida del ferrocarril, proponemos que sea la obra de Peón y Contreras la que sirva de hilo conductor sobre los orígenes de este medio de transporte en el estado de Campeche. Metodológicamente, el estudio de una fuente literaria para el caso del tren, proveniente de la pluma de uno de los más importantes poetas yucatecos, posibilitará acercarnos al acontecimiento, es decir, al “presente” de quienes lo vivieron. Asimismo, podremos vislumbrar las expectativas de “futuro” que tenía la élite política y económica de la región, responsable de la presencia del ferrocarril, lo que nos ayudará a explicar su actuación. Lo anterior nos lleva necesariamente a explorar qué era lo que buscaban cambiar de su “pasado”,⁹ del cual acopiaremos la experiencia vivida.

Para completar este ejercicio, utilizaremos un conjunto de artículos periodísticos que se encuentran digitalizados en diversos acervos. Además, recurriremos a una fuente cartográfica-

5 *La Aspiración del Estado*, núm. 21, año IV, SEGUNDA ÉPOCA. CAMPECHE, HHC, UAC, 31 DE JULIO DE 1898.

6 “Alocución oficial”, en *El Tiempo*, núm. 4461, año XV. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 14 DE AGOSTO DE 1898, p. 2.

7 “No habrá baile”, en *El Tiempo*, núm. 4458, año XVI. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 29 DE JULIO DE 1898, p. 3; “LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL PENINSULAR: FIESTAS EN YUCATÁN Y EN CAMPECHE”, EN *LA ASPIRACIÓN DEL ESTADO*, NÚM. 22, AÑO IV, SEGUNDA ÉPOCA. CAMPECHE, HHC, UAC, 7 DE AGOSTO DE 1898, PP. 2-3.

8 Fausta Gantus, *Ferrocarril campechano 1900-1913...*, p. 36.

9 Para el análisis metodológico del texto retomamos la propuesta de Koselleck, acerca del empleo de los conceptos experiencia-expectativa. Reinhart Koselleck, *El Futuro Pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*, Barcelona, PAIDÓS. 1993.

ca y a los aportes de historiadores contemporáneos. Es importante aclarar que, este año, nos encontramos en una fase de investigación en la cual estamos haciendo acopio de fuentes de tipo hemerográfico, por lo que compartiremos con los lectores de *Mirada Ferroviaria* parte de lo conseguido hasta el momento, si bien ya hemos realizado una revisión panorámica al tema con anterioridad.¹⁰

Nuestra temporalidad va de 1857 a 1898, centrándonos en el estado de Campeche, aunque en momentos abarcamos Yucatán. Es así como el acontecimiento eje, considerado el “año cero”, será la inauguración del Ferrocarril Peninsular el 28 de julio de 1898, al que identificaremos como el “tiempo presente”, ubicando lo ocurrido antes de éste como el “pasado” y a las expectativas de los protagonistas en el “futuro”.

I. Del presente

Resuella! ...arranca... y tu camino emprende

Como ante el Orbe por la vez primera!

Mueve tus miembros y las crenchas tiende

De tu negra y undosa cabellera;

Revuélvela en los aires, que la hiera

Luz de este sol con rayos de topacio,

Desde este sol inmortal que reverbera

Por las inmensidades del espacio,

Mientras ruge el vapor en tu caldera!

Entusiasmado late

El corazón del pueblo que lo escucha.

Parece del combate

Sordo el rumor de la cercana lucha;

Parece en las agrestes soledades

El eco vago, lento,

De algo que zumba en la región del viento,

Preludio de las recias tempestades.

En la parte inicial de la oda se describe poéticamente un tren de vapor y el impacto positivo de su presencia para la población, invitándolo a iniciar su marcha. La primera información que nos revelan las fuentes es que las locomotoras eran importadas, como la comprada en 1882 a la fábrica Baldwin de Filadelfia, bautizada Delfina O. de Díaz en honor a la primera

10 Martha B. Cahuich. C., *et al.*, “La persecución de un sueño: historia del ferrocarril en Campeche y la Península de Yucatán”, en *Glifos*, núm. 26, año VII. CAMPECHE, DICIEMBRE 2020, pp. 32-37; MA. GUADALUPE RODRÍGUEZ E., *ET AL.*, “LA PERSECUCIÓN DE UN SUEÑO. HISTORIA: HISTORIA DEL FERROCARRIL EN CAMPECHE Y LA PENÍNSULA DE YUCATÁN”, MODERADORA: ADRIANA VELÁZQUEZ MORLET, *CONVERSATORIO, CONTIGO A LA DISTANCIA*. MÉXICO, INAH TV, SECRETARÍA DE CULTURA, CENTRO INAH CAMPECHE, ESCUELA NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA (ENAH), 23 DE OCTUBRE DE 2020. DISPONIBLE EN:

https://www.youtube.com/watch?v=J7p9BVkZ3_Y&t=15s&ab_channel=INAHTV

esposa de Porfirio Díaz.¹¹ Para 1887 ya se contaba con dos locomotoras, tres coches de pasajeros y seis de carga,¹² y se esperaba la llegada de un cargamento de rieles y una máquina nueva de Inglaterra. Sobre los rieles, así como los durmientes, sabemos que desde los primeros años tenían un origen diverso, ya que las fuentes hemerográficas¹³ hacen referencia a embarques austriacos, ingleses y estadounidenses, que fondearon frente a Campeche con aquellos materiales. En 1887 se volvieron a pedir rieles ingleses, así como durmientes estadounidenses.¹⁴

Para comprender esta descripción sobre el tren existente durante la inauguración, es necesario remontarnos al “pasado” y explicar cómo llegó a la península. La empresa del Ferrocarril Peninsular nace del proyecto propuesto en el estado vecino de Yucatán, para tender una vía desde Mérida hasta Calkiní. Con base en éste, el gobierno del estado de Campeche solicitó la autorización del gobierno federal para establecer una línea ferroviaria a Calkiní, con la finalidad de lograr conectar ambos estados. Así, en 1880 las autoridades campechanas obtuvieron la aprobación de la Cámara de Diputados, iniciando el tendido en abril de 1881, y en septiembre de ese año otorgaron la concesión para edificar una vía entre Campeche y Calkiní, con un ramal a Lerma,¹⁵ a los empresarios Castellot, Gutiérrez y Compañía, Marcelino Castilla, Eduardo Berrón, José Ferrer y Tur, entre otros.

En los dos primeros años de construcción (1881-1882) se fincaron las vías de los ramales de Lerma, Tenabo y Pomuch, además del tramo de Calkiní con la vía a Campeche;¹⁶ y aunque con intermitencias, para 1883 se pusieron en funcionamiento, realizando los primeros servicios por tracción de sangre.¹⁷ Los tres años siguientes serían un reto para el proyecto de construcción, ya que los recursos materiales y humanos se enfrentarían a la geografía particular de la región, por lo que el avance para conectarla se dio lentamente e incluso se llegó a paralizar, ocurriendo un nuevo respiro hacia 1887, cuando los empresarios y el gobierno campechano negociaron para retomar las obras y reparar las vías ya tendidas. Sin embargo, las dificultades continuaron y en 1889 se realizó el traspaso de la concesión por 125 mil pesos a Sixto García, Miguel Peón Fajardo, José y Alfredo Domínguez y Eloy Haro, empresarios yucatecos del ferrocarril Mérida-Campeche.¹⁸ Éste se formalizó el 3 de junio de 1889, con la firma de un contrato entre el general Carlos Pacheco, secretario de Estado y del Despacho de

11 “Noticias de Yucatán”, en *El Siglo Diez y Nueve*, núm. 13,200, t. 81, año XLI, NOVENA ÉPOCA. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 24 DE MAYO DE 1882, p. 3.

12 “El ferrocarril de Mérida a Calkiní”, en *El Siglo Diez y Nueve*, núm. 14,727, t. 91, año XLVI, NOVENA ÉPOCA. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 9 DE ABRIL DE 1887, p. 3.

13 “Editorial. ¡Hurra!” en *El noticioso de Campeche*, núm. 4, año I. Campeche, HHC, UAC, 19 DE ENERO DE 1882, p. 2; “MEXICAN ITEMS”, en *THE TWO REPUBLICS*, núm. 11, VOL. XVI. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 2 DE ABRIL DE 1882, p. 2; “NOTICIAS DE YUCATÁN. FERROCARRIL PENINSULAR”, en *LA VOZ DE MÉXICO*, NÚM. 125, T. XXVIII. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 23 DE ABRIL DE 1897, p. 2.

14 “Noticias de Campeche”, en *El Monitor Republicano*, núm. 156, año XXXVII, QUINTA ÉPOCA. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 1 DE JULIO DE 1887, p. 4; “FERROCARRIL PENINSULAR”, en *LA VOZ DE MÉXICO*, NÚM. 125, T. XXVIII, MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 23 DE ABRIL DE 1897, p. 2.

15 Fausta Gantus, *Op. cit.* p. 29.

16 “Gacetilla. Nuestra vía férrea”, en *La Esperanza*, núm. 1, año XII. CAMPECHE, HHC, UAC, 16 DE JULIO DE 1882, p. 3.

17 Fausta Gantus, *Op. cit.*, p. 30. La tracción de “sangre” hace referencia al empleo de animales de tiro.

18 Fausta Gantus, *Op. cit.*, p. 31.

Fomento, y el licenciado Manuel Peniche, en representación de la empresa del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, fusionando tanto la concesión dada en 1880 para el tren Mérida-Calkiní, como la de 1881, correspondiente al tramo Campeche-Calkiní. Se especificaba, además, que el ferrocarril estaría autorizado para el transporte de pasajeros de primera hasta tercera clase, mercancías, animales (con una tarifa especial en el caso de los perros), joyería y metales preciosos, telegramas y hasta cadáveres.¹⁹

Durante los diez años siguientes, la administración pública y los nuevos empresarios desempeñarían su cometido tratando de allanar los obstáculos geográficos, humanos y económicos, conciliando intereses por momentos opuestos; ambos emprendieron esfuerzos y, si bien los resultados inmediatos no fueron los esperados por las expectativas del magno proyecto, no se puede negar el empeño para llevarlos a buen término.

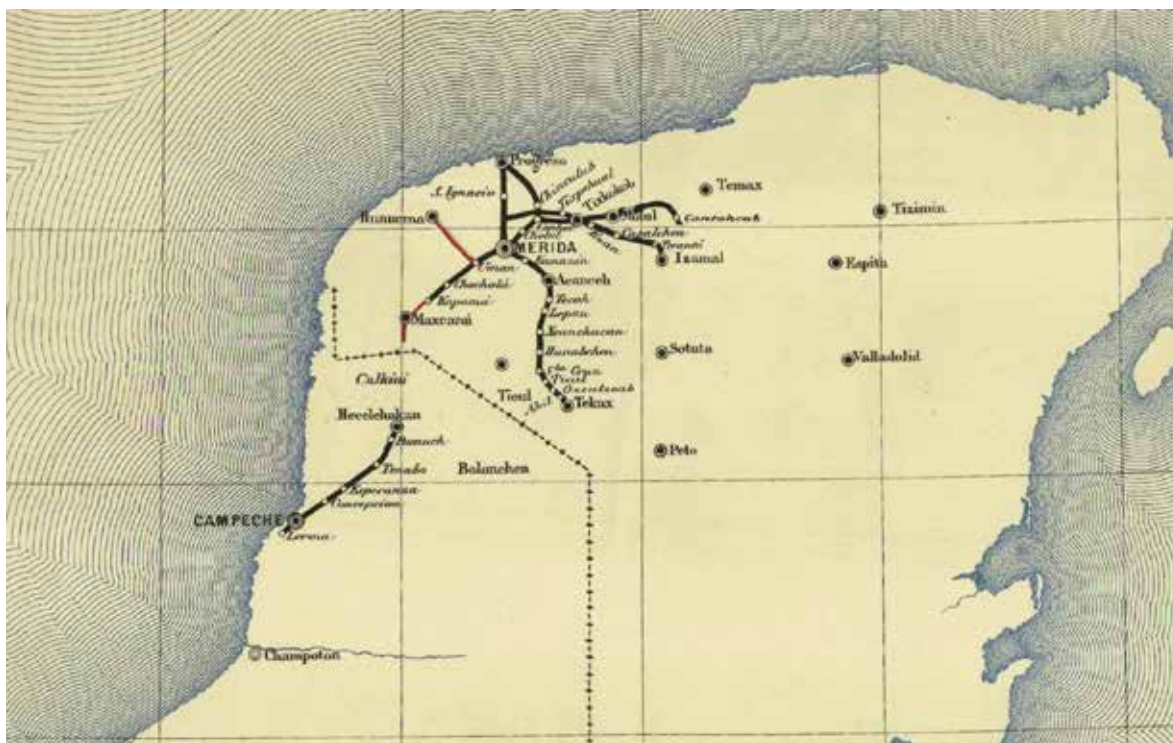
El mapa que a continuación se presenta ilustra los avances alcanzados hasta 1896. Se puede observar que el crecimiento de las vías proviene desde ambas capitales hacia un punto medio y que ambos “brazos” son proporcionales. Esto se explica porque en el contrato otorgado al licenciado Peniche en 1889, la empresa se comprometía a construir al menos 6 km de vía al año, tanto desde Campeche como desde Mérida.²⁰ Las obras del tren, sin embargo, provocaron descontento en la sociedad campechana en ese año, porque los trabajos posteriores a la villa de Hecelchakán quedaron abandonados por falta de recursos, dando una sensación de ser un proyecto vergonzosamente interminable y desencadenando reclamos por medio de la prensa, para que se continuara con la construcción del tendido férreo.²¹ Entre 1897 y 1898, la compañía del Ferrocarril Peninsular tomaría con mayor fuerza la construcción final, al lograr que el gobierno del estado campechano consiguiera un empréstito de dos mil pesos mensuales para concluir la obra lo más pronto posible;²² a la vez de que se sumó a la negociación la concesión para la línea Mérida-Campeche.

19 Gobierno Federal, “Contrato”, en *La Sombra de Arteaga*, núm. 45, año XXII. QUERÉTARO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HDNM), UNAM, 25 DE NOVIEMBRE DE 1889, PP. 598–603.

20 *Ídem*.

21 “El camino real”, en *El Reproductor Campechano*, núm. 398, año VIII. CAMPECHE, HHC, UAC, 19 DE ABRIL DE 1896, P. 2.

22 “Situación actual”, en *La aspiración del estado*, núm. 11, año IV, SEGUNDA ÉPOCA. CAMPECHE, HHC, UAC, 22 DE MAYO DE 1898, P. 2.



Ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos. Hoja 4 (Detalle). Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Colección Orozco y Berra, Secretaría de Fomento, sección tercera/Erhard Hermanos, 1896, COYB. RM.M49.V1.0046-4.4

Los últimos tramos del proyecto en fincarse fueron los de Calkiní-Dzitbalché y Hecelchakán-Pocboc en 1897,²³ y la vía a Becal junto con el entronque de Halachó (última conexión con Mérida) en 1898, concluyendo de esta manera el proceso constructivo del ferrocarril peninsular Becal-Halachó, Halachó-Calkiní y Calkiní-Campeche, con sus respectivos ramales a Lerma, Tenabo y Pomuch.

II. Del futuro

¿No es tiempo ya? Tendida está la vía!
Aguarda á que la huelles todavía
La firme interminable paralela...
 ¡Despierta... parte... y por los rieles vuela!
Vuela hacia el mar ó de la mar rugiente
Hacia los campos lánzate!... Tu grito
Resuena poderoso en la llanura,

23 “Ferrocarril peninsular”, en *La Voz de México*, *óp. cit.*; “Gacetilla. El ferrocarril peninsular” *La aspiración del estado*, núm. 11, año IV, SEGUNDA ÉPOCA. CAMPECHE, HHC, UAC, 22 DE MAYO DE 1898, p. 4.

*Y vibre y repercute hasta la altura
 De los lejanos montes de granito.
 Que la mirada atónita te vea
 Como fugaz exhalación cruzando
 La ciudad y la aldea:
 Que las noches te envuelvan en su velo,
 En sus diáfanas luces las mañanas,
 Y que toquen á vuelo las campanas...
 Y mientras tocan te sonría el Cielo.
 Tú eres hoy ¡oh, feliz locomotora!
 Para esta tierra que nacer nos viera,
 De otro siglo que viene y de otra era
 Resplandeciente aurora!*

En estos fragmentos se refleja la gran expectativa y emoción que había en torno a la inauguración del Ferrocarril Peninsular, una obra de la que, desde hacía años, ya se hablaba con grandes esperanzas, especialmente en torno a los beneficios económicos que traería la conexión entre las dos capitales peninsulares, así como con aquellas zonas alejadas de estas y de difícil acceso por tierra. Podemos ver al inicio cómo se habla de esta nueva conexión desde o hacia los mares, haciendo referencia a los puertos de Campeche y Progreso, y hacia los montes de granito, sugiriendo las elevaciones que hay en Campeche.

Posteriormente, se menciona cómo el tren atravesará ciudades y aldeas, aludiendo tanto a las ciudades de Campeche y Mérida, como a todos aquellos poblados que quedaron intercomunicados en la ruta. Antes de la inauguración del Ferrocarril Peninsular y a la posterior inauguración del Ferrocarril Campechano, en 1900, hubo una serie de planes que no llegaron a materializarse: tres en Campeche y siete en Yucatán.²⁴ Pero la lógica común, tanto de proyectos fallidos como de los que cristalizaron, era lograr el vínculo terrestre entre las capitales y las zonas agrícolas (donde las élites comerciales y políticas tenían sus haciendas), así como dos puertas de salida para la exportación de productos agrícolas a otros países: el puerto de la ciudad de Campeche y el de Progreso, Yucatán, éste último construido exprofeso.

La inauguración de la vía hizo realidad la conexión de pueblos y haciendas de la región, donde se anhelaba trajera grandes beneficios, pues el tren pasaba por las poblaciones de Hecelchakán, Dzibalché, Calkiní, Halachó, Maxcanú, Tenabo, Pomuch y Becal, cada una de ellas cabecera de un municipio campechano y con fincas productoras de palo de tinte, henequén y maderas preciosas. Además, antes de la conclusión de la vía ya se sentían sus efectos, al contribuir al alza del valor de las propiedades rústicas y urbanas.²⁵

Relacionado con lo anterior, podemos ver cómo hacia el final de este fragmento del poema se menciona que la locomotora viene de otro siglo y de una era resplandeciente, haciendo

²⁴ Fausta Gantús, 1996, *Op. cit.*

²⁵ "El Ferrocarril Peninsular", en *La Aspiración del Estado*, núm. 13, año 4. Campeche, HHC, UAC, 5 DE JUNIO DE 1898, p. 2.

alusión a un futuro brillante por venir, expectativa que también se refleja en otros diarios.²⁶ Con la llegada de ese medio de transporte se esperaba una enorme transformación, puesto que se consideraba que los ferrocarriles “imprimen un impulso poderoso al Comercio, a la Agricultura y a la Industria, que son base del progreso y la civilización”²⁷, viéndose como el factor que había levantado naciones enteras y cuyos efectos también se sentían en México desde la década de 1860.²⁸ Estas ideas estaban bien sustentadas, ya que los trenes habían demostrado en Europa y Estados Unidos ser el pivote del desarrollo económico e industrial desde principios del siglo XIX, gracias a su capacidad de movilizar grandes volúmenes de mercancía o materias primas, lo que rápidamente los convirtió en el medio e incentivo para la explotación de recursos en escalas nunca vistas.²⁹

III. Del pasado al futuro

*Tal como pasas tú, rápidos, breves,
Pasaron ay! los años
Tras densas brumas ó neblinas leves!
¡Qué de esperanzas! ¡qué de desengaños!
¡Qué de inquietudes y espantosos duelos!
¡Qué de vapor sangriento de la guerra
Desde las soledades de la tierra
Hasta las soledades de los cielos!*

.....

*Ceñidas las cinturas por las aguas
Que ondeando llegan de remotos lares,
Donde un tiempo en las índicas piraguas
Se escucharon los lánguidos cantares
De los mayas guerreros,
Dos hermanas, las dos peninsulares,
A la pálida luz de los luceros
Se alzaron desde el fondo de los mares.
De un mismo sol los rayos á torrentes
Bañan con luz hermosa
La limpia tez de sus morenas frentes:
La misma brisa errante y bulliciosa
Cargada de perfumes y murmullos*

26 “Editorial. Nuestro Comercio”, en *El Noticioso de Campeche*, núm. 2, año I. Campeche, HHC, UAC, 12 DE ENERO DE 1882, p. 2; “EDITORIAL. ¡HURRA!”, *ÓP. CIT.*

27 “Necesidad de un ferrocarril en los Chenes”, en *La Esperanza*, núm. 12, año XIII. CAMPECHE, HHC, UAC, 5 DE ABRIL DE ENERO DE 1883, p. 2.

28 “Noticia Feliz”, en *La aspiración del estado*, núm. 100, año III. CAMPECHE, HHC, UAC, 7 DE FEBRERO DE 1897, p. 2.

29 Ana García de Fuentes, “La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio”, en *Investigaciones Geográficas*, núm. 17, vol. I. MÉXICO, INSTITUTO DE GEOGRAFÍA-UNAM, 1987, pp. 137-154.

Las embriaga en la tarde calurosa,
Cuando las flores abren sus capullos,
Cuando la noche clara ó tenebrosa
Tiende sus leves y flotantes velos,
Y brotan las estrellas á millares,
Y refleja el silencio de los mares
La magestad augusta de los cielos!

.....
Acaso la esquivez de la hermosura,
De su valer acaso las envidias,
O tal vez de sus hijos la bravura,
Hizo que un tiempo pasajeras lidias
Enrojecieran ay! su vestidura!
¡Fué sólo un tiempo breve!
Fué no más lo que dura
El copo de la nieve
Que raudo rueda de la cumbre al llano,
Lo que dura el relámpago y el trueno,
Y la lluvia que cae en el terreno
Al pasar una nube de verano!
Después ya nó!.... Las propias desventuras
Que deja tras de sí la cruda guerra
Del hogar el sollozo y las ternuras,
El amor santo de la madre tierra,
Nobles aspiraciones escondidas,
De la oculta esperanza al agasajo,
Enlazaron las almas y las vidas
Con los amantes lazos del trabajo.
La paz benefactora
Dió al músculo vigor, luz á la idea...
¡Tras de lúgubre noche aterradora
Lució el albor de la tranquila aurora
Y se apagó la sanguinaria tea!
¡Salve al Trabajo y á la Paz! Han sido
El hilo indestructible y misterioso
Que logra unir hermanos corazones,
¡Y une á los pueblos y une á las naciones!
Mal se abonan con sangre los terrenos,
Y en ellos nada arraiga, nada crece
Cuando se envuelven en su roja capa;
Empero de vigor y savia llenos

*Desarrollan el árbol que florece
Si el sudor de las frentes los empapa.
¡Salve mil veces, suelo idolatrado
Donde meció mi cuna
Benigna y generosa la fortuna
En ya remotos días del pasado!*

Llama la atención que casi una tercera parte de la oda de Peón y Contreras se dedique al tema de la reconciliación peninsular, calificando a los conflictos del pasado como de obscuridad y duelo. Justo este tema es el que toca Baranda durante la inauguración, y lo mismo se encuentra en varios artículos de la prensa de la época. El conflicto al que se hace alusión es la separación efectuada por el distrito de Campeche del estado de Yucatán en 1857, evento que, en palabras del investigador Alejandro Negrín, se suscitó dentro de un “torbellino de violenta coyuntura política abierta por las elecciones.” Al mismo tiempo, no era un fenómeno inespereado, ya que reconoce seis factores que influyeron para que ocurriera.³⁰

El primero se remonta al virreinato, cuando ya se hablaba de intereses políticos y económicos diferenciados y se discutía la posibilidad de que Campeche se constituyera como una entidad aparte de Yucatán.³¹ El segundo tiene que ver con el comercio portuario, pues los mercaderes de esta ciudad habían disfrutado del privilegio exclusivo de exportar e importar productos que se consumían en toda la península, desde 1763. Lo anterior cambió dramáticamente con la apertura en 1811 del puerto de Sisal, ubicado a unos kilómetros de la ciudad de Mérida. Varios especialistas reconocen en este hecho el inicio de la descomposición de la unidad peninsular, que se agravó en 1822, al abrirse el puerto campechano del Carmen al comercio interior y exterior.³²

El tercer elemento está relacionado con la conveniencia que representaba para Campeche mantener los vínculos con los puertos del Golfo, a fin de sostener el ritmo de las actividades comerciales, ante la pérdida de sus privilegios de antaño.³³ El cuarto motivo se refiere al interés que tuvo la República por conservar su integridad territorial y soberanía, puesto que, en varios momentos del siglo XIX, Yucatán se mantuvo separado de esta por lapsos más o menos largos. En 1841 se llegó a plantear, en el interior de la península, la creación de una república soberana e independiente. Por esta razón, la federación recibió con simpatía el nacimiento de Campeche como estado independiente en 1857, aunque su reconocimiento fue posterior. También influyó el surgimiento de una nueva generación de corte liberal y civilista, que rompió violentamente con la estructura caudillista prevaleciente hasta entonces, siendo esto el quinto factor. El último elemento fue la inestabilidad política y social a raíz de los constantes enfrentamientos entre Yucatán y la República, entre Mérida y Campeche,

30 Alejandro Negrín, *Campeche. Una historia compartida...*, p. 134.

31 *Ibid.*, p. 136.

32 *Ibid.*, p. 134.

33 *Ibid.*, p. 135.

así como la sublevación de los mayas en 1847. De esta manera, la separación campechana constituyó una de las opciones viables en la recomposición política de la península.³⁴

Un segundo tema abordado por esta parte del poema hace referencia a los “mayas guerreros”, en alusión al glorioso pasado prehispánico compartido. Sin embargo, hay un silencio sobre la Guerra de Castas (1847-1902), fenómeno contemporáneo a la edificación de la mayoría de los caminos de hierro de la península yucateca, no obstante, la prensa revisada sí lo trae a colación. Así, no se había dado la inauguración, cuando ya se planeaban nuevas rutas férreas, una de ellas hacia los Chenes (región conocida como el granero del estado), que uniría aún más la ciudad con los poblados y las haciendas agrícolas importantes. Como lo hace ver *La Aspiración del Estado*, se invitaba a montar una vía que, partiendo de Campeche, atravesara la comarca rica en fincas, algunas de gran valor como Uayamón, Hobomó, Chivic, Nohakal, Hontún, Lubná y Pich, y que pudiera concluir en Iturbide; facilitando así la explotación de maderas preciosas y el palo de tinte, cuyo acceso era prácticamente imposible debido a que, durante seis meses al año, los caminos eran inservibles.³⁵

Pero también contemplaban ir aún más allá, como se comenta en la misma publicación:

Creemos que esta obra además de ser útil es patriótica, porque, aparte de las ventajas que produciría al estado y de las que ya hemos hecho mención, les reportaría una de mayor trascendencia a las comarcas que se hallan más delante de Dzibalchén e Iturbide; fertilísimas y abundantes en verdaderas riquezas agrícolas, están ocupadas por tribus de la raza maya, cuya sumisión y obediencia, tanto al gobierno federal como al del estado, es puramente nominal, pues esas tribus no respetan más autoridades que las de sus jefes, no tienen más ley que la de su voluntad y son madrigueras de criminales que entre ellas tienen asegurada la impunidad; todo con mengua de nuestra civilización.³⁶

Se aprecia, tanto el imaginario sobre el enorme potencial de explotación comercial intensiva y capitalista que se tenía, como el concepto sobre la población maya. La nota anterior deja ver la intención (compartida con los impulsores de la compañía yucateca Ferrocarriles Sudorientales)³⁷ para que el ferrocarril sirviera como herramienta de sometimiento de la población indígena rebelde. Esto es una buena representación de la doble manera de tratar a los “indios”, que es común en el discurso de las élites de buena parte del siglo XIX: la glorificación y reconocimiento de la ancestralidad común del indígena muerto, frente a la vergüenza por la existencia del vivo. El ferrocarril, entonces, se veía como un recurso para quitar “el estorbo” de las comunidades mayas, en una zona que prometía gran enriquecimiento para cierto sector, al exportar sus bienes primarios.

34 *Ibid.*, pp. 135-136.

35 “Necesidad de una vía para el sur”, en *La Aspiración del Estado*, núm. 18, año IV. CAMPECHE, HHC, UAC, 10 DE JULIO DE 1898, p. 2.

36 *Ídem.*

37 Raquel O. Barceló Q., “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. EL CAMINO HACIA EL PROGRESO”, p. 14, EN *MIRADA FERROVIARIA*, NÚM. 15, TERCERA ÉPOCA. MÉXICO, SEPTIEMBRE-DICIEMBRE 2011, pp. 5-16.

IV. La expectativa vs la realidad

Que un día y otro día
 Responda de esa máquina que humea,
 Al poderoso grito de alegría,
 El grito de la negra chimenea
 Del TREN que ansioso al ágave arrebató
 Sus blancas hebras de luciente plata!
 Que incansable y augusta Providencia,
 Derrame sobre ti los ricos dones
 Del arte y de la ciencia;
 La soledad impere en tus prisiones;
 Que envuelvan en un manto de verdura
 Tus campos seculares,
 La vieja y la moderna Agricultura,
Hasta el ámbito inmenso de tus mares.
Ansia de paz te guíe
La excelsa Libertad que te sonrío,
Cubra y proteja tus nacientes galas
Con sus bienes eternos;
 ¡Y que el Águila azteca con sus alas
 Le dé sombra inmortal á tus Gobiernos!

Continuando con la idea del progreso, este fragmento nos remite a los grandes proyectos de modernización y secularización que se materializaron hasta la segunda mitad del siglo XIX. En esta época, especialmente durante el porfiriato, se le dio un enorme impulso a la educación, las artes y las ciencias, como parte del programa liberal que buscaba una transformación social profunda,³⁸ con la cual se esperaba que México progresara, tanto en el sentido material como en el social, poniéndolo a la altura de países como Francia y Estados Unidos. De ahí que el tren, gran símbolo de la modernidad y el progreso de las grandes potencias, se viera como un medio que, además de mercancías (como el henequén que resalta el poema), traería consigo paz y un mayor desarrollo intelectual y moral a aquellas tierras.

Fuera de esta utopía, la experiencia resultante del proceso constructivo y operativo no estuvo exenta de problemas. Además de los meses de retrasos y la lentitud en el montaje, el proyecto del Ferrocarril Peninsular causó descontento en parte la sociedad campechana, debido a que la empresa no colocaba muros de separación del Camino Real, representando un peligro para los transportistas de carretas y diligencias.³⁹ Por otra parte, hubo varios accidentes, ocurridos tanto antes de la inauguración como después. De esta forma, en el año de 1885 se descarriló una máquina del ferrocarril de Mérida a Campeche, donde un incendio causó

38 Felipe A. Ávila, "Porfirio Díaz y la modernización porfirista"..., pp. 165-175.

39 "El camino real", *óp. cit.*

la muerte del maquinista.⁴⁰ En abril de 1898, previo a la inauguración, la presencia de una vaca en la vía ocasionó el descarrilamiento del tren que transportaba a los trabajadores del ferrocarril, frente a la finca Cholul.⁴¹ Al mes siguiente, el tren ordinario que hacía los viajes de Mérida a Calkiní topó con una enorme piedra cerca del poblado de Poeboc, cuya colisión fue evitada por la pericia del maquinista, ocurriendo lo mismo en el traslado del regreso, por lo que la nota sugiere un atentado.⁴² Nueve días después de inaugurado el tren sucedió el primer descarrilamiento, habiendo otros tres el 1 de agosto, el 13 de noviembre y el 11 de diciembre.⁴³

V. La conclusión

¡Qué más puede decir de tanta gloria
Trémulo el labio, oh suelo afortunado,
Que grave en tu memoria
Esta página hermosa de tu historia,
Guardada en las tinieblas del pasado!
 No existe vigorosa poesía,
 Ni frase alguna en el lenguaje humano,
 Para ensalzar tu triunfo, Patria mía!
 Naturaleza entera
 De estas horas consagre el lauro eterno;
 Con sus lozanas flores primavera,
 Con sus marchitas ramas el invierno;
 Las aves con sus plácidos cantares;
 Y en las playas desiertas
 De los desiertos mares
 Las olas vivas y las olas muertas;
 Y resuene en el aire, en solo un eco,
 Como un himno inmortal, el beso hermano,
 Del Pueblo Yucateco
 Y el valeroso Pueblo Campechano.

La parte final expresa el anhelo de que el triunfo de la construcción del ferrocarril quedase grabado en la memoria de la población, convirtiéndose en un hecho histórico. Este poema, testimonio artístico de aquel día, generado con la intención de provocar la rememoración,

40 “Descarrilamiento”, en *El Eco de la Prensa*, núm. 25. Campeche, HHC, UAC, 17 DE OCTUBRE DE 1885, p. 4.

41 “Reportazgos”, en *La Aspiración del Estado*, núm. 7, año IV. CAMPECHE, HHC, UAC 24 DE ABRIL DE 1898, p.3.

42 “Gacetilla. Atentado Salvaje”, en *La Aspiración del Estado*, núm. 12, año IV. CAMPECHE, HHC, UAC 29 DE MAYO DE 1898, p. 3.

43 “El primer descarrilamiento”, en *El Tiempo* núm. 4465, año XVI. MÉXICO, HEMEROTECA NACIONAL DIGITAL DE MÉXICO (HNDM), UNAM, 6 DE AGOSTO DE 1898, p. 3; “GACETILLA”, EN *LA ASPIRACIÓN DEL ESTADO*, NÚM. 36, AÑO IV. CAMPECHE, HHC, UAC, 13 DE NOVIEMBRE DE 1898, p. 3; “GACETILLA”, EN *LA ASPIRACIÓN DEL ESTADO*, NÚM. 40, AÑO IV. CAMPECHE, HHC, UAC, 11 DE DICIEMBRE DE 1898, p. 3.

parece haber sufrido del silencio de los tiempos, junto con el evento que intentaba preservar. Hasta el momento, en toda la bibliografía que hemos revisado no hemos encontrado referencia a la oda y, con respecto a la inauguración, no se hace énfasis en que fue celebrada fervientemente y estuvo cruzada por imaginarios e ilusiones.

Recapitulando, el estudio de este poema nos permitió observar la gran alegría que representó para los protagonistas de esta historia poseer un medio de transporte logrado con base en el enorme esfuerzo de ambos estados, simbolizado en aquellos trenes que se acercaban al mismo tiempo a la frontera, como una metáfora de reconciliación fraterna que les auguraba una sola identidad peninsular y un futuro mejor, gracias al trabajo conjunto. La expectativa estaba puesta en la consolidación de la zona donde se asentaban los núcleos económicos y políticos, al conectarse con las áreas agrícolas y forestales, representando la parte terrestre de un sistema productivo que se completaba con el transporte marítimo, por medio de los grandes barcos mercantes. Esto desencadenaría el progreso material, moral e intelectual, dejando atrás la experiencia de un pasado conflictivo de guerras y confrontaciones, viendo en el tren la máxima expresión de la modernización. No obstante, la realidad confrontó la utopía soñada con demoras, accidentes y reclamos, frente a un proyecto difícil, lento y asimétrico, donde los campechanos tuvieron mayores dificultades. Además, destaca que en el poema no esté contemplada la movilización de pasajeros, la cual sí es mencionada en el contrato citado, y que sí fue trascendente para la población en el futuro.

Por último, queremos llamar la atención sobre la importancia de emplear de manera paralela fuentes literarias y hemerográficas para hacer análisis históricos, ya que nos permiten una perspectiva más humana del sentimiento, ideas, experiencias y expectativas de la gente, cosa que otras fuentes no reflejan de manera tan explícita.

Acervos:

Hemeroteca Histórica Campechana “Lic. Enrique Hernández Carvajal”, UAC.
Hemeroteca Nacional Digital de México, UNAM.
Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

Bibliografía

Ávila, Felipe A., “Porfirio Díaz y la modernización porfirista”, en Alcides Beretta (coord.), *Agricultura y modernización. 1840 – 1930*. Uruguay, Universidad de la República, 2012, pp. 165-175.

