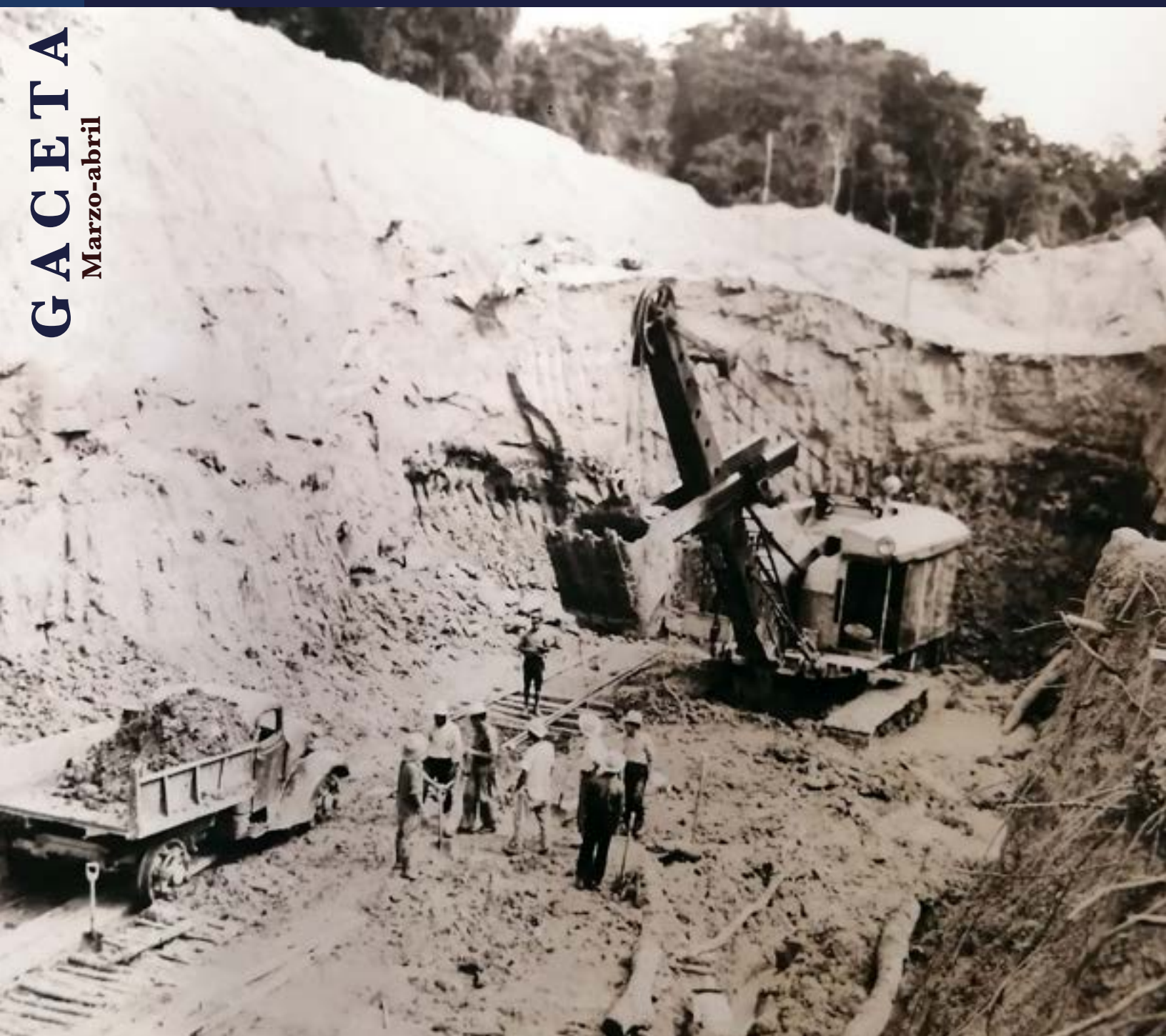


Historia viva del ferrocarril

Historia y patrimonio de los ferrocarriles
en el sureste de México

GACETA

Marzo-abril



GOBIERNO DE
MÉXICO



CONACYT
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología

Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología

Directorio

María Elena Álvarez-Buylla
Directora General

Consejo Editorial

Liliana Ximena López Cruz
Directora de Proyectos Nacionales Estratégicos

Miguel Ángel Díaz Perera
Investigador, El Colegio de la Frontera Sur

Cristóbal Pérez Magaña
Investigador por México

Flor María Pérez Robledo
Posdoctorante, El Colegio de la Frontera Sur

Ilustración de portada: Imagen contenida en *S.C.O.P. Dir. Gral. de Const. de FF. CC. asuntos de más importancia, estudios e informes relativos a la diferentes líneas férreas en construcción, octubre a diciembre de 1938*, 385.06340 DIR. a 1938, documento original en resguardo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CDEF).
Revisión de estilo: Flor María Pérez Robledo
Diseño: Miguel Ángel Díaz Perera
Fotografías actuales: Juan Carlos Perera Pérez

Esta publicación es bimestral. Los contenidos son responsabilidad de los autores.

