

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.

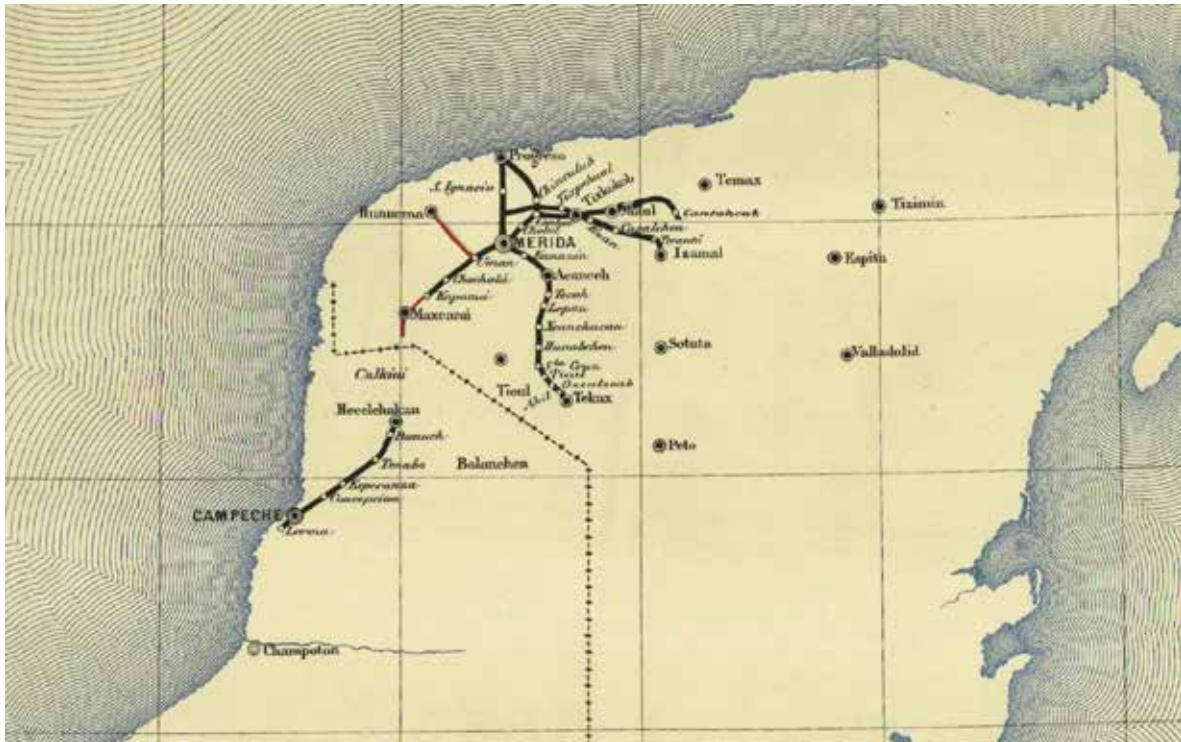
El mapa que a continuación se presenta ilustra los avances alcanzados hasta 1896. Se puede observar que el crecimiento de las vías proviene desde ambas capitales hacia un punto medio y que ambos “brazos” son proporcionales. Esto se explica porque en el contrato otorgado al licenciado Peniche en 1889, 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