Barceló Q., Raquel O. “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. EL CAMINO HACIA EL PROGRESO”, p. 14, EN *MIRADA FERROVIARIA*, NÚM. 15, TERCERA ÉPOCA. MÉXICO, SEPTIEMBRE-DICIEMBRE 2011, PP. 5-16.

Cahuich. C., Martha B. *et al.*, “La persecución de un sueño: historia del ferrocarril en Campeche y la Península de Yucatán”, *Glifos*, núm. 26, año VII. CAMPECHE, DICIEMBRE 2020, PP. 32-37.

GANTUS, FAUSTA, *FERROCARRIL CAMPECHANO 1900-1913*. CAMPECHE, GOBIERNO DEL ESTADO DE CAMPECHE, UAC, 1996.

García de Fuentes, Ana, “La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones

de poder y organización capitalista del espacio”, en *Investigaciones Geográficas*, núm. 17, vol. I. MÉXICO, INSTITUTO DE GEOGRAFÍA-UNAM, 1987, pp. 137-154.

Koselleck, Reinhart, *El Futuro Pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*, Barcelona, Paidós, 1993.

Negrín, Alejandro, *Campeche. Una historia compartida (edición revisada y actualizada)*. Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, Secretaría de Cultura, Instituto Mora, 2019.

Rodríguez E., Ma. Guadalupe *et al.*, “La persecución de un sueño. Historia: historia del ferrocarril en Campeche y la Península de Yucatán”, Moderadora: Adriana Velázquez Morlet, *Conversatorio, Contigo a la Distancia*. México, INAH TV, Secretaría de Cultura, Centro INAH CAMPECHE, ENAH, 23 DE OCTUBRE DE 2020. DISPONIBLE EN:

https://www.youtube.com/watch?v=J7p9BVkZ3_Y&t=15s&ab_channel=INAHTV

ESTACIONES

*La red de ferrocarriles portátiles
Decauville en la península de
Yucatán. Transporte privado para
las actividades agroindustriales del
henequén, las maderas finas y el
chicle, 1880-1907*

*The Decauville portable rail
network in the Yucatan Peninsula.
Private transport for the agro-
industrial activities of henequen,
fine woods and chicle, 1880-1907*

Juana María Rangel Vargas¹

Resumen

Este artículo presenta un análisis de la adopción y el uso de los ferrocarriles Decauville en la península de Yucatán. Durante la década de 1880 y en los años siguientes, el mercado internacional demandó altos volúmenes de productos de agro exportación como el henequén, las maderas preciosas y resinas naturales como el chicle. Una de las estrategias para solucionar el transporte en la pequeña escala fue el establecimiento masivo de ferrocarriles de tecno-

¹ Doctora en Historia. Profesora de asignatura en la Universidad Virtual del Estado de Guanajuato-Maestría en Administración y Políticas Públicas. Contacto: jurangelv@uveg.edu.mx

logía francesa. Esto es, tanto los propietarios de las grandes haciendas henequeneras, como los concesionarios de las explotaciones forestales y los de las compañías colonizadoras del sureste, compraron trenes de rieles portátiles y plataformas de carga para hacer más eficiente la cadena de producción-distribución. La mayoría de estos ferrocarriles estuvo destinada al transporte de materias primas y mercancías de todo tipo. Sin embargo, también permitieron la movilidad de los trabajadores y un servicio de pasajeros para los hacendados y sus familias. Yucatán representa un caso ejemplar del aprovechamiento de esta tecnología en nuestro país. Ninguna otra entidad registró en toda la historia un trazado tan denso por unidad de superficie; se creó una red de transporte descentralizada, que alcanzó más de dos mil kilómetros de longitud y unió plantaciones, haciendas, colonias, estaciones del tren, pueblos, ciudades y puertos.

Palabras clave: ferrocarriles portátiles Decauville, Yucatán, tecnología ferroviaria, transporte agrícola.

Abstract

This article analysis the implementation and usage of Decauville railroads in the Yucatan peninsula. During the 1880s and in the following years, the international market demanded high volumes of agro-export products like henequen, fine hardwoods and natural resins such as “chicle”. One of the strategies to solve transport on a small scale was the massive establishment of French technology railways. That is, both the owners of the large henequen haciendas, the concessionaires of the forestry operations and those of the colonizing companies of the southeast, bought portable rail trains and loading platforms to make the production-distribution chain more efficient. Most of these railways were destined to the transport of raw materials and merchandise of all kinds, however, they also allowed the mobility of the workers and a passenger service for the landowners and their families. Yucatan represents an outstanding case of the use of this technology in our country. No other entity in all history recorded such a dense layout per unit area; a decentralized transportation network was created, which reached more than two thousand kilometers in length, linking plantations, farms, colonies, train stations, towns, cities and ports.

Keywords: Decauville portable railways, Yucatan, railway technology, agricultural transportation.

Introducción

El establecimiento de una red de transporte del sistema Decauville en Yucatán es inseparable del proceso histórico de la industria comercial del henequén. Diversos estudios señalan que, si bien para facilitar la exportación de esta fibra mexicana se desarrollaron troncales y ramales ferroviarios, para acompañar el proceso productivo se mecanizó el transporte al interior de las haciendas, por medio de rieles portátiles y carros plataforma que acarrearán las pencas desde las plantaciones hasta la desfibradora. Este servicio también fue útil para

trasladar el producto empacado desde las haciendas con destino a las estaciones del tren y/o hasta el muelle del puerto de Progreso.²

Paralelamente, en la década de 1890, en la región oriental las negociaciones agrícolas dedicadas a la explotación de recursos de exportación, como la madera y las resinas (el chicle), desarrollaron asentamientos y les construyeron su infraestructura; el problema de la falta de vías de comunicación en esta zona de la península se solucionó también con el establecimiento de ferrocarriles Decauville.

Las funciones básicas de estos ferrocarriles en el territorio fueron: la mecanización del transporte al interior de los espacios productivos y el traslado de los productos hasta la estación del tren o el puerto, para su comercialización. La elegibilidad de esta tecnología en el sureste estuvo precedida por el objetivo de contribuir en la reducción de los costos de producción, así como para mejorar la capacidad de carga y el tiempo de desplazamiento, por cada unidad de transporte. Al mismo tiempo, por la estructura productiva de Yucatán, se requirió cada vez más de productos de importación, insumos alimenticios y todo tipo de mercancías y víveres. En virtud de lo anterior, las líneas portátiles cumplieron un servicio muy importante para garantizar la movilidad, el abasto y control de todos estos bienes en la región.

La adopción del sistema Decauville fue una iniciativa, tanto de los propietarios de las haciendas como de los principales empresarios comercializadores del henequén, lo mismo que de los concesionarios de la actividad extractiva forestal. Con ello se da el nacimiento de una red de interés local. Su fase de establecimiento-expansión ocurrió entre 1880 y 1905 y su auge presentó una desaceleración a partir de 1907, en virtud de que los datos estadísticos de ese ciclo y los subsecuentes no registran el tendido de rutas nuevas.³

La historiografía francesa sostiene que fue en 1875, cuando Paul Decauville, un ingeniero y potentado productor de remolacha, propietario de la explotación agrícola más importante del norte de Francia, diseñó el ferrocarril portátil. Sus carriles de vía eran muy angostos y de una sola pieza (riel y durmientes iban pegados), y con ellos construyó caminos de acero para colocarlos sobre cualquier superficie plana; la vía del tren fácilmente se desmontaba y transportaba como si fueran escaleras. Para su innovación, se apoyó en el principio de la división de cargas: distribuyó el peso en numerosos vehículos planos y sobre ellos colocó canastos metálicos trapezoides. El tren se conformaba así por varias plataformas de cuatro ruedas, que corrían sobre la vía en senderos cortos de 100 metros aproximadamente.⁴ La tracción de estos primeros vehículos fue por la fuerza humana (los trabajadores empujaban los carros) y por tracción animal, principalmente por caballos.

En términos generales, este trabajo analiza el uso y aprovechamiento de esta innovación ferroviaria incorporada a los procesos productivos de la agroindustria y las actividades agrícolas en Yucatán. Con el establecimiento de más de dos mil kilómetros de líneas portátiles Decauville en la península, este transporte resultó ser perfectamente confiable y rentable en

2 Sandra Kuntz, *El comercio exterior de México en la era del capitalismo liberal...*, p. 377-382.

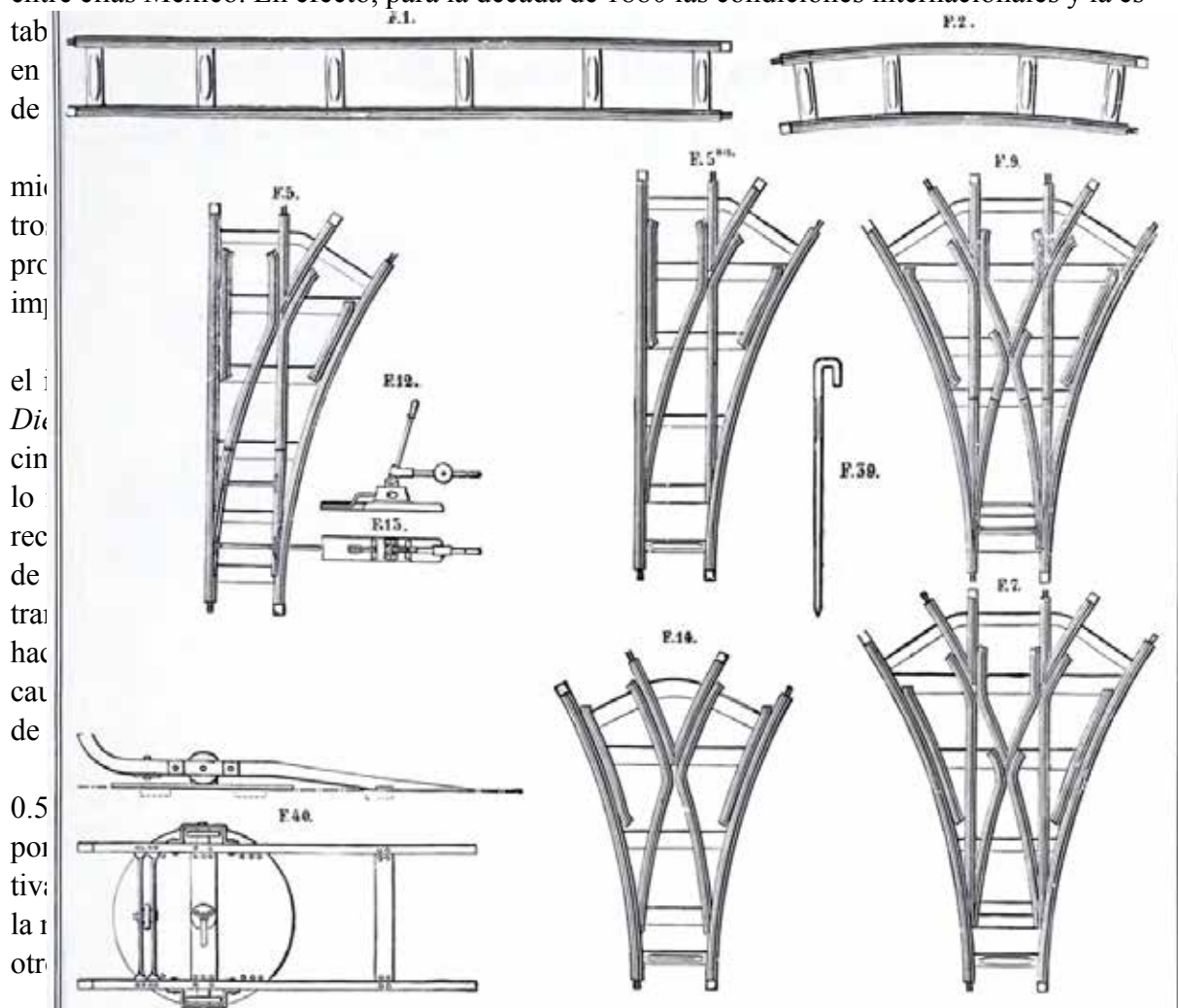
3 Secretaría de Fomento, *Anuario estadístico de la República Mexicana de 1907...*, p. 174-179.

4 Eric Fresné, *70 ans de chemins de fer betteraviers en France...*, p. 4-6.

ese contexto geográfico, histórico y económico, configurando una red de importancia regional.

La tecnología Decauville en México

En 1878 inició la venta del ferrocarril portátil, primero en Francia, en la Europa continental, en Estados Unidos y, posteriormente, en el resto de las naciones menos desarrolladas, entre ellas México. En efecto, para la década de 1880 las condiciones internacionales y la es-

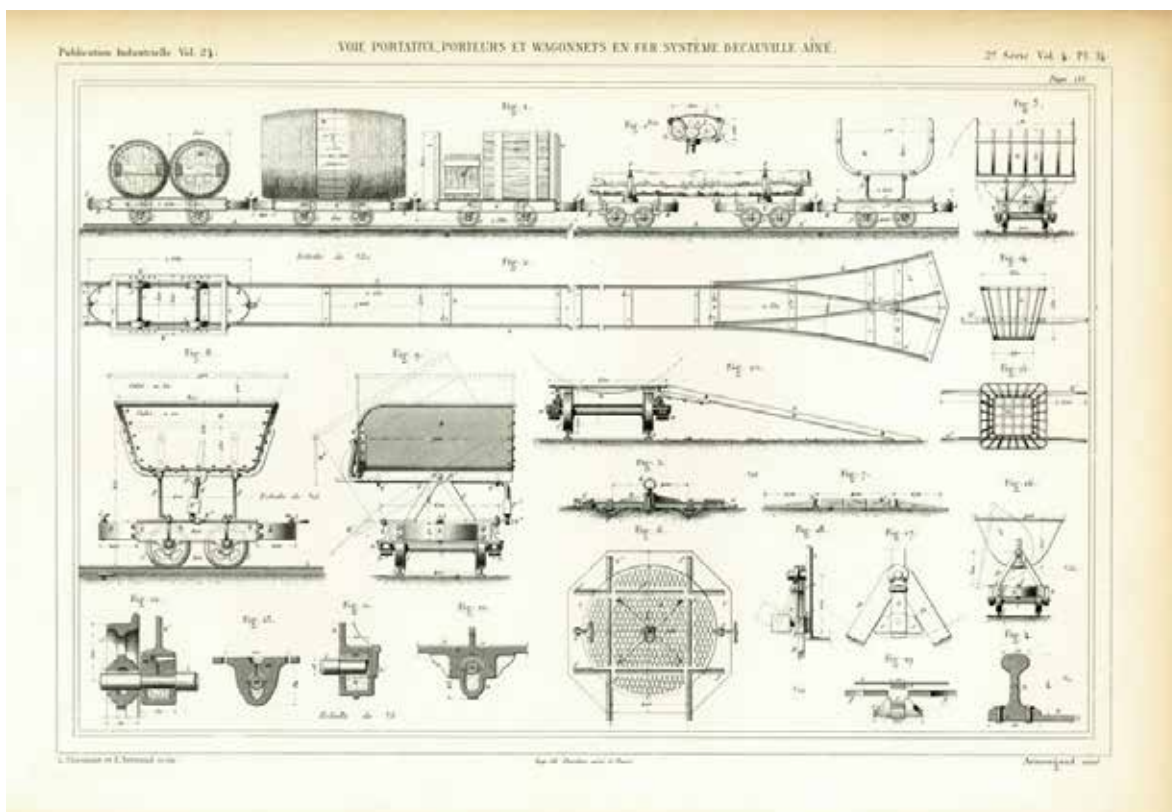


5 Diversos estudios coinciden en que, a finales del siglo XIX, LA RED FERROVIARIA DE JURISDICCIÓN FEDERAL GENERÓ IMPACTOS EN LA ECONOMÍA RELACIONADOS CON EL MERCADO INTERNO Y LA EXPORTACIÓN; LA ESPECIALIZACIÓN DE VARIOS CULTIVOS AMPLIFICÓ EL RENDIMIENTO DE LAS TIERRAS Y AUMENTÓ LA ESCALA DE PRODUCCIÓN. ASIMISMO, SURGIÓ LA MANUFACTURA DE PRODUCTOS INTERMEDIOS DEL SECTOR AGRÍCOLA, CON LO QUE SE INCREMENTARON LOS VOLÚMENES DE MERCANCÍAS EN LOS NÚCLEOS PRODUCTIVOS. TAMBIÉN AUMENTÓ LA ACTIVIDAD MINERA Y LA GANADERA, ADEMÁS DE QUE SE ABRÍÓ UNA NUEVA ETAPA ECONÓMICA AL SURGIR OTRAS INDUSTRIAS Y OTRAS RAMAS PRODUCTORAS. SANDRA KUNTZ, *HISTORIA MÍNIMA...*, pp. 63, 69-75; SANDRA KUNTZ, *EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO EN LA ERA DEL CAPITALISMO LIBERAL...*, p. 170-177; CARLOS ANTONIO AGUIRRE ROJAS, "MERCADO INTERNO, GUERRA Y REVOLUCIÓN EN MÉXICO: 1870-1920", EN *REVISTA MEXICANA...* p. 183-240; FERNANDO ROSENZWEIG, "LA INDUSTRIA", EN DANIEL COSÍO VILLEGAS (COORD.), *HISTORIA MODERNA...* p. 312-314.

6 *El Siglo Diez y Nueve*, Novena época, Año xliii, t. 86, núm. 13873, 17 de julio de 1884, p. 1.

Detalle de la vía portátil Decauville. Referencia. Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier, 1888, Francia, Petit Bourg. 1889. Colección privada.

Este transporte incluía sus vehículos de tracción y carga, diseñados a la medida de las necesidades de cada actividad económica.⁷ Sobresalían locomotoras pequeñas, además de vagones, vagonetas y plataformas; todos ellos útiles para transportar cargas que pudieran ser divididas, tales como caña de azúcar, henequén, cereales, piedras, arena, carbón, sal, maderas, productos manufacturados, entre otros.⁸



Vías portátiles, transportadores y vagones en sistema Decauville (Publicación industrial, Vol. 21, 2a serie).

Las opiniones del ingeniero Weber no estuvieron basadas únicamente en la coincidencia e interés de una innovación ferroviaria como esta, sino en una vida dedicada a los viajes frecuentes hacia Europa y Estados Unidos, donde conoció este sistema, así como en su propio conocimiento y experiencia en relación con la vías portátiles, mismos que adquirió durante su desempeño, en 1882, como consultor y subdirector de la casa comercial Agencia Belga de

7 *El Siglo Diez y Nueve*, Novena época, Año xliii, t. 85, núm. 13831, 29 de mayo de 1884, p. 1; Juana María Rangel Vargas, *Los ferrocarriles Decauville en México: transporte privado para la agroindustria, 1880-1907...*, p. 69-90.

8 *Catalogue descriptif du porteur Decauville tout en fer*, Francia Petit-Bourg, 1882.

la Ciudad de México, dedicada a la importación de artículos procedentes de ese país, incluido el material ferroviario Decauville.⁹

Es muy importante enfatizar que fue muy breve el tiempo que transcurrió, desde la creación de esta tecnología hasta su llegada a nuestro país. En general, los medios que permitieron la expansión del ferrocarril portátil fueron principalmente la difusión en publicaciones y catálogos, y la participación de agentes de ventas de casas comerciales.



Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier, 1888, Francia, Petit Bourg. 1889. Colección privada.

La prensa de la época, tanto de Europa como de las principales ciudades del mundo, difundió de forma periódica las aplicaciones exitosas de estos ferrocarriles. Sobresalía la construcción del canal de Panamá y el apoyo de los carriles y vehículos portátiles en las obras de terracería.¹⁰ En el traslado de tropas militares en territorios ocupados o de exploración, los Decauville también demostraron ser una opción de transporte.¹¹ A la vez, fueron usados como transporte aristocrático. Por ejemplo, durante la apertura de la Exposición Universal de París en 1889, los trenes Decauville transportaron cómodamente a los visitantes entre los pabellones de la feria.¹² Entre todos los usos prevalecía el aprovechamiento que este sistema le otorgaba a las grandes explotaciones de caña de azúcar alrededor del mundo.

⁹ *El Siglo Diez y Nueve*, Novena época, año xlii, t. 83, núm. 13476, 11 de abril de 1883, p. 2.

¹⁰ *El Siglo Diez y Nueve*, Novena época, año xlviii, t. 94, núm. 15121, 12 de julio de 1888, p. 2.

¹¹ John Harter, *World railways of the nineteenth century. A pictorial history...*, p. 9-10, 39.

¹² Émile Monod, *L'exposition universelle de 1889...*, p. 58-59. La cifra sobre los visitantes transportados en los trenes Decauville es variable. Algunos autores señalan que fueron más de seis millones de pasajeros. Otros han mencionado que sólo tres mil personas usaron este medio de transporte.



Hautecoeur, Albert, Álbum de la Exposición Universal de París de 1889. El ferrocarril Decauville en la Plaza de Los Inválidos. Colección privada.

Por su parte, desde el punto de vista de sus cálculos y análisis, la compañía fundadora sostenía que los carriles de 0.60 metros de ancho resultaban los más útiles para avanzar las cargas hacia los puntos de embarque, ya fuera una estación del tren o el muelle del puerto marítimo; la tracción de vapor era la recomendada para esta vía, pues la fuerza de las locomotoras extendía la capacidad de remolque hasta por diez toneladas en cada viaje. Sin embargo, hay que señalar que las décadas siguientes demostrarían que, en México, en más del 90% de los itinerarios Decauville predominó la tracción animal sobre el vapor.¹³

Hacia 1886, Ladislao Weber, en su papel de promotor de esta tecnología, publicó un nuevo artículo en el cual insistió que en México hacía falta modernizar los medios tradicionales de acarreo. Según este autor, sectores como la agricultura, la industria y la minería, que para esta época ya mostraban un aumento en los volúmenes producidos, debían instalar ferrocarriles portátiles dentro de sus propiedades, para una mejor organización en la cadena productiva.

El ingeniero apoyó su discurso con cálculos sobre la fuerza de tracción. Puntualizó que una mula era capaz de remolcar veinte veces más peso sobre vías Decauville, de lo que podía hacerlo con una simple carreta. Por lo tanto, apoyar la movilización de los bienes y las mercancías por medio del ferrocarril portátil otorgaba grandes ahorros de los gastos asociados al transporte. A esta ganancia de los hacendados podía agregársele la disminución del pago de

13 *Catalogue illustre Decauville. chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier, 1899...*, p. 41-42.

jornales, ya que al poner en funcionamiento los trenes Decauville se reducía el número de trabajadores que se dedicaban a las labores de carga.¹⁴

Requisitos para comprar un ferrocarril privado en México

Por legislación de 1899, el gobierno federal clasificó a los ferrocarriles Decauville como vías de interés local, portátiles y privados, que en su mayoría correspondían a itinerarios cortos.¹⁵ Asimismo, y al no constituir directamente parte del itinerario de los ferrocarriles del Estado, sus propietarios y gestores tenían libertad de decisión de acuerdo con sus intereses, respecto a las características técnicas de la vía y el material rodante que circulaba sobre ellas.

En el siglo XIX, LA COMPRA DE EQUIPO DE IMPORTACIÓN ERA MANEJADA POR LAS CASAS COMERCIALES BAJO EL ESQUEMA DE COMPRA A CRÉDITO, CON UN TIEMPO DE ENTREGA QUE OSCILABA EN UN PAR DE MESES. ERAN NEGOCIOS QUE ESTABAN DOMINADOS POR EXTRANJEROS AVECINADOS EN MÉXICO, AUNQUE EN ALGUNOS CASOS DESTACARON EMPRESARIOS LOCALES; SUS PROPIETARIOS TENÍAN VÍNCULOS CON LAS CASAS COMERCIALES EUROPEAS, POR LO QUE FUNGÍAN COMO COMISIONISTAS O REPRESENTANTES DE VENTA.¹⁶

El comisionista era una figura de la red comercial, porque hacía funcionar el negocio de las mercancías importadas y fungía como intermediario. Como tal, obtenía una comisión sobre el importe de los pedidos. En el plano legal, estos personajes se definieron como comerciantes importadores y financiadores; eran los proveedores que apoyaban la cadena comercial desde otras latitudes, donde se producía la tecnología. Por ello, un comisionista debía desarrollar todo el proceso: la publicidad, la búsqueda de clientes, el contrato, el pedido del producto, los gastos de importación, el transporte y la entrega del bien al comprador.¹⁷

Para adquirir un ferrocarril portátil era indispensable seguir este modelo de compra. Las oficinas de venta de esta tecnología se ubicaban con frecuencia en las principales calles de la Ciudad de México, capital y centro económico de la nación, y solían contar con catálogos comerciales, además de que montaban escaparates para la exhibición de la mercancía. Una vez que el contrato se firmaba y tras la emisión del primer pago, se esperaba un tiempo de entrega de dos a cinco meses; lapso que incluía el viaje de la mercancía desde las fábricas de Val Saint Lambert, Bélgica o de Petit-Burg, Francia, hasta el puerto mexicano y/o la estación del tren más cercana al domicilio del cliente.¹⁸

Diversos trabajos académicos han registrado que el principal comisionista en la zona norte de Yucatán fue el empresario Eusebio Escalante Castillo, quien en 1882 comenzó con la venta de este sistema.¹⁹ La Casa Escalante era la principal exportadora de henequén y estaba

14 *El Siglo Diez y Nueve*, Novena época, Año xlv, t. 89, núm. 14456, 28 de mayo de 1886, p. 2; *El Correo Español*, 10 de septiembre de 1892, t. iii, Año iii, núm. 698, p. 4; Gisela Espinosa, “El desarrollo de la industria cañero-azucarera durante el porfiriato, en...”, p. 21-23, 44.

15 *Ley sobre Ferrocarriles...*, p. 4-10.

16 Stephen Haber, “La industrialización de México: historiografía y análisis”..., p. 649-688, disponible en <https://historiamexicana.colmex.mx>. Consultado el 4 de julio de 2020.

17 *Alegato producido por el Lic. José N. Macías, ante el Sr. Juez, en el juicio ordinario contra la Sociedad Nueva de los Establecimientos Decauville el Mayor...*, p. 17-24.

18 Juana María Rangel Vargas, 2018, *Op. cit.* p. 73.

19 Allen Wells, *Yucatán's gilded age. Haciendas, henequén and internacional harvester...*, p. 34-35.

vinculada a la casa banquera neoyorquina Thebaud Bros., encargada de otorgar créditos para favorecer la comercialización de este producto.²⁰

Para el caso de la costa oriental, es posible que algunos de sus concesionarios se apoyaron también en la Agencia Comercial de Escalante para efectuar la compra de trenes Decauville, pues Escalante e hijos participaron como socios fundadores de las explotaciones agrícolas en esa región.²¹ Al mismo, se podría asumir que Faustino Martínez, el concesionario más importante de los recursos forestales del sureste mexicano, reconocido por su perfil empresarial y dueño de la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán, llevó a cabo la adquisición de este transporte, por medio de uno de los agentes de venta pertenecientes a La Sociedad Nueva de los Establecimientos Decauville, registrada como la sucursal oficial de la casa europea en México.²² Dicha presunción se vincula a que esa comercializadora, con domicilio en la Ciudad de México, obtuvo los principales contratos para la importación de estos ferrocarriles, por parte de los empresarios más destacados de la economía porfiriana, entre ellos Ignacio Torres Adalid.²³

Los ferrocarriles en Yucatán y la red secundaria de ferrocarriles portátiles

Entre las décadas 1880 y 1890, tras la inserción plena del henequén en el mercado internacional, cobró importancia el desarrollo de una infraestructura de transporte terrestre que permitiera un traslado adecuado de esta fibra. Por iniciativa e inversión de personajes destacados de la élite local, como Olegario Molina, José Rendón Peniche, Pedro G. Elizalde Cantón y Rodolfo Cantón, entre otros, se pusieron en funcionamiento tres ejes ferroviarios hacia los partidos donde se concentraban las haciendas con los cultivos más extensos.²⁴

Así, para 1892 Yucatán tenía en operación 424 kilómetros de vías, por lo que ocupaba el séptimo lugar en longitud de kilómetros construidos, por debajo de otras entidades de la República mexicana, como lo eran Puebla o Veracruz. Al mismo tiempo, se distinguía con el primer lugar en el desarrollo de ferrocarriles portátiles Decauville, registrando cerca de 230 kilómetros.²⁵ Hay que señalar, que el ordenamiento territorial de las troncales ferroviarias y los itinerarios de estas líneas portátiles estuvieron precedidos por la ubicación política y co-

20 Raquel Ofelia Barceló Quintal, "El desarrollo de la Banca en Yucatán; el henequén y la oligarquía henequenera"..., 1986, p. 166-176.

21 Edgar Joel Rangel González, "Plantaciones agrícolas-forestales en la costa oriental de Yucatán: explotación forestal, colonización y arrendamiento, 1890-1910"..., p. 14-18.

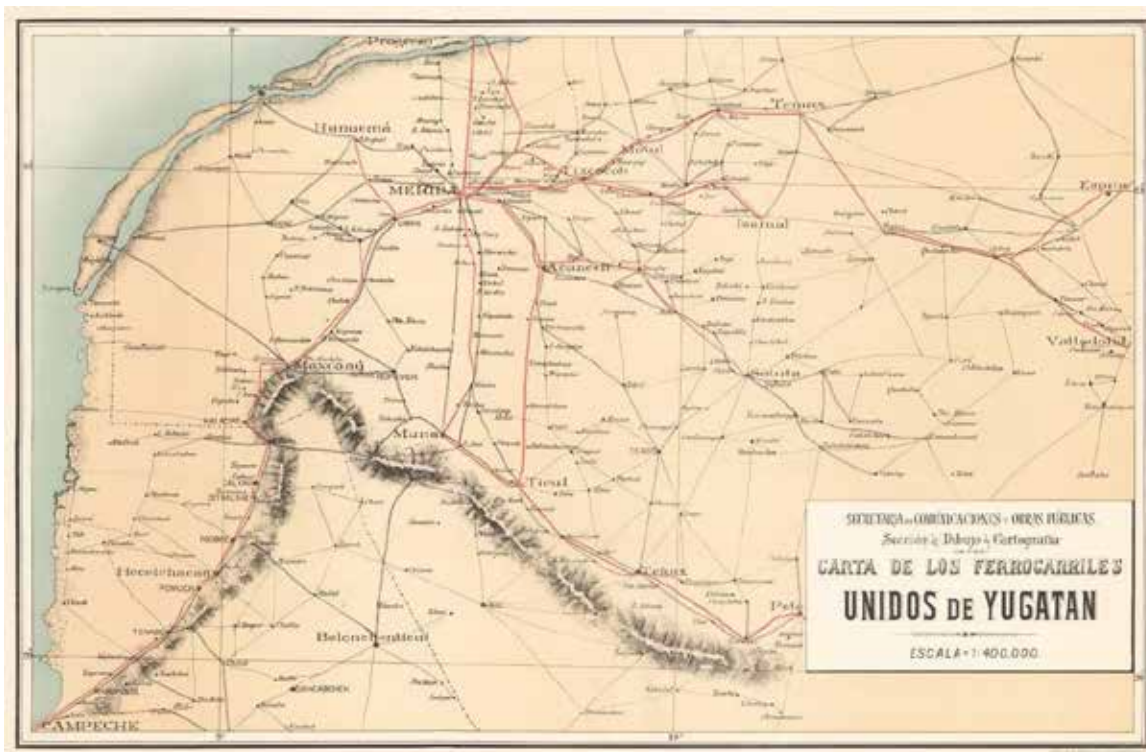
22 Edgar Joel Rangel González, "Un comerciante navarro dueño de los bosques de la costa oriental de Yucatán: Faustino Martínez (1889-1909)"..., p. 172. doi: 10.18232/alhe.927.

23 *Alegato producido por el Lic. José N. Macías, Op. cit.*, p. 5, 27.

24 Hacia el oriente, el ferrocarril de Mérida a Izamal y Valladolid transitaba por las zonas productoras de Tixkokob, Motul y Temax. Por su parte, y para los partidos de Hunucmá y Maxcanú, una vía férrea conectó desde Mérida hasta Calkini (en la frontera con Campeche) y con ramal a Hunucmá. El ferrocarril de Mérida a Tekax, con proyección hasta Peto, extendió su línea hacia el sur en el partido de Acanceh, donde estaban ubicadas las haciendas de mayor superficie (algunas de ellas alcanzaban entre 10 mil y 20 mil hectáreas). Juana María Rangel Vargas, *Un ferrocarril militar en la selva quintanarroense: la vía Decauville de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo...*, p. 17-21; *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894...*, p. 115-119, 125-126, 139.

25 Enrique Montalvo Ortega, La Hacienda henequenera, la transición al capitalismo y la penetración imperialista en Yucatán: 1850-1914..., p. 152. doi: <http://dx.doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.1978.91.72544>

mercantil de la capital de Mérida y de la cercanía de esta (36 kilómetros) con el puerto de Progreso. Sin embargo, este corredor de comunicación pudo ser un enlace débil para el número de haciendas activas en producción y la demanda que se tenía de ese producto.



Red de ferrocarriles en Yucatán. Fuente. Reseña histórica de los ferrocarriles. 1902.

Por lo tanto, y si consideramos los factores técnico y económico como imperativos relacionados con la búsqueda de lograr una mayor productividad para la actividad henequenera, es posible que dichos factores hayan sido la razón que llevó a la élite local (como propietarios de haciendas, de bancos, de casas exportadoras e inversores del ferrocarril en el estado) a completar sus líneas troncales y ramales con la tecnología Decauville.



Pacas de henequén movilizadas en vagonetas Decauville en 1900. Biblioteca Digital Garma Stewart.

Los datos oficiales hacen notoria esta elección, puesto que para el año de 1900 las troncales sumaban casi 800 kilómetros longitud y se habían instalado además 714 kilómetros de vías reconocidas jurídicamente como portátiles. Cabe señalar que esta última cifra no contempló los ferrocarriles instalados en la costa oriental. Para esta zona, como hemos señalado, con el otorgamiento de las concesiones a las compañías Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán y Agrícola del Cuyo y Anexas se establecieron los primeros ferrocarriles portátiles. Esto como parte del proceso de iniciar con la extracción de recursos que incluían maderas finas, palo de tinte y chicle, además de caña, tabaco, maíz, cereales y sal. Hacia finales de 1890, estas compañías y otras que se formaron al efecto alcanzaron una infraestructura de cerca de 200 kilómetros de vías Decauville, que apoyaron las comunicaciones y las actividades de explotación agrícola.

De acuerdo con Rangel González, la Compañía de El Cuyo estableció una red de 110 kilómetros de líneas portátiles, para conectar todas sus fincas y los espacios productivos; el flujo de mercancías del interior hacia el muelle era de los productos extraídos, mientras que desde el puerto hacia los asentamientos los trenes se cargaban con mercancías, víveres y “mano de obra”. Sobresale que el inventario de la compañía registró un activo importante de transporte: numerosas plataformas, recuas de mulas y una locomotora de vapor para la tracción;

el acarreo apoyado en máquinas se asoció a una mayor inversión de capital, por lo que los itinerarios que los dispusieron debieron tener un flujo de carga sostenible.²⁶

En los años siguientes la longitud de los ferrocarriles Decauville aumentó considerablemente en el sureste de la República mexicana, alcanzando en 1907 más de 2 mil kilómetros.²⁷ Esto significa que para fines del periodo porfirista la península de Yucatán tenía en operación una red férrea de cerca de 3 mil kilómetros, donde una tercera parte lo constituían líneas de troncales y ramales, en tanto el grueso del tejido férreo lo conformaron las vías de 50cm y 60 cm del sistema Decauville.²⁸

Por lo tanto, el kilometraje referido nos indica que una red de transporte regional con estas características resultó mucho más eficiente, pues era importante sumar ventajas a la circulación de mercancías y de personas, de manera económica y con mayores implicaciones en la productividad; esta fue capaz de dar servicio a la mayoría de las haciendas, fincas, colonias y asentamientos que estaban alejados de las líneas ferroviarias de jurisdicción estatal.