Registro en trámite.

Av. Insurgentes Sur 1582, Col. Crédito Constructor, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03940, Ciudad de México. Tel: (55) 5322-7700

Se autoriza la reproducción de esta Gaceta para propósitos de divulgación o didácticos, siempre y cuando no existan fines de lucro, se cite la fuente y no se altere el contenido (dar aviso: conacytenitren@gmail.com y aurora.martinez@conacyt.mx). Cualquier otro uso requiere permiso por escrito de los editores.



Locomotora en estación de Palenque, Chiapas, septiembre de 2020

Presentación

A fin de contribuir a la construcción de instrumentos de divulgación, se presenta esta gaceta titulada Historia viva del ferrocarril, coordinada por Conacyt. El objetivo es documentar y difundir la historia del sector ferroviario en la región sureste del país, particularmente los antecedentes históricos que permitieron el surgimiento del Ferrocarril del Sureste (FS), los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y otrora los Ferrocarriles Unidos del Sureste, así como la información de su diseño y funcionamiento desde los inicios del siglo XX.

El tránsito de esta historia incluso arranca desde el siglo XIX. Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán fueron concebidos desde 1857 y se hicieron realidad hasta 1881 con la conexión de puerto de Progreso con Mérida, y después de Campeche con Mérida, en 1898. Contemporáneo, el Ferrocarril de Tehuantepec comenzó en 1842, pero comenzaron las obras hasta 1880 y se terminaron en 1899, para ser reconstruidas por S. Pearson and Son Limited, compañía que lo administró hasta 1913. Más tardío, los primeros trazos del Ferrocarril del Sureste datan de 1905 por la mano del ingeniero Pedro A. González, y en mayo de 1910 se firmó contrato con William P. Wood de la Compañía Constructora del Ferrocarril de Veracruz, Tabasco y Campeche, para los caminos de acero desde Santa Lucrecia (Veracruz) hasta la capital de Campeche; es decir, consideraba una articulación entre el océano Pacífico y el golfo de México, tal como hoy se espera con el Tren Maya y el Corredor Transistmico.

El destino del tren de Santa Lucrecia a Campeche quedó en suspenso con una revocación del gobierno revolucionario de 1916. No obstante, la esperanza permaneció hasta 1931 a través de un acuerdo del entonces presidente Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) que resucitó el proyecto, aunque con la ambición de proseguir hasta la actual Riviera Maya. Pocos años después, durante el sexenio de Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940) y presumido en su llamado Plan Sexenal apareció el Ferrocarril del Sureste, con obras posteriores a la Nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) el 23 de junio de 1937.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) concluyó los trabajos entre junio de 1949 y mayo de 1950, y en 1969 se fusionaron el Ferrocarril del Sureste y los Ferrocarriles Unidos de Yucatán para dar lugar a Ferrocarriles Unidos del Sureste. Así fue como entre 1950 y 1982, se mantuvieron viajes regulares entre el centro del país, Coatzacoalcos y Yucatán.

Para 1983, siendo presidente Miguel de la Madrid (1982-1988), se anunció el programa de Modernización del Sistema Ferroviario Nacional que fue el comienzo de una privatización que tardó una década; en 1985 se conoció la nueva Ley Orgánica y el Convenio de Modernización y Saneamiento Financiero de Ferrocarriles Nacionales, y en 1992, en el periodo de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (C.N.C.F o Concaril) fue vendida a la canadiense Bombardier Transportation; para término, el 13 de noviembre de 1995 en pleno gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000) se publicaron en el Diario Oficial de la Federación (DOF) los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano, y se reformó el artículo 28 constitucional para permitir la inversión privada. En 1995, sucesivo a la privatización de la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de México, la operación del tramo Palenque-Mérida fue concesionada a la estadounidense Genesee & Wyoming.

El 27 de septiembre de 1997, se segmentó los Ferrocarriles Unidos del Sureste y se concesionó al Grupo Triturados Basálticos S. A. (Tribasa) y en 1999 a la estadounidense Genesee & Wyoming y a su subsidiaria Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab. Ya entonces el antes proyecto emblema de Lázaro Cárdenas, se nombraba popularmente como “La Bestia”, apoyando el traslado irregular de migración centroamericana en su camino hacia Estados Unidos. Para 2005 el huracán Stan inhabilitó un importante tramo de vías férreas para trasladarse en 2008, la operación de nuevo a Ferrocarriles Chiapas-Mayab y la conservó al menos hasta 2019.