Cabe agregar que, para estos años, pero bajo el amparo de las concesiones federales, se construyó también en el sureste un ferrocarril portátil de 58 kilómetros de longitud. La Secretaría de Guerra y Marina estuvo a cargo del proyecto constructivo, pues este transporte sirvió de apoyo para recuperar el control militar de la región. El trazo discurría del puerto de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo y tenía tres locomotoras de vapor para su servicio. Para 1907, Comunicaciones y Obras Públicas registró entre sus construcciones anuales esta línea férrea, a la cual denominó Ferrocarril de Quintana Roo.²⁹

Los vehículos para la carga y transportación del henequén, las maderas finas y el chicle

Diversos autores estudiosos de la historia de Yucatán sostienen que el vehículo más usado para correr sobre las vías portátiles fue el vagón plataforma con tracción animal. De acuerdo con la tradición oral, estos carros eran llamados *trucks* y la persona que manejaba el tren recibía el nombre de *Plataformero*; era un conductor con experiencia para desempeñar esa labor.

En los Catálogos Decauville publicados entre los años de 1890 y 1910, para armar un ferrocarril era necesario adquirir los carriles de vía, los vehículos especializados por tipo de carga y, por supuesto, los ejes del ferrocarril, las ruedas. En cuanto a los coches plataforma, la clasificación que ofrecen en sus inventarios indica que eran vehículos planos y de tipo básico. No tenían ninguna pared lateral y, aunque tuvieron usos diversos, estaban destinados

26 Archivo General de la Nación (AGN), FONDO GOBERNACIÓN, 1903, 4TA. SECCIÓN, 903 (5). LEGAJOS 11. EXPEDIENTE: ORGANIZACIÓN DEL PARTIDO DE LAS ISLAS; EDGAR JOEL RANGEL GONZÁLEZ, "PLANTACIONES AGRÍCOLAS-FORESTALES EN LA COSTA ORIENTAL DE YUCATÁN, *Op. cit.*..."; JUANA MARÍA RANGEL VARGAS, *UN FERROCARRIL MILITAR EN LA SELVA QUINTANARROENSE*, *Op. cit.* 52-64.

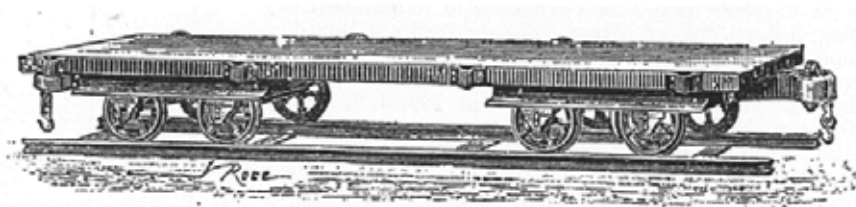
27 Secretaría de Fomento, *Anuario estadístico de la República Mexicana, 1900, formado por la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel...*, 1901, p.182-187; Secretaría de Fomento, *Anuario estadístico de la República Mexicana de 1907, formado por la dirección general de estadística, a cargo del doctor Antonio Peñafiel*, 1912, p. 174-179.

28 *Diario oficial del gobierno del estado de Yucatán*, 4 de mayo de 1903, p. 2.

29 Juana María Rangel Vargas, *Un ferrocarril militar en la selva quintanarroense*, *Op. cit.* p. 52-64.

principalmente al transporte de material en bloque, sobre todo mercancías prefabricadas. No obstante, se adaptaban a la universalidad de todo tipo de productos sólidos.³⁰

Como sabemos, de acuerdo con sus características físicas el henequén, la madera y las resinas son materias primas resistentes y de fácil manejo. Hay que agregar, además, que en la península se requerían trasladar toda clase de alimentos, mercancías, materiales y equipos; asimismo, artículos de lujo para la familia y el dueño de la hacienda, y equipo para incrementar la productividad, como lo fueron “bombas, molinos, calderas, máquinas para desfibrar, combustibles y demás insumos”.³¹ Por lo tanto, un carro sencillo como la plataforma resultó idóneo y multifuncional, puesto que al mismo tiempo que acarrea todos esos bienes, sirvió para movilizar pasajeros, principalmente a los trabajadores que se montaban sobre esta.



Vagoneta o plataforma básica Decauville. Colección particular. 1899

Del carro plataforma existían dos modelos básicos: el primero correspondía a un vehículo de 1.25 metros de largo x 80 centímetros de ancho, que usaba cuatro ruedas con fuerza de carga de 2 mil kilogramos. El segundo tenía 3 metros de largo x 1.20 metros de ancho y se apoyaba en ocho ruedas, con capacidad de carga de hasta 9 mil kilogramos.³²

En los catálogos referidos se observa, además, que el precio de venta de este vagón corresponde a uno de los vehículos más económicos que se podían adquirir de la casa Decauville. Esto es, una plataforma para vía de 50 centímetros o para vía de 60 centímetros tenía un costo promedio de 67 francos franceses. A razón del tipo de cambio mexicano de entre 1902 y 1903, cada plataforma costaba 168 pesos; precio similar al que se pagaba al adquirir una máquina sembradora.³³ En su caso, y como punto comparativo, para estos mismos años un carro con más elementos tecnológicos, como el destinado al acarreo de caña de azúcar doblaba en el precio a los que fueron usados en la península.³⁴

30 *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier, 1899*; Francia, 1890; *Catalogue illustre des chemis de fers Decauville*, Francia, Petit-Bourg, 1910.

31 Gabriel Aarón Macías Zapata, *La Península fracturada...*, p. 41.

32 *Catalogue illustre des chemis de fers Decauville, Op. cit.*

33 El peso mexicano se cotizaba en 2.35 francos en París. Ver, *El Economista Mexicano*, Semanario de asuntos estadísticos y económicos, núm. 20, t. xxxvi, 1903, p. 279; Para el caso del precio de la sembradora, ver Alejandro Tortolero Villaseñor, *De la coa a la máquina de vapor: actividad agrícola e innovación tecnológica en las haciendas mexicanas, 1880-1914...*, p. 301-334; *El Heraldo Agrícola, Órgano del agricultor mexicano*, Tercera época, t. x, núm. 8, 1 de agosto de 1910, p. 21-23.

34 Las vagonetas para la caña de azúcar eran plataformas de carga diseñadas con paredes frontales enrejadas, las cuales optimizaban el traslado de los tallos frescos sin ser cortados, además de que soportaban una capacidad máxima de 500 kilogramos. Decauville (1890).

Una descripción que puede apoyar la comprensión del equipo ferroviario Decauville en Yucatán, es la de Robert Peschkes. Citemos aquí su estudio como referencia:

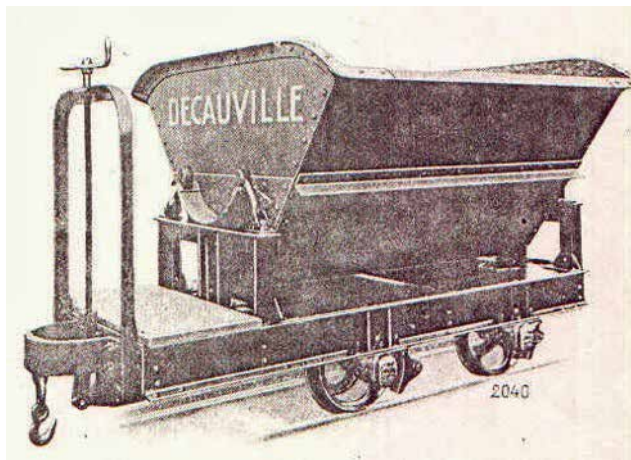
El tipo más simple de plataforma es aquella que sólo consiste en una plataforma plana hecha con tablones de madera cruda. [...] Transporta henequén y otras mercancías. Se usaban dos pares de plataformas, pero en ocasiones hasta 10 de tales unidades se acoplaron juntas. 5 o 6 mulas están tirando de esos trenes. [...] Estas mismas plataformas se pueden utilizar para el transporte de pasajeros (el cual debe ir sentado en la plataforma y sus pies deben ir colgando de los lados). También estaban en uso carros plataformas a los que se les adosaba un respaldo. [...] Cuando más de dos carros se acoplan la unión es sólo mediante cuerdas. Una mula puede ser tracción de una plataforma, pero en los carros que llevan la carga al tope o si se han acoplado varias unidades, la tracción debe ser efectuada por 4 o 5 mulas.³⁵

En lo expuesto por Peschkes, se puede complementar que la *Société des Etablissements* Decauville Aîné integró a la venta del equipo ferroviario utensilios necesarios para la tracción “de sangre”; los arneses se sugerían en la operación para hacer más eficiente el agarre entre el animal y el vehículo, de tal modo que la fuerza aplicada por caballos o mulas no afectara la seguridad del mismo. Bajo esta premisa, también se produjeron arneses para la tracción por fuerza humana, evitando que el hombre que arrastraba el vehículo padeciera daños en su actividad.³⁶ Sin embargo, en el sureste este artículo fue sustituido por arneses de henequén tejidos a mano.

Adicionalmente, los testimonios de fotografías históricas del periodo de estudio y los vestigios actuales que permanecen dentro de algunas haciendas henequeneras, registran un vehículo de tipo especializado que apoyaba las tareas de limpieza de la fibra. El vagón báscula Decauville tenía forma de canoa y estaba equipado con la tecnología para efectuar la retirada del bagazo en el área de desfibrar, evitando escurrimientos. Dicho desperdicio se trasladaba y se volcaba en otra sección. Dentro del proceso productivo del henequén éste carro era denominado como Bagacera y su precio era cuatro veces mayor al de las plataformas estándar.

35 Robert Peschkes, *Yucatan mule cars. In southern traction...*, p. 6-7. La traducción al español de la cita es mía.

36 *Catalogue illustre Decauville. chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier, 1899...*, p. 41-42.



Carro volcador o vagoneta metálica. Colección particular. 1902

Al mismo tiempo, en estas haciendas era común el uso de otro vehículo indispensable, pero con una función de recreo, puesto que era utilizado por el propietario de la hacienda, familiares, amigos y el personal administrativo de la misma. Su capacidad era sólo para cuatro pasajeros. Su valor comercial equivalía al de una plataforma para caña de azúcar.³⁷

Carro de recreo Yucatán. Colección particular. 1899

Consideraciones finales

Hacia finales del siglo XIX, los terratenientes con perfil de empresarios y los concesionarios forestales, apoyados en importantes capitales, fueron conscientes de la necesidad de ampliar el transporte terrestre en la península, desde la gestión descentralizada. De esta manera, no limitaron las posibilidades logísticas del ferrocarril Decauville. Si bien éste fue incorporado dentro el proceso productivo como un transporte privado, al ser más económico de construir y de explotar se consolidó como una red secundaria que complementó las troncales y los ramales del Estado, que ya estaban en servicio.

Por su parte, la mecanización de las actividades agrícolas fue un asunto de productividad y, por ello, cabe resaltar que el material rodante utilizado tuvo un papel fundamental, porque cubrió necesidades de sus procesos productivos en función de las particularidades de cada explotación agrícola. Al mismo tiempo, es probable que la mecanización del transporte interno, en el caso de las haciendas del henequén, les pudo brindar la regularidad requerida en la movilización de la cosecha y para la comercialización de la mercancía, mejorando su competitividad en el plano internacional; sobre todo, si comprendemos que si esta noción de regularidad se alteraba podía causar aumentos en los costos de producción.

Finalmente, si bien el desarrollo comercial del henequén fue la razón principal que apoyó la instalación masiva de los ferrocarriles portátiles en Yucatán, otro factor dinamizador está relacionado con la condición geográfica del territorio. Justamente las características físicas

37 Juana María Rangel Vargas, 2018, *Op. cit.*, p. 170.

tan peculiares de éste hizo la diferenciación del resto del país. Con una superficie plana (el terreno no presenta pendientes mayores al 1%) y la ausencia de ríos y arroyos, dio todas las posibilidades al uso de la tecnología Decauville.³⁸

Fuentes consultadas

Archivo General de la Nacional (AGN), CIUDAD DE MÉXICO:
Fondo Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas

Biblioteca Nacional de México (BN), Ciudad de México:
Fondo Contemporáneo
Fondo Reservado José María Lafragua

Biblioteca Digital Garma-Stewart, Ciudad de México:
Fondo Postales
Mapas

Biblioteca Ernesto de la Torre Villar, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Ciudad de México:
Colección General
Fondo Antiguo

Biblioteca Particular Éric Fresné, Chateaulin, Francia

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), CIUDAD DE PUEBLA:
Biblioteca Especializada

Hemerografía

Diario oficial del gobierno del estado de Yucatán, Mérida, 1881-1903.

El Correo Español, Ciudad de México, 1892-1920.

El Economista Mexicano, Ciudad de México, 1900-1903.

El Herald Agrícola, Ciudad de México, 1900-1910.

El Siglo Diez y Nueve, Ciudad de México, 1883-1896.

Periódico Oficial del Estado de Yucatán, Diario Oficial, Mérida, 1900-1930.

Bibliografía

Aguirre Rojas, Carlos Antonio, “Mercado Interno, Guerra y Revolución en México: 1870-1920”, en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 52, no. 2, 1990, p. 183–240. *JSTOR*, www.jstor.org/stable/3540727.

Alegato producido por el Lic. José N. Macías, ante el Sr. Juez, en el juicio ordinario contra la Sociedad Nueva de los Establecimientos Decauville el Mayor, México, Tipografía artística, 1898.

Barceló Quintal, Raquel Ofelia, “El desarrollo de la Banca en Yucatán; el henequén y la

38 *El Siglo Diez y Nueve*, 27 de septiembre de 1890, p. 2.

oligarquía henequenera”, en Leonor Ludlow y Carlos Marichal (eds.), *Banca y poder en México, 1800-1925*, México, Grijalbo, 1986, p. 166-176.

Catalogue illustre des chemis de fers Decauville, Francia, Petit-Bourg, 1900.

Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier, 1899, Francia, Petit-Bourg, 1890.

Catalogue descriptif du porteur Decauville tout en fer, Francia, Petit-Bourg, 1882.

Espinosa, Gisela, “El desarrollo de la industria cañero-azucarera durante el porfiriato”, en Juan Aurrecochea, *De haciendas, cañeros y paraestatales: cien años de historia de la agroindustria cañero-azucarera en México, 1880-1980*. México, UNAM, 1993.

Fresné, Éric, *70 ans de chemins de fer betteraviers en France*, Francia, LR presse, 2007.

Haber, Stephen, “La industrialización de México: historiografía y análisis”, en *Historia Mexicana*, v. 42, n. 3, 1993, p. 649-688, disponible en <https://historiamexicana.colmex.mx>. Consultado el 4 de julio de 2020.

Harter, John, *World railways of the nineteenth century. A pictorial history*, Baltimore, Maryland, The Johns Hopkins University, 2005.

Kuntz Ficker, Sandra (coord.), *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, México, El Colegio de México, 2015.

_____, De las reformas liberales a la gran depresión, en *Historia económica general de México: de la Colonia a nuestros días*, México, Secretaría de Economía, El Colegio de México, 2010.

_____, *El comercio exterior de México en la era del capitalismo liberal, 1870-1929*, México, El Colegio de México, 2007.

Monod, Émile, *L'exposition universelle de 1889: grand ouvrage illustré, historique, encyclopédique, descriptif*, París, Francia, Libraire de la Société des gens de lettres, 1890.

Montalvo Ortega, Enrique, “La Hacienda henequenera, la transición al capitalismo y la penetración imperialista en Yucatán: 1850-1914”, en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, vol. 24, no 91, p. 152. doi: <http://dx.doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.1978.91.72544>,

Peschkes, Robert, *Yucatan mule cars. In southern traction*, San Antonio Texas, The Texas Division of the Electric Railroaders Association, 1977

Rangel González, Edgar Joel, “Un comerciante navarro dueño de los bosques de la costa oriental de Yucatán: Faustino Martínez (1889-1909)”, en *América Latina en la Historia Económica*, 25(3), p. 172. doi: 10.18232/alhe.927. Consultado el 13 de enero de 2021.

_____, “Plantaciones agrícolas-forestales en la costa oriental de Yucatán: explotación forestal, colonización y arrendamiento, 1890-1910”, en Asociación Mexicana de Historia Económica (ed.), *Segundas Jornadas de Historia de México de la Asociación Mexicana de Historia Económica*, México, AMHE, 2013.

RANGEL VARGAS, JUANA MARÍA, *LOS FERROCARRILES DECAUVILLE EN MÉXICO: TRANSPORTE PRIVADO PARA LA AGROINDUSTRIA, 1880-1907*, MÉXICO, UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO (TESIS DE DOCTORADO EN HISTORIA), 2018.

_____, *Un ferrocarril militar en la selva quintanarroense: la vía Decauville de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo, 1901-1939*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (Tesis de Maestría en Estudios Mesoamericanos), 2005.

Rosenzweig, Fernando, “La industria”, en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México. El porfiriato. La vida económica*, México, Hermes, 1965, t. 1, p. 312-314.

Secretaría de Fomento, *Anuario estadístico de la República Mexicana de 1907, formado por la dirección general de estadística, a cargo del doctor Antonio Peñafiel*, México, Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, 1912.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Imprenta y Litografía de F. Díaz de León Sucesores, 1895.

_____, *Anuario estadístico de la República Mexicana, 1900, formado por la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel*, México, Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, 1901.

_____, *Ley sobre Ferrocarriles*, México, Tipografía de la dirección general de telégrafos, 1899.

Tortolero Villaseñor, Alejandro, *De la coa a la máquina de vapor: actividad agrícola e innovación tecnológica en las haciendas mexicanas, 1880-1914*, México, Siglo XXI, 1998.

Wells, Allen, *Yucatán's gilded age. Haciendas, henequén and internacional harvester, 1860-1915*, Albuquerque, Nuevo Mexico, University of New Mexico Press, 1985.

TIERRA FERROVIARIA

Rastros de los ferrocarriles peninsulares en los acervos del CEDIF

Traces of the peninsular railways in the CEDIF collections

Patricio Juárez Lucas
Isabel Bonilla Galindo
Covadonga Vélez Rocha
Román Moreno Soto¹

Resumen

La península de Yucatán comprende los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán, territorio que, hasta mediados del siglo XX, tuvo un proceso lento de integración al resto del país y solamente cobró renovados bríos cuando las vías férreas locales se conectaron al sistema nacional, facilitando el desplazamiento de personas y mercancías. El objetivo del artículo es dar a conocer las fuentes documentales: expedientes, impresos, fotografías y planos, que se resguardan en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), referentes a la conformación de los ferrocarriles peninsulares, con el propósito de contribuir en el trabajo de los investigadores e investigadoras, en lo que hasta el momento es considerada una de las grandes lagunas sobre la historia ferroviaria de México.

Palabras clave

Ferrocarriles, Archivos, Península, Yucatán, Campeche, Quintana Roo.

¹ Personal del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura. Contacto: cedif@cultura.gob.mx

Abstract

The Yucatán peninsula includes the states of Campeche, Quintana Roo and Yucatán, a territory that until the middle of the 20th century had a slow integration process with the rest of the country and only charged renewed vigor when the local railways were connected to the national system, facilitating the movement of people and goods. The objective of the article is to make known the documentary sources: files, printouts, photographs and plans, which are protected in the collections of the Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF by its acronym in Spanish), referring to the conformation of the peninsular railways, with the purpose of contribute to the work of researchers in what has been considered up to now one of the great gaps in the history of railways in Mexico.

Keywords: Railways, Archives, Peninsula, Yucatan, Campeche, Quintana Roo.

Introducción

Los orígenes del sistema ferroviario en la península se remontan a 1857, cuando Santiago Méndez presentó un proyecto en materia ferroviaria. Sin embargo, será hasta 1875 cuando comienza a construirse la primera línea férrea en Yucatán, con la vía Mérida al puerto de Progreso, la cual obedeció a la necesidad de que los ferrocarriles trasladaran gran cantidad de mercancías provenientes de las zonas hacendarias o selváticas hacia los puertos de exportación, para beneficio de los negocios de empresarios y políticos locales. De esta forma, los proyectos se concentraron en el norte y noreste de la península, con epicentro en Mérida y en la ciudad-puerto de Campeche.²

En Yucatán, entre 1876 y 1901 el sistema ferroviario estaba en manos de cinco compañías estatales³, cada una con un consejo de administración y diferentes personajes de la élite local. No obstante, en 1902 se fusionaron y formaron una sola: Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Su capital fue de 23 millones de pesos, que se dividieron en 23 mil acciones de mil pesos. La red tuvo una extensión aproximada de 904 kilómetros, en forma de reticulado con cuatro divisiones: norte, sur, oriente y oeste, que unió a Mérida y Progreso con Valladolid, Tizimín y Peto. En 1913 se terminó de construir la última línea de importancia en la península, la que conectó Mérida con Tizimín. Con ello, el sistema ferroviario yucateco quedó consolidado.⁴

Por su parte, en territorio de Campeche, entre 1881 y 1908 se desarrollaron dos iniciativas importantes, la primera intentó vincular a la ciudad de Campeche con Calkiní, buscando completar la conexión Calkiní-Mérida (cuya concesión la tenía la firma yucateca Compañía

2 Martha Beatriz Cahuich Campos, "La persecución de un sueño: Historia del ferrocarril en Campeche y la península de Yucatán", en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, p. 33.

3 Las compañías eran: la del ferrocarril de Mérida a Progreso con ramal a Izamal, la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del Ferrocarril Muelle y Almacenes del Comercio y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal. Véase Ricardo Wan Moguel, "Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)", en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, p. 16.

4 Ricardo Wan Moguel, "El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)", en *Mirada Ferroviaria*, núm. 38, año 13, México, enero-abril del 2020, p. 7.

Peninsular de Ferrocarril), pero sólo logró el tendido Campeche-Lerma y Tenabo-Pomuch. La segunda fue el Ferrocarril Campechano, compañía encabezada por Fernando Carvajal de Estrada, que no consolidó la comunicación del puerto con los Chenes desde Bolonchenticul, pero sí hasta la Hacienda Uayamón. Mientras que, en Quintana Roo sólo hubo un tendido temporal, con objetivo militar en contra de los mayas rebeldes.⁵

A pesar de que hubo proyectos para unir algunas regiones del actual estado de Quintana Roo y que Campeche estuvo unido con Yucatán en 1898, no existió una red que comunicara la península con el resto de México. En los albores del siglo XX se realizaron los primeros intentos para unir la península con la nación, sin embargo, no fueron fructíferos. Fue hasta la década de 1930 cuando se volvió a retomar la idea de crear una empresa para articular un sistema férreo nacional, que incluyera al sureste, por lo que durante el gobierno de Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) se acordó construir una línea que comunicara al sureste mexicano, conectando el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, mientras que en la administración de Abelardo L. Rodríguez (1932-1934) se realizaron los vuelos de reconocimiento, junto con algunos estudios preliminares.⁶

Finalmente, durante el gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940) se comenzaron los trabajos de construcción para unir las líneas bajo el nombre de Ferrocarriles del Sureste, proyecto que, partir del mes de septiembre de 1936, recayó en la SCOP, la cual creó la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles y organizó la línea en dos divisiones: Puerto México —de Coatzacoalcos a Tabasco— y Campeche —de Tenosique a Campeche. Después de catorce años de construcción, en mayo de 1950 se puso en servicio la primera parte de la línea; la que iba de Coatzacoalcos a Campeche. Mientras que, 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.⁷ En 1968 se fusionó la Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán con el Ferrocarril del Sureste, surgiendo de este modo los Ferrocarriles Unidos del Sureste.⁸

Pese a su relevancia, hasta hace poco la historiografía que diera cuenta sobre cómo se construyeron, operaron y modificaron las líneas del sistema ferroviario de la península, en particular aquella posterior al periodo porfiriano, se encontraba en una especie de vacío que afortunadamente se ha venido llenando, gracias a los trabajos de investigación de Ricardo Wan Moguel, Marcos Tonatiuh Águila, Jeffrey Bortz, Marcela Mijares Lara y Martha Beatriz Cahuich Campos.⁹

5 Martha Beatriz Cahuich, *op. cit.*, pp. 33-34.

6 Marcela Mijares, “El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche (1934-1944)”, en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, p. 25.

7 Ricardo Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste...”, *op. cit.*, p.8.

8 *Ibid.*, p. 11.

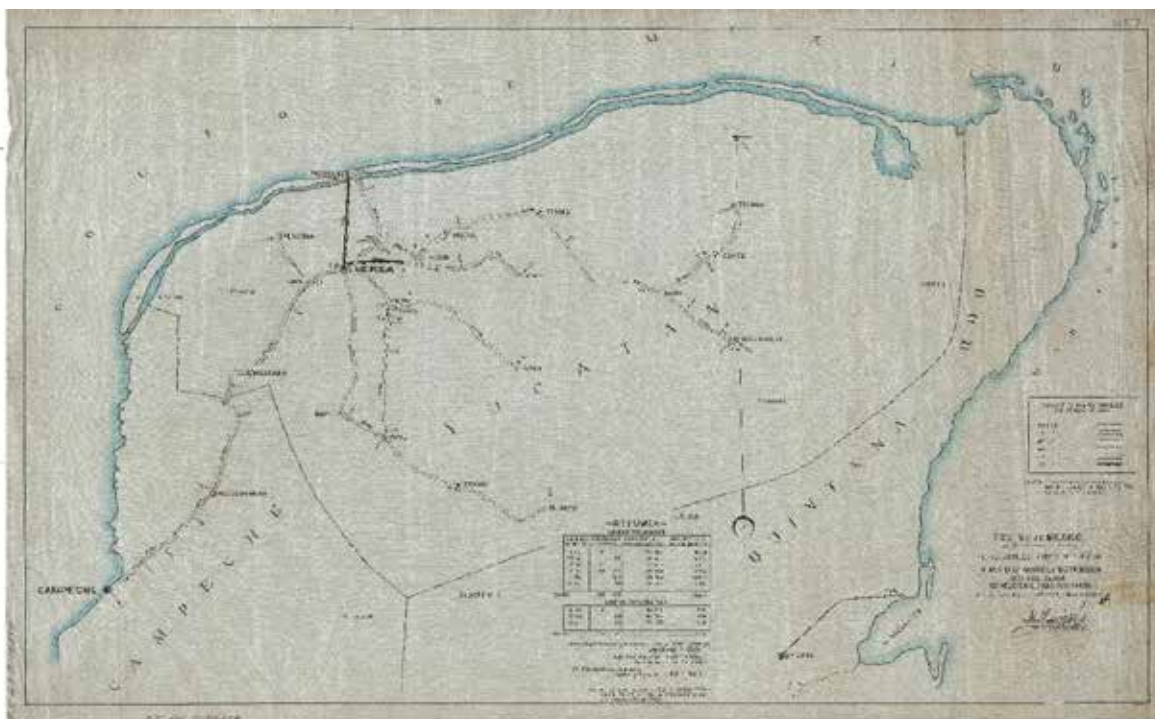
9 Muchos de sus trabajos han sido publicados en números anteriores de *Mirada Ferroviaria*, de ellos el que ha logrado mostrar un panorama para una buena parte del periodo posrevolucionario es el de Ricardo Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste...”, *op. cit.*, pp. 5-14; sobre los conflictos de los trabajadores son muy importantes los aportes del artículo de Marcos T. Águila, Jeffrey Bortz, “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 38, año 13, México, mayo-agosto del 2020, pp. 38-51. Mientras que los aportes de Marcela Mijares para el caso del Ferrocarril del Sureste y el del equipo coordinado por Martha Beatriz Cahuich para los ferrocarriles en Campeche son muy relevantes, incluso esta última

Sin duda, los avances de estos investigadores e investigadoras se han sustentado en un respaldado documental sólido, que ha implicado la consulta de distintos acervos documentales, entre los que destacan aquellos localizados en el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), en donde se conservan dos importantes fondos de la misma compañía ferroviaria llamada Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), que funcionó bajo distintos nombres desde 1874 hasta 1998, cuando fue privatizada, por lo que dan cuenta de funciones institucionales diferentes, pero complementarias. El primer fondo es el de “Ferrocarriles Yucatecos” (1871-1997), el cual registra las relaciones laborales de las empresas ferroviarias, y el segundo es el fondo “Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán” (1880-1980), que documenta la administración y política de las empresas ferroviarias que se sucedieron en el tiempo.¹⁰

Junto con la magnífica colección que representan los dos fondos de ferrocarriles que acabamos de mencionar, existe otro acervo donde los interesados e interesadas en seguir los rastros de los ferrocarriles peninsulares deben hacer una parada obligatoria para consultar. Por supuesto, nos referimos al repositorio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), en donde se conserva la colección más amplia sobre la historia de los ferrocarriles en México. En ese sentido, los invitamos en las siguientes páginas a acompañarnos en un recorrido, con el propósito de mostrarles las fuentes documentales que tenemos a su disposición, para el estudio de los ferrocarriles en la península.

escribió un artículo muy sugerente en este número.

10 Piedad Peniche Rivero, “Fuentes documentales para la historia de los ferrocarriles en el Archivo General del estado de Yucatán”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 18, México, septiembre-diciembre de 2012, pp. 26-31.



Plano mostrando la distribución del riel, según su peso en libras por yarda. Ferrocarriles Unidos de Yucatán. 11 de marzo de 1931. Escala: 1:500000. Fondo Ferrocarriles Naciones de México. Sección Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

I. Archivo Histórico

Aquí se resguardan documentos referentes al Ferrocarril del Sureste, entre los cuales encontramos algunas concesiones para el establecimiento de ferrocarriles en el estado de Yucatán, documentación que pertenece al fondo FNM, sección Líneas originarias. Además de los mencionados, hay un grupo documental muy importante, que forma parte de ese mismo fondo, agrupado en la Sección Expedientes de personal, Serie Departamento de Express, correspondiente a la División Oriente.

Como ya hemos señalado en otro trabajo, la División Oriente del Express se consolidó con la fusión de las divisiones Centro y Sur, en el año de 1931. Era una red muy amplia del sistema ferroviario, en la que confluían tres divisiones del departamento de transportes: Puebla, Jalapa y Sureste. En el principio esta red la formaban el Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril Mexicano del Sur, el Ferrocarril Oriental Mexicano, El Ferrocarril de Veracruz al Istmo y el Ferrocarril Panamericano; y para mediados del siglo XX, cuando los Ferrocarriles Unidos de Yucatán pasaron a formar parte de FNM, la División Oriente del Express abarcó la península de Yucatán.¹¹

¹¹ Patricio Juárez Lucas, “Trabajo y trabajadores del departamento de Express”, en *Boletín Documental*, nueva época, núm. 20, año V, MÉXICO, CENTRO NACIONAL PARA LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FERROCARRILERO, JULIO-SEPTIEMBRE DE 2004, pp. 12-13.

La Superintendencia de la División Oriente del Express se instaló en la estación de Puebla, por lo que la documentación que se generó para el funcionamiento de esta especialidad se fue concentrando en este sitio ferroviario. Una vez que se suprime este servicio, en el año de 1992, la masa documental generada se concentró y almacenó en un cuarto del Taller de Puentes y Edificios. Durante los trabajos del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México (Pronare), que se llevaron a cabo en esta estación se localizaron varios grupos documentales, entre los que destaca el concerniente al Express, por ser hasta este momento los únicos para los trabajos que realizaba dicho departamento.

Los investigadores que realizaron las tareas de rescate dieron prioridad a los expedientes de personal, es decir, a las huellas de lo humano, en un intento por seguir la luz de la antorcha sugerida por el gran historiador francés Marc Bloch¹² y dejando de lado los restos materiales dada la premura del tiempo, la capacidad para resguardar toda la documentación, así como el avance del proceso de privatización de la empresa.

En los expedientes de personal se encuentran los rastros de cada trabajador y trabajadora del Express, que laboraron en esa extensa red que iba de la ciudad de Puebla hasta la península de Yucatán, pasando por todo el sureste de México. En estos expedientes podemos seguir las huellas de sus orígenes, sus movilidades y desplazamientos por ese territorio laboral, en pocas palabras, sus biografías.

12 Marc Bloch, *Introducción a la historia*. México, Fondo de Cultura Económica, 1990 (decimoquinta reimpresión).

FORMA 89

Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A. de C. V.

SANATORIO "RENDON PENICHE"

Nº 4623

Expedida 8.50 lrs. BOLETA DE INGRESO AL SERVICIO MEDICO

DEPARTAMENTO DE Transportes, MERIDA, YUC., 6 de Septiembre 1969

SR. JEFE DEL SERVICIO MEDICO.

EL SR. Eladio Puc Cauich EMPLEADO DE ESTE DEPARTAMENTO EN EL PUESTO DE Conductor de Express. DESEA SER ATENDIDO PORQUE MANIFIESTA ENCONTRARSE ENFERMO.

ACCIDENTE DE SERVICIO. ¿PUEDE TRABAJAR, Vo. Bo.

	X
SI	NO

P/A. [Signature]
Jefe del Departamento

jiec.

Domicilio del Paciente: Hora en que fué atendido 10:15

Calle..... Núm..... Tiempo aproximado en que estará sin trabajar: 3 días

COLONIA.....

c. c. p. Exp. trab.
c. c. p. Ofna. de Personal.
c. c. p. Serv. Médico.
c. c. p. Jefe Depto. respect.

Externo

17-112

Hoja del expediente de Eladio Puc Cauich. Fondo: FNM. Sección: Puebla. Serie: expedientes de personal. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

A lo anterior hay que sumarle otros dos grupos documentales, que muestran los rastros de los ferrocarriles en el sureste mexicano: son las secciones Tierra Blanca y Matías Romero del Fondo Ferrocarriles Nacionales, al igual que los concernientes al departamento de Express. En estos dos acervos son preponderantes los expedientes de personal, documentos que registraron la vida del personal que trabajó en los departamentos de Transportes y de Conservación de Vía. Por último, habrá que mencionar, aunque sea tangencialmente, la existencia de algunos documentos concernientes a terrenos del derecho de vía de algunos sitios ferroviarios del Ferrocarril de Sureste, así como los referentes a las concesiones para construcción de este sistema ferroviario.

En suma, las concesiones, los expedientes sobre terrenos del derecho de vía y los expedientes de personal de los departamentos de Transportes, Conservación de vía y del Express, constituyen los rastros de los ferrocarriles peninsulares resguardados en el Archivo Histórico.

II. Biblioteca especializada

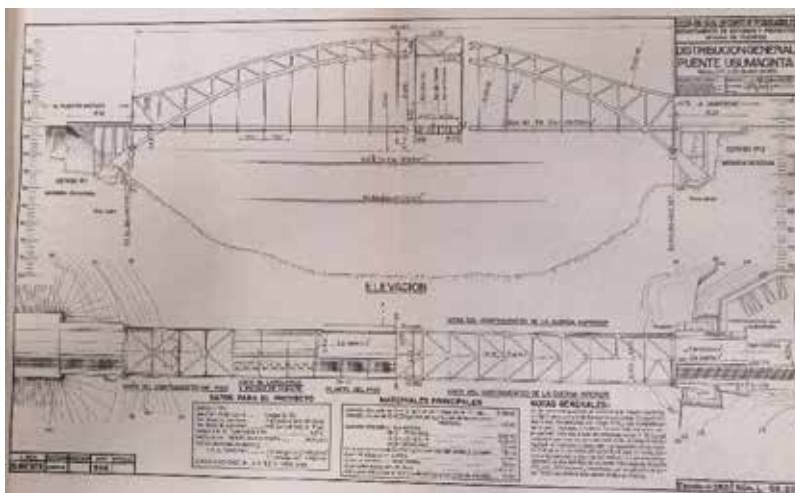
Cuenta con diversa bibliografía, que contribuye al estudio de los ferrocarriles que se establecieron en la península de Yucatán. Los impresos a que hacemos referencia comprenden dos momentos cruciales en el desarrollo de las vías ferroviarias en esa región. Por un lado, están los que se publicaron en la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del siglo XX; se relacionan directamente con las concesiones federales que se otorgaron al gobierno del estado y a los empresarios locales mexicanos que se interesaron en el tendido de las vías férreas a partir de 1857; se caracterizan por su contenido oficial y por ser ediciones limitadas, casi siempre financiadas por y para las propias empresas ferroviarias y el gobierno federal. De ellas destacan: los decretos otorgados a las compañías del Ferrocarril Mérida a Progreso; Mérida a Izamal; Mérida a Peto con ramal a Sotuta; Mérida a Valladolid y ramales a Progreso y Tizimin y Mérida y Campeche, y ramales a Hunucma y Ticul. Además de los estatutos de la Compañía de los ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán y el programa de la inauguración del Ferrocarril Mérida a Valladolid. Sin dejar de mencionar la obra financiada por la empresa ferroviaria Mérida a Peto, que reúne la historia, imágenes de las estaciones y paraderos, así como algunos detalles de los 153 kilómetros de extensión y los 31 que corresponden al ramal de esta vía.