En este largo trecho de más de un siglo, los caminos de acero en el sureste mexicano pasaron de un promisorio amanecer a un triste ocaso. El propósito de esta gaceta será contribuir al fortalecimiento de la memoria histórica sobre el sector ferroviario, visibilizando el patrimonio material e inmaterial; asimismo, dará a conocer los esfuerzos y retos que implicó para el gobierno y la población el proyecto, la construcción y funcionamiento, así como las transformaciones sociales que detonó en el territorio.

La gaceta tendrá 4 secciones: 1) Artículo de autor(a) que documentará la importancia histórica de los ferrocarriles o alguna otra temática relevante; 2) Archivo digital, que incluirá materiales de archivo (fotografías, ilustraciones, planos, mapas, etc.) con su respectivo contexto y explicación; 3) Archivo vivo y memoria, que contendrá material de historia oral, testimonios sobre las formas de conectividad y movilidad, propiciadas por el ferrocarril durante los siglos XX y XXI. Y, 4) Patrimonio inmueble, que pondrá a disposición del público una sección fotográfica de materiales sobre dicho patrimonio.



Paradero, Estación San Agustín (La Placa), municipio de Palenque, Chiapas, septiembre de 2020



Vías en las cercanías de Candelaria, Campeche, septiembre de 2020

Doctor en Ciencias Sociales por el Colegio de México, licenciado en Sociología por la UNAM. Investigador Titular “C” en el Programa de Estudios Regionales del Centro Regional de Estudios Multidisciplinarios de la UNAM. Sus campos de investigación giran en torno a estudios territoriales, estudios culturales, epistemología de la complejidad, desarrollismo y globalización en el sureste de México, etnicidad e historia ambiental de Tabasco. Correo electrónico: rui@unam.mx

Desarrollo e integración territorial en el Tabasco del Siglo XX

Rodolfo Uribe Iniesta

El estado de Tabasco es un ejemplo de la aplicación de los conceptos y prácticas de desarrollo del siglo XX, y sobre todo, de cómo se tradujeron en la reconstitución de un territorio, tanto en su integración interna como en relación al resto del país. En Tabasco el desarrollo se relacionó con dos procesos: el de la superación de la incomunicación territorial con el resto del país y la planeación y construcción de obras de control hidrológico que reformularon el territorio tanto para la producción agropecuaria intensiva y extensiva como para el desarrollo de zonas urbanas. Los procesos de desarrollo y modernización fueron tareas sustantivas del régimen de la Revolución Mexicana que regionalmente se estabilizó en 1922 tras la derrota de la rebelión Delahuertista. El régimen de Tomás Garrido inició procesos importantes en materia de educación, técnicas agrícolas y ganaderas, pero sería hasta 1935, que, por la iniciativa del gobierno federal de Lázaro Cárdenas, se iniciaron los estudios y proyectos para la construcción de lo que sería el tren del sureste, la carretera circuito del Golfo, y el sistema de presas del Grijalva (ver Uribe, 2009).

Tabasco es una llanura aluvial costera del delta de los ríos Grijalva y Usumacinta que desaguan respectivamente los altos de Chiapas y el

Petén guatemalteco hacia el Golfo de México. En conjunto, la región forma un sistema cíclico con un régimen meteorológico particular en el que en primavera al bajar el agua de los ríos, el agua marina penetra hasta 60 kilómetros tierra adentro en el Usumacinta, y en el verano y otoño, los frentes fríos e incluso huracanes saturan las zonas altas y se desaguan inundando, tradicionalmente, con una lámina baja de inundación en todo el territorio. Pero también, desde principios del pasado siglo, se detectó que había un ciclo relativamente decenal de inundaciones altas realmente catastróficas para las ciudades y pequeños poblados (Uribe, 2003). Estas condiciones determinaban que la comunicación en el estado fuera sólo por vías marítimas, a través de los puertos de Frontera y Sánchez Magallanes hacia Veracruz y Progreso, y en el interior a través de los ríos. No sólo se transportaban pasajeros, sino que la producción comercial de exportación, de plátano, cacao, ganado y maderas preciosas se movilizaba mediante lanchones. Localmente se hablaba de una condición y cultura “insular” por ese relativo aislamiento que se agudizaba por las condiciones insalubres que imponían la mezcla de mucha humedad, altas temperaturas y la presencia de diversos vectores de enfermedades como los mosquitos (Uribe, 2009).