“Paradero de Xoy”, en *Memoria que contiene datos históricos y estadísticos y una colección fotográfica de las estaciones y planos del Ferrocarril de Mérida a Peto con ramal a Sotuta*. Mérida, Imprenta de Loret de Mola, 1899, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Por otro lado, se cuenta con los estudios técnicos e históricos que se imprimieron en la década de 1930 y hasta 1970. Atienden los requerimientos normativos que estableció la propia Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y están relacionados directamente con el proyecto que arrancó en el periodo cardenista, al que se le denominó Ferrocarril Sureste.

De esos materiales destacan: la Memoria y anteproyecto ferroviario para la frontera sur, una breve relación histórica del estado de los trabajos del ferrocarril del Sureste, mecanoscrito elaborado en 1948, así como las ponencias presentadas en el VII Congreso Panamericano de Ferrocarriles. En conjunto hacen referencia a las especificaciones técnicas y detalles de la construcción de los puentes Usumacinta y Mezcalapa, además de contar con un texto relativo a la impregnación de maderas en esa zona. Otras fuentes impresas que pueden ser de utilidad son las publicaciones seriadas, de las que sobresalen la revista *Ferronales*, en la que aparecen más de una decena de artículos relacionados con esa vía, los horarios de la División Sureste y los itinerarios que marcan el recorrido.



SCOP, “Distribución general. Puente Usumacinta”, en Ferrocarril del Sureste, México, SCOP, 1950.

Ahora bien, para fortuna de los estudiosos de la península yucateca se dispone, además, de otras obras impresas que recogen, apoyan y fortalecen el conocimiento y la investigación que gira en torno al impacto y desarrollo que tuvo el ferrocarril en esa región. Destacan los datos estadísticos relativos al tráfico de mercancía de estación receptora a estación remitente, así como modificaciones al trazo de la línea o la fusión de los ferrocarriles del Sureste y Unidos de Yucatán, para constituir la empresa Ferrocarriles Unidos del Sureste, S. A. de C. V., en 1968, y su posterior unificación con la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

III. Fototeca

Resguarda algunas imágenes que dan cuenta de una parte de la infraestructura de los ferrocarriles peninsulares, específicamente de la estación Mérida, en la península de Yucatán, y del puente sobre el río Usumacinta, ambos pertenecientes a la línea del Ferrocarril del Sureste. Las primeras se encuentran resguardadas en el fondo denominado Ferrocarriles Nacionales de México, por sus siglas FNM, en sus secciones Revista Ferronales, Censo de Estaciones y Pronare.

En la primera sección se encuentran cinco fotografías que fueron tomadas aproximadamente en la década de los setenta; corresponden a diversos ángulos de la fachada. Como su nombre indica, en la segunda sección se localizan las imágenes tomadas durante el Censo de estaciones, llevado a cabo por personal del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en 1993; cabe decir que también se registró la estación de Mérida: los negativos presentan dos vistas parciales de la estación, el área de oficinas, los andenes y una placa conmemorativa. Finalmente está la sección Pronare, cuyo nombre obedece al denominado Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México, cuya finalidad fue rescatar y preservar el conjunto de bienes muebles, inmuebles y grupos documentales de dicho patrimonio; para lo cual se conformaron brigadas integradas por personal del Museo, mismo que recorrió todas las líneas del sistema ferroviario para registrarlo y fotografiarlo. Uno de los recorridos incluyó al Ferrocarril del Sureste, línea FA de Coatzacoalcos a Mérida, y por supuesto, se registró la estación de Mérida. En los negativos no aparece el edificio, sino aquellas piezas históricas que fueron localizadas en las distintas áreas del inmueble y en sus patios.



Estación Mérida, ca. 1970. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales.
CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

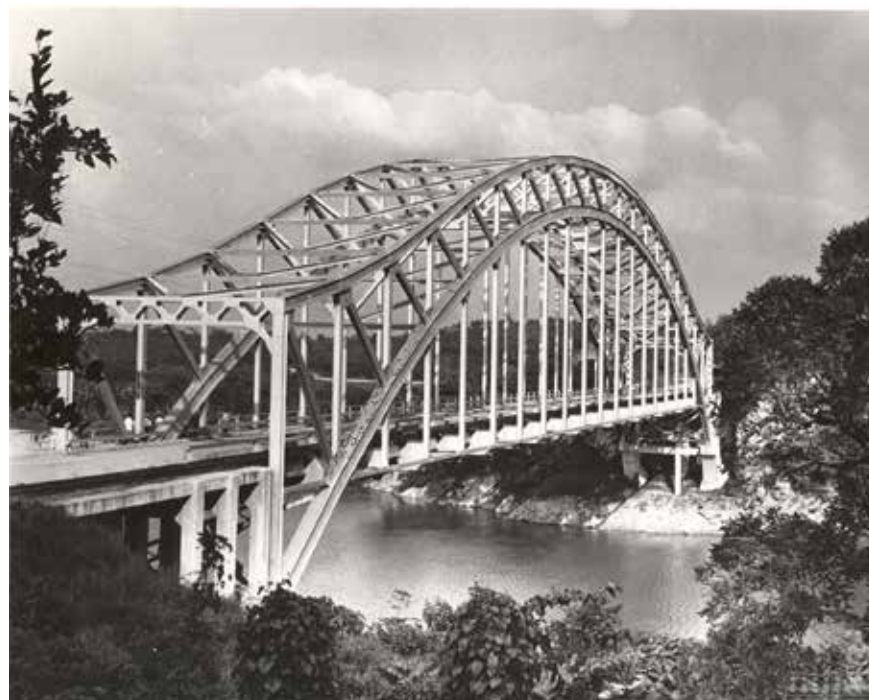
Con respecto al puente Usumacinta, las tres imágenes que se conservan en el acervo de la Fototeca pertenecen al Fondo FNM, Sección Revista Ferronales, y corresponden a una serie de fotos que fueron tomadas de diversos ángulos del puente. Éstese encuentra situado, como ya lo habíamos comentado, en la línea del Ferrocarril del Sureste, en el kilómetro FA-396, específicamente en un lugar denominado Boca del Cerro, a 12 kilómetros de Tenosique, Tabasco¹³. Los trabajos de construcción comenzaron en 1948 y finalizaron en marzo de 1950¹⁴, para ese momento era un puente único por su capacidad de carga, ya que daba paso tanto al

¹³ SCOP, *Ferrocarril del Sureste, México*, SCOP, 1950, p. 125.

¹⁴ *Entre destinos. Puentes ferroviarios de México. Catálogo de exposición. México*, CONACULTA, MNFM, 2003, p. 26.

ferrocarril, como a automóviles y camiones, además de contar con una banqueta para peatones¹⁵.

La longitud total del puente es de 189 metros, con un claro principal de 150 metros¹⁶. El costo de la obra fue de 5 millones 410 mil pesos¹⁷, y su nombre obedece a que se encuentra sobre el río Usumacinta. Su superestructura está conformada por un arco de acero estructural con anillos triangulados y tímpanos verticales y paralelos, articulado en sus apoyos con la mayor parte del piso suspendido, además de dos cubiertas de concreto armado formadas de losa. En su subestructura se encuentran cuatro pedestales individuales de concreto armado sobre los que descansa el arco, ligados por un travesaño intermedio; estos se encuentran desplantados sobre roca caliza, además de dos estructuras reticuladas donde se apoyan los accesos, formadas de columnas y traveses de concreto armado¹⁸.



Puente Usumacinta, ca. 1950. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. CEDIF, CNPPPCF, Secretaría de Cultura.

IV. Planoteca

Conserva una serie de documentos compuestos por alrededor de treinta planos, que dan cuenta de la localización, construcción y demás quehaceres técnicos del Ferrocarril del Sureste, línea FA de Coatzacoalcos a Mérida, así como un conjunto de mapas y cartas generales de los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, los cuales se localizan en la sección de Vías

¹⁵ SCOP, *Ferrocarril del Sureste*, *Op. Cit.*, p. 125.

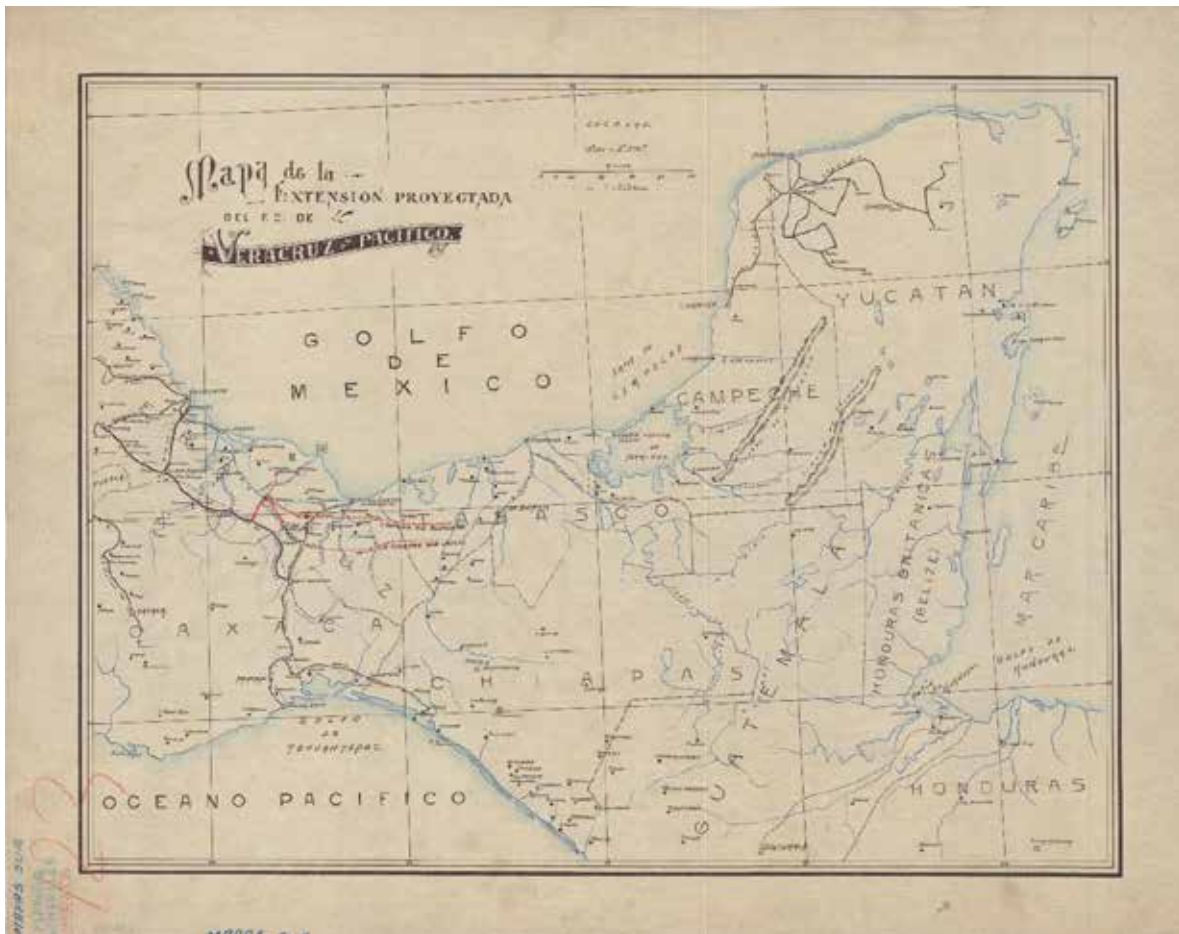
¹⁶ *Idem.*

¹⁷ *Ibid.*, p. 135.

¹⁸ *Ibid.*, p. 125, 129.

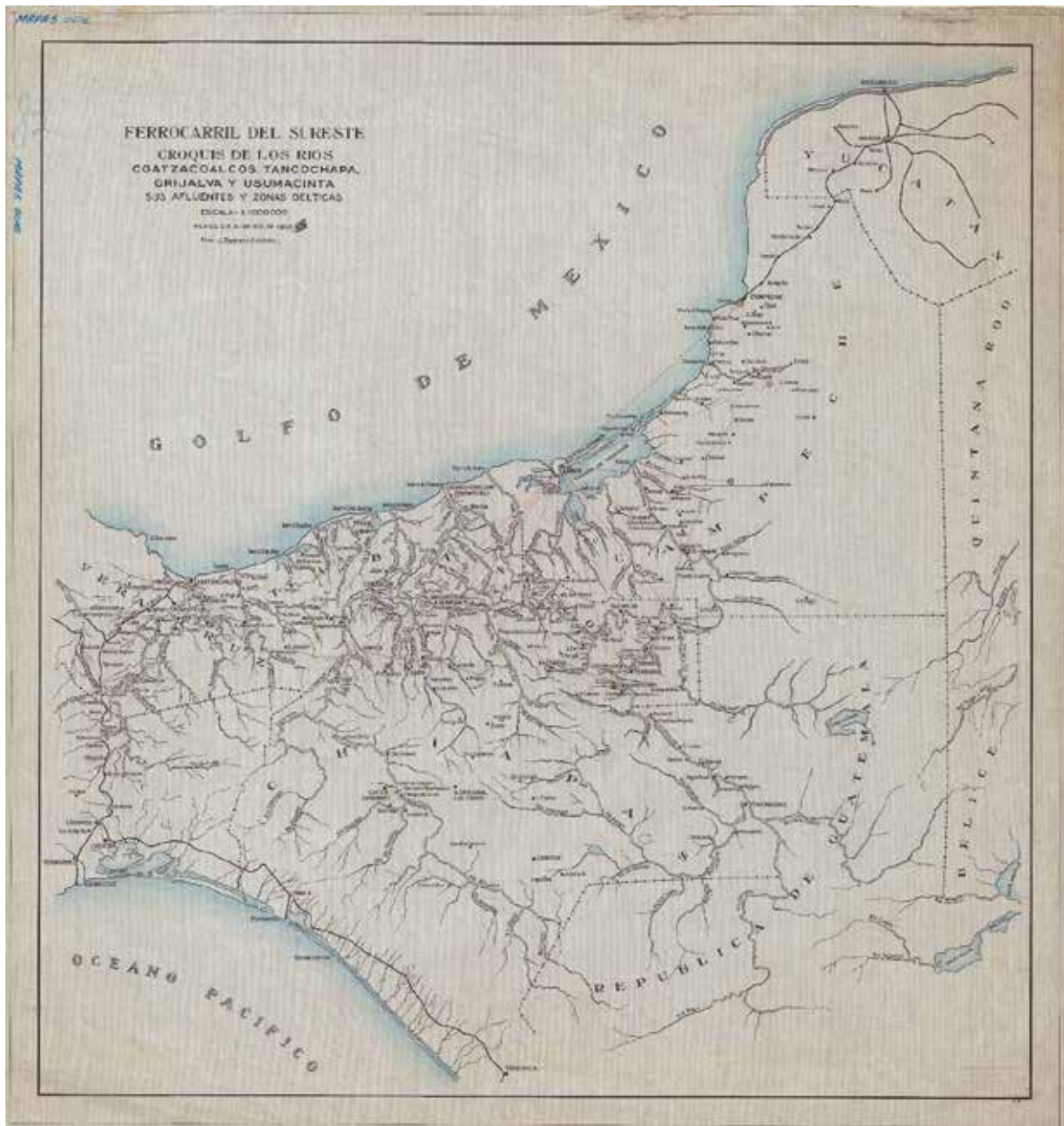
y Estructuras del Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, en donde se puede apreciar no solamente la construcción de las líneas y ramales y los derechos de vía, sino variada información topográfica, hidrológica, de vegetación y geografía, junto con datos de asentamientos humanos en localidades rurales y urbanas, por lo que constituyen una fuente muy valiosa, que da cuenta del impacto del ferrocarril sobre el territorio de la península de Yucatán.

Los planos y mapas a que se hace referencia se ubican dentro de dos periodos importantes de la historia de los ferrocarriles en la península, en la primera mitad del siglo XX. Por un lado, están aquellos de la década de 1910 a 1920, que abarcan desde los primeros trabajos de reconocimiento y algunos trazos para la ubicación de una vía por parte de la Compañía Constructora del Ferrocarril de Veracruz, Tabasco y Campeche, en 1910, hasta los encomendados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) durante el gobierno de Venustiano Carranza (1917-1921), quien solicitó el estudio preliminar de la zona, la ejecución y posterior desarrollo de las obras. Entre estos materiales destaca el “*Map of the proposed Veracruz, Tabasco & Campeche R.R.*” de abril de 1910; “Línea de reconocimiento para el FC. del Golfo de México. Tramo entre el Istmo de Tehuantepec y el río Usumacinta y entre éste y el puerto de Campeche”, de marzo de 1918; “Ferrocarril del Istmo a Campeche. Plano y perfil de la línea entre puerto México y Campeche. Sección del río Coatzacoalcos a Xucupa” y “Línea de reconocimiento para el FC. del Golfo de México. Tramo entre el Istmo de Tehuantepec y el río Usumacinta y entre éste y el puerto de Campeche”, de noviembre de 1920.



Mapa de la extensión proyectada del F.C. de Veracruz-Pacífico. Ca. 1910. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

El segundo grupo de planos se ubica en las décadas de 1930 a 1950, y se refiere a los perfiles generales del Ferrocarril del Sureste y los Ferrocarriles Unidos de Yucatán; los primeros dan cuenta desde los estudios preliminares de los gobiernos de Pascual Ortiz Rubio y Abelardo L. Rodríguez, hasta los inicios de las tareas de construcción de la línea durante el sexenio de Lázaro Cárdenas por parte de la SCOP, a través de la Dirección General de Ferrocarriles en Construcción en 1936, quienes organizaron la línea en dos divisiones, Puerto México —de Coatzacoalcos a Tabasco— y Campeche —Tenosique a Campeche—, para realizar los trabajos de construcción desde sus dos extremos, con la premisa de que las obras se hicieran al menor costo posible. La idea modificó el trazo original y se resolvió que esta debía comenzar en Puerto México, en Coatzacoalcos, Veracruz, lo que redujo la distancia original de 780 kilómetros a 738.8 kilómetros, en 1939.

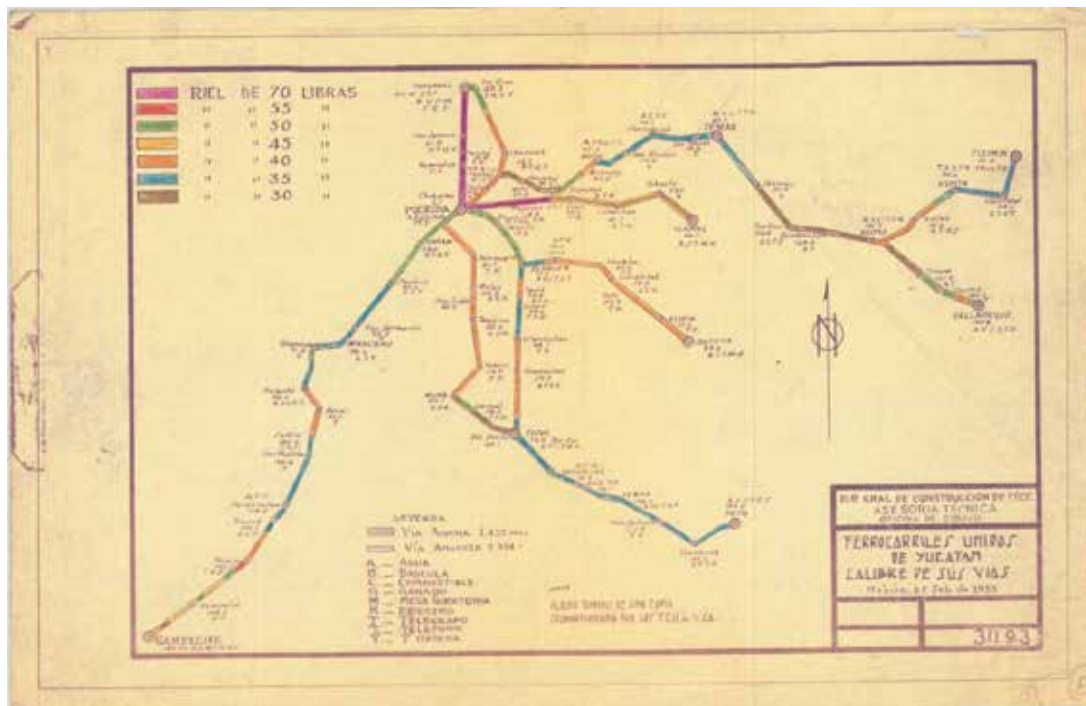


Ferrocarril del Sureste. Croquis de los ríos Coatzacoalcos, Tancochapa, Grijalva y Usumacinta, sus afluentes y zonas delticas. 31 de diciembre de 1935. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Cartas.

CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Los segundos hacen referencia al proceso de cambio de escantillón de la línea que iba de Campeche a Mérida para lograr una conexión con la península de Yucatán, en 1953. La SCOP informó que los 180 kilómetros que separaban a Campeche de Mérida serían rehabilitados, con el objeto de transformar la vía de angosta en ancha, a fin de que quedara incorporada la red de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán con el centro del país. Finalmente, en

1957 se inaugura la vía ancha del Ferrocarril Campeche-Mérida y comienzan los trabajos de ampliación de Mérida a Izamal, los cuales terminarán en 1959.



Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Calibre de sus vías. Febrero de 1953. Dirección de Construcción de Ferrocarriles. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Reflexiones finales

Sin duda, las fuentes documentales, gráficas e impresas que se resguardan en el CEDIF permiten profundizar en el conocimiento de la historia de las líneas ferroviarias en la península de Yucatán, tema que cobra especial relevancia a la luz del actual proyecto del Tren Maya, sobre todo ante la necesidad de conocer los antecedentes e impactos de las infraestructuras ferroviarias por los territorios que seguirá su ruta, por lo que resulta ser un campo fértil para nuevas investigaciones que puedan ayudar a cubrir un vacío en la historiografía sobre los ferrocarriles en México.

Referencias consultadas

Águila, Marcos T. y Jeffrey Bortz, “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 38, año 13, México, mayo-agosto del 2020, pp. 38-51. [<https://www.miradaferroviaria.mx/los-ferrocarriles-yucatecos-39/>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

Bloch, Marc, *Introducción a la historia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1990 (decimoquinta reimpresión).

Cahuich Campos, Martha Beatriz, “La persecución de un sueño: Historia del ferrocarril en Campeche y la península de Yucatán”, en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, pp. 32-37. [<https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/glifos/issue/view/2161/2316>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

Juárez Lucas, Patricio, “Trabajo y trabajadores del departamento de Express” en *Boletín Documental*, nueva época, núm. 20, año V, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, julio-septiembre de 2004, pp. 12-13.

Mijares, Marcela, “El Ferrocarril del Sureste y su División Campeche (1934-1944)”, en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, pp. 24-31. [<https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/glifos/issue/view/2161/2316>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

MNFM, *Entre destinos. Puentes ferroviarios de México. Catálogo de exposición*. México, CONACULTA, MNFM, 2003, p. 56

Peniche Rivero, Piedad, “Fuentes documentales para la historia de los ferrocarriles en el Archivo General del estado de Yucatán”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 18, México, septiembre-diciembre de 2012, pp. 26-31. [<https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/18.pdf>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

SCOP, *Ferrocarril del Sureste*, México, SCOP, 1950, 200 pp. + anexos.

Villegas González, Petronio. *Puentes Ferroviarios*. México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2001, p. 242.

Wan Moguel, Ricardo, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 38, año 13, México, enero-abril del 2020, pp. 5-14. [https://www.miradaferroviaria.mx/wp-content/uploads/2020/05/03_miradaFerro_38_estaciones.pdf]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

-----, “Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977), en *Glifos*, núm. 26, año 7, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, diciembre de 2020, pp. 16-23. [<https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/glifos/issue/view/2161/2316>]. Consultado el 14 de marzo de 2021.

Tierra Ferroviaria

Registro e inventario del patrimonio cultural inmueble en Yucatán: la reconstrucción virtual de los caminos del tren como instrumento de investigación histórico-arqueológica

Registry and inventory of the railway heritage in Yucatan: virtual reconstruction as a historical-archaeological research tool

Lucina Rangel Vargas¹
Tilman Pfannkuch Wachtel²

Resumen

Este artículo expone algunas de las experiencias y resultados de la arqueología industrial como línea de trabajo, que desde hace más de dos décadas se ha realizado desde el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, (CNPPCF). Esta disciplina ha apoyado las actividades del inventario y la catalogación de los edificios ferroviarios, cuya construcción data principalmente de las últimas décadas del siglo XIX y primeras del siglo XX; es un patrimonio específico, vasto y con características particulares por su valor histórico, artístico y arquitectónico. Para el caso de Yucatán, su red de líneas férreas alcanzó

1 Arqueóloga. Jefa de Departamento de Monumentos Históricos y Artísticos, CNPPCF. Contacto: viasverdesmexico@cultura.gob.mx

2 Arqueólogo. Coordinador de servicios y proyectos culturales, CNPPCF. Contacto: tilman@cultura.gob.mx

alrededor los mil 200 kilómetros de longitud, además de numerosos inmuebles que fueron creados para su funcionamiento. Por lo tanto, el principal cometido de la arqueología industrial, como propuesta metodológica, es sumarse a la investigación integral de este patrimonio, para que desde la interdisciplinariedad, con nuevas técnicas y herramientas, se avance en el registro sistemático de estos bienes culturales.

Palabras clave: Patrimonio ferroviario, arqueología industrial, inventario, nuevas tecnologías, reconstrucción virtual, México.

Abstract

This article presents some of the experiences and results of industrial archaeology, as a line of work that for more than two decades has been carried out from the Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, (CNPPCF by its acronym in Spanish). This discipline has supported the inventory and cataloging activities of railway buildings, whose construction dates mainly from the last decades of the 19th century and the first decades of the 20th century; It is a specific, vast heritage with particular characteristics due to its historical, artistic and architectural value. In the case of Yucatan, its network of railroad achieved 1 200 kilometers in length, in addition to numerous buildings that were created for its operation. Therefore, the main task of industrial archaeology as a methodological proposal, is to join the comprehensive research of this heritage, so that from interdisciplinarity, with new techniques and tools, progress is made in the systematic recording of these cultural assets.

Keywords: Railway heritage, industrial archeology, inventory, new technologies, virtual reconstruction, Mexico.

El patrimonio ferroviario inmueble. Aspectos teóricos y acciones institucionales

La arqueología industrial es una disciplina científica orientada a estudiar el patrimonio material e inmaterial generado por las sociedades contemporáneas; permite centrarse en el estudio de las actividades económicas de carácter extractivo, de transformación y de transporte. De acuerdo con los planteamientos dictados por la Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial, se establece que la Arqueología Industrial se define como:

“un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos. La arqueología industrial hace uso de los métodos de investigación más adecuados para hacer entender mejor el pasado y el presente industrial”.³

³ Documentalia, “Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial, 2003 por The International Council of Monuments and Sites (ICOMOS) –The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)”, en *Patrimonio: economía cultural y educación para la paz (Mec-Edupaz)*, vol. 2, no 8; Marina Sanz Carlos y J. S. S., “Pensando el patrimonio industrial. Los retos del siglo XXI”, en *Periférica Internacional. Revista para el análisis de la cultura y el territorio*, 2019, (20), p. 89.

Como lo han señalado diversos estudios realizados en nuestro país, fue durante el último tercio del siglo XIX y los primeros años del siglo XX cuando se construyeron aproximadamente veinte mil kilómetros de vías férreas; sus troncales y ramales posibilitaron la interconexión espacial del territorio, se configuraron circuitos comerciales y un mapa productivo nacional. La herencia histórico-cultural del ferrocarril como sistema de transporte está constituida por esos miles de kilómetros, diseñados como ejes transversales y longitudinales. Paralelamente, destacan sus más de mil estaciones de pasajeros o mixtas, quinientas de ellas catalogadas como monumentos, además de talleres, numerosos puentes, y demás instalaciones necesarias y creadas para su funcionamiento.

Desde hace más de tres décadas, el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) tiene entre sus tareas prioritarias la elaboración de los inventarios de su patrimonio, en un trabajo coordinado con las instituciones cuyas funciones primarias sean la protección del legado cultural de la República mexicana.

En este sentido, el Departamento de Monumentos Históricos y Artísticos del CNPPCF ha elaborado los criterios y las directrices de la arqueología industrial aplicables a estos bienes. Uno de los propósitos de esta labor se ha centrado en transformar los inventarios tradicionales y avanzar en la elaboración de bases de datos digitales y georreferenciadas. Es evidente que con un registro e inventario sistematizado se vuelve más eficaz la exploración e identificación de los inmuebles que debieran ser preservados, lo cual favorece en gran medida su rescate, estudio, protección y conservación. Estas bases de datos también permiten una mejor toma de decisiones sobre estos bienes culturales, así como una respuesta objetiva ante las solicitudes de los municipios, los gobiernos estatales y la sociedad organizada, que buscan darles una proyección social.

En la aplicación de nuevas tecnologías en esta materia, la reconstrucción virtual se suma como una metodología para el estudio y la investigación integral del patrimonio ferroviario construido. Los Principios de Sevilla establecen que la reconstrucción a partir de un modelo virtual es, en términos llanos, una recuperación visual de la cultura material mueble e inmueble. Cabe acotar que esta visualización asistida se diseña con base en el rigor científico y académico.⁴ En nuestro departamento, este ejercicio se efectúa mediante la investigación histórica, el análisis de mapas, cartas topográficas del INEGI, croquis, fotografías y documentos de las estaciones y los sitios ferroviarios. Otros pasos indispensables en este proceso son la prospección en campo y el uso de los programas informáticos, que permiten visualizar cartografía basada en imágenes satelitales.

Derivado de lo anterior, en el marco del proyecto Tren Maya el CNPPCF, como el órgano que tiene los conocimientos y la experiencia acumulada por los años, se ha sumado, en un proceso participativo y articulado, a las instituciones que conservan el patrimonio de la nación, con el objetivo de instrumentar y ejecutar acciones para la actualización del inventario de estos bienes culturales en el sureste de México.

4 FIAV (FORUM INTERNACIONAL DE ARQUEOLOGÍA VIRTUAL), *LOS PRINCIPIOS DE SEVILLA. PRINCIPIOS INTERNACIONALES DE LA ARQUEOLOGÍA VIRTUAL*, 2012.

La realización de estas actividades se apoya en una metodología interdisciplinaria. De tal manera que, gracias a la reconstrucción virtual de los antiguos caminos del tren en Yucatán, se han logrado identificar y redibujar todas las rutas que surcaron la península; así se ha ampliado el patrimonio conocido y se reinterpreta su importancia dentro del contexto histórico regional y económico-social.

Antecedentes

Uno de los registros más importantes y, sin duda alguna, el más valioso como acervo histórico-cultural en México, fue el realizado entre los años de 1926-1930 por la Comisión de Avalúos e Inventarios de Ferrocarriles Nacionales de México; empresa creada en 1908 por convenio del Gobierno federal y los ferrocarriles que se fusionaron al efecto. De acuerdo con el informe del jefe de dicha comisión, el inventario referido formó parte del estudio para la reorganización financiera de los ferrocarriles.⁵ En ese entonces, el objetivo fue inventariar todos los inmuebles localizados sobre las líneas en operación, dentro de la administración de Ferrocarriles Nacionales de México. Dicho censo demuestra un sistemático y metódico trabajo de recolección de datos en campo, apoyado por un espléndido levantamiento fotográfico de todas las edificaciones ferroviarias.⁶ Las imágenes van acompañadas de una descripción detallada y clara de la función y materiales constructivos, dando cuenta de un patrimonio amplio y variado, en el que se destacan los puentes, los túneles, los viaductos, los talleres, las casas de trabajadores, lo mismo que estructuras de ingeniería, como alcantarillas de piedra y un largo etcétera.

El censo en cuestión cubrió la red ferroviaria que estaba funcionando dentro de Ferrocarriles Nacionales de México, es decir, las grandes troncales y ramales del territorio correspondiente a los antiguos ferrocarriles, como el Central Mexicano, el Nacional, el Internacional, Del Hidalgo y Nordeste y el Interoceánico.⁷ Por lo tanto, los sistemas de ferrocarriles de propiedad estatal, las vías desactivadas y las de tipo particular quedaron fuera de este inventario. Yucatán no formó parte de esta empresa federal. Su sistema de líneas estaba integrado bajo la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán, posteriormente llamados Ferrocarriles Unidos del Sureste.⁸

Hacia la década de 1990, las políticas nacionales favorecieron las concesiones que terminaron por privatizar al sistema de transporte ferroviario mexicano. En tal contexto, se registraron profundas transformaciones socioeconómicas, que afectaron tanto a las localidades más pequeñas, como a las grandes ciudades por las que pasaba el tren. La reestructuración de

5 La comisión señalada se instauró en julio de 1925, ver “Informe del ingeniero Carlos Corral, jefe de la Comisión de Avalúo e Inventarios”, 26 de julio de 1929 en Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, CEDIF, FONDO JUNTA DIRECTIVA, COMISIÓN DE AVALÚO E INVENTARIOS, EXP. 7824, F. 2.

6 Actualmente, el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria CEDIF, CONSERVA DENTRO DE SU INMENSO ACERVO DOCUMENTAL ESTA COLECCIÓN. EL FONDO COMISIÓN DE INVENTARIO Y AVALÚOS DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO (FNM) ESTÁ INTEGRADO POR 31 MIL 500 FOTOGRAFÍAS.

7 Teresa Márquez Martínez, “Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México”, en *Am. Lat. Hist. Econ* [online]. 2005, n.23 pp.119-130.

8 Ricardo Manuel Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, en *Mirada Ferroviaria*, 2020, No. 38, pp. 5-14.

la red nacional dejó claras cuáles eran las rutas más adecuadas y competitivas para el transporte de carga, pero esas decisiones dejaron fuera de operación una gran cantidad de líneas férreas y sus infraestructuras anexas, entre ellas las propias estaciones.

En este marco, Ferrocarriles Nacionales de México facultó a su museo para que organizara un grupo de trabajo, con el propósito de realizar un censo a nivel nacional.⁹ En esta ocasión encomendó registrar uno de los inmuebles más importantes: las estaciones del tren. Se inventariaron todas las que se encontraron a lo largo de las vías en uso, ya fueran con edificio o sin él. Esto es, una estación se define como un lugar designado en un horario de trenes, un punto en la ruta ferroviaria en el cual el tren debe detenerse para subir o bajar pasaje, mercancías y productos.¹⁰

Por lo tanto, este censo registró espacios dentro de la red ferroviaria, que iban desde un simple paradero con una placa señalando el nombre de la estación, hasta grandes conjuntos de inmuebles conformados principalmente por la estación, seguidos de una gran variedad y cantidad de edificaciones. Este inventario arrojó un total de 2 mil 721 estaciones de los 32 estados de la República mexicana. Sin embargo, se dejó fuera la infraestructura compuesta por puentes, túneles, viaductos, por señalar lo más representativo.

Desde el punto de vista metodológico, el Inventario de la Comisión de Avalúos e Inventarios y el Censo de Estaciones son dos programas de registro que han sido fundamentales para darle posición al patrimonio ferroviario, hasta llevarlo a formar parte de la política cultural de México. Del último censo han pasado más de veintiocho años y la situación de esa infraestructura ha cambiado notablemente.

En el caso de las estaciones, vías y puentes de nuestro país, muchos han sido rescatados y rehabilitados para servir a la cultura, la educación ambiental y la vida comunitaria. Por ello, desde esta institución se han apoyado de forma permanente numerosos proyectos, para que este patrimonio siga siendo revitalizado y aprovechado culturalmente y en beneficio de la sociedad.

Delimitación del patrimonio ferroviario de Yucatán

La red de esta entidad se constituyó a partir del empeño de la oligarquía local y el capital extranjero, durante el periodo del porfiriato, época en la cual México se insertó en el mercado internacional y los productos locales de la península, como el henequén y el algodón, experimentaron una enorme demanda a nivel mundial.

Como lo han indicado numerosos estudios, para satisfacer este mercado se instaló una red ferroviaria que conectó las haciendas henequeneras con Mérida, centro financiero y comercial del estado, y de ahí con Progreso, el puerto de exportación creado exprofeso para tal fin.

9 El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos fue creado por la empresa en 1988, con el objetivo de estudiar y difundir la herencia cultural de este transporte. Su sede, ahora bajo la dirección del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, se ubica actualmente en los terrenos de las antiguas estaciones del Ferrocarril Mexicano y del Ferrocarril Mexicano del Sur, en la ciudad de Puebla.

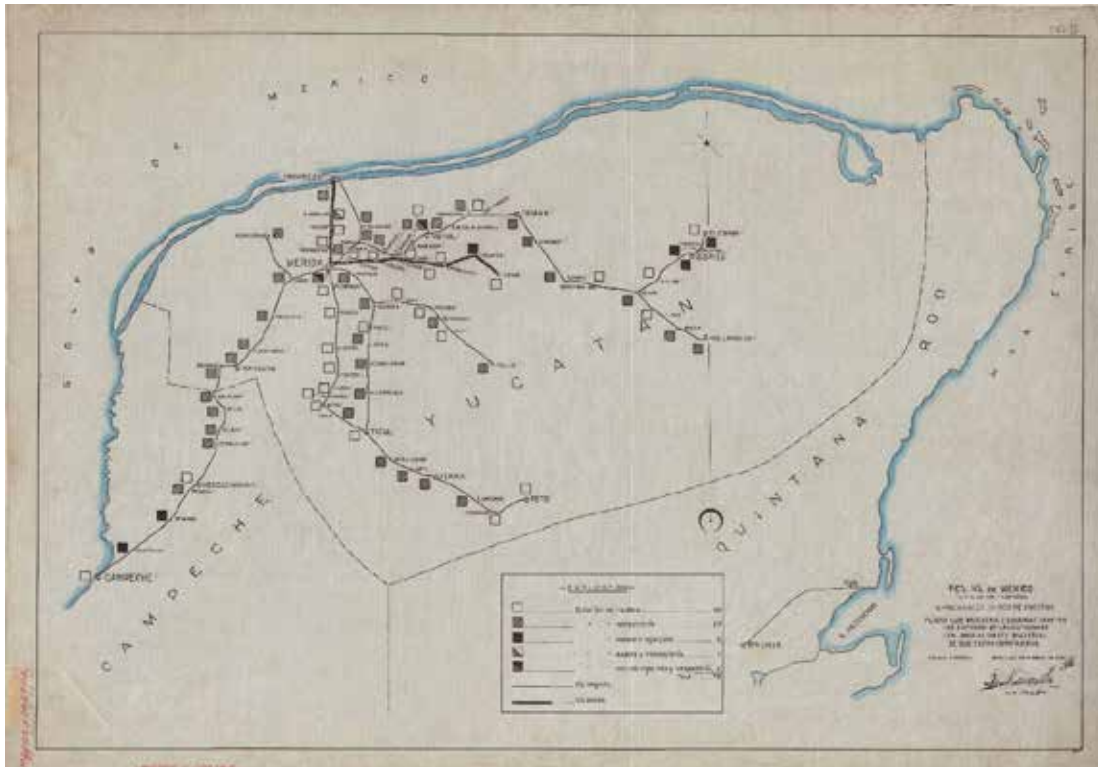
10 Sergio Ortiz Hernán, Lucina Rangel Vargas, et al., *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010, p. 63-115.

Hacia el último tercio del siglo XIX, la ciudad de Mérida se fue convirtiendo en el punto de origen y destino de la gran maraña de caminos de hierro que, de forma radial, se prolongaba hacia los diferentes puntos cardinales de la zona norte de la península.



Fragmento del mapa de la red ferroviaria en México, elaborado por Ferrocarriles Nacionales de México, 1945.

La urgente necesidad de transportar la producción henequenera al puerto Progreso y de ahí al mundo fue el motivo para que varias empresas, desde el ámbito local, se interesaran en buscar concesiones que les permitieran la explotación de los caminos de hierro hacia puntos lejanos de la capital yucateca, ocasionando, a veces, la construcción de rutas paralelas. Esto derivó, entre otras muchas cosas, en la cancelación temprana de ciertas rutas o en alguna rectificación del trazo de estas. Cabe señalar que Yucatán, a pesar de contar con una importante malla de comunicación por ferrocarril, no fue sino hasta 1957 que se conectó con el resto del país, es decir, su red había dado por décadas un servicio regional. Dicho de otro modo, previo a esos años no hubo necesidad de buscar una conexión con el resto de la República. El interés político y económico se forjó durante las primeras décadas del siglo XX y, con ello, se vencieron también los grandes obstáculos que forman la franja de pantanos y ríos caudalosos que separaban la península del resto del territorio.



Plano que muestra esquemáticamente los edificios de las estaciones, con anotación del material del que están construidos. Ferrocarriles Unidos de Yucatán. 28 de marzo de 1931. Escala: 1:500000. Fondo Ferrocarriles Naciones de México. Sección Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Con el paso del tiempo y más intensivamente a partir de la privatización ferroviaria en 1996, las vías de la península se han convertido en caminos rurales, carreteras, o simplemente han desaparecido debajo de la vegetación y la mancha urbana; con excepción de las líneas Mérida-Progreso, Coatzacoalcos-Mérida y Mérida-Valladolid (estas dos últimas forman parte de la ruta del Tren Maya). Asimismo, algunas de sus edificaciones antiguas, como lo son las estaciones, las bodegas y los puentes, se han reducido a muros y, en el peor de los casos, han desaparecido.

Gracias a la aplicación de metodologías del procesamiento de las vistas satelitales, como apoyo de la investigación histórico-documental, podemos reconocer el entramado de las vías que existieron en la península. Si bien es cierto que entre 1876 y 1901 se tendieron cerca de 904 kilómetros de líneas ferroviarias, con la puesta en marcha de la ruta Mérida-Campeche, en 1957, se adicionaron más de 200 kilómetros de riel tendido.¹¹ Esto es, el universo de vías corresponde a más de mil kilómetros. Hay que agregar que, en algunos casos, mediante este tipo de imágenes satelitales también es posible identificar parte de la malla que fue creada con las líneas de ferrocarriles Decauville. Este sistema francés de vías portátiles llegó a

11 Ricardo Manuel Wan Moguel, *Op. cit.*

constituir una red secundaria de cerca de dos mil kilómetros de longitud, para fortalecer la movilización de la demanda del henequén durante el periodo de auge.¹²

Procedimiento metodológico para el inventario

Construir un inventario de infraestructura ferroviaria desde las herramientas digitales lleva implícito los mismos propósitos que uno de tipo tradicional: fortalecer la identificación y estudio de este patrimonio, para encaminarlo hacia la protección y conservación.

Inicialmente, hay que entender que el patrimonio de los ferrocarriles, por su origen y naturaleza, se rige por la estructura y organización de un sistema de transporte. Con ello sabemos que destaca el empleo de una rigurosa nomenclatura. Así, para un mejor conocimiento, interpretación e identificación de éste, se debe partir de los documentos hechos por y para el funcionamiento del ferrocarril, como son: horarios de trenes, mapas y planos, cartas de vía, reglamentos ferroviarios e índices de riel tendido; así como de las revistas, los informes técnicos, fotografías, entre otros. En esta parte de la investigación, las colecciones especializadas que se resguardan en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF) y el Censo Nacional de Estaciones de Ferrocarriles Nacionales de México han sido imprescindibles para llevar a cabo esta tarea.

1. Delimitación de los itinerarios

La investigación documental nos indica que, hasta la década de 1990, en la península de Yucatán estaban en operación alrededor de 900 kilómetros de vías de ferrocarril, los cuales se conformaban de la siguiente a manera:

Ruta	Kilómetros de longitud
Ramal Mérida-Peto	153 km.
Ramal Acanceh-Sotuta	57 km.
Ramal Campeche-Lerma	9 km.
Ramal Dzitas-Valladolid	37 km.
Ramal Mérida-Progreso	33 km.
Troncal Coatzacoalcos-Mérida	428 km.
Forma parte de uno de los tramos del Tren Maya	
Troncal Mérida-Tizimín	178 km.
Forma parte de uno de los tramos del Tren Maya	

Las últimas se encuentran en operación y rehabilitación, ya que se integrarán a los itinerarios del proyecto del Tren Maya.

¹² Juana María Rangel Vargas, *Los ferrocarriles Decauville en México: transporte privado para la agroindustria, 1880-1907, (tesis de doctorado)*, UNAM, CIUDAD DE MÉXICO, 2018.

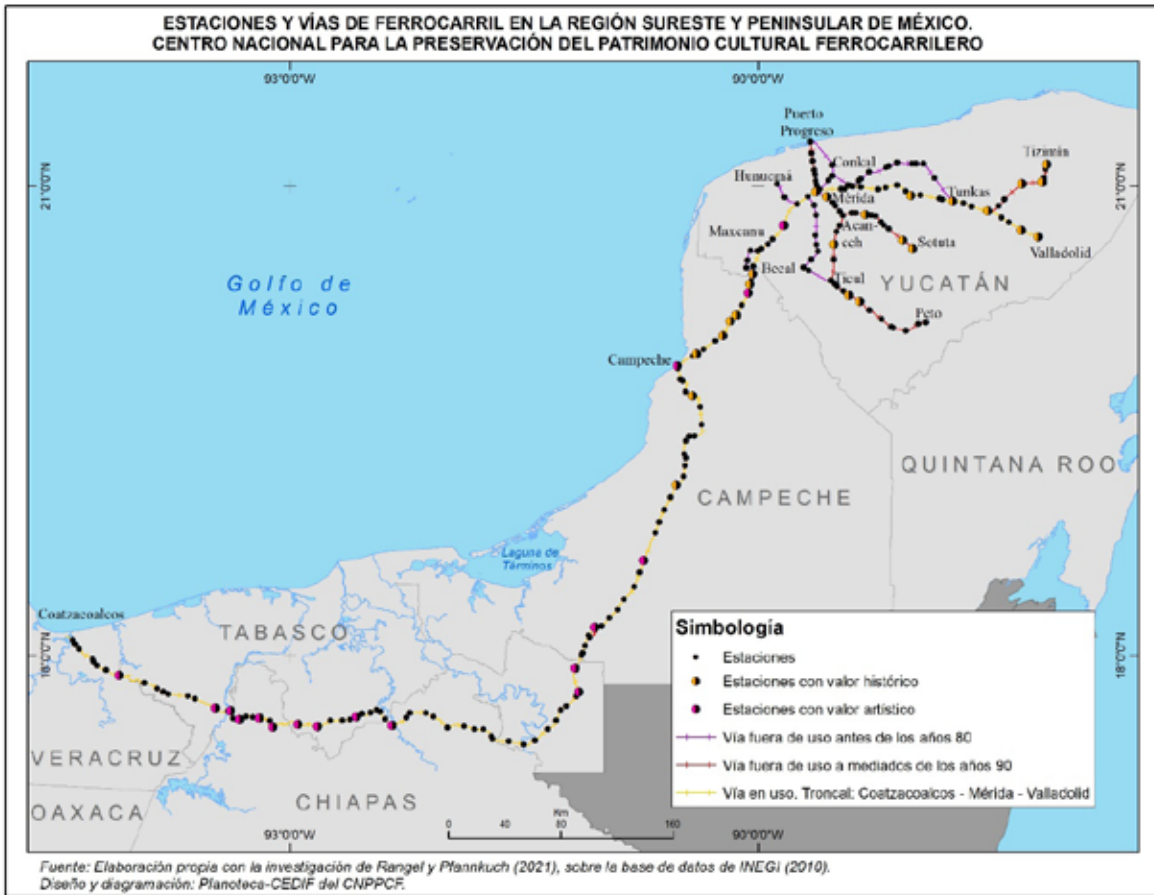
2. Procesamiento de las imágenes

En el uso de programas informáticos se destaca la disponibilidad que ofrece el software de Google Earth; no solamente es un recurso popular y gratuito, sino que ofrece la posibilidad de un control y actualización frecuente de los datos.

El criterio metodológico que seguimos consiste en revisar la documentación histórica para identificar las rutas de trabajo, para luego comenzar el redibujo del tendido de las antiguas vías de tren en la plataforma de Google Earth. El primer paso es apoyarnos en el kilometraje indicado por los antiguos horarios de trenes o las cartas de vía, puesto que permite ir localizando las estaciones, al tiempo que se va cotejando con las mediciones de los polígonos que permite este programa. Cabe destacar que los márgenes de error son mínimos, es decir, se ha detectado que entre las distancias que marcan los horarios de trenes o las cartas de vía, entre una estación y otra, y las mediciones que se hacen mediante Google Earth, el margen es de 5 hasta 50 metros de distancia. Otras veces, también hemos encontrado que las rectificaciones del trazo original o el cambio de lugar de las estaciones no se refleja en el kilometraje marcado en dichos horarios, sino que reproducen los valores anteriores.

A partir de estos datos hemos podido explorar, palmo a palmo, la ruta ferroviaria en cuestión. Este recorrido virtual nos ha permitido localizar e identificar cualquier vestigio material visible desde las alturas, como son puentes, túneles y alcantarillas, entre otros, los cuales, a diferencia de las estaciones, no están señalados en los horarios de trenes. Además, existen rutas que han sobrevivido en forma de carreteras, caminos rurales o senderos, por lo cual es posible guiar y seguir su derrotero. Sin embargo, no siempre se puede inferir el antiguo tendido de estas mediante Google Earth ya que, por ejemplo, existen líneas abandonadas entre los años de 1930 y 1950 o que tuvieron corta vida en su servicio. En estos casos son muchos los factores que inhiben cualquier señal visible, entre ellos, que las vías estén cubiertas por la extensión de la mancha urbana; que la infraestructura es de servicio privado para la agricultura (las Decauville) o que los inmuebles como las alcantarillas (un elemento de alto valor para la ingeniería de este transporte) no son perceptibles desde las alturas y su localización requiere una inversión mayor de tiempo. De hecho, una estrategia para ubicarlas consiste en apoyarse en otras evidencias más sutiles, como lo son pequeñas diferencias en la anchura del terraplén o la disposición de la vegetación que las rodea.

En el acompañamiento de todo este proceso se suma la experiencia ganada en el trabajo de gabinete y de campo, pues nos ha permitido inferir qué tipo de elementos ferroviarios son susceptibles de encontrarse en determinados relieves. Precisamos, además, que el uso de los sistemas de información geográfica no sustituye el trabajo de campo. En todos los casos, para llevar a cabo el registro fotográfico, su descripción y una evaluación del estado de conservación o valor cultural de los inmuebles que se estén inventariando, es necesaria la visita a los elementos ubicados. Igualmente, los datos obtenidos *in situ* son los que aportan información nueva o adicional.



La reconstrucción virtual de las rutas. Un instrumento de investigación histórico-arqueológica

Dentro de los resultados preliminares del trabajo del inventario en Yucatán, con base en la metodología de la reconstrucción virtual hemos identificado en la cartografía digital cerca de 270 kilómetros de líneas ferroviarias, cuya construcción data de las últimas décadas del siglo XIX y la primera del siglo XX. Se trata de rutas que dejaron de prestar servicio en la década de 1960. En mapas digitales se han trazado sus itinerarios y, auxiliados con vistas de *Street view* y de Google, identificamos sobre ellas las estaciones, los puentes, las bodegas y los antiguos tanques de agua; estos últimos son una infraestructura única del patrimonio ferroviario, pues eran un elemento indispensable para el funcionamiento de las locomotoras de vapor. A continuación detallamos los itinerarios que tuvieron estas líneas, así como las principales edificaciones localizadas a lo largo de cada una de ellas.

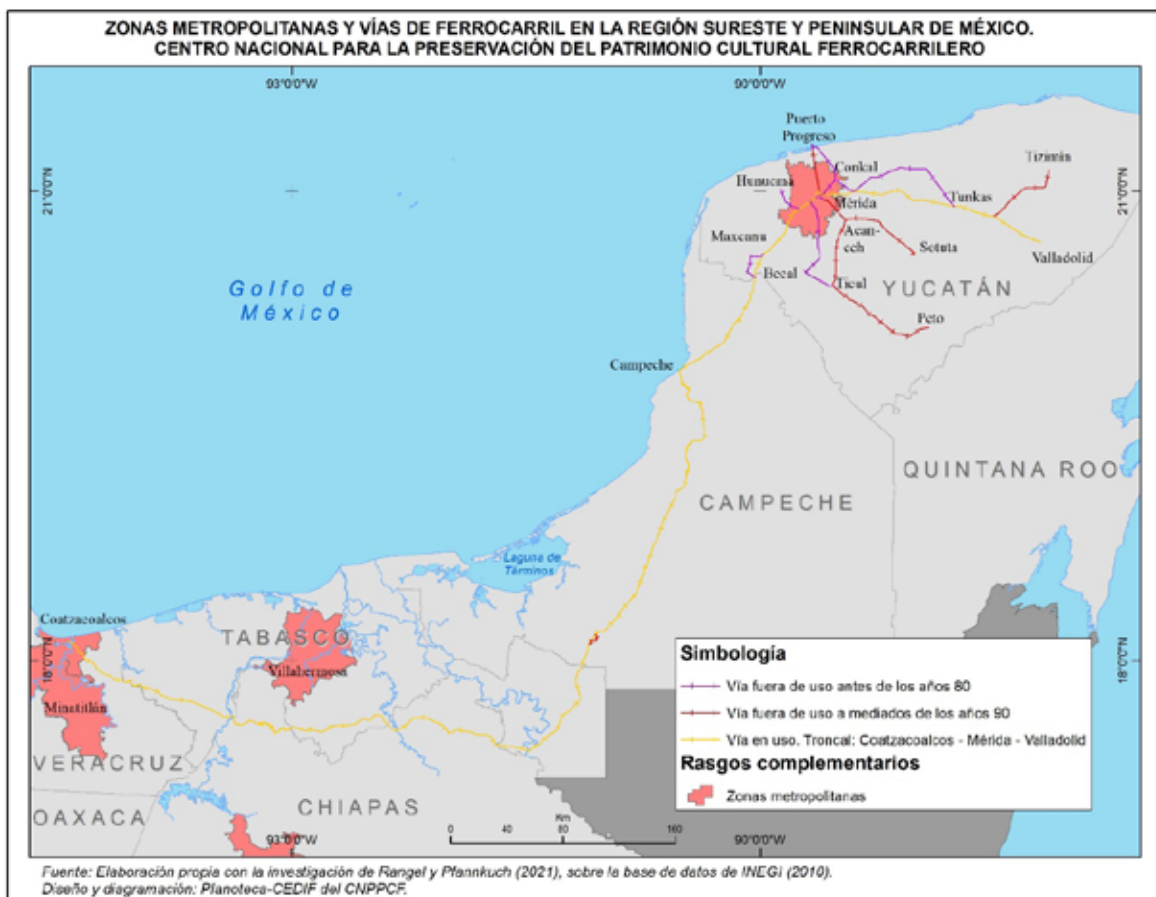
Ruta	Kilómetros de longitud	Estaciones localizadas
Troncal Mérida-Valladolid	110 km.	Las Torres
Ramal Conkal -Progreso	33 km.	Cholul, Conkal, Chicxulub

Ramal Uman-Hunucmá	21 km.	Texcán
Ramal Mérida-Ticul	77 km.	Yaxhá

Tramos rectificados en la ruta Coatzacoalcos – Mérida

Ruta	Kilómetros de longitud	Estaciones localizadas
Becal-Maxcanú	29 km.	Granada
Mérida-Peto	4 km.	La vía fue desactivada

Con la nueva visión que nos otorga la reconstrucción de las antiguas rutas, así como con los inmuebles localizados, se ha enriquecido y actualizado el inventario del patrimonio ferroviario en esta entidad. Cabe destacar que las estaciones que se mencionan han sido visualizadas con bastante claridad mediante Google Earth, y en el mejor de los casos corroboradas mediante vistas de *Street View*. Asimismo, sobre estas rutas se identificaron algunos rasgos en la superficie, que denotaban la existencia de otros vestigios materiales. No obstante, la visibilidad no es suficiente para confirmar forma o tamaños. En este tenor y como hemos señalado, para concluir de manera cabal un inventario de esta naturaleza siempre será necesaria la verificación en campo.



Reflexiones finales

Este artículo constituye un avance de la investigación y los trabajos de inventario y catalogación que se realizan en el Departamento de Monumentos Históricos y Artísticos del CNPPCF. Desde este lugar, la metodología de la arqueología industrial se ha sumado para abrir nuevos horizontes y reinterpretaciones del patrimonio ferroviario mexicano. Entre los primeros resultados, se observa que llevar a cabo un programa integral nos ha permitido migrar de forma eficaz de los inventarios tradicionales a bases de datos digitales y georreferenciadas. Por su parte, las nuevas tecnologías, como la reconstrucción virtual, tienen un impacto notable en la investigación del patrimonio. Por un lado, al integrar esta metodología la investigación, que se ha diseñado a partir del rigor científico y académico, reconoce que puede experimentar el patrimonio desde una realidad virtual, de manera segura y accesible. Por otra parte, este tipo de recursos son oportunos porque enriquecen y actualizan la información del quehacer histórico-documental. Justamente, a partir de estos dos enfoques se generan nuevas acciones para una preservación efectiva de todo el legado del ferrocarril.

Bibliografía

- Documentalia, “Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial, 2003 por The International Council of Monuments and Sites (ICOMOS) – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)”, en *Patrimonio: economía cultural y educación para la paz (Mec-Edupaz)*, vol. 2, no 8.
- De las estaciones, México*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Ferrocarriles Nacionales de México-Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1995.
- Ferrocarriles Nacionales de México, Índice de las estaciones. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1922.
- _____, Índice de estaciones mostrando la división, kilómetro, estado y municipio a que pertenecen, así como la altura del riel sobre el nivel del mar. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1957 (Biblioteca Técnica Ferrocarrilera 21).
- _____, Índice de estaciones. México, Ferrocarriles Nacionales de México, Gerencia de vía y estructuras, logística y estudios especiales, 1973.
- _____, Índice de estaciones 1995. México, Ferrocarriles Nacionales de México, Gerencia Técnica-Ferrocarriles Nacionales de México, 1995.
- _____, *Riel tendido. Sistema Ferroviario Nacional (Líneas troncales y ramales, tipo, peso y fecha de laminación)*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1998.
- FIAV (Forum Internacional de Arqueología Virtual), *Los principios de Sevilla. Principios Internacionales de la Arqueología Virtual*, 2012.
- “Informe del ingeniero Carlos Corral, jefe de la Comisión de Avalúo e Inventarios, 26 de julio de 1929”, en Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, CEDIF, fondo Junta Directiva, Comisión de Avalúo e Inventarios, exp. 7824, f. 2.
- Márquez Martínez, Teresa, “Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México”, en *Am. Lat. Hist. Econ* [online]. 2005, n.23 pp.119-130.

Ortiz Hernán, Sergio, *et al.*, *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010, p. 63-115.

Rangel Vargas, Juana María, *Los ferrocarriles Decauville en México: transporte privado para la agroindustria, 1880-1907, (tesis de doctorado)*, UNAM, Ciudad de México, 2018.

Sanz Carlos Marina y J. S. S., “Pensando el patrimonio industrial. Los retos del siglo XXI”, en *Periférica Internacional. Revista Para el análisis de la cultura y el territorio*, 2019, (20), 88-99.

Wan Moguel, Ricardo Manuel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, en *Mirada Ferroviaria*, 2020, No. 38, pp. 5-14.

CRUCE DE CAMINOS

Del Camino Real de Tierra Adentro al Tren Maya: entre el control de los caminos y las (in) movilidades descontroladas

From the Camino Real de Tierra Adentro to the Mayan Train: between paths control and uncontrolled (in) mobility

Sergio Prieto Díaz¹

Resumen

La historia de México, y de muchos países, especialmente los que podemos denominar del Sur Global, tiene una estrecha relación con el establecimiento de vías de comunicación, por medio de las cuales la modernidad ha penetrado, articulado y controlado sus territorios. En este artículo planteo un análisis diacrónico sobre las semejanzas y particularidades que vinculan el desarrollo de proyectos ferroviarios, a partir de su relevancia e impactos con lo que llamaré “procesos de redistribución poblacional” o de sustitución de poblaciones. Se establecerán puentes analíticos, desde la conformación originaria de caminos coloniales hasta el reciente proyecto Tren Maya, pasando por la relevancia de la figura de “*La Bestia*”, en la relación que se genera entre el desarrollo de estas infraestructuras (tanto en lo material como en sus simbolismos) y los procesos de (in) movilidad humana que provoca, necesita e instrumentaliza.

Palabras clave: Tren Maya, caminos, modernidad, (in) movilidad humana, megaproyectos

¹ Profesor-investigador del Colegio de la Frontera Sur. Contacto: sergio.prietodiaz@gmail.com

Abstract

The history of Mexico, and of many countries, especially those that we can call as of the Global South, has a close relationship with the establishment of communication channels through which modernity has penetrated, articulated, and controlled their territories. In this article, I propose a diachronic analysis of the similarities and peculiarities that link the development of railway projects, based on their relevance and impacts with what I will call “population redistribution processes” or population substitution. Analytical bridges will be established from the original conformation of colonial roads to the recent Mayan Train project, passing through the relevance of the figure of “*La Bestia*”, in the relationship that is established between the development of these infrastructures (both materially and in their symbolism) and the processes of human (im) mobility that it provokes, needs and instrumentalizes.

Key words: Mayan Train, paths, modernity, human (im) mobility, megaprojects

Preámbulo.

El poder de los mapas: reordenamiento territorial vs. redistribución poblacional

Con apoyo de los mapas y la cartografía, las grandes potencias coloniales se repartieron el mundo a partir del siglo XV, consolidando la visión dual característica de la conciencia moderna: civilización/barbarie, centro/periferia, inclusión/exclusión. Diversos autores y autoras, desde el pensamiento crítico continental,² señalan este hecho como constituyente de la primera etapa de la expansión de la modernidad eurocéntrica, caracterizada por la conjunción del colonialismo, el capitalismo y múltiples procesos de dominación de unos sobre otros/otras. En el marco de esta dialéctica binaria y jerarquizante, la creación de la otredad como una categoría inferior, o menos capaz, justificó la incorporación de sus territorios a la lógica de pensamiento hegemónica: organizar, dominar y disciplinar.

La expansión de dicho sistema en el continente americano está íntimamente vinculada a la multiplicación de caminos, que conectaban los centros de extracción de recursos naturales con los puertos hacia la metrópoli. Dicho sistema posibilitó la acumulación originaria de capital, que financió la hegemonía ibérica sobre Europa por dos siglos,³ y de Europa sobre el mundo cuatro más. Por tanto, se constituye en un elemento fundacional del mundo moderno, pues conectaba por primera vez el Atlántico y el Pacífico.

En 1871, en el auge de lo que podría denominarse la segunda colonización del continente americano, los imaginarios post-independencias se habían alejado de aquellos que primaron durante su primera etapa. Europa abrazaba la Ilustración, el “pienso luego existo” y la razón

2 Cuyos precursores figuran en la ópera prima del pensamiento decolonial latinoamericano, “*La colonialidad del poder: eurocentrismo y ciencias sociales*”, compilada por Edgardo Lander (2000).

3 Los cálculos de Mann (2006) señalan que, entre los siglos XVI y XVIII, 80% del total mundial de plata provino del continente latinoamericano. López Rosado (1975) recoge algunos cálculos realizados por Humboldt en su visita a principios de siglo XIX: el beneficio neto de la Casa de Moneda en México era seis veces el obtenido por la de Lima, Perú (que incluía el yacimiento del Cerro Rico de Potosí, Bolivia). En esta casa se acuñan el triple de monedas que en las dieciséis de Francia, y la plata de todas las minas de Europa juntas no daría más de quince días de trabajo.

cartesiana. El control de la naturaleza, el desarrollo científico e industrial, las vías de comunicación y la urbanización, constituían el camino hacia las mieles universales del progreso.

Este nuevo imaginario quedó plasmado en el célebre cuadro-mapa de John Gast, *American Progress*. El progreso tomaba la forma de una mujer blanca con toga romana, con su “School Book” en una mano y tendiendo un cable de teléfono con la otra. Con ella llegaban los colonizadores, las diligencias, la agricultura y la ganadería controlada, los puertos, los barcos... y el ferrocarril. Estos elementos constituyen el presente-futuro luminoso y arrollador. Frente a él, y en tumultuoso retroceso junto a sus animales, los pueblos originarios, barbarizados, desorganizados, llevándose un pasado-presente-futuro tenebroso. También llamado *Espíritu de la frontera*, el cuadro expresa el imaginario político del destino manifiesto, con el que Estados Unidos expandirá su poder (y su idea de desarrollo y progreso), más allá de cualquier frontera.



La “modernidad” y las (In) movilidades. John Gast, *American Progress* (1871).

El cuadro simboliza el choque histórico y recurrente entre cosmovisiones antagónicas, y un conflicto identitario entre los modos de vida sedentario y nómada.⁴ Revela el avance e imposición de las ideas del occidente ilustrado, ocultando las formas violentas en que se han producido y dejando ver la transversalidad de las (in) movilidades humanas⁵ que acompañan

4 Podemos rastrear las raíces de este conflicto hasta el relato mítico de Caín y Abel, compartido por el judaísmo (Midrash Raba 22: 7), el cristianismo (capítulo cuatro del Génesis) y el islamismo (Corán, 5:27-32). Primeros hijos de Adán y Eva y por ende primeros pobladores de la tierra, Caín el primogénito, sedentario-agricultor, mata a Abel, nómada-pastor, al sentir invadido su territorio y envidioso por la generosidad en las ofrendas de su hermano. Como castigo a su crimen, Dios le impone un destierro y movilidad permanentes. Como medida de protección le impone la “marca de Caín”, que provocó el progresivo oscurecimiento de su piel y la de sus descendientes. El vínculo entre negritud/oscuridad y prejuicio y violencia contra quienes migran no ha dejado de crecer ni de resignificarse desde entonces.

5 La noción “(in) movilidad” (Gustafson, 2009), abarca todo el abanico de movimientos poblacionales posibles: despla-

a este (des) encuentro. Entonces, podemos concluir que a todo proyecto de reordenamiento territorial le suceden, al menos, dos procesos de redistribución poblacional.

También concluimos que el mapa de expansión de la modernidad (en sus diferentes etapas: colonización, independencia, desarrollismo, democratización) sigue los caminos físicos de la colonización y ha venido acompañado de caminos simbólico-discursivos mediados por la hegemonía. Los mapas desde esta interpretación, son

resultado de la mirada que el poder dominante recrea sobre el territorio, produciendo representaciones hegemónicas al desarrollo del modelo capitalista, decodificando el territorio de manera racional para enumerar y caracterizar los recursos naturales, sus características poblacionales y el tipo de producción más efectiva para convertir la fuerza de trabajo y los recursos, en capital.⁶

El primer antecedente que me servirá para ilustrar la relación entre caminos e (in) movi- lidades humanas, para el caso particular del México histórico y contemporáneo, lo encontra- mos tan pronto inicia el proyecto colonizador ibérico.

Los caminos coloniales, vías para el control del territorio y las poblaciones móviles: el Camino Real de Tierra Adentro y el problema chichimeca

*“... el pasado anuncia el presente: para buscar el
Yo actual, hay que estudiar el Nosotros en el pasado”.*⁷

El Camino Real de Tierra Adentro (CRTA) fue el primer y principal camino del colonia- lismo ibérico, en su proyecto de conquista y control de lo que hoy es México.⁸ 2 mil 900 kilómetros entre Santa Fe y la Ciudad de México, que para Cramausel (2000) constituyó la principal vía de comunicación continental hasta el siglo XIX.⁹

Una vez tomada Tenochtitlán, en 1521, el impulso colonizador se guía hacia el norte, según los descubrimientos mineros. La minería, como indica Bakewell (1991), estuvo ínti- mamente relacionada con la penetración en el territorio, la posesión de tierras, el sistema de explotación de mano de obra, la técnica y el abastecimiento de materias primas. A partir de su trazado, se va configurando un determinado *“arreglo espacial”*¹⁰ en el cual teorías y prác-

zamiento interno, migración internacional (temporal y definitiva), movilidad forzada, movilidad pendular y transfron- teriza, turismo... y su contracara, los no-desplazamientos, voluntarios o forzados. A efectos de este artículo, interesa resaltar sus vínculos con los efectos territoriales de los megaproyectos considerados, así como su transversalidad histórica.

6 Iconoclasistas, 2012.

7 Tzvetan Todorov, *La Conquista de América...*, p. 5.

8 La Ruta de la Plata latinoamericana, entre Huancavelica (Perú), Potosí (Bolivia) y Buenos Aires (Argentina), fue de una importancia similar a la del Camino Real de Tierra Adentro. Otras rutas menores serían el Camino de las Misiones Guaraníes (desde Paraguay, pasando por Brasil, hasta Argentina), la Ruta del Mercurio y la Ruta de la Coca (entre Perú y Bolivia) o el Camino de las Mulas (a través de Panamá). Gran parte de la actual carretera Panamericana, que conecta Alaska con Buenos Aires, sigue el trazado de aquellos primeros caminos.

9 La autora señala cómo el término Camino Real designaba a las vías principales, las más transitadas.

10 Harvey (2004) define como *“spatial fix”* a la geografía que cada ciclo de acumulación capitalista construye para su mantenimiento (transportes, comunicaciones, mercados), generando un nuevo conjunto de relaciones sociales y geo- gráficas, como plataforma para superar sus crisis periódicas.

ticas configuran los territorios y a las personas que los habitan, en lo que el proyecto colonizador espera de ellos. Como espacio privilegiado y unívoco para aplicar políticas de colonización, gestión poblacional y de recursos, su función será doble: camino para la penetración y circulación (física e inmaterial) en el territorio, y frontera con los pueblos en resistencia.¹¹

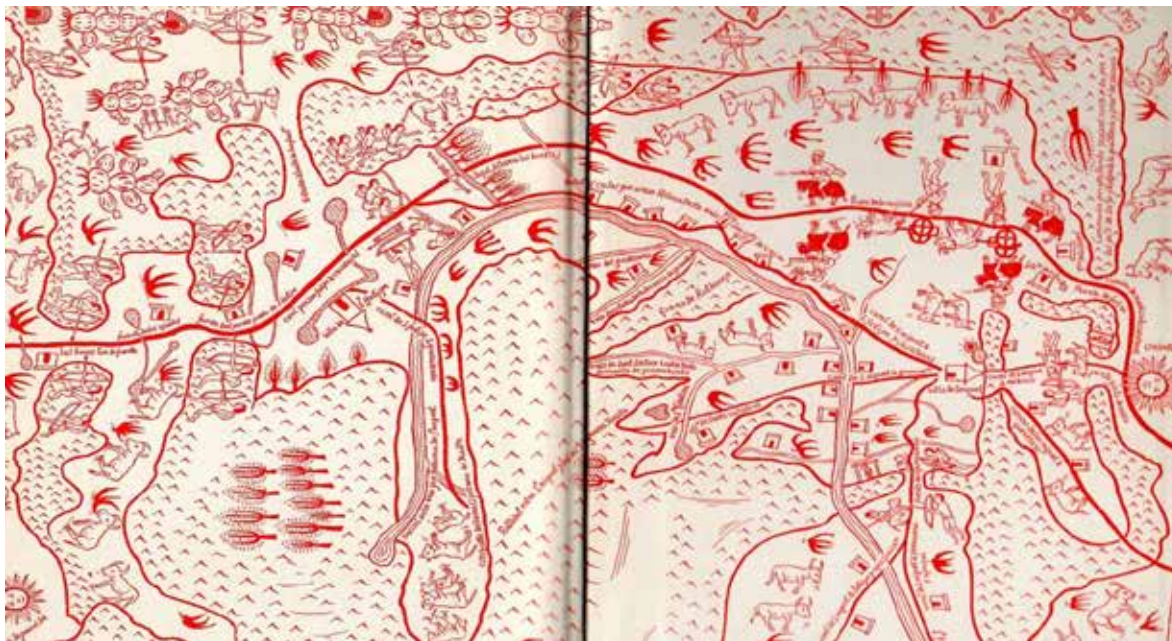


El Camino Real de Tierra Adentro¹²

En la siguiente imagen podemos apreciar los imaginarios sobre el CRTA (lo conocido y deseable), y lo que queda fuera de él (lo salvaje desconocido).