Tras la segunda guerra mundial, siguiendo el ejemplo del proyecto del río Tennessee del gobierno de Estados Unidos, México adoptó la política de desarrollo por cuencas hidrológicas y se estableció la Comisión del Río Grijalva, que se abocó a la construcción de grandes presas para el control de avenidas y desecar tierras para la producción agropecuaria y la producción de energía eléctrica. Un punto esencial del proyecto fue la construcción de grandes bordos de control, que como el del paralelo 18 vendría también a ser la base para la carretera del Golfo desde Coatzacoalcos hasta Villahermosa (terminada en 1957), de donde se dividiría en dos ramales, uno hacia Tenosique y Escárcega, Campeche, y el otro hacia los puertos de Frontera y Ciudad del Carmen, que en el decreto se extendía de hecho hasta Isla Mujeres, y cuyo derecho de vía ha servido incluso para la actual construcción de tramos del Tren Maya. El trazo original del tren, en cambio, avanzó sobre la línea de tierra “firme” de la orilla de la base de las zonas altas cercanas a la llamada Provincia Geológica de las Sierras de Chiapas. En Tabasco, el tren creó la población de Estación Chontalpa en Huimanguillo, siguió por Teapa, Palenque (Chiapas) y finalmente Tenosique, donde libró el “obstáculo” del río Usumacinta con un gran puente donde coincide con la carretera justo donde el río sale del Cañón “Boca del Cerro”. El ferrocarril, desde el principio, junio de 1949, vino a tener un muy importante impacto como medio para exportar la producción ganadera en pie de la zona del Usumacinta hacia el puerto de Coatzacoalcos y de ahí al Distrito Federal. Gracias a esto, Tabasco pasó a ser el más importante surtidor de ganado para el Distrito Federal,



*Plano de la Barra de Tabasco, hoy Frontera, Tabasco, 1881
Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.*



*Ribera del río Grijalva en San Juan Bautista de Villahermosa, Tabasco.
Fuente: Waite Photo, Fototeca del Archivo General de la Nación (AGN).*



Estación del Ferrocarril en Candelaria, Campeche, septiembre de 2020

mientras el norte del país exportaba a Estados Unidos (Ibid.).

Como complemento de las obras de infraestructura, en las tierras liberadas de inundación se desarrollaron dos grandes zonas de ordenación e infraestructura agropecuaria para la producción intensiva que fueron en el poniente el Plan Limón, luego llamado Chontalpa (300 mil has.); y en la frontera el Plan Balancán-Tenosique (60 mil has.). El primero dependiendo directamente de las obras de control del río Grijalva.

Entre 1955 y 1985 se construyeron 4 grandes presas sobre el río Grijalva, en el territorio del esta-

do de Chiapas: la Nezahualcóyotl (Malpaso), la Angostura, Chicoasén y Peñitas que lograron evitar inundaciones importantes entre 1963 y 1995. Tienen una producción de energía de 4 809 megavatios y de control de inundaciones por 11 mil 400 millones de m³ (Ibid., pp. 189-190).

El otro factor determinante en el desarrollo de Tabasco ha sido la producción petrolera, que a partir de los precios alcanzados por el crudo en los años 70 hizo rentable la explotación de los yacimientos tanto de tierra en varios campos situados en los municipios vecinos de Chiapas, y en Comalcalco, Centla y Macuspana, principalmente, y con gran importancia para el propio estado en la sonda de Campeche. Con base en esto se estableció un sistema de exploración, extracción y procesamiento que incluye más de mil pozos, miles de kilómetros de ductos de gas y aceite, decenas de baterías de separación, 4 plantas petroquímicas (Ciudad PEMEX, Cactus, Nuevo PEMEX y la Venta) y un puerto (Dos Bocas); además de la refinería Dos Bocas que se construyó entre 2018 y 2022 y que comenzará a producir en 2023. Esto provocó una acelerada urbanización del estado incluyendo la modernización y ampliación de carreteras en toda la zona central del estado (Uribe, 2016).

Bibliografía

Uribe Iniesta, Rodolfo. 2003. La Transición entre el desarrollismo y la globalización: ensamblando Tabasco. Cuernavaca. CRIM UNAM.

Uribe Iniesta, Rodolfo. 2009. El esfuerzo persistente. Desarrollo, infraestructura, integración regional y medio ambiente en Tabasco, 1955-2008. En Carlos Ruíz y Andrés Fábregas (coords.) Historia Política Contemporánea de Tabasco 1958-2008. Tomo II. Villahermosa. Gobierno del Estado de Tabasco.

Uribe Iniesta, Rodolfo. 2016. Tiempos y procesos en la constitución de un espacio regional. El caso de Tabasco. Cuernavaca. CRIM UNAM.



Mural en honor del cronista Alvaro López Zapata en la Estación del Ferrocarril en Candelaria, Campeche, septiembre de 2020

El primer Ferrocarril en Yucatán: la línea de Mérida- Progreso (1857-1881)