¹¹ (Powell, 1952).

¹² Fuente: <http://www.nps.gov/elca>



“El Camino Real de Tierra Adentro (s. XVI)”, en Pintura de San Miguel y San Felipe de los Chichimecas.

Fuente: Powell (1952)

Es evidente que el CRTA nace con una función extractiva, pero más allá de dicha función material, interesa destacar la función simbólica por la cual “los frágiles y peligrosos caminos abiertos durante el s. XVI fueron las rutas por las que la civilización europea siguió entrando a lo largo de toda la época colonial”.¹³ En un determinado momento, la función extractiva cede parte de su importancia a una función política que se apoya en el discurso y en la definición de poblaciones amenazadoras. Esto permite pensar en estos incipientes caminos coloniales, como únicos territorios bajo control. Los caminos son la forma de penetrar en el territorio e integrar una determinada dinámica, expulsando poblaciones o lógicas no funcionales a la misma y permitiendo la llegada de personas, instalaciones, instituciones e imaginarios, proyectándose hacia otros territorios.

Pero el Camino Real de Tierra Adentro no cruza territorios vacíos. Según Flores Olague, *et. al.* (2011), la zona estaba atravesada permanentemente por desplazamientos humanos en todas direcciones, entre los que destacan los llamados pueblos chichimecas,¹⁴ que resistieron

¹³ Jesús Gómez Serrano, *La Guerra Chichimeca...*, p. 77.

¹⁴ El nombre chichimeca fue utilizado para agrupar a una diversidad de pueblos caracterizados por su carácter seminómada y su resistencia a la conquista: guamares, tepehuanes, tepeques, tehuexes, cocas, otomíes, caxcanes, tecos, huachichiles, tochos, zacatecos, entre otros. Aunque no existe un consenso al respecto de la acepción etimológica de dicha expresión, las crónicas del s. XVI (como las de Hernán Cortés, Gonzalo De las Casas o Pedro Durán, citadas en Pérez Flores, 2013) describieron a estos pueblos como salvajes, bárbaros, de poca inteligencia, no cristianizables, pero útiles como esclavos en las explotaciones mineras. Gómez Serrano (2001) muestra cómo estos pueblos mantenían grupos sedentarios vinculados fuertemente al territorio, pero fueron definidos como nómadas, pues facilitaba la justificación del proyecto colonizador. De esta forma se estableció una mirada peyorativa y condescendiente hacia estos grupos originarios, “sobre quienes se proyectó la categoría europea medieval y renacentista del salvaje”. José Luis Pérez Flores,

la colonización durante décadas, poniendo en riesgo la función extractiva del CRTA, la ingeniería establecida por los conquistadores y el mismo proyecto colonizador.

Es necesario resaltar cómo la emergencia de una población conflictiva para “la razón” de estas infraestructuras, con base en su (in) movilidad problemática, justifica la adopción de incipientes políticas de control y gestión, tanto del territorio como de sus poblaciones, orientadas a su incorporación funcional al sistema colonial. Esta misma lógica es la que identifico en la emergencia contemporánea de la migración indocumentada, como una nueva manifestación del proceso histórico de creación de subalternidades migratorias,¹⁵ también como amenaza en un territorio coincidente, con cuatro siglos de diferencia.

El ferrocarril mexicano como medio de extracción y relocalización de recursos: *La Bestia* y el problema indocumentado

El tren mexicano contemporáneo se asentó sobre caminos históricos y se convirtió, nuevamente, en vía de escape para poblaciones expulsadas de formas múltiples por los fracasos del modelo dominante.¹⁶ En ese sentido, la relación entre las primigenias rutas del CRTA y su alter-ego, *La Bestia*, puede verse como la que vincula colonialidad con colonialismo: una continuación resignificada.¹⁷ Ambos caminos –uno en su época y el otro en la actualidad– tuvieron como propósito el facilitar el desplazamiento físico y la articulación territorial, así como también posibilitar múltiples procesos de formación social. Entre otras continuidades, destacan dos ámbitos que se interrelacionan como un círculo perverso: uno material, ligado a su trazado sobre el territorio, que es su función extractiva; el otro, simbólico-discursivo, ligado a procesos de refronterización y creación, justificación e instrumentalización de (in) movilidades humanas. De la interrelación de ambas funciones, se verifica la centralidad geoestratégica de estas infraestructuras y sus imaginarios.

“La mirada del poder y las permutaciones de la imagen de los chichimecas en textos del siglo XVI” ..., p. 197).

15 La noción de subalternidad migratoria sirve para identificar la construcción histórica de poblaciones problemáticas y conflictivas, con base en características ligadas a su movilidad y/o origen foráneo (bárbaro, esclavo, chichimeca, indocumentado), con las cuales se han justificado proyectos e imaginarios hegemónicos de dominación (ver Prieto Díaz, 2017).

16 Para un análisis más extenso de esta relación, y en particular su vínculo con los trenes y vías de comunicación en la península de Yucatán, ver Benítez y Prieto, 2021.

17 Para un análisis en detalle de estas y otras continuidades entre caminos coloniales y contemporáneos, con perspectiva de los movimientos poblacionales que ocurren sobre ellos o a su alrededor, ver Prieto Díaz, 2017.



La Bestia, territorio e imaginario. Elaboración propia mediante gvSIG 1.12.

Fuente: Servicio Jesuita a Migrantes

La Bestia designa a la red de ferrocarriles usada por las personas migrantes indocumentadas en tránsito, para atravesar México y alcanzar las fronteras del vecino del norte. Pese a que el origen de su nombre es confuso, hay consenso en que está específicamente vinculado al fenómeno migratorio en tránsito, como otros que refuerzan los imaginarios sobre las características de este viaje: *El Diablo*, *El Infierno* o *El Tren de la Muerte*.¹⁸ Las connotaciones de estas expresiones apuntan a la peligrosidad y la violencia, que a partir de ella se extiende. Los discursos políticos y mediáticos sobre la población que se arriesga a montar *La Bestia* construyen un grupo poblacional subalterno problemático, al que es necesario controlar, gestionar o proteger, objeto de políticas más que sujetos de derechos. Serían, extendiendo la analogía planteada anteriormente, los nuevos chichimecas. El trabajo de Osorio Ruiz es un magnífico ejemplo de esta forma de entender el territorio donde se manifiesta *La Bestia*, por donde se movilizan forzada, pero voluntariamente, a quienes define como neo-esclavos:

La Bestia aparece como una alegoría, pues representa no sólo el impulso y la potencia del flujo migratorio más intenso del mundo, así como la lucha por la supervivencia y la búsqueda de reconocimiento, sino también porque da cuenta de la naturaleza biopolítica de este fenómeno... el migrante en el lomo está condenado a una de estas dos posibilidades: la muerte o la objetivación. Morir como bestia, sin sepultura y sin duelo; o sobrevivir incompleto, mutilado, violado, siempre en un duelo de haber perdido algo en algún momento, de haberse perdido a sí.¹⁹

La relevancia de *La Bestia* radica, entonces, tanto en su territorialidad como en su simbolismo: por encima de otras consideraciones, sus múltiples territorios son el espacio en que

18 Maza cita a Humboldt y su escrito “El México desconocido”, para referir que los pueblos rarámuris de Chihuahua “... en la locomotora misma ven la representación del diablo con larga lengua y crecida barba”. Enrique Maza, *Pa' ver si salía de pobre...*, p. 165.

19 Ever Esther Osorio Ruiz, *La Bestia: muerte y violencia hacia migrantes...*, pp. 51-52.

se concentran las instituciones y actores del laboratorio migratorio que es México: organizaciones de la sociedad civil, estaciones de detención migratoria y un complejo entramado de negocios e intereses.

La relación entre el territorio del ferrocarril mexicano y la migración tiene una dilatada trayectoria. Es factible especular que la construcción del mismo durante el porfiriato, a principios de siglo XX, como exponente del proyecto continental entre México, Estados Unidos y Canadá, supuso un fuerte impacto territorial, con consecuencias migratorias para quienes ahí habitaban. En el contexto del Programa Bracero (“Emergency Farm Labor Agreement”), política de admisión de migrantes temporales a Estados Unidos en el periodo posterior a la Segunda Guerra Mundial, lo utilizaron millones de mexicanas y mexicanos para migrar al norte y, en mucho menor medida, para volver a sus lugares de origen. Sin embargo, su principal función era económico-extractiva; el transporte de pasajeros nunca fue rentable dado el perfil de las personas que viajaban en ellos, la mayor parte de las veces, de manera furtiva. De hecho, el recurso a los “costos” que la migración acarrea al sistema ferroviario parece estar detrás de las sucesivas reformas que se han realizado, encontrando así formas de justificar su privatización, el aumento en el número de vigilantes, las obras para impedir el acceso a los vagones, etc.

En esa lógica, el territorio de *La Bestia* se ha visto progresivamente como territorio en disputa, en el que cada actor ejerce distintos grados de control y de uso particulares, según la época y contexto. Hasta el sexenio de Enrique Peña Nieto, en el cual se concatenan la renacionalización de la ruta Chiapas-Mayab y el inicio de la implementación del Plan Frontera Sur (PFS), en 2014, el férreo control migratorio que se había desarrollado en México en los últimos años tenía como excepción las vías del tren, si bien la retirada del Estado de este espacio tan dinámico y relevante permitió la aparición de toda una industria de la violencia a su alrededor.

Si en el siglo XVI el Camino Real de Tierra Adentro era el único territorio que podía considerarse relativamente bajo control del poder colonial, *La Bestia* ejemplifica cómo el camino-frontera colonial ha evolucionado, hasta convertir a México en un país-frontera, o más bien, en un país en continua refteronterización, que comienza en los lugares de origen y se extiende hasta los sitios donde estas personas se encuentren. Pese a su fuerte simbolismo, es sólo una parte de lo que Ortuño ha llamado “*el infierno mexicano*”.²⁰ Todo México es ahora *La Bestia*, un territorio en disputa permanente, donde se establece una especie de estado de excepción sobre la humanidad de quienes lo habitan. Inhumanidad que remite a la ausencia de rostro, la invisibilidad y el no reconocimiento, también es la inhumanidad de quien ejerce la violencia y de la sociedad que la contempla, e incluso la justifica de múltiples maneras.

20 Dentro de esta noción de Ortuño, el autor identifica “7 círculos del infierno mexicano para las personas migrantes centroamericanas: robo y/o violación; viaje en *La Bestia*, o empacado en un camión; negación de comida y agua; impunidad y CONAMI; persecución si no viajas con pollero; escasez de ayuda; y superado todo lo anterior, entrar a EUA”. Antonio Ortuño, *La fila india...*, p. 85-86.

Pasado, presente y futuro del proyecto Tren Maya: el problema del nuevo “vórtice migratorio” en la frontera sur

Llegamos al momento actual. Emerge uno de los grandes proyectos de infraestructura de los últimos tiempos. Nuevamente, un tren que pretende ser el motor para sacar de la inco-municación, el subdesarrollo y la pobreza a poblaciones locales, articulando sus territorios y actividades económicas a los circuitos comerciales nacionales y globales. Un tren que, si bien promoverá la movilidad, al mismo tiempo se piensa como herramienta de desarrollo que impida la migración forzada de quienes viven sobre lo que serán sus vías. Un tren que permita la convivencia entre residentes y visitantes, sean estos trabajadores, migrantes en tránsito o turistas. Un tren ecológico, sostenible, verde. Paradójicamente, a la fecha, un tren que avanza sin tener aún como tal un proyecto ejecutivo que detalle cómo va a ser y funcionar, por dónde va a pasar, cuánto va a costar o de qué formas realmente atenderá necesidades históricas de una región estructuralmente en resistencia, frente al empuje de la modernidad.

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024 lo incluye entre los seis programas regionales que permitirán “garantizar empleo, educación, salud y bienestar”, de manera que el Tren Maya es sólo una pieza de un proyecto de reordenamiento territorial mucho más amplio.²¹ De acuerdo con el PND, incluye mil 525 km y requerirá de una inversión de entre 120 y 150 mil millones de pesos (unos 6 mil 300 millones de dólares) para conectar Yucatán, Quintana Roo, Campeche y Tabasco en transporte de carga, turistas y personas locales, aunque el corazón del proyecto es detonar la creación y articulación de nuevos polos de desarrollo (industrial, productivo, urbano).

Un proyecto cuyo mapa-cuadro remite a muchos elementos iconográficos ya presentados en este artículo. Interesa destacar, de la siguiente imagen, cómo la vía del tren vuelve a ser el único territorio “moderno” (frente a la naturaleza y los sitios arqueológicos, alegoría de pueblos ancestrales extintos) y la ausencia de personas autóctonas en la región, ni residentes ni migrantes (salvo un turista en moto acuática).

21 “Plan Nacional de Desarrollo”, en *Diario Oficial de la Federación*, 12 de julio de 2019, p. 20.

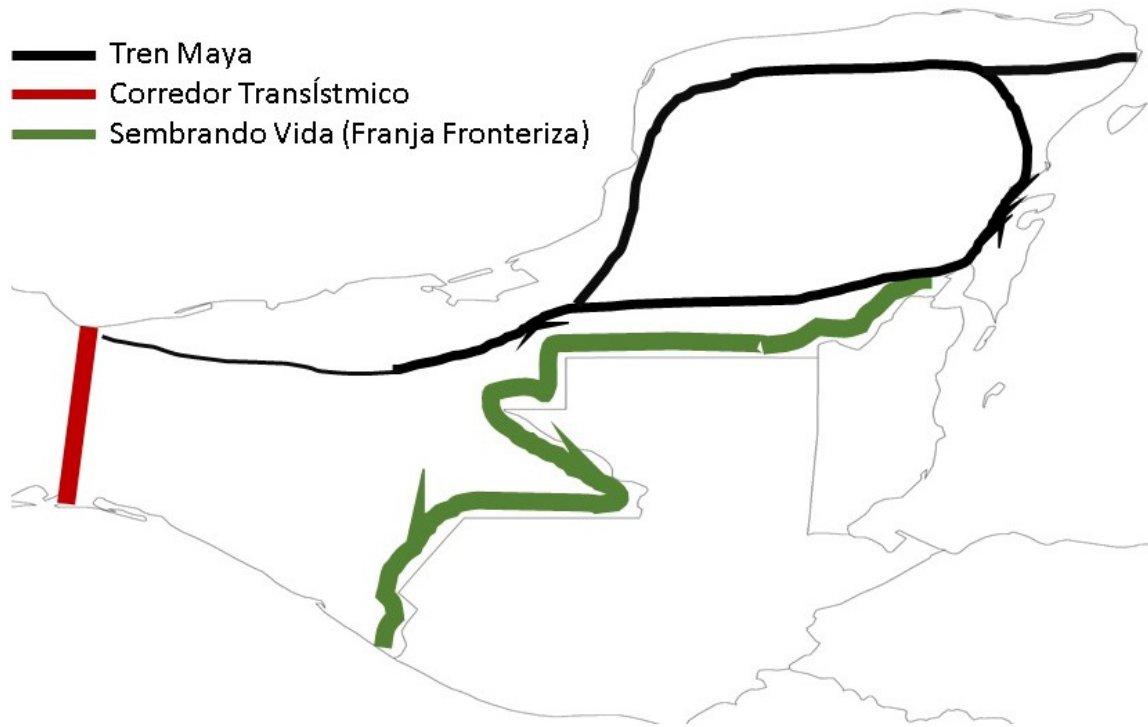


El proyecto Tren Maya y el imaginario de la península de Yucatán.

Fuente: página oficial del proyecto Tren Maya.

Dada su relevancia, en los últimos tiempos se han multiplicado análisis que evalúan sus potenciales impactos biológicos, medioambientales, económicos y sociales, tanto a favor como en contra. Pero en este artículo me centraré en destacar las relaciones que este proyecto tiene sobre los procesos de (in) movilidad humana, entendiendo que sus impactos se originan, pero van más allá del camino-frontera que marcan sus vías. Pretendo profundizar en la idea de que todo proyecto de reordenamiento territorial conlleva, al menos, dos procesos de redistribución poblacional. Y también cómo las vías de este proyecto, analizadas en el marco más amplio de las transformaciones territoriales regionales, supone la conformación de una nueva frontera dentro de la frontera sur de México, en la que hay que integrar al proyecto Tren Maya el proyecto del Corredor Transísmico entre Salina Cruz (Oaxaca) y Coatzacoalcos (Veracruz), así como la incidencia fronteriza y transfronteriza del programa Sembrando Vida²².

²² Sin embargo, para este artículo sólo se abordará la relevancia del proyecto Tren Maya. Para un análisis más detallado de la interrelación entre estos megaproyectos en la frontera sur, ver Cedeña y Prieto, 2021.



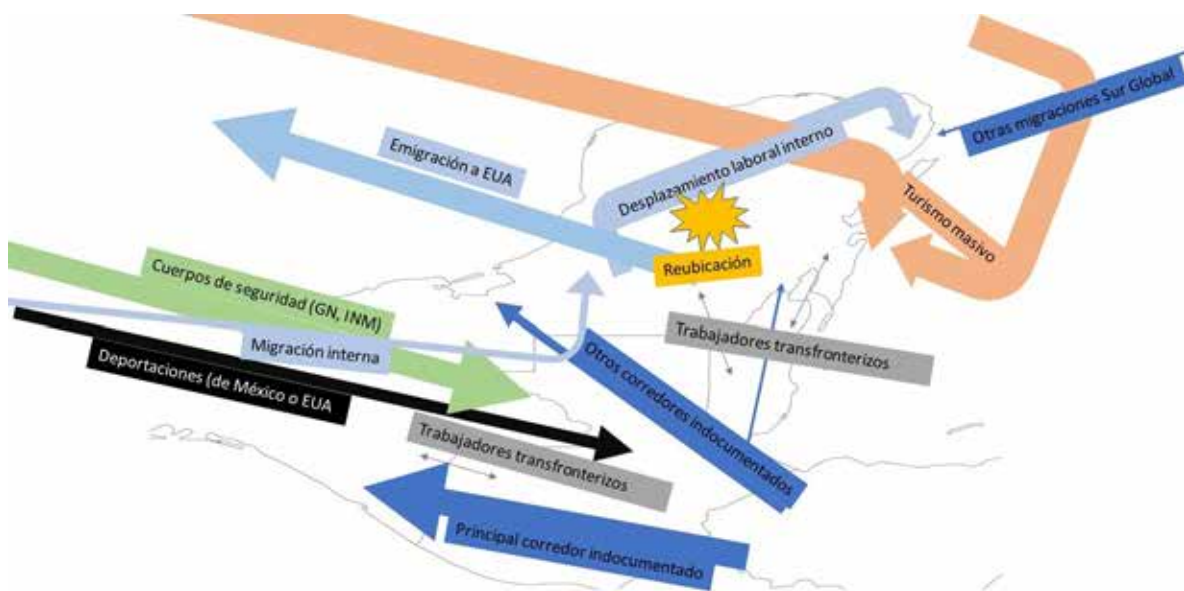
Frontera sur y megaproyectos. Fuente: elaboración propia.

El Corredor Transístmico de Tehuantepec delimita una frontera quince veces más pequeña que la frontera norte de México, lo que acentúa su relevancia como frontera de contención de los desplazamientos humanos tan característicos y estructurales en la región mexicano-centroamericana. Por tanto, es un punto y asunto estratégico, sobre todo en cuanto a las relaciones bilaterales con el todopoderoso vecino del norte. El sur de México, colindante con América Central, se ha caracterizado históricamente por ser *zona de expulsión* y la delimitación de los megaproyectos en curso apunta a convertirlo también en una *zona de encierro*, tanto de la población local como de las corrientes de migrantes regionales o globales en tránsito. También se orienta a ser una *zona de atracción* para la industria, las maquilas, la inversión privada, el turismo, la urbanización y la especulación inmobiliaria: actividades que se anuncian como anclaje para los desplazados laborales, ecológicos, culturales y por violencia. Pero, además, al interior de la región se persigue la creación de una *zona de circulación* que permita, tanto a las personas confinadas como a las atraídas, desplazarse allá donde hagan falta, “integrándolas” pues, funcionalmente, al proyecto de modernización en curso.

En este sentido la frontera sur de México, considerada por sus propias características geográficas una “frontera porosa e ingobernable”, se ha desterritorializado y reconceptualizado en al menos tres ocasiones: una, considerando a México en su totalidad como una “frontera vertical” o “país-frontera”, en el que las políticas migratorias de control no se aplican sobre la línea horizontal de separación nacional, sino de sur a norte a lo largo de todo el territorio.

Esta noción teórica se encarnó territorialmente en la multiplicación de los “cinturones de control” durante el sexenio de Vicente Fox, tres espacios de intenso control migratorio que se localizaban en las rutas migratorias. Posteriormente, como “país-tapón”, tras la aplicación del Plan Frontera Sur en el sexenio de Enrique Peña Nieto, que blindó la vigilancia sobre *La Bestia* y exacerbó las políticas de control y detención migratoria. Antecedente inmediato de la creciente militarización del sexenio actual que, ante diversas imposibilidades para la expulsión de las personas migrantes, asemeja un “país-cárcel” donde los espacios fronterizos operan como territorios de espera y confinamiento.

En ese contexto territorial, político y socialmente complejo, las zonas de expulsión, atracción, encierro y circulación entre las fronteras políticas y la nueva frontera ístmica anuncian una confluencia de estos elementos de tensión, que lleva a plantear la noción de *vórtice migratorio*.²³



Vórtice migratorio. Fuente: elaboración propia.

El sentido que otorgamos a dicho concepto busca reflejar la multiplicación y articulación de distintos tipos, escalas e intensidades de (in) movilidades humanas expulsadas, atraídas, contenidas y circulando en el espacio que delimitan los grandes megaproyectos en la región. Este *vórtice migratorio* permite interrelacionar la migración de tránsito de personas centroamericanas y de otros lugares del Sur Global (Caribe, África, Asia), inmobilizadas, detenidas,

²³ Camargo y Prieto, 2021.

deportadas o en espera, por las políticas de control fronterizo; visitantes y trabajadores fronterizos, en su mayoría desde Guatemala; desplazamiento interno de poblaciones indígenas mexicanas a mercados de trabajo precarizados en la Riviera Maya, o relocalizadas por la implantación de megaproyectos; trabajadores calificados extranjeros de empresas transnacionales concesionarias de megaproyectos; elementos de la Guardia Nacional procedentes de otros estados de la República; turismo masivo y gentrificación urbana y rural. Con esta noción pretendemos descentrar como estructurante algún tipo de desplazamiento en particular (como ha ocurrido tradicionalmente, bien con los desplazamientos internos o con la migración centroamericana), más bien definiendo el *territorio denso* de los procesos de fronterización en la región, a partir de la concentración, articulación y simultaneidad de una diversidad de (in) movilidades articuladas a un territorio.²⁴

Así, el proyecto sin proyecto Tren Maya se ha justificado como un proyecto turístico sostenible, como un motor para el desarrollo de los territorios pobres del sur y oportunidad para incorporar a sus poblaciones al progreso, como la última esperanza de la frontera, donde florecerán “cortinas de desarrollo”, “muros de bienestar” y “comunidades sostenibles”. Frente a la oposición de comunidades y organizaciones, la multiplicación de amparos y las dificultades para el avance del proyecto, el discurso desarrollista y bienintencionado sobre sus bondades está dejando paso al reforzamiento de su imaginario como proyecto de seguridad nacional, vinculado con la protección de territorios fronterizos fuera de control frente a las redes de tráfico de personas y drogas.²⁵ La militarización de estos megaproyectos, “nuevas” fronteras de la modernidad, y su vinculación múltiple con dinámicas de movilidad poblacional problemáticas, forman parte de un relato auspiciado por intereses ajenos a los pueblos que viven y pueblan la región, lo que, a la vista de la historiografía, ya no debería sorprendernos.

Conclusiones

El objetivo del presente artículo es plantear una aproximación novedosa a los análisis y discursos que hoy día se multiplican alrededor del proyecto Tren Maya. Para ello, se realizó una aproximación comparativa con la historiografía en nuestro país de caminos y ferrocarriles, indagando en sus formas de representación, los imaginarios con que se justifican y los efectos que particularmente tienen sobre uno de los ámbitos que es transversal a sus alcances: los procesos de (in) movilidad humana.

De esta forma, planteamos cómo el establecimiento de estos proyectos de infraestructura de comunicaciones tiene un vínculo directo con la penetración, control e integración de diversos territorios a los proyectos geopolíticos del tiempo en que se realizan. Entendidos como proyectos de reordenamiento territorial, generan, al menos, dos procesos de redistribución

24 En el marco del proyecto Cátedra CONACYT-ECOSUR “Flujos mixtos y migraciones forzadas en la Frontera Sur de México”, desarrollamos una propuesta de Evaluación de Impacto Migratorio, basada en una Cartografía de la Complejidad Transfronteriza, que permitirá identificar, valorar y medir los múltiples efectos que sobre territorios e (in) movilidades humanas tienen estos megaproyectos.

25 En los últimos días, surgen noticias acerca de la militarización del Tren Maya, el Tren del Corredor Transistmico y dos vías férreas adicionales entre Palenque-Coatzacoalcos y Ciudad Ixtepec-Tapachula. “Tren del Istmo será entregado a la Marina...”, en *El Financiero*, 16 de marzo de 2021 y “Ejército recibirá todos los beneficios obtenidos del Tren Maya...”, en *El Financiero*, 19 de marzo de 2021.

poblacional paralelos: la expulsión (o absorción) de las poblaciones locales, y la atracción de poblaciones foráneas. Cada uno de estos procesos de (in) movilidad humana se despliega en múltiples matices y tiene distintos impactos, tanto espacial como temporalmente.

Aún con todos los cambios y salvedades que puedan plantearse, merece la pena destacar que el ferrocarril sigue siendo el vehículo que representa el camino hacia el progreso, la forma de entrada de la modernidad a territorios que siguen siendo dibujados como atrasados, incapaces y dependientes. Bajo el empuje de estos proyectos, y muchas veces utilizando los mismos caminos, poblaciones originarias residentes se ven desplazadas, mientras llegan otras poblaciones con capacidades (o privilegios) más acordes para asentar y aprovechar las ventajas de las nuevas infraestructuras, establecer los emprendimientos y desarrollar los trabajos que dicha expansión moderna requiere. Antes de la llegada del tren, como síntoma y paradigma de dicha modernidad, se produce un conflicto por el control del territorio, por la tenencia y uso de la tierra y, al mismo tiempo, entre proyectos culturales-identitarios particulares y, en parte, antagónicos.

De esta forma, las últimas noticias alrededor del proyecto Tren Maya se acercan peligrosamente a los antecedentes mostrados en este artículo, en el que los megaproyectos en general, pero los ferrocarriles en particular, son la punta de lanza para el control y la inserción precarizada de territorios y poblaciones ricas y diversas, en las dinámicas e intereses de los mercados e imaginarios globales que, en la mayoría de los casos, no tienen como objetivo el bienestar de quienes los habitan. Parafraseando aquel famoso modelo económico, podemos decir que alrededor de estas grandes infraestructuras se produce un complejo proceso de “desarrollo por sustitución de poblaciones”.²⁶

Es justamente esta relación, entre los caminos y ferrocarriles como proyectos de reordenamiento territorial y las (in) movilidades humanas como procesos de redistribución poblacional, la que abordamos en el presente artículo. Hemos mostrado, con algunos ejemplos históricos y un análisis comparativo innovador, las diversas derivas que han tomado estos proyectos de reordenamiento territorial, cuando no son claros ni están social y ampliamente consensuados. Esperemos que, en el presente, el pasado no vuelva a repetirse ni como farsa ni como tragedia y que, como esperamos, este sea el momento de plantear una verdadera transformación en beneficio de las y los eternamente excluidos.

Referencias consultadas

Bakewell, Peter J., *El sistema colonial en la América española*. Barcelona, Crítica, 1991.

Benítez, Jorge A; Leal Gómez, Alejandrina; y Prieto Díaz, Sergio, “Vías de comunicación, reordenamiento territorial y reconfiguración de las (in) movilidades humanas en la península de Yucatán y la Frontera Sur de México”. Con Benítez, Jorge A; y Leal Gómez, Alejandrina,

26 La “Industrialización por Sustitución de Importaciones” (ISI) fue un modelo económico aplicado en América Latina alrededor de la primera mitad del s. XX, que abogaba, para enfrentar las evidentes desigualdades que estas economías tenían para competir en un mercado global dominado por países altamente industrializados, por la protección y fortalecimiento de sus industrias y mercados interiores. De esta forma, se reforzaban sus barreras comerciales y se privilegiaba la producción y consumo nacionales, resultando en una suerte de proteccionismo de Estado.

- en Benítez, J. A.; y Escalona Segura, G. (coords), *Impacto de las vías de comunicación sobre la fauna silvestre de áreas protegidas: estudios de caso para el sureste de México*. México, El Colegio de la Frontera Sur, 2021.
- Camargo, Abbdel; y Prieto Díaz, Sergio, “Fronteras de la Frontera Sur. Entre (re)ordenamientos territoriales y (re)distribuciones poblacionales”, en Castillo, Guillermo (coord.), *Migración centroamericana en el México contemporáneo. Procesos socioespaciales y dinámicas de exclusión*. Instituto de Geografía, UNAM. En galeras. 2021.
- Ceceña, Ana Esther; y Prieto Díaz, Sergio, “*Mirando al Sur: megaproyectos, fronteras e (in) movilidades*”. Con Ceceña, Ana Esther. En Grupo CONACYT Territorios del Tren Maya, *Voces plurales: riesgos previsibles del Tren Maya*. 2021.
- Cramausel, Chantal, “De la Nueva Galicia al Nuevo México, por el Camino Real de Tierra Adentro”, en Salvador Bernabéu, Albert. *El Septentrión novohispano: Ecohistoria, Sociedades e imágenes de frontera*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid. 2000
- Deniau, Yannick; Flores, Adrián; y Prieto Díaz, Sergio, *El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán*. GeoComunes/Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible. http://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya.pdf. México. 2019.
- Diario Oficial de la Federación, Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019. 2019.
- Diego Caso, “Tren del Istmo será entregado a la Marina, anuncia López Obrador”, en *El Financiero*, 19 de marzo de 2021, <https://elfinanciero.com.mx/nacional/tren-del-istmo-sera-entregado-a-la-marina-anuncia-lopez-obrador>.
- Flores Olague, Jesús; De Vega, Mercedes; Kuntz Ficker, Sandra; y Del Alizal, Laura, *Zacatecas: Historia breve*. México, Fondo de Cultura Económica-COLMEX, 2011.
- Gómez Serrano, Jesús, *La Guerra Chichimeca, la fundación de Aguascalientes y el exterminio de la población aborigen (1548-1620): un ensayo de reinterpretación*. Ensayos-México, El Colegio de México, 2001.
- Grupo CONACYT-Territorios del Tren Maya, *Territorios mayas en el paso del Tren: situación actual y riesgos previsibles*. Resumen ejecutivo. México. 2019.
- Harvey, David, “El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión”, en Pantich, Leo y Colin Leys (eds.), *El nuevo desafío imperial*. Merlin Press – Clacso, Buenos Aires. 2004.
- Iconoclasistas / Rislér, Julia; y Ares, Carlos, *Algunas consideraciones acerca de la práctica del mapeo colectivo*. www.iconoclasistas.net/post/manual-de-mapeo-colectivo-en-pdf/. 2012.
- López Rosado, Diego, *Historia del peso mexicano*. México, Fondo de Cultura Económica, 1975.
- Mann, Charles C., *1491: Una nueva historia de las Américas antes de Colón*. Madrid, Santillana Ediciones, 2006.
- Maza, Enrique, *Pa`ver si salía de pobre. La cara oculta de la migración*. México, Editorial Océano, 1998.
- Munguía, Aldo, “Ejército recibirá todos los beneficios obtenidos del Tren Maya; ‘megaobra’ será

patrimonio de SEDENA”, en *El Financiero*, 16 de marzo de 2021, <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/ejercito-recibira-todos-los-beneficios-obtenidos-del-tren-maya-megaobra-sera-patrimonio-de-sedena>.

Núñez Rodríguez, Violeta R., *Los campesinos como “socios” del Tren Maya*. <https://kaosenlared.net/mexico-los-campesinos-como-socios-del-tren-maya/>. 2020

Ortuño, Antonio, *La fila india*. México, Editorial Océano, 2013.

Osorio Ruíz, Ever Esther, *La Bestia: muerte y violencia hacia migrantes en tránsito por México*. Tesis. México, Universidad Iberoamericana, 2014.

Pérez Flores, José Luis, “La mirada del poder y las permutaciones de la imagen de los chichimecas en textos del siglo XVI”, en Pérez Martínez, Ramón Manuel; y Sergio Armando González Varela (eds.). *Poder y alteridad. Perspectivas desde la antropología, la literatura y la historia*. Vigo, Editorial Academia del Hispanismo, 2013.

Prieto Díaz, Sergio, “(In) movilidades y megaproyectos: El Tren Maya y las nuevas Fronteras del Sur de México”, en *Panamá en Tehuantepec: Colonización ferroviaria del sureste de México*. América Latina en Movimiento, Agencia Latinoamericana de Información-ALAI. Ecuador. N.º 547, febrero-marzo: 17-20. ISSN: 1390-1230. 2020.

_____, *Cartografías de la Subalternidad Migratoria: bestialización, inhumanidad y contrahegemonía en el contexto del Plan Frontera Sur de México*. Tesis. Universidad Iberoamericana. 17 de agosto. 2017.

Todorov, Tzvetan, *La Conquista de América: el problema del otro*. México, Siglo XXI, 2000.

CRUCE DE CAMINOS

¿El Tren Maya para el desarrollo del sur de México?

The Mayan Train for the development of southern Mexico?

Violeta R. Núñez Rodríguez¹

Resumen

El propósito de este artículo es presentar y analizar en qué consiste el proyecto del Tren Maya, un proyecto vivo y en construcción, que como veremos se ha ido modificando. En específico trataré de responder: ¿cuál es la propuesta de desarrollo? Para su realización se revisarán documentos oficiales y testimonios de algunos de los principales responsables del proyecto en el Gobierno federal.

Palabras clave: Tren Maya, proyecto de infraestructura, polos de desarrollo, ordenamiento del territorio, riqueza biocultural

Abstract

The purpose of this article is to present and analyze what the Mayan Train project consists of, it is a living project under construction that, as we will see, has been changing. Specifically, I will try to answer: What is the development proposal? To carry it out, official documents and testimonies from some of the main people in charge of the project in the federal government will be reviewed.

Keywords: Mayan Train, infrastructure project, development poles, land use planning, biocultural wealth

Introducción

De acuerdo con el *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, el Proyecto de Desarrollo Tren Maya es el principal proyecto de infraestructura de la actual administración del Gobierno federal. Uno de los elementos de fondo es la propuesta de desarrollo que contiene la obra

¹ Profesora-investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. Contacto: violeta_nichim@hotmail.com

que se está edificando en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, estados en donde perviven más de cinco mil ejidos y comunidades agrarias –las cuales poseen en promedio más de la mitad de la superficie estatal en propiedad social–², más de veinte pueblos originarios diferentes,³ más de tres mil sitios arqueológicos⁴ y veinticinco Áreas Naturales Protegidas,⁵ entre muchas otras riquezas bioculturales.

De entrada, enunciaré que el proyecto no sólo contempla la construcción de un tren, sino la edificación de al menos diecinueve nuevas ciudades o urbanizaciones (donde se instalarán hoteles, restaurantes, centros comerciales, boutiques, bares, viviendas), diversos polos de desarrollo, parques agroindustriales, trenes de carga, para turistas (en donde se pretende tener vagones y restaurantes de lujo, salón fumador), entre otros.

Frente a esta propuesta de desarrollo, existe la preocupación de diversos pueblos indígenas, organizaciones, académicos e incluso dentro del propio Gobierno federal, por el posible impacto y cambio que se genere en el territorio de la península de Yucatán. En las siguientes líneas, detallaré al respecto.

Aunado a esto, el proyecto ha generado una gran controversia, pese a que se realizaron dos consultas (una indígena y una a la población en general) en la región donde se lleva a cabo, a partir de las cuales el Gobierno federal indicó que había un amplio consenso para la edificación del tren. Sin embargo, las consultas tuvieron serias observaciones y cuestionamientos, entre otros, por parte de la Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, quien manifestó que no se habían expuesto los elementos de impacto del proyecto; por ejemplo, no se indicó nada sobre las repercusiones de los polos de desarrollo y de la concepción del desarrollo contenida en el proyecto. Por su parte, se han generado diversos actos contra la consulta. El primero lo efectuó el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil, conformado por el pueblo maya peninsular e integrantes del pueblo ch’ol del estado de Campeche, al obtener del Poder Judicial de la Federación, “una suspensión provisional de la ejecución del proyecto Tren Maya, en respuesta a una solicitud de amparo en contra del proceso de consulta simulada”⁶.

La propuesta presidencial del Tren Maya

Desde el *Proyecto de Nación 2018-2024* para la Presidencia de México, el partido Movimiento Regeneración Nacional (MORENA) planteó la construcción de un tren en el sur de México, denominado Tren Turístico Transpeninsular, que abarcaría desde Palenque hasta Cancún. El objetivo, según indicaba el documento, era “acercar el desarrollo a las comunida-

2 Registro Agrario Nacional, “Estadística Agraria”, México, RAN, 2020. Disponible en <http://www.ran.gob.mx/ran/index.php/sistemas-de-consulta/estadistica-agraria>. Consultado el 13 de marzo de 2021.

3 Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, *Indicadores Socioeconómicos de los Pueblos Indígenas de México*, 2015, CDI, México, Secretaría de Gobernación, 2017.

4 Francisco Sánchez Nava, “Ponencia en la mesa de análisis ‘El Tren Maya, realidades y mitos’”, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2019.

5 Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas. “Áreas Naturales Protegidas”, CONANP, 2018. Disponible en <https://www.gob.mx/conanp#1692>. Consultado el 7 febrero de 2021.

6 Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX), “Obtienen comunidades de Calakmul suspensión provisional del proyecto Tren Maya”, CRIPX, Calakmul, Campeche, 2020.

des nativas de la cultura maya e incrementar la competitividad del producto turístico Mundo Maya”.⁷ Aunado a esto, también se planteó “detonar el desarrollo de la región sur de la península de Yucatán, creando un tren turístico de mediana velocidad”.⁸ Asimismo, se indicó que “los sitios arqueológicos de la cultura maya y las comunidades que las rodean deben ser integradas al desarrollo nacional”.⁹ Así, este primer planteamiento sólo contemplaba algunos de los estados de la península de Yucatán y únicamente hacía referencia a un tren turístico. Además, no se hablaba nada de la edificación de ciudades, a partir de la construcción de estaciones.

Cabe indicar que años atrás, en 2012, el entonces presidente Enrique Peña Nieto anunció, como parte de sus trece medidas prioritarias con las cuales afirmaba que iniciaría “el camino hacia la verdadera transformación de México”,¹⁰ la construcción de varios trenes, entre ellos uno denominado Tren Transpeninsular –el mismo nombre que pondría MORENA–, que iría de Mérida a Punta Venado (de Yucatán a Quintana Roo). Es decir, el recorrido era diferente entre una propuesta y otra. Como parte de las decisiones presidenciales, Peña Nieto señaló: “En México volveremos a tener trenes de pasajeros, para conectar nuestras ciudades”.¹¹ Esto fue firmado ante notario público. No obstante, este tren se canceló debido a la falta de recursos públicos.

Después de haber presentado el *Proyecto de Nación 2018-2024* como su planteamiento de campaña y a unos días de haber comenzado el sexenio de Andrés Manuel López Obrador, en el marco de una ceremonia indígena donde se pedía permiso a la Madre Tierra, inició el programa de construcción del Tren Maya en Palenque, Chiapas, el 16 de diciembre de 2018. Como parte del discurso, el presidente de México indicó que la atención especial al sur y al sureste era un acto de justicia, “porque ha sido la región del país más abandonada y ya le llegó ahora la hora al sureste, su tiempo”.¹² En este sentido, López Obrador señaló que la afluencia de turistas que se derivaría del tren, el cual recorrería mil 500 kilómetros, significaría empleos para la región de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. También informó que el proyecto implicaría un reordenamiento urbano. De igual modo, enfatizó que la modernidad propuesta era una modernidad surgida desde abajo, “a partir de nuestras culturas”.¹³ Sobre el financiamiento del tren, en este evento el mandatario expresó que “no todo va a ser inversión del gobierno, la mayor parte va a ser inversión del sector privado, se le entrega la concesión”.¹⁴ En el acto se expresó que habría concesiones para tres tipos de trenes, de carga, turísticos y de pasajeros para los pueblos.

7 Movimiento Regeneración Nacional (MORENA), *Proyecto de Nación 2018-2024*, México, MORENA, 2018, p. 239.

8 *Idem.*

9 *Ibid.*, p. 241.

10 Enrique Peña Nieto, “Discurso de toma de posesión de la Presidencia de la República”, México, Gobierno de México, 2012.

11 *Idem.*

12 Andrés Manuel López Obrador, “Ceremonia de solicitud de permiso a la Madre Tierra”, Versión estenográfica, México, Presidencia de la República, 2018.

13 *Idem.*

14 *Idem.*

Así, a partir de la ceremonia quedaba claro que, además de agregar a todos los estados de la península de Yucatán, el Tren Maya contemplaría no sólo al turismo, sino a los habitantes locales y a las mercancías, por lo que se agregaban trenes de pasajeros y de carga. Además, se enunciaba un reordenamiento y se enfatizaba que la inversión fundamentalmente sería privada. En este contexto, en el *Presupuesto de Egresos de la Federación 2019 (PEF, 2019)* se asignó el monto de 5 mil 820 millones de pesos al programa presupuestario “provisiones para el desarrollo de trenes de pasajeros y de carga” para el desarrollo del proyecto del Tren Maya y 180 millones de pesos para “estudios de preinversión” del Fondo Nacional de Fomento al Turismo.¹⁵ En el *PEF 2019* se indicó que los estudios serían para “la construcción de vía ferroviaria del Tren Maya y la construcción de Polos de Desarrollo a lo largo de la Ruta del Tren Maya”.¹⁶

En el *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND)*, el Tren Maya se presentó como “el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio”.¹⁷ Además, se indicó que haría un recorrido de mil 525 kilómetros por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Como parte del plan, se informó que se esperaba que los proyectos regionales de desarrollo, entre ellos el Tren Maya, el Corredor Transísmico y la Zona Libre de la Frontera Norte, “actúen como ‘cortinas’ para captar el flujo migratorio en su tránsito hacia el norte”,¹⁸ ya que estos “generarán empleos y condiciones de vida digna para atraer y anclar a quienes huyen de la pobreza”,¹⁹ por lo que también desde el PND se ubicó dentro de los objetivos de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública, al “garantizar empleo, educación, salud y bienestar, por medio de los programas regionales, sectoriales y coyunturales de desarrollo”.²⁰

Así, desde la perspectiva gubernamental, ya plasmada en el PND, el Tren Maya será el proyecto de infraestructura más importante. Sin embargo, no olvidemos que tanto el Corredor Transísmico y la Refinería de Dos Bocas podrían ser más estratégicos, tanto para la movilización de mercancías en el mercado mundial, como para abastecer el mercado nacional de una materia prima fundamental. Nuevamente, se indicaba que el proyecto generaría empleos, pero a esto se agregaría la vida digna como otro de los elementos que se prometía en el mismo. También se indicaba que el proyecto actuaría como una “cortina”, deteniendo a los migrantes. Entonces, parecía que no sólo la intención era desarrollar el sur del país. Es por esto, como lo veremos en las siguientes líneas, que la ubicación del Proyecto de Desarrollo Tren Maya, será de gran relevancia.

15 Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), *Presupuesto de Egresos de la Federación 2019*, SHCP, México, Gobierno de México, 2019.

16 *Idem.*

17 Presidencia de la República, *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, México, Gobierno de México, 2019.

18 *Idem.*

19 *Idem.*

20 *Idem.*

Mapa 1



Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo, 2021.

Un Tren Maya en una región de riqueza biocultural

Una de las características del territorio donde se planea construir el Tren Maya es su riqueza cultural y biológica. En los cinco estados, de acuerdo con el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, habitan casi 3.6 millones de indígenas, entre los cuales se presenta una diversidad de comunidades, entre ellas akateko, ixil, kaqchikel, jakalteco, k’iche, mam, maya, q’anjob’al, q’eqchi, chuj, chol, awakateco, ayapaneco, chontal, nahua, tzeltal, zoque, lacandón, mocho, tojolabal, tsotsil, zoque, entre otros. Esto significa que hay más de veinte pueblos originarios y una mayor diversidad de lenguas (variantes dialectales) en los estados donde estará el proyecto, además de personas de otros pueblos indígenas que están de “tránsito”, por su condición de migrantes. Además de tener sus particularidades históricas, cada comunidad originaria tiene cosmovisiones diversas, en las que se conciben formas particulares de lo que es la vida, la vida buena, la tierra, el territorio, la transformación y el desarrollo. Esto es, las visiones del mundo son distintas, pese a que la mayoría son pueblos mayenses. Pero, además, recalco, cada uno de estos pueblos tiene historias particulares que los han diferenciado como pueblos. Incluso, como observamos en el Cuadro 1, entre los distintos estados las formas de nombrar a un “mismo” pueblo indígena, varía. No sólo es una variante dialectal, en muchos casos hay diferencias profundas, que insisto, responden a las distintas culturas. No olvidemos que cada una de las lenguas representa una visión del mundo y proyecto de futuro particular.

Cuadro 1

Población indígena por entidad federativa donde transitará el Tren Maya, México 2015				
Entidad federativa	Población indígena (PI)	% PI	Pueblos Indígenas	Diversidad de PI
Yucatán	1,052,438	50	Mayas	1
Quintana Roo	488,244	33	Aketeke, Ixil, Kaqchikel, Jakalteco, K’iche, Mam, Maya, Q’anjob’al, Q’eqchi, Chuj	10

Campeche	199,335	22	Maya, Ch'ol, Chuj, Awakateco, Ixil, Kaqchiquel, Jakalteco, K'iche, Mam, Q'anjob'al, Q'eqchi, Akateco	12
Tabasco	123,604	5	Ayapaneco, Chontal de Tabasco, Ch'ol, Nahuatl, Tseltal, Zoque	6
Chiapas	1,706,017	33	Akateco, Chuj, Ch'ol, Jakalteco, K'iche, Lancandón, Mam, Mocho (qato'k), Q'anjob'al, Teko, Tojolabal, Tseltal, Tsotsil, Zoque	14
Total	3,569,638	30		23

Fuente: Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, 2017.

Esto es, en la gran y diversa península de Yucatán no sólo hay mayas, sino pueblos mayenses. Pero no sólo hay una riqueza cultural inmensa viva, también hay una fuerte presencia de la herencia cultural que dejaron los pueblos mayas antiguos, quienes habitaron estos territorios antes de la Conquista y de la Colonia. De acuerdo con el coordinador nacional de Arqueología del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Francisco Sánchez Nava, hay “3 mil 24 sitios arqueológicos inscritos en el Registro Público, dentro de las áreas de influencia del Tren Maya”.²¹ Aunado a esto, en la península de Yucatán existen seis sitios inscritos como Patrimonio Mundial por la UNESCO, entre ellos Sian Ka'an, las ciudades prehispánicas de Uxmal, Chichen Itza, Palenque y la Antigua Ciudad Maya de Calakmul, así como la ciudad histórica fortificada de Campeche. Además, Calakmul y Palenque también son considerados Patrimonio Natural y Área Natural Protegida (ANP), respectivamente. En total, en la región de influencia del Tren Maya existen quince sitios con la categoría de ANP.²² Sin embargo, de acuerdo con la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, la región Península de Yucatán y Caribe Mexicano “está conformada por veinticinco Áreas Naturales Protegidas reconocidas a nivel mundial por su alto valor ambiental, las cuales suman 8 millones 562 mil 758 punto 47 hectáreas”,²³ de estas, nueve son Reservas de la Biosfera, ocho son Parques Nacionales, seis son Áreas de Protección de Flora y Fauna, y dos son Santuarios. Además, hay veintinueve cenotes que cuentan con evidencias arqueológicas, a partir de su exploración.

Por otro lado, también existe una fuerte presencia de núcleos agrarios en los estados donde se edificará el Tren Maya. De acuerdo con el Registro Agrario Nacional, en los cinco estados hay 5 mil 375 ejidos, que en conjunto abarcan una extensión de más de 12.4 millones de hectáreas, cifra que en promedio representa 51 por ciento de la superficie total de los estados. Sin embargo, en entidades como Quintana Roo, más del 61 por ciento de su superficie estatal es ejidal, seguida de Yucatán y Campeche con 55 y 50 por ciento, respectivamente. Estos datos evidencian la importancia del modo de vida campesino, que todavía subsiste en la península

21 Francisco Sánchez Nava, “Ponencia en la mesa de análisis ‘El Tren Maya, realidades y mitos’”, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.

22 *Idem.*

23 Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, “Áreas Naturales Protegidas”, CONANP, 2018, disponible en <https://www.gob.mx/conanp#1692>. Consultado el 7 febrero de 2020.

de Yucatán. Al respecto, en estos ejidos y pueblos es donde se encuentra la riqueza biológica referida, y esto no es casualidad. Por el contrario, son estos pueblos los que la han cuidado y preservado.

El desarrollo en el Tren Maya

El Tren Maya, como lo ha señalado el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), entidad responsable del proyecto de desarrollo, es “mucho más que un tren”.²⁴ Es una propuesta de reordenamiento territorial de la península de Yucatán, que contempla la construcción de un tren de pasajeros, de carga y turístico, cuya extensión será de más de mil 500 km; la edificación de al menos diecinueve estaciones; la urbanización mediante la creación de nuevas ciudades (subcentros urbanos); creación de parques agroindustriales y de polos de desarrollo; y el incremento del turismo (en un inicio se habló de cuatro millones más, y recientemente, se expuso el posible crecimiento de diecisiete a cincuenta millones para el año 2053). Como parte de esta propuesta, la Secretaría de Turismo ha señalado que este proyecto “será el primer desarrollo regional integralmente planeado”.²⁵ No olvidemos que en México, desde mediados de los años setenta hasta mediados de la década de los ochenta del siglo XX, se promovieron como política de Estado, a partir de la creación de FONATUR, los Centros Integralmente Planeados (CIP), entre ellos Cancún, Ixtapa, Los Cabos y Huatulco. Estos CIP, apunta Dávila, tenían como objetivo “el impulso y rescate de zonas altamente deprimidas del país, por medio de la teoría del desarrollo polarizado, conocida también como polos de desarrollo, que apuesta por la reactivación de regiones a partir de una práctica económica catalizadora que ha de servir de atracción a muchas otras. Para lograr este cometido se elige al turismo como el principal vehículo para ejecutarla y se opta por la creación de enclaves turísticos diseñados y gestionados desde el propio gobierno, para llevar a cabo esta nueva política en puntos concretos del país”.²⁶ Pero veamos más a detalle qué contempla la actual propuesta de desarrollo.

Ordenamiento territorial:

Como punto central, el Proyecto de Desarrollo Tren Maya plantea el ordenamiento territorial. Al respecto, uno de los principales responsables del Tren Maya, Pablo Careaga, señala que “el proyecto del Tren Maya no es un tren, es un medio. El objetivo fundamental es un ordenamiento del territorio...”.²⁷

24 FONATUR (2019b). “#MuchoMásQueUnTren”, FONATUR, 2019, disponible en https://twitter.com/hashtag/MuchoM%C3%A1sQueUnTren?src=hashtag_click. Consultado el 26 de agosto de 2019.

25 Miguel, Torruco, “Tren Maya, ejemplo de desarrollo e integración regional del producto turístico”, Secretaría de Turismo, 2018, disponible <https://www.gob.mx/sector/prensa/tren-maya-ejemplo-de-desarrollo-e-integracion-regional-del-producto-turistico-miguel-torruco?idiom=es-MX>. Consultado el 6 de febrero de 2020.

26 Arturo Dávila López, “Centros Integralmente Planeados (CIPS) en México: el proyecto turístico del FONATUR”, en *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, Núm. 5/6, 2015, disponible en <https://www.raco.cat/index.php/QRU/article/view/311319>. Consultado el 6 de diciembre de 2019.

27 Pablo Careaga, “Entrevista con Pablo Careaga”, enlace territorial del Proyecto de Desarrollo Tren Maya, FONATUR, 2019.

El ordenamiento territorial “es un proceso político-técnico-administrativo orientado a la organización, planificación y gestión del uso y ocupación del territorio, en función de las características biofísicas, culturales, socioeconómicas y político-institucionales. Este proceso debe ser participativo, interactivo e iterativo y basarse en objetivos explícitos que propicien el uso inteligente y justo del territorio aprovechando oportunidades, reduciendo riesgos, protegiendo los recursos en el corto, mediano y largo plazo”.²⁸

El Gobierno federal ha planteado que con este ordenamiento territorial se dará un nuevo rostro a la península de Yucatán. Sin embargo, algunos de los integrantes de la Asamblea de Defensores del Territorio Maya, Múuch Xíinbal y el Colectivo de Semillas Nativas, de Bacalar, Quintana Roo, han cuestionado el ordenamiento territorial promovido por el proyecto Tren Maya, al expresar: “Nosotros nos preguntamos quién va ordenar el territorio... el territorio ya está ordenado por las comunidades, desde hace muchos años”.²⁹ El integrante de estas organizaciones, Heber Uc, recuerda que el diverso territorio maya está habitado por sociedades que tienen más de tres mil años de antigüedad. Además, Uc agrega otros cuestionamientos: el para qué y en qué sentido se va ordenar el territorio.³⁰ Asimismo, indica: “Nadie nos preguntó qué desarrollo queremos y si necesitamos un tren”.³¹

Aunado a estas expresiones, que podrían poner en duda el planteamiento de lo qué es el ordenamiento territorial, de gran trascendencia es indicar que después de dos años de que inició el proyecto del Tren Maya (con la ceremonia indígena que ha sido cuestionada por algunos sectores de los propios pueblos originarios), no sólo no existe una Manifestación del Impacto Social y Ambiental de la totalidad del proyecto (se presentó una parcial), sino que no existe un proyecto general del llamado Proyecto de Desarrollo Tren Maya, que muestre el proceso al que hace referencia la definición del ordenamiento territorial en función de las características vividas en la península de Yucatán. El proceso tampoco fue participativo y no se ha basado en objetivos que propicien el uso inteligente y justo del territorio. Es ampliamente sabido que el Gobierno federal realizó una consulta donde se preguntó: “¿Estás de acuerdo en que se construya el proyecto integral del Tren Maya? Sí o No”,³² pero nada se preguntó sobre el tipo de ordenamiento territorial. En este sentido, no hay claridad respecto a si se están protegiendo los recursos en el corto, mediano y largo plazo, como lo debe de contemplar el ordenamiento territorial.

Urbanizar el territorio mayense:

En líneas anteriores, comentaba que el Tren Maya no sólo es un tren. Una de las propuestas que se derivan de la construcción de las diecinueve estaciones, que están proyectadas a

28 Hugo Méndez y Carla Pascale (Coords.), *Ordenamiento Territorial en el Municipio, Una guía metodológica*, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura; Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca; Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Santiago-Buenos Aires, 2014.

29 Heber, Uc, Ponencia en la presentación de Impactos sociales y territoriales del Tren Maya, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.

30 *Idem.*

31 *Idem.*

32 FONATUR-INPI, “Proyecto de Desarrollo Tren Maya. Ejercicio participativo”, Gobernación, INPI, FONATUR, Proyectos y Programas Prioritarios, México, Gobierno de México, 2019.

lo largo del recorrido, es la edificación de nuevas ciudades. En la información vertida por FONATUR se puede leer que “no hay desarrollo sin urbanización”,³³ por lo cual establecen que “la planeación urbana regional va de la mano de la prosperidad”.³⁴ Es decir, pareciera que la propuesta de desarrollo que se plantea para el sur, con las características campesinas e indígenas a las que me he referido (60% de algunas de las superficies estatales es ejidal), es la de urbanizar lo rural. Al respecto, proporcionan el dato de que México es 77% urbano, en contraste con los cinco estados del sureste donde se edificará el tren, cuya urbanización es de 64.4%, siendo Chiapas la entidad que menos urbanizada está, con un 49.5%.³⁵ En este sentido, se señala que entre los beneficios que traerá el proyecto del Tren Maya está el de “promover planes de desarrollo urbano para fomentar un crecimiento equilibrado y sustentable”.³⁶ Ante esto, un cuestionamiento es que esta propuesta responde al discurso de la modernidad que concibe a lo rural como el atraso y a lo urbano como el progreso. Es decir, lo campesino e indígena, que corresponden a mundos rurales, deben ser desarrollados, mientras que la ciudad urbana es considerada como el desarrollo. Sobre este tema, uno de los teóricos de la modernidad, Bolívar Echeverría, escribió que “la modernidad es la característica determinante de un conjunto de comportamientos que aparecen desde hace ya varios años... Se trata... de un conjunto de comportamientos que estarían en proceso de sustituir esa constitución tradicional, después de ponerla en evidencia como obsoleta, es decir, como inconsistente e ineficaz”.³⁷ Es decir, se ve a lo tradicional como inconsistente e ineficiente. A esto agrega que los “fenómenos modernos presentan su modernidad como una tendencia civilizatoria dotada de un nuevo principio unitario de coherencia o estructuración de la vida social civilizada y del mundo correspondiente a esa vida, de una nueva ‘lógica’ que se encontraría en proceso de sustituir al principio organizador ancestral, al que ella designa como ‘tradicional’”.³⁸ En este sendero, señala Echeverría, “aparece también el adiós a la vida agrícola como la vida auténtica del ser humano –con su promesa de paraísos tolstoianos–, la consigna de que ‘el aire de la ciudad libera’, el elogio de la vida en la Gran Ciudad”.³⁹ Otro de los fenómenos mayores de la modernidad, señala el autor, es el individualismo, “que se encuentra siempre en proceso de imponerse sobre la tradición ancestral del comunitarismo”.⁴⁰

Así, se propone que con el Tren Maya se modernizará el sur del país y con esto habrá desarrollo. Algo similar se había planteado con la creación de los CIPS, en donde además de argumentar que con ellos se quería “evitar los problemas de crecimiento desordenado que ya presentaban algunas de las ciudades tradicionales turísticas como Acapulco”, no tenían opciones de desarrollo, por lo que se proponía la construcción de nuevas ciudades junto a

33 FONATUR, “#TREN MAYA. La planeación urbana regional va de la mano de la prosperidad”, FONATUR, México, 2019.

34 *Idem.*

35 *Idem.*

36 *Idem.*

37 Bolívar Echeverría, *¿Qué es la modernidad?*, México, UNAM, 2018, p. 1.

38 *Ibid.*, p. 2.

39 *Ibid.*, p. 3.

40 *Ibid.*, p. 4.

los enclaves turísticos, que en teoría crecerían de forma “pareja a los proyectos y su éxito”.⁴¹ Pero esto no ocurrió así, ya que se crearon realidades excluyentes.

Polos de desarrollo:

El proyecto del Tren Maya también contempla la creación de diversos polos de desarrollo. Al respecto, en el documento *Información para comunidades indígenas sobre el proyecto Tren Maya* se indica que “algunas de las estaciones formarán parte de polos desarrollo. Estos espacios serían impulsados a partir de diversas actividades económicas para planear bien las ciudades”.⁴² En particular, en el documento costo-beneficio se indica que “los Polos de Desarrollo tendrán, además de las estaciones ferroviarias para la llegada y salida de los trenes, una extensión de tierra que será utilizada como inversión ancla para detonar actividad económica en las localidades y promover el incremento en la demanda de los servicios turísticos de la zona”.⁴³

Cabe indicar que los polos de desarrollo fueron propuestos desde mediados de los años cincuenta del siglo XX. Este concepto fue introducido por el economista francés François Perroux en 1955, y a partir de entonces fue surgiendo una amplia literatura, que no sólo analizó teóricamente a los polos de desarrollo, sino que se permitió estudiar diferentes territorios donde se llevaron a cabo estos procesos. Sobre el papel de los polos de desarrollo, John Friedman enuncia lo siguiente: “integración de la economía a través del territorio nacional; incorporación efectiva de los recursos regionales no controlados a la economía nacional...; mejoramiento de los niveles de vida de las áreas subdesarrolladas”.⁴⁴ Con el planteamiento de Friedman quedaba claro que una de las ideas era integrar e incorporar, como señala el autor, “las áreas primitivas o atrasadas” a estos polos que, como también indica, están ligados al fenómeno de la urbanización.⁴⁵ En este sentido, Coraggio expresa que “se determina que cierta zona atrasada debe pasar a ser desarrollada por el crecimiento de cierto centro urbano que se constituirá en ‘su polo’”.⁴⁶ Retomando, supongo, parte de esta argumentación, en los documentos oficiales sobre el Tren Maya se indica que “estos polos de desarrollo serán diseñados para mejorar la calidad de vida de la gente, acercando servicios básicos, médicos y oportunidades laborales”.⁴⁷

De acuerdo con Coraggio, “la polarización es un proceso de desarrollo... donde las alternativas para los sectores subordinados serían o crecimiento asociado con modernización o

41 Dávila, *op. cit.*, p. 5.

42 FONATUR-INPI, *Información para comunidades indígenas sobre el proyecto Tren Maya*, México, Gobernación, INPI, FONATUR, Gobierno de México, 2019.

43 Fondo Nacional de Fomento al Turismo, *Tren Maya. Análisis costo beneficio*. Versión Pública, FONATUR, México, 2020.

44 John Friedman, *La estrategia de los polos de crecimiento como instrumento de la política de desarrollo*, México, Naciones Unidas, Instituto Latinoamericano de Planeación Económica y Social, Gobierno de México, Secretaría de la Presidencia, 1973, p. 2.

45 *Idem*.

46 José Luis Coraggio, “Notas sobre polos de desarrollo y transición”, Trabajo presentado al seminario sobre Estrategias del desarrollo Agrario en Nicaragua, Managua, 1981, p. 83.

47 FONATUR-INPI, *op. cit.*

destrucción”.⁴⁸ Es decir, desde esta perspectiva no hay otra opción. Gonzalo Pérez Álvarez, mediante varios estudios de caso a nivel mundial de la implementación de polos de desarrollo en diferentes años del siglo XX, como parte de algunos resultados de los polos de desarrollo, señala que estos “implicaron la transferencia de recursos estatales a privados”.⁴⁹ Asimismo, indica que “la intencionalidad de estos procesos fue expandir las relaciones sociales plenamente capitalistas a regiones donde tenían peso relaciones precapitalistas, propias de economías campesinas de autosubsistencia”.⁵⁰ Pero, además, este autor insiste en que “el objetivo declamado era la integración de esta región ‘olvidada’ al resto del país”,⁵¹ por lo que había que promover el desarrollo de las regiones que habrían quedado ‘rezagadas’”.⁵²

Sin embargo, en el proyecto de desarrollo Tren Maya nada se dice sobre la experiencia de otros países donde se llevaron a cabo implementaciones de polos de desarrollo. Al respecto, Coraggio escribe que “empíricamente se ha estado comprobando que implantaciones industriales modernas y relativamente masivas en áreas de relativo atraso social, no sólo no conducen necesariamente a procesos de difusión del desarrollo económico-social en el ámbito regional inmediato, sino que en muchos casos producen una acentuación del atraso o simplemente la desaparición de las poblaciones y actividades preexistentes”.⁵³ En un texto más reciente, Gonzalo Pérez enuncia que “la instalación de polos generó un acelerado proceso de expansión capitalista, consolidando dinámicas de proletarización, urbanización y pérdida de pequeñas propiedades”,⁵⁴ generándose, además de un rápido crecimiento demográfico, una concentración y privatización de la propiedad.

En este sentido, dice Pérez, muchos de los polos fueron exitosos, debido a la “superación de los rasgos precapitalistas”.⁵⁵ Por ejemplo, muestra como en la gran mayoría de los casos “se truncó una economía sustentada en la utilización sustentable de los bienes comunes”,⁵⁶ se generaron procesos de expulsión de población local debido a la privatización de la pequeña propiedad; se crearon problemas de vivienda para los migrantes, quienes arribaron por la oferta laboral.⁵⁷ Este panorama, aunado a fuertes procesos contaminantes. Así, insisto, quizá lo más cercano a este tipo de proceso son los CIPS, que generaron enclaves turísticos y no un desarrollo generalizado y crecimiento. Esto y las otras experiencias podrían ser consideradas como posibles enseñanzas.

48 Coraggio, *op. cit.*, p. 91.

49 Gonzalo Pérez Álvarez, “Polos de desarrollo, acumulación originaria y expansión capitalista. Un estudio comparativo del estado argentino, brasileño y español”, en *Theomai*, Núm. 34, Buenos Aires Argentina, Red Internacional de Estudios sobre Sociedad, Naturaleza y Desarrollo, 2016, p. 89.

50 *Idem*.

51 *Ibid.*, p. 93.

52 *Ibid.*, p. 100.

53 Coraggio, *op. cit.*, p. 94.

54 Pérez, *op. cit.*, p. 89.

55 *Ibid.*, p. 92.

56 *Ibid.*, p. 90.

57 *Idem*.

Diferenciación de uso del territorio urbano:

La propuesta inicial de crear un tren turístico se amplió a otros tipos de trenes: de pasajeros locales y de carga. Sobre este último tren Careaga, una de las autoridades responsables del proyecto, indica que “no sólo es un tren turístico, ya que 70% de la rentabilidad vendrá por la carga”.⁵⁸ En cuanto a la diferenciación de trenes, el secretario de turismo ha expresado que existirán tres tipos: uno será para turistas, el cual tendrá “camarotes de lujo, salón fumador, gran restaurante de comida regional, todas las comodidades”;⁵⁹ otro será de uso público para la población en general, entre ellos, los empleados que laboran en las zonas turísticas.

Una de las grandes preocupaciones es si esta diferenciación de vagones, entre otras diferenciaciones sociales que puedan surgir a partir del arribo de turistas con recursos económicos medios, altos y muy altos, no ahondará la polarización social que ya se vive de manera muy marcada en algunas regiones del sureste, como en Cancún y la Riviera Maya. Sobre este proceso de polarización existen diversos trabajos, que lo han documentado y analizado. Cristina Oehmichen señala que “en el espacio urbano de Cancún la polarización económica y social se expresa de manera muy marcada. Cancún cuenta con una zona hotelera y una parte urbana, que popularmente ha sido rebautizada como ‘zona atolera’... La zona hotelera alberga, además de los hoteles, los campos de golf, un centro de convenciones, tiendas departamentales, boutiques con ropa de marca, restaurantes y discotecas, así como algunos conjuntos residenciales para personas de muy altos ingresos... Su perímetro está perfectamente delimitado y custodiado por rejas y guardias de seguridad, que impiden el paso a los que no son sus residentes... La lógica que siguen coincide con un nuevo tipo de urbanización polarizada, en la que se observa una discontinuidad espacial y social respecto a la trama circundante. Se trata de creaciones artificiales cerradas a modo de enclaves diferenciados”.⁶⁰ La autora también indica que existen conjuntos habitacionales exclusivos, donde al igual que en las zonas hoteleras se invierte mucho en seguridad, “murallas” para que nadie ingrese. Allí viven “ejecutivos y profesionistas altamente calificados, empresarios y funcionarios públicos con alto nivel de ingresos”.⁶¹ Situación similar ocurre en Playa del Carmen, donde, insiste la autora, algunos “conjuntos habitacionales y precarios han sido rebautizados como ‘la ciudad de los indios’, debido a que ahí se aloja una gran masa de trabajadores de la industria de la construcción, compuesta por cientos de inmigrantes permanentes de origen indígena”.⁶² En este mismo sentido otra autora, Perla Frago, retoma testimonios de jóvenes y señala que el “espacio urbano de Cancún entraña esa ambivalencia: la zona hotelera, puesto que se presenta como una ‘falsificación verdadera’, una hiperrealidad propia de las ‘ciudades simulacro’ descritas por Edward Soja. En estos espacios no sólo se persigue crear lugares ‘inexistentes en la realidad’, sino también estilos de vida, formas de habitar y una cultura de la cotidiana-

58 Careaga, *op. cit.*

59 Miguel Torruco, “Tren Maya, el proyecto turístico más importante para la Secretaría de Turismo”, en Forbes México, 2019, disponible en https://www.youtube.com/watch?v=rdVfA3QVg_k. Consultado el 29 de abril de 2019.

60 Cristina Oehmichen, “Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort”, en *Alteridades*, Vol. 20, Núm. 40, UAM, México, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 2010, p. 28-29.

61 *Idem.*

62 *Ibid.*, p. 30.

nidad en que se infiltra la simulación y la preeminencia de lo aparente. Para los jóvenes cancuenses, la zona hotelera representa además un espacio de confort y lujo próximo espacialmente, pero lejano como una posibilidad objetiva de su disfrute”.⁶³ O como dice uno de los responsables del proyecto del Tren Maya, las condiciones de la población en general son indignas, por eso se comprende por qué se suicidan, ya que “la gente se despierta en lugares inseguros, espantosos, y se va a trabajar a un palacio y en la noche regresa nuevamente a su realidad... además, con empleos muy mal pagados”.⁶⁴

Esto no es ficción, sino realidades diferenciadas que se han ido creando, producto de un tipo de turismo que ha arribado a la península de Yucatán y que ha hecho posible incrementar la desigualdad en la región.⁶⁵

A manera de conclusión

El Proyecto de Desarrollo Tren Maya, principal proyecto de infraestructura del Gobierno federal de la actual administración 2019-2024, todavía se encuentra en definición, a pesar de que inició su implementación en diciembre de 2018, con 5 mil 200 millones de pesos en el Presupuesto de Egresos de la Federación, es decir, no hay un documento final público que evidencie la idea final del proyecto. Por el contrario, las diferentes declaraciones y documentos oficiales van mostrando los cambios y readecuaciones al proyecto.

Sin embargo, como he presentado en estas páginas, desde la campaña electoral el partido Movimiento Regeneración Nacional presentó en su propuesta de *Proyecto de Nación 2018-2024* el proyecto del tren, que fue denominado como el Tren Turístico Transpeninsular, el cual pretendía denotar e integrar el desarrollo del sur del país, mediante la reactivación del turismo. Así, sin decirlo en esta primera propuesta, se hablaba de una concepción integracionista del desarrollo, hecho que se reafirmó con la ceremonia indígena de inicio (mediante un supuesto permiso a la Madre Tierra, que como decía en líneas anteriores, algunos pueblos originarios la han cuestionado), donde el presidente de México enfatizó que dado que el sur había quedado al margen del desarrollo, era hora del sureste. En este evento, además de que enunció que el tren, nombrado Tren Maya, recorrería mil 500 kilómetros por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, señaló que éste significaría empleos y un reordenamiento territorial. En este sentido, ya no se habló de integrar las comunidades al desarrollo, sino que estos dos últimos elementos sintetizaban parte de la visión del Gobierno federal respecto a cómo transformar al sureste.

A la idea de ordenamiento territorial, que de acuerdo con los funcionarios responsables del Gobierno federal significaba cambiarle el rostro a la península de Yucatán (sin explicarnos bien qué significaba este cambio), se agregó que uno de los grandes fines era la urbaniza-

63 Perla Frago Lugo, “Más allá del paraíso caribeño: malestares sociales y violencias en la vida de las juventudes en Cancún”, *Revista pueblos y fronteras digital*, Vol. 11, Núm. 22, San Cristóbal de Las Casas, UNAM, Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur, 2017, p. 88.