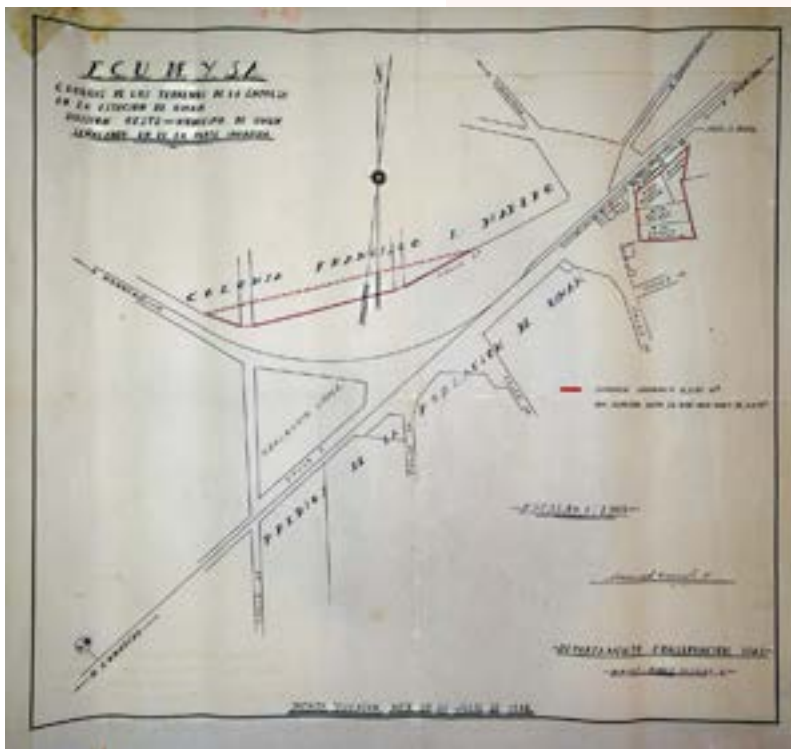
Ricardo Manuel Wan Moguel

Licenciado en Historia por la Universidad Autónoma de Yucatán, maestro y doctor en Historia por El Colegio de Michoacán. Sus campos de investigación giran en torno a la historia demográfica y los ferrocarriles en el Sureste de México, temas de los cuales ha publicado textos en medios impresos y digitales. Es miembro de la Red de Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferrocarrileros y de la Red de Historia Demográfica con sede en México. Correo electrónico: ricardowanmoguel@gmail.com

A finales del siglo XIX, comenzó el porfiriato (1876-1910), un periodo en el cual se logró una estabilidad económica que favoreció a las élites y provocó desigualdad entre la población. En Yucatán, floreció la industria henequenera en la región norte del estado. La exportación de la fibra de esta planta fue en

ascenso, en 1876 apenas se exportaban 40 000 pacas, pero al final del porfiriato sumaban 600 000 (Pérez de Sarmiento, Savarino, 2001, p. 61).

El auge del henequén implicó la búsqueda de un transporte que permitiera el traslado de las pacas del henequén. Cabe recordar, que desde finales del siglo XVIII se dio en Inglaterra la Revolución Industrial; el invento por excelencia de este proceso de transformación económica fue la locomotora de vapor, que se introdujo paulatinamente a diferentes partes del mundo. En México, los primeros intentos por edificar una vía férrea datan de las primeras décadas del siglo XIX y para Yucatán se presentó un primer proyecto de construcción de una línea férrea el 15 de mayo de 1857. Su artífice fue Santiago Méndez Echazarreta y se calculó una inversión de 208 835 pesos, pero no se concretó por diversos motivos, entre ellos los económicos y políticos por los que atravesaba el país y el estado en ese momento (Rosado, 1928).



Estación de Uman, 1948

Fuente: Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY)

Continúan los intentos

El 31 de julio de 1861 el gobierno de Benito Juárez autorizó a Edwin Robinson construir un ferrocarril entre Mérida y Progreso. El deceso de Robinson en 1863 pausó nuevamente la construcción de una línea férrea en la entidad. Otros personajes locales, miembros de las familias más acaudaladas, como Rodulfo Cantón también intentaron construir una línea, pero tampoco tuvieron éxito (Suárez Molina, 1977, pp. 171-172). Sin embargo, el 20 de noviembre de 1873 el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio creó la Compañía de los Ferrocarriles Interoceánico e Internacional, en la cual se estipuló que se extendería una vía férrea de la ciudad de México hasta el océano Pacífico, otra que abarcara de Veracruz hasta el océano Pacífico y otra más que fuera de Mérida al puerto de Progreso (Wan Moguel, 2015, p. 2). El político y empresario José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde, consiguieron que la Compañía del Ferrocarril Interoceánico e Internacional les traspasara los derechos concesionarios, lo que dio paso a la creación de una sociedad anónima para llevar a cabo la construcción de la primera vía férrea (Suárez Molina, 1977, pp. 174-179). El primero de abril de 1875, durante la presidencia de Sebastián Lerdo de Tejada y el gobierno de Eligio Ancona en Yucatán, se clavó el primer riel de esa línea. Sin embargo, desde cuatro años antes, el gobierno estatal había decretado que las personas que obtuvieran la concesión serían acreedores de algunos beneficios estatales:

1. Una subvención de sesenta mil pesos pagados en quince mensualidades a partir de los inicios de la construcción de la obra.
2. Adjudicación de la propiedad del local llamado “los dragones” ubicado en la ciudad de Mérida o cualquier otro terreno que sea usado para sus depósitos y estaciones
3. Exención de las armas y tequios a los trabajadores que sean necesarios para construir la vía.
4. Exención de las armas y tequios vecinales de todos los empleados de la compañía por el término de seis años, empezando a contar desde el día que comiencen a operar.
5. El uso de las plazas y calles de esta ciudad que se encuentren sobre el trazo del camino para poner rieles y hacer pasar sus trenes, con tal que no lo hagan en segundas, que establezcan obras permanentes que entorpezcan la libre circulación, ni alteren niveles ni desagüe (BY, Colección de leyes y decretos, 1885, pp. 295-296).



Trabajadores en la construcción del Ferrocarril del Sureste, 1939.

Fuente: S.C.O.P. Dir. Gral. de Const. de FF. CC. asuntos de más importancia... op. cit.



El estado debía de recibir también algunos beneficios al otorgar estas concesiones. Así quedó establecido el mismo año y entre ellos pidió que se pudieran trasladar las tropas militares a la mitad del precio que se estableciera como cuota de las tarifas de los pasajeros, así como el traslado de toda documentación oficial del gobierno sin pago de flete (BY, Colección de leyes y decretos, 1885, pp. 295-296).

En enero de 1875 se comenzaron a cumplir esas disposiciones, debido a que el gobierno del estado estableció que la empresa de Rendón Peniche tenía derecho a recibir la subvención estatal que se había acordado desde 1871. Así, la quinta legislatura del estado de Yucatán aprobó que:

Artículo 31. Estando ya en obra el Ferrocarril de Mérida al Puerto de Progreso, se hará efectivo el cumplimiento del decreto de 19 de agosto de 1871 por el cual se acordó una subvención de sesenta mil pesos a la empresa que lo llevara a cabo (BY, Colección de leyes y decretos, 1886, pp. 35-36).

Se estipuló que de enero a junio de 1875 se le otorgarían seis mil pesos y desde el primero de enero de 1876 se le darían quinientos pesos cada mes, sumando seis mil pesos anuales (art. 2). Sin embargo, si las obras eran suspendidas el pago no se realizaría (art. 3) (BY, Colección de leyes y decretos, 1886, pp. 35-26). Con lo anterior se deja entrever la importancia y la contribución del aparato estatal para la construcción de las vías férreas, que no fue exclusiva con capitales privados como generalmente se plantea. Cabe señalar que, además de esos beneficios estatales, el gobierno otorgó la licencia para establecer la “Lotería del Ferrocarril de Mérida a Progreso” con “excepción de todas clases de contribuciones estatales y municipales y el número de billetes y premios que juzgue necesarios” para obtener fondos que coadyuvaran a la finalización de la obra (BY, Colección de leyes y decretos, 1886, pp. 35-36). Asimismo, se decretó el 31 de marzo de 1875 la adjudicación de la Plaza de la Mejorada para que ahí estuvieran las instalaciones de la empresa (BY, Colección de leyes y decretos, 1886, pp. 60-61). Las gestiones por parte de los empresarios tuvieron éxito y la estación se ubicó en dicha plaza (AGEY, Fondo: Municipios, Mérida, 1874-1875, Libro 3, p. 76). También se dirigieron al ayuntamiento para la adquisición de terrenos que serían útiles para sus instalaciones, (AGEY, Fondo: Municipios, Mérida, 1874-1875, Libro 3, p. 81).

Los trabajos de construcción tardaron seis años y laboraron en la edificación de la línea, jornaleros locales. El 15 de septiembre de 1881 se inauguró el ferrocarril “Rendón Peniche”. En esa misma fecha se publicó un reglamento de tarifas tanto de pasajeros como de carga que permitió administrar la recién creada empresa (CAIHLY, Ferrocarriles de Mérida a Progreso. Reglamento, 1881).

Tras su puesta en funcionamiento, el movimiento de mercancías y de personas, así como el ruido y el humo de las locomotoras de vapor, afectó a los que vivían cerca de la estación. Además, a muy poca distancia del inmueble, estaba el Hospital General, en el que los enfermos respiraban por lo tanto un aire viciado. (Mena Carrillo, 2012, p. 74)

En 1883, los señores Braulio Méndez y Francisco Cantón Rosado obtuvieron la concesión para construir un ferrocarril que transitara de Mérida a Sotuta con ramal a Izamal; sin embargo, al no poder llevar a cabo este proyecto se lo traspasaron a José Rendón Peniche, quien comenzó su construcción.



Poco tiempo después, este último vendió la línea del ferrocarril de Progreso a la casa O. Molina y Cía. en 525 000 pesos y se constituyó la compañía del ferrocarril Rendón Peniche, y del Ferrocarril de Mérida a Sotuta (Irabien Rosado, 1928). Fue hasta el 28 de septiembre de 1890 que se inauguró la vía que comunicó Mérida con Izamal (Mendiola, 1977, p. 551).