64 Careaga, *op. cit.*

65 Octavio, Castillo Pavón, y Alberto Javier, Villar Calvo, “La conformación del espacio urbano de Cancún: una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial”, en *Quivera*, Vol. 13, Núm. 1, Toluca, México, Universidad Autónoma del Estado de México, 2011.

ción, mediante la edificación de ciudades en las estaciones del Tren Maya. Aunado a esto, se indicó que, además, la propuesta contemplaba la creación de polos de desarrollo. Todo esto evidenciaba que la propuesta del Tren Maya no sólo implicaba la construcción de un tren y sus estaciones, sino que el ordenamiento territorial contemplaba la creación de ciudades y de polos de desarrollo. Pero, además, no se trataba de un simple tren turístico, como había sido presentado en el *Proyecto de Nación 2018-2024*, sino que también se incluía un tren de carga (que desde la perspectiva de FONATUR será el gran negocio) y un tren de pasajeros.

Uno de los grandes cuestionamientos al proyecto del Tren Maya es qué pasará con los pueblos mayenses que tienen más de tres mil años de antigüedad, con las sociedades rurales (entre ellas los más de cinco mil ejidos y comunidades agrarias) y con la inmensa riqueza biológica (veinticinco Áreas Naturales Protegidas), arqueológica (más de tres mil sitios arqueológicos registrados) y cultural (más de veinte pueblos indígenas mayenses distintos), que podría impactar el proyecto de desarrollo. Frente a esto, han existido diferentes manifestaciones (académicas, científicas, de organizaciones sociales y civiles, de organismos internacionales, entre otras) que cuestionan el proyecto denominado Tren Maya. En la mayoría de ellas se cuestiona la visión colonial contenida en el proyecto, que plantea llevar el desarrollo a una región que no está “desarrollada”, que supuestamente está “atrasada”.

Asimismo, se presenta una visión crítica, en torno a que el único desarrollo posible es el propuesto desde la modernidad capitalista, centrada en la urbanización y en el crecimiento económico, que sintetiza parte de la gran apuesta del proyecto de los polos de desarrollo. Esta última idea, como vimos, fue desarrollada a mediados de los años cincuenta en otro contexto (el francés), que tuvo serias repercusiones en el territorio, transformándolo de manera radical, eliminando cualquier práctica no capitalista. Pero también se crítica que, como parte de la propuesta de desarrollo, se plantea un único tipo de trabajo, que es el trabajo asalariado, sobre todo teniendo en cuenta que el territorio indígena y agrario del sureste mexicano ha mostrado que su lógica y racionalidad contempla otro tipo de empleo (no siempre remunerado), que forma parte de su modo de vida, el modo de vida campesino, un modo de vida que por los propios polos de desarrollo pone en duda su posible existencia a futuro. Y es desde este modo de vida de donde se han propuesto las alternativas en el sureste. Alternativas que surgen desde las propias cosmovisiones de los pueblos, quienes buscan lo que ellos nombran, desde sus propias lenguas, como el buen vivir.

Pero aunado a la visión de desarrollo, tema central de este texto, también se cuestiona que el gobierno no llevó a cabo una consulta libre, previa, informada, culturalmente adecuada y de buena fe, como lo establece el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo. Para estos actores, el proyecto que se edificará sobre territorio indígena se decidió previamente (sin conocer, por ejemplo, el fondo de la propuesta de desarrollo), y algunos señalan que se simuló una “consulta” indígena, en donde previamente estuvieron presentes los ofrecimientos de programas gubernamentales. Es decir, según han documentado algunas de las organizaciones, la aprobación del proyecto estuvo mediada por la entrega de los recursos de los programas. Aunado a esto, se señalan algunas consecuencias, riesgos e impactos que podría traer el Tren Maya, entre ellos sociales, ambientales y culturales, en un territorio como el que

ya he descrito. Asimismo, otro de los elementos de preocupación es el posible incremento de la violencia y del crimen organizado, puesto que desde hace años está documentado que a la península de Yucatán llegan, desde Colombia, cargamentos de droga.⁶⁶ En este sentido, la moneda está en el aire, frente a lo que parece un proyecto de Estado consumado.

Referencias consultadas

Careaga, Pablo, Entrevista con Pablo Careaga, enlace territorial del Proyecto de Desarrollo Tren Maya. México, FONATUR, 2019.

Castillo Pavón, Octavio y Villar Calvo, Alberto Javier, “La conformación del espacio urbano de Cancún: una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial”, en *Quivera*, vol. 13, Núm. 1, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México, 2011.

Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, Áreas Naturales Protegidas. México, CONANP, 2018, disponible en <https://www.gob.mx/conanp#1692>. Consultado el 7 febrero de 2020.

Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, *Indicadores Socioeconómicos de los Pueblos Indígenas de México 2015*. México, CDI, Secretaría de Gobernación, 2017.

Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX), *Obtienen comunidades de Calakmul suspensión provisional del proyecto Tren Maya*. Calakmul, Campeche, CRIPX, 2020.

Coraggio, José Luis, “Notas sobre polos de desarrollo y transición”, Trabajo presentado al seminario sobre Estrategias del desarrollo Agrario en Nicaragua, Managua, 1981, disponible en <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/545/538>.

Dávila López, Arturo, “Centros Integralmente Planeados (CIPS) en México: el proyecto turístico del FONATUR”, en *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, Núm. 5/6, 2015, disponible en <https://www.raco.cat/index.php/QRU/article/view/311319>. Consultado el 6 de diciembre de 2019.

Dussel, Enrique, *Europa, modernidad y eurocentrismo*. Buenos Aires, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2000.

Echeverría, Bolívar, *¿Qué es la modernidad?*, UNAM, México, 2018.

66 Ana Lilia, Pérez, *Mares de cocaína. Las rutas náuticas del narcotráfico*, México, Grijalbo, 2015.

FONATUR, “#MuchoMásQueUnTren”, FONATUR, 2019, disponible en https://twitter.com/hashtag/MuchoM%C3%A1sQueUnTren?src=hashtag_click. Consultado el 26 de agosto de 2019.

FONATUR, “#TRENMAYA. La planeación urbana regional va de la mano de la prosperidad”, FONATUR, 2019.

FONATUR-INPI, “Proyecto de Desarrollo Tren Maya. Ejercicio participativo”, Gobernación, INPI, FONATUR, Proyectos y Programas Prioritarios, Gobierno de México, México, 2019.

FONATUR-INPI, Información para comunidades indígenas sobre el proyecto Tren Mayense, Gobernación, INPI, FONATUR, Gobierno de México, 2019.

_____, Tren Maya. Análisis costo beneficio. Versión Pública, FONATUR, México, 2020.

_____, Tren Maya, FONATUR, México, 2019, disponible en <http://www.trenmaya.gob.mx/>

_____, “Tren Maya. Trazo”, México, FONATUR, 2021, disponible en <https://www.trenmaya.gob.mx/trazo/>. Consultado el 13 de marzo de 2021.

Fragoso Lugo, Perla, “Más allá del paraíso caribeño: malestares sociales y violencias en la vida de las juventudes en Cancún”, *Revista pueblos y fronteras digital*, Vol. 11, Núm. 22, UNAM, Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur, San Cristóbal de Las Casas, 2017.

Friedman, John, “La estrategia de los polos de crecimiento como instrumento de la política de desarrollo”, Naciones Unidas, Instituto Latinoamericano de Planeación Económica y Social, Gobierno de México, Secretaría de la Presidencia, México, 1973.

Jordán, Ricardo y Sabatini, Francisco, “Economía política de los desastres naturales: prevención y capacitación”, en *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, Vol. 14, Núm. 43, Santiago de Chile, 1988.

López Obrador, Andrés Manuel, “Ceremonia de solicitud de permiso a la Madre Tierra”, Versión estenográfica, Presidencia de la República, México, 2018.

Méndez, Hugo y Pascale, Carla (Coords.), “Ordenamiento Territorial en el Municipio. Una guía metodológica”, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la

Agricultura; Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca; Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Santiago-Buenos Aires, 2014.

Montes Lira, Felipe, “El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe”, Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile.

Movimiento Regeneración Nacional (MORENA) (2018). *Proyecto de Nación 2018-2024*, MORENA, México, 2001.

Oehmichen, Cristina, “Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort”, en *Alteridades*, Vol. 20, Núm. 40, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, México, 2010.

Peña Nieto, Enrique, “Discurso de toma de posesión de la Presidencia de la República”, Gobierno de México, México, 2012.

Pérez Álvarez, Gonzalo, “Polos de desarrollo, acumulación originaria y expansión capitalista. Un estudio comparativo del estado argentino, brasileño y español”, en *Theomai*, Núm. 34, Red Internacional de Estudios sobre Sociedad, Naturaleza y Desarrollo, Buenos Aires, Argentina, 2016.

Pérez, Ana Lilia, *Mares de cocaína. Las rutas náuticas del narcotráfico*, Grijalbo, México, 2015.

Presidencia de la República, *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, Gobierno de México, México, 2019.

Registro Agrario Nacional, “Estadística Agraria”, México, RAN, 2020. Disponible en <http://www.ran.gob.mx/ran/index.php/sistemas-de-consulta/estadistica-agraria>. Consultado el 13 de marzo de 2021.

Sánchez Nava, Francisco, “Ponencia en la mesa de análisis ‘El Tren Maya, realidades y mitos’”, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2019.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), *Presupuesto de Egresos de la Federación 2019*, SHCP, Gobierno de México, México, 2019.

Torrucó, Miguel, “Tren Maya, ejemplo de desarrollo e integración regional del producto turístico”, Secretaría de Turismo, disponible <https://www.gob.mx/sectur/prensa/tren-maya-ejemplo-de-desarrollo-e-integracion-regional-del-producto-turistico-miguel-torrucó?idiom=es-MX>. Consultado el 6 de febrero de 2020, 2018.

_____, “Tren Maya, el proyecto turístico más importante para la Secretaría de Turismo”, en *Forbes México*, 2019, disponible en https://www.youtube.com/watch?v=rdV-fA3QVg_k. Consultado el 29 de abril de 2019.

Uc, Heber, Ponencia en la presentación de Impactos sociales y territoriales del Tren Maya, Dirección de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista realizada al migrante hondureño Santos Bustillos¹

PJ: ¿De dónde vienes?

SB: De Honduras.

PJ: ¿De qué parte de Honduras?

SB: Olanchito.

PJ: ¿Cuántos días tienes ya de viaje?

SB: Tengo dieciséis días de haber salido de mi país.

PJ: ¿Allá a qué te dedicas?

SB: A la agricultura.

PJ: Tu trayecto de la frontera para acá, ¿cómo lo has hecho?

SB: Lo he hecho, cierta parte en combis y cierta parte por el monte, caminando, porque venimos huyéndole a la migración. Realmente en el camino hay muchos ladrones y sufrimos parte de eso, por ejemplo, a mí me asaltaron aquí del palomar para acá, me pusieron un machete, una pistola, asaltándome me quitaron el dinero y enseguida nos dijeron que nos largáramos de *juida* para un cerro, y nos fuimos de *juida* para el cerro, ya luego después de media hora salimos otra vez para el ferrocarril, para agarrar otra vez nuestro camino y nuestro trayecto. De allá para acá nos hemos venido en el tren y aquí estoy descansando en esta Casa del Migrante.

PJ: ¿Te acuerdas en qué estación tomaste el tren?, ¿en qué parte?

SB: El tren lo he agarrado de Medias Aguas para acá, de Arriaga no, lo he hecho simplemente a pura pata.

PJ: ¿Cuántos días caminaste?

SB: Como unos cinco días, de cinco a seis por allí.

PJ: ¿Qué tal el calor?

SB: Bueno, en el día sí hace un poco de calor, pero en las noches está fresco para nosotros, frío. Eso hemos venido aguantando, frío, hambre, sed, todo eso. El camino es muy duro para

¹ Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico del CEDIF-CNPPCF, el 11 de noviembre de 2015, en el albergue La Sagrada Familia de Apizaco, Tlaxcala. Contacto: pjuarezl@cultura.gob.mx

nosotros, pero, la verdad de las cosas es que nos la hemos venido arreglando para llegar a los Estados Unidos. Hasta acá hemos llegado, porque en nuestro país no se puede vivir, no hay trabajo, la Mara nos hecha *juida* de allá, nos quitan el dinero, si no se los damos nos sentencian, que nos van a sacar de nuestras casas y a otros los matan. Entonces, eso es lo que nos hace migrar de allá de nuestro país.

PJ: En el campo, ¿en qué trabajabas o qué cultivabas?

SB: Maíz, frijoles.

PJ: ¿En propio o trabajando para otro?

SB: En propio.

PJ: En cuanto a la experiencia en la cuestión migratoria, ¿tú has estado en alguna otra ocasión en Estados Unidos, o es el primer viaje?

SB: No, ya he estado en Estados Unidos. Entré la primera vez y me deportaron, esta es la segunda vez.

PJ: ¿De dónde te deportaron?

SB: De Austin, Texas.

PJ: ¿Adónde te dejaron?

SB: De allí me deportaron rumbo a mi país, a Honduras. En avión, sí en avión, a los hondureños los deportan en avión, directamente a Honduras, y yo aquí voy, nuevamente.

PJ: ¿Tienes algún contacto allá, un familiar que tengas?

SB: Sí, de familia una hermana, primos, tías.

PJ: ¿En qué parte?

SB: En Austin, Texas.

PJ: De tus familiares, ¿quiénes se quedan en Honduras?

SB: Pues mis hijos, mi mamá ya murió, nada más tengo mi papá y mis hijos, más que todo mis hijos.

PJ: ¿Cuántos hijos tienes?

SB: Cinco. Tengo seis por todos. Tengo una hija en Estados Unidos con una mexicana, pero está en Estados Unidos, y en Honduras tengo cinco. Seis por todos los que tengo.

PJ: Ahorita ¿cómo crees poder llegar a la frontera?

SB: Pues, realmente voy a ver si puedo llegar a la frontera, siempre agarrando el tren, porque realmente dinero no tenemos. Lo poquito que conseguimos, pidiendo, vamos comprando

nuestra comida, nuestra agüita, y ciertamente aquí, en partes de México nos regalan mucha comida, agua y así vamos poquito a poquito, hasta que llegemos a la frontera, aunque con sacrificios vamos en el tren, allí vamos.

PJ: La primera vez que fuiste a Estados Unidos, ¿alcanzaste a trabajar algo?

SB: Sí, si alcancé a trabajar, estuve cinco años. Trabajé algo e hice algo en Honduras, pero lo que hice no lo logré, porque lo mandábamos a nuestra mujer y nuestra mujer lo gastó con otro. No pude lograr lo poquito que yo hice con ella, y aquí voy de vuelta para ver si puedo lograr algo, trabajar para hacer nuestro dinerito, simplemente vivir un poquito más mejor.

PJ: ¿En qué trabajabas en Estados Unidos?

SB: En plomería.

PJ: ¿Con algún conocido?

SB: Con contratistas. Con un contratista de aquí de México, trabajaba con él bien, de plomería.

PJ: ¿Qué tal el trato?, ¿él cómo te trataba?

SB: Fue un trato muy bueno, él era muy buena persona. Sí, ahorita que voy, yo creo que tengo todavía el trabajo con él, está seguro al llegar, pero aquí vamos. Dios quiera que nos ayude, llegar a nuestro camino, esa es la ilusión que tenemos, llegar allá.

PJ: ¿Dices que ya tienes más o menos dieciséis días de viaje?

SB: Sí, dieciséis días de haber salido de mi país, y yo pienso estar diez u once días para llegar a la frontera, si Dios me ayuda también.

PJ: ¿En qué parte de la frontera entraste?

SB: Por Tecúm, Tecúm Umán, de allí Tapachula, de Tapachula llegué a Arriaga, de Arriaga a un pueblito que no sé cómo se llama, de allí logré llegar hasta Medias Aguas, de Medias a Tierra Blanca, de Tierra Blanca a Orizaba y de Orizaba hasta aquí (Apizaco), que no sé cómo se llama (el entrevistador le da el nombre del lugar). De aquí pienso llegar hasta el Distrito, del Distrito hasta Huehuetoca y de allí no sé cómo se llama el pueblito de más adelante. (El entrevistador le comenta: creo que de aquí es más fácil que llegues a Huehuetoca).

PJ: De los niños que dejaste en tu país, ¿qué edades tienen?

SB: La mayor tiene 23 años y la que le sigue, año a año están mis hijos, pues la que le sigue, la mayor ya se me casó, la menorcita, la chiquita tiene 16 años. Esa la tengo en el colegio, la tiene que me vine mi papá, ahorita la dejé en el colegio, pero mi padre la atiende. Por eso pretendo llegar, para ayudar a mis hijos, que mis hijos estudien. La mayor gracias a Dios ya se graduó este año y piensa poner allá, no sé cómo se llama “curla”, otro nivel más grande que sigue estudiando. Gracias a Dios si llego la pongo a estudiar más, aunque yo no

logré sacar ni mi sexto grado, pero yo pongo a estudiar a mis hijos para se preparen; y hacer mi casita para ellos.

PJ: Y esta muchacha que está en Estados Unidos, ¿ella ya también trabaja?

SB: Sí, ella trabaja, una hermana mía también está trabajado. Sí, gracias a Dios estando yo en Estados Unidos le ayudé yo para que entrara, entró y ahora ella está allá y a mí me agarraron, me mandaron para acá a Honduras y ahora voy de vuelta.

PJ: ¿Cómo es que te agarraron?

SB: Pues la verdad de las cosas venía trabajando. Venía de trabajar ya muy de noche y ya me estaba pasando del departamento y enfrené mucho el carro y chilló, y enfrente estaba el policía, como vio que chilló me alumbró con la luz y me pararon, y como era indocumentado yo me arrestó y ya me mandaron para mi país, me pusieron en la corte de migración y me fui.

PJ: ¿En qué año fue?

SB: Este año, hace un año ya que me deportaron. Gracias a Dios aquí voy de vuelta, sufriendo, pero aquí voy.

PJ: Con este patrón o contratista, ¿en qué horario trabajabas?

SB: Trabajaba hasta seis u ocho de la noche, el contratista me daba las casas por contrato, depende de la hora que terminara y a esa hora salía, entre más hacía más ganaba, mi hora de salir era de siete u ocho de la noche.

PJ: ¿Desde dónde te deportaron?, ¿te enviaron directamente a Honduras?

SB: Sí, directamente hasta Honduras.

PJ: ¿Aquí en México no los han detenido, a ti en este momento?

SB: Sí, bajándome de la combi. Como vio migración que me estaba bajando y me hecho *juida*, me fui al monte y ya no nos siguieron, solamente así me escapé de migración. Hemos visto acá más adelante, pero no nos han echado *juida*, a mí y a mis amigos, pero a ellos sí, la policía pues sí me ha parado, que traigo una mochilita y ven todo, me ha preguntado que a dónde soy y han preguntado por mi identificación y nada más, sólo eso.

PJ: En las noches, ¿dónde te quedabas?

SB: En las noches, a veces cuando venía caminando por el monte, pues me quedaba dormido en el monte aguantando el frío y todo, pues en el pueblo no me podía quedar porque no podía pagar un hotel. Entonces me tenía dinero, me tenía que quedar en las vías del tren y allí me dormía, nada más que escondido más en el monte, y así he venido, es un camino muy duro para nosotros, pero aquel que no arriesga no triunfa.

PJ: Entonces, con los policías, ¿solamente te preguntó de dónde eras?

SB: Sí, me preguntó de dónde era y mi identificación, enseñárselo yo para así mirar y estar seguro de donde venía. Me hizo preguntas de migración, que sí tenía, que sí conocía a la policía. Les dije que sí, me preguntaron de qué color vestían ellos, la troka que traían, como ya las conozco yo les dije que verde con rojo y blanco la troka, y qué color vestían ellos, que de color blanco también ellos, y del pantalón que traían, un pantalón payolito, algo así su pantalón, ya me dijeron: está bien, sigue tu camino y que te vaya bien.

PJ: De allá de la salida de tu país, ¿venías con alguien más, con más paisanos?

SB: Sí, en el camino nos hemos juntado. Salí solo, pero en ese camino nos hemos juntado con muchos otros, luego nos juntamos con unos hermanos y ya aquí en México ya vamos juntos, nos acompañamos uno y otro, nos vamos echando ojo uno a otro, uno para allá y otro para acá, mirando a ver qué se mira adelante, que paseen el camino, teniendo cuidado al subirse al tren porque los garroteros nos bajan a algunos, otros para poderse subir les piden dinero, y uno por venirse en el tren lo poquito que trae uno de dinero se los da uno, por dejarme subir, y así venimos, peleando contra todo, pero con fe se puede triunfar.

PJ: Tu expareja mexicana, ¿está en Estados Unidos o aquí, en México?

SB: Ella está en Estados Unidos, pero ya con ella me dejé, antes de deportarme me dejé y no la he vuelto a mirar a ella ni a mi hija, ahora que llegue si acaso me da oportunidad nuestro Señor de volver a ver a mi hija.

PJ: ¿Dices que los que se quedaron en tu país están con tu papá?

SB: Pues la pequeña está con mi papá, la mayor la tengo en San Pedro, trabajando por el momento, y pienso llegar a Estados Unidos para poner a estudiar a ella, y a la que se casó pues está con su esposo, y tengo otro varón que está en el ejército.

PJ: ¿De cuántos años el muchacho?

SB: Él tiene 19 años ya.

PJ: ¿Él trabaja allí, en el ejército?

SB: Pues él anda sirviéndole a la patria, les pagan, no sé cuánto les pagan a ellos.

PJ: En el tiempo en que trabajaste allá, en tu país, ¿los terrenos eran tuyos o de tu familia o de algún otro?

SB: No, los terrenos eran de nuestro padre. Allí me daba de aparcerero y trabajaba poquito para mí, los trabajaba y de allí me mantenía. El producto que sacaba lo vendía y otra parte lo dejaba y con eso me mantenía.

PJ: ¿Qué es lo que, principalmente, se cultiva allí?

SB: Lo que se cultiva en su mayor parte es el frijol y el maíz, sí, eso es lo único que cultivaba.

PJ: ¿Cómo es el clima allá, con respecto, por ejemplo, a acá?

SB: El clima ya en tiempo de verano es un clima muy fuerte, ya para noviembre, diciembre y enero, pues ya bajó, ese es el detalle.

SILBATOS Y PALABRAS

*Reseña del folleto de la Secretaría
de Comunicaciones y Obras
Públicas, Ferrocarril
Campeche-Mérida. Vía ancha.
1907-1957. México, Talleres
Gráficos de la Nación, 1957.*

Isabel Bonilla¹

El 29 de mayo de 1950 el presidente de la República, licenciado Miguel Alemán, presidió el acto inaugural de la vía ancha (1.44 mm) del Ferrocarril del Sureste, obra considerada como de trascendentales proporciones para el país, porque gracias a ella se logró conectar a Coatzacoalcos con la ciudad de Campeche. Su construcción implicó el análisis del territorio, la puesta en marcha de estudios técnicos especializados y el desarrollo de nuevas tecnologías, que fueron diseñadas y utilizadas para la construcción de importantes obras de infraestructura: puentes, bodegas, estaciones, casas de sección, entre otros inmuebles que permitieron el nacimiento de algunas ciudades a lo largo de la ruta. De esta manera, la conexión con los ferrocarriles de la península estaba dada. Sin embargo, las locomotoras y vagones que iban de Coatzacoalcos a Campeche se quedaban ahí donde se hacía el trasbordo, para ser trasladados por la vía angosta de los Unidos de Yucatán, entre Campeche y Mérida, cuya distancia era de 212 kilómetros.

En efecto, la empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, que era administrada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, continuó funcionando con un escantillón de .914 mm. En otras palabras, la conexión entre Campeche y Mérida implicó un nuevo desafío para el ingeniero Francisco M. Tognó, responsable de las obras, quien planteó la urgente necesidad de sustituir la vía angosta de manera paulatina. De esta manera, en 1957 se concluyeron los trabajos, permitiendo el enlace entre ambas empresas ferroviarias.

El impreso que les presentamos incluye los estudios técnicos, el análisis y la historia del desarrollo de los trabajos que se realizaron entre Mérida y Campeche. En él podrán encontrar detalles de los costos de las obras que se ejecutaron; coeficientes operativos; tabla de los

¹ Jefa de Departamento de la Biblioteca especializada, CEDIF-CNPPCF. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

productos más importantes de Yucatán, en tonelada y valor de peso, para los años de 1940 y 1950; tabla de población y densidad de habitantes; gráfica de tráfico para los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y Sureste, así como las características de la nueva vía en la que se incluye información relevante sobre el alineamiento, las terracerías, el tipo de durmientes, los costos de la vía, balasto, estaciones, etcétera. Además de los planos demográfico, de producción y la carta del Ferrocarril del Sureste, fechados en 1957.



ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES


*Archivo Histórico***Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México****Subfondo: Junta Directiva**

Núm.	Expediente	Legajo	Periodo	NCO	Caja
657	Sesiones de la Junta Directiva de la Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila (CCCC)	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 25 de febrero de 1931; 2. 26 de marzo; 3. 23 de abril; 4. 28 de mayo; 5. 17 de junio y que no tuvo lugar por falta de quórum; 6. 23 de julio; 7. 5 de octubre; 8. 13 de octubre; 9. 3 de diciembre	1931	5,6231	37
658	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 30 de enero de 1932; 2. 3 de mayo; 3. 29 de agosto; 4. 3 de septiembre; 5. 5 de octubre; 6. 21 de noviembre	1932	5,6232	37
659	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 28 de agosto de 1933	1933	5,6233	37
660	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 10 de abril de 1934; 2. 20 de julio	1934	5,6234	37
661	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 9 de julio de 1934	1934	5,6234	37
662	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 9 de julio de 1935; 2. 29 de julio; 3. 13 de diciembre	1935	5,6235	37
663	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 29 de abril de 1936; 2. 1 de septiembre; 3. 24 de diciembre	1936	5,6236	37
664	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 2 de febrero de 1937; 3. 30 de marzo; 4. 21 de mayo; 5. 18 de noviembre	1937	5,6237	37

665	General. Asambleas generales de accionistas de la CCCC	Asambleas generales de accionistas	1906-1925	5,6900	37
666	Nombramientos, renunciaciones y habilitación de directores de la CCCC	<p>1. Nombramientos de los directores que fueron electos en la asamblea anual en octubre de 1912-1913; 2. Habilitación de directores, 1912; 3. 1920-1921; 4. Movimientos en la junta, 1925-1927; 5. Nombramiento de director de Fernando Torreblanca, 1928; 6. Licencia por tiempo indefinido concedida a Fernando González Roa para separarse del puesto de director, sustituyéndolo Eleazar del Valle 1928; 7. Nombramiento de director de Roberto López para sustituir temporalmente a Fernando Torreblanca 1929; 8. Nombramientos de directores de la Junta Directiva 1930; 9. Expedición de títulos como accionistas de la Compañía 1931; 10. Renuncia de Javier Sánchez; 11. Nombramiento de Mariano Cabrera como miembro de la Junta Directiva; 12. Renuncia de Roberto López como miembro de la Junta Directiva; 13 Expedición de título a Mariano Cabrera como accionista; 14. Nombramiento de Mariano Cabrera, Aquiles Elorduy, Fernando González Roa, Nicanor Gurría Urgell y Federico Ramos; 1932; 15. Certificado de acciones expedido para habilitar a los directores Aquiles Elorduy, Nicanor Gurría y Federico Ramos; 16. Renuncia de Mariano Cabrera; 2. Nombramiento de Antonio Madrazo como director; 3. Licencia solicitada por Fernando González Roa; 3. Nombramiento de Leopoldo Vázquez como director interino; 4. Acciones para habilitar a los directores 1935.</p>	1912-1913	5,7140	37

Biblioteca especializada**Colección Méndez Quijano Zirión**

728 DAN.h 1921	091.- Richark T. Dana ; <i>Handbook of construction equipment : Its cost and use</i> / Nueva York : McGraw-Hill Book Company, Inc., 1921, xv p. + 849 p. : il. ; 18 x 11.5 cm.- Pasta dura.- Forro Queratol
624 MER.a 1918	092.- Mansfield Merriman ; <i>American civil engineer's pocket book</i> / Nueva York : John Wiley & Son, inc., 1918, x p. + 1572 p. : il. ; 17.5 x 11 cm.- Pasta dura.- Forro Queratol
694 TOW.c 1927	093.- Gilbert S. Townsed ; <i>Carpentry Townsed : Carpentry and joinery</i> / Chicago, Estados Unidos : American Technical Society, 1927, 337 p. : il. ; 21 x 14 cm.- Pasta dura.- Queratol
695 GRE.g 1879	094.- Chas, E. Greene ; <i>Graphical analysis of roof trusses : For the use of engineers, architects and builders</i> / Nueva York : John wiley & Son, inc., 1879, 64 p. + 3 h. despl. ; 23 x 15.5 cm.- Pasta dura.- Queratol
620.8 CLA.f 1885	095. J. Claudel ; <i>Introduction a la science de l'ingenieur : Aide-memoire des ingenieurs, des architectes, etc. Partie Theorique</i> / 7a. Edición. París : Dunod, 1885, xvi p. + 590 p. ; 22 x 14.5 cm.- Pasta dura.- Forro tela y papel
620.8 CLA.f 1864	096.- J. Claudel ; <i>Formules, tables et reseignements usuels : Aide-memoire des ingenieurs, des architectes, etc. Partie pratique</i> / 6ª. Edición. París : Dunod, 1864, xxxii p. + 1236 p. + iii láminas despl. ; 22.5 x 14 cm.- Pasta dura.- Forro cuero y piel

<p>690 RUS.l 1934</p>	<p>097.- Cristóbal Russo ; <i>Lesiones de los edificios : Sintomas - causas - efectos - remedios</i> / Barcelona : Salvat editores, S.A., 1934, 279 p. : il. ; 25 x 17.5 cm.- Pasta dura.- Forro Queratol</p>  <p>The image shows the book cover on the left and two open pages on the right. The cover is light-colored with the title 'LESIONES DE LOS EDIFICIOS' in bold letters. The open pages show black and white photographs of damaged buildings with accompanying text in Spanish.</p>
<p>690 ARM.i S/F</p>	<p>098.- Ch. Armengaud Jeune & Emile Barrault ; <i>L'ingenieur de poche : Tablettes usuelles du constructeur</i> / Paris : Cabinet Industriel International, s/f, 499 p. ; 17 x 11 cm.- Pasta dura.- Forro cuero y papel</p>
<p>690 TOU.n 1845</p>	<p>099.- M. Tousaint ; <i>Nouveau manuel complet d'architecture, ou Traité de l'art de bâtir : complenant les principes généraux de cet art; la géometrie appliquée, l'analyse des matériaux employés dans la construction; les lois des batiments, les prix courants des travaux, etc.</i> / 9a. Edición. Paris : A la librairie encyclopedique de Roret, 1845, 330 p. ; 14.5 x 9.5 cm.- Pasta dura.- Forro cuero y papel</p>
<p>624 INT.c 1913</p>	<p>100.- International correspondence schools ; <i>The civil engineer's handbook : A convenient reference book for chainmen, rodmen, transitmen, level-ers, surveyor as well as draftsmen, computers, and railroad municipal and hydraulic engineers</i> / Scraton PA. : International Textbook Company, 1913, xviii p. + 411 p.</p>
<p>624 TRA.c 1913 ej.1</p>	<p>101.- Trautwine, Jhon C. ; <i>The civil engineer's pocket book</i> / Philadelphia : Trautwine Company, 1913, 1257 p. + 28 anuncios.</p>
<p>624 TRA.c 1913 ej. 2</p>	<p>102.- Trautwine, Jhon C. ; <i>The civil engineer's pocket book</i> / Philadelphia : Trautwine Company, 1913, 1257 p. + 28 anuncios.</p>

671.3 BUC.c 1888	103.- Buchetti, Jacques ; <i>Constructions Metalliques : Manual des constructions metalliques et mecaniques</i> / Paris : Chez L'auteur, 1888, 361 p.
671.7 NEW.m 1896	104.- Newman, John ; <i>Metallic structures : corrosion and fouling, and their prevention. A practical aid-book to the safety of works in iron and steel, and of ships</i> / London : E. & F.N. Spon, 1896, xii + 374 p.
693.8 KET.s 1924	105.- Ketchum, Milo ; <i>Structural engineers handbook : Data for the design and construction of steel bridges and buildings</i> / Nueva York : McGraw-Hill Book Company, 1924, xv p. + 1069 p.

Fototeca**Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México****Sección: Donaciones al MNFM**

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001946	“Torre de control. Terminal del Valle de México”.	Blanco y negro	7 x 5”
03-001947	“Torre de control. Terminal del Valle de México”.	Blanco y negro	7 x 5”
03-001948	“Antenas para onda corta. Terminal del Valle de México”.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001949	“Torre de control, retardadores. Terminal del Valle de México”.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001950	Durmiente de vía elástica. Ferrocarriles franceses.	Blanco y negro	6 x 4”
03-001951	Corte transversal de la colocación de un riel. Ferrocarriles nacionales franceses.	Blanco y negro	4 x 6”
03-001952	Moldes	Blanco y negro	4 x 3”
03-001953	Moldes	Blanco y negro	4 x 3”
03-001954	Moldes	Blanco y negro	4 x 3”
03-001955	Paisaje. Panorámica de una ciudad.	Blanco y negro	3.5 x 5”

03-001956	Sala de espera, estación Buenavista. Ciudad de México.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001957	Maqueta de la estación Buenavista en la Ciudad de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001958	Maqueta	Blanco y negro	5 x 7"
03-001959	Maqueta de la estación Buenavista en la Ciudad de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001960	Maqueta de la estación Buenavista en la Ciudad de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001961	Maqueta	Blanco y negro	5 x 7"
03-001962	Maqueta	Blanco y negro	5 x 7"
03-001963	Maqueta	Blanco y negro	5 x 7"
03-001964	Maquinaria para la colocación de vía.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001965	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"



03-001956



03-001964

Planoteca**Fondo: Ferrocarril Mexicano****Sección: Fuerza Motriz****Serie: Apizaco**

núm.	Título	Fecha	Soporte	Escala	Edo. Cons.	Medidas (cms.)
76	Stubs.	5-22, 1909	Cianotipo	Sin escala	Bueno	50 X 33.5
77	Steam valve stand.	5-24, 1909	Cianotipo	Sin escala	Bueno	51 X 33
78	Super heater N° 197.	10-28, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	43 X 38
79	Super heater N° 185.	8-12, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	58 X 43.5
80	Smoke box front.	1-29, 1907	Cianotipo	Sin escala	Bueno	50 X 33
81	Throttle stuffing box.	12-9, 1907	Cianotipo	Sin escala	Bueno	58 X 43
82	Throttle lever.	4-6, 1909	Cianotipo	Sin escala	Bueno	50 X 33
83	Tank funne.	3-28, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	50 X 33
84	Tender frame N° 4159.	8-27, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	58.5 X 43.5
85	Tank.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	58 X 43.5
86	Tank valve.	10-8, 1906	Cianotipo	Sin escala	Bueno	51 X 34
87	Throttle valve.	5-19, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	50.7 X 32.5
88	Tender truck N° 2858.	9-14, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	58.5 X 43
89	Tender air brakework N° 3462.	9-9, 1909	Cianotipo	Sin escala	Bueno	58.5 X 43

90	Tender back bumper N° 1910.	8-22, 1910	Cianotipo	Sin escala	Malo	58 X 43
91	Tender box.	11-09, 1908	Cianotipo	Sin escala	Malo	58.5 X 43
92	Water gauge.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	58 X 43.5
93	Automatic coupler N° 113.	12-15, 1898	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	33 X 24
94	Air drum.	4-8, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
95	Boiler shop ash pan slide.	3-6, 1900	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
96	Back bumper N° 5851.	4-13, 1904	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
97	Back eq. Beam work N° 2645.	4-23, 1904	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
98	Brake support.	4-29, 1902	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
99	Cab kness.	10-03, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
100	Cab bracket card 616.	4-14, 1904	Cianotipo	Sin escala	Malo	33 X 24

Almacén de colecciones

Nombre	Bieldo
Número de inventario	H0030328IM190006978
Fabricante	No presenta
Época	Siglo XX
Uso o función	Herramienta que se utiliza para emparejar el balasto durante el tendido de vía.
Total de piezas en la colección	15
Dimensiones	110.2 cm x 3.7 cm x 33.5 cm
PRONARE	
Serie	Herramientas para tendido de vía
Colección	CNPPCF / MNFM