Según un inventario realizado en 1896 la empresa de Mérida a Progreso y el ramal a Izamal, contaba para brindar servicio tanto de carga como de pasajeros, con nueve locomotoras, seis coches de primera clase, cuatro de segunda, once de tercera, cinco carros para animales, cincuenta y tres furgones de carga, cuarenta y dos plataformas, dos carros para equipaje y correo y una plataforma con grúa (AGEY, Fondo: Poder ejecutivo, Sección: Dirección General de Estadística, Serie: Correspondencia oficial, Caja: 486, Vol. 436, Exp. 23). El recorrido tenía varias estaciones como se observa en el cuadro 1.

Además de ese camino de hierro, desde las últimas décadas del siglo XIX ya se habían entregado otras concesiones. El 27 de marzo de 1878 se entregó la concesión para edificar la línea de Mérida a Peto, el 14 de septiembre de 1880, la de Mérida a Calkiní, conectando a Campeche con una vía angosta, el 15 de septiembre de 1889, la de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso y el 5 de octubre de 1889 la de Mérida a Hunucmá, también de vía angosta (Wan Moguel, 2022 p. 30). La construcción de esas vías se dio paulatinamente y la última de importancia fue la de Mérida-Tizimín que se culminó en 1913.

Conclusiones

La historia del ferrocarril en Yucatán no puede escribirse sin comprender el contexto del auge henequenero que vivía la entidad. Los principales partidos, en la región norte de la entidad, quedaron conectados con líneas férreas pero la primera en culminarse fue la línea de Mérida-Progreso. Como se mostró en este texto, la inversión fue estatal, nacional y privada. Los beneficios y el impulso dado por el gobierno del estado para la edificación de la vía fueron principalmente económicos.

Bibliografía:

AGEY: Archivo General del Estado de Yucatán: Fondos: Poder ejecutivo, Municipios (Mérida)

BY: Biblioteca Yucatanense, Fondos: Reservado, Folletería

Estaciones	Distancias- kilómetros
Mérida- San Ignacio	22
Mérida- Progreso	36
San Ignacio-Progreso	14
Ferrocarril de Mérida a Izamal	
Mérida- Tixpeual	19
Mérida-Tixcocab	24
Mérida-Euan	30
Mérida-Cacalchén	41
Mérida-Tekantó	55
Mérida-Izamal	66

Cuadro 1. Estaciones del ferrocarril Mérida a Progreso
Fuente: elaboración propia a partir de: AGEY, Fondo: Poder ejecutivo, Serie: correspondencia, Caja: 486, Vol. 436, Exp. 23.op. cit.



CAIHLY: Centro de Apoyo a la Investigación Histórica y Literaria de Yucatán

Ferrer de Mendiola, Gabriel (1977), Historia de las comunicaciones, en Enciclopedia yucatanense, Tomo III. México.

Irabien Rosado, Manuel (1928), Historia del ferrocarril en Yucatán, Mérida: Talleres gráficos.

Mena Carrillo Juan José, “Acercamiento a las nociones e ideas médicas sobre la higiene y el orden hospitalario durante el porfiriato. El caso del Hospital O’Horán”, Revista Biomédica, vol. 23, no 2, 2012, pp. 71-84.

Pérez de Sarmiento, Marisa y Franco Savarino (2001) El cultivo de las élites. Grupos económicos y políticos de Yucatán en los siglos XIX y XX, México: CONACULTA.

Vidal Rivero, Miguel. 1975. Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia. Mérida: Editorial Zamná.
Wan Moguel (2015), “Los trabajadores del Ferrocarril en Yucatán (1881-1915)”, Tesis de Licenciatura, Universidad Autónoma de Yucatán.

Wan Moguel (2022), “Causas de Muerte en el partido de Mérida (1874-1901)”, Tesis doctoral, El Colegio de Michoacán.



Trabajo a mano durante el ensanchamiento de vías Campeche-Mérida, entre 1957 y 1959
Fuente: Francisco M. Tognó, Anteproyectos Ferroviarios en la Frontera Sur de México, México, 1950. Documento en resguardo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CDEF).



Estación Lacandón, municipio de Palenque, Chiapas, septiembre de 2020.

Licenciado en Historia por la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (UJAT), maestro y doctor en historia por el Centro de Estudios Históricos de El Colegio de Michoacán (El COLMICH). Desde 2009, es investigador de El Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR), miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel II. Sus campos de investigación giran en torno a historia ambiental, geografía histórica e historia del desarrollo. Correo electrónico: mdiaz@ecosur.mx

El Puente Usumacinta

Miguel Angel Díaz Perera

Próximo a llegar al pueblo de Tenosique, en el estado de Tabasco, emerge orgulloso el Puente Usumacinta conocido popularmente como Boca del Cerro. Como éste indica, está en una boca en los confines de la planicie tabasqueña y los inicios serranos del Cañón del Usumacinta. El puente atraviesa el río permitiendo tránsito carretero, pero en sus orígenes, la prioridad fue el paso del Ferrocarril del Sureste, proyecto insignia del presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940). Para los ingenieros fue una joya arquitectónica, un logro luminoso entre la selva tropical, una verdadera “superestructura [que] consta de un arco de acero estructural que salva el claro central de 150 metros con anillos triangulados y tímpanos [sic.], verticales y paralelos, articulado en sus apodos y de paso a través, con la mayor parte del piso suspendido” (Ferrocarril del Sureste, 1950, p. 125). La placa que estuvo

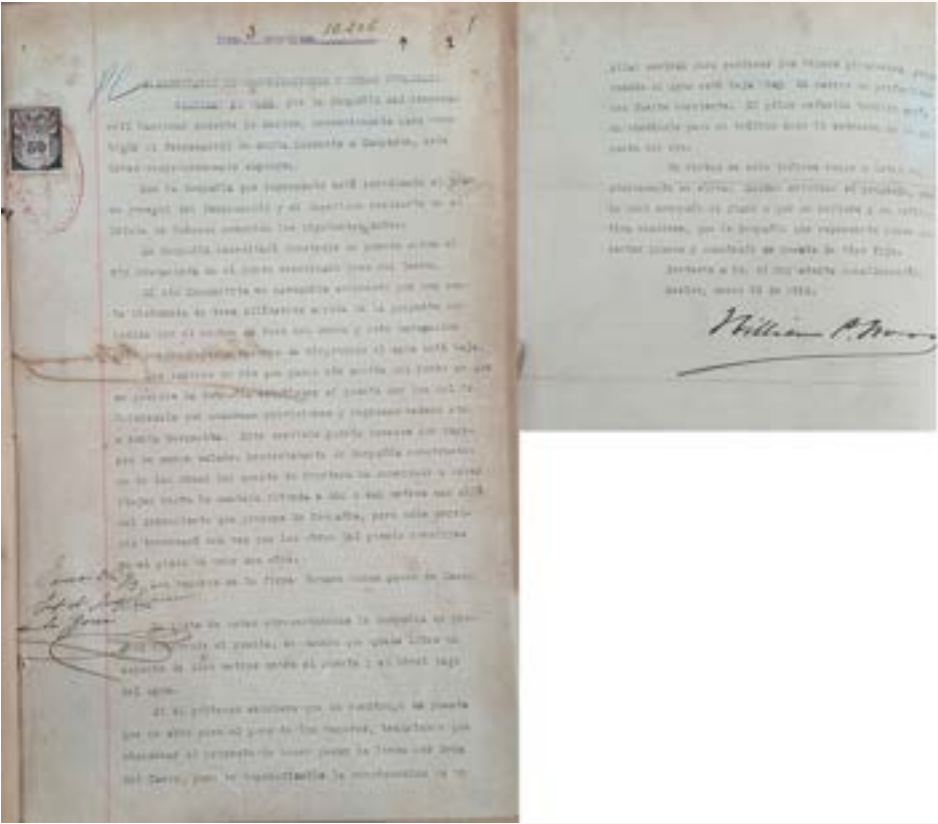


Ilustración 1. Informe de William P. Wood en 1913
Fuente: Archivo General de la Nación (AGN)

por más de 50 años como testigo de la inauguración, dio crédito al presidente Miguel Alemán y al ingeniero Jorge Rubio Palacios.

Sin embargo, contrario a lo que presumieron, el puente fue concebido mucho antes. Fue propuesto por William P. Wood de la Compañía Constructora del Ferrocarril de Veracruz, Tabasco y Campeche, que con capital extranjero, pretendió construir un ramal que iría de Santa Lucrecia, cerca del puerto de Veracruz hasta la capital de Campeche a finales del siglo XIX. En el Archivo General de la Nación (AGN), en el fondo Comunicación y Obras Públicas, expediente con título “Ferrocarril del Sureste. Puente sobre el río Usumacinta en un lugar próximo a Boca del Cerro”, con clasificación 341/12-1, RLH/ccc agosto de 1958, C.O.P. FICH 14, 000442, se da cuenta de las observaciones *in situ* de Wood el 22 de enero de 1913 (ilustración 1), consta que los terrenos eran propiedad de Policarpo Valenzuela (1831-1914), hacendado tabasqueño, y en el documento dirigido al secretario de Comunicación y Obras Públicas solicitó estudiar el proyecto de puente.

Aunque Wood tuvo que retirarse al sufrir el acoso de eventos militares revolucionarios, caviló fuera un puente elevadizo para mantener el tránsito de los barcos de vapor, pero rápido desistió de la propuesta. En el mapa que consta en el expediente (ilustración 2), heredó al futuro valiosos detalles, por ejemplo, la existencia del pueblo San Carlos, el camino hacia Tenosique, la finca Santa Margarita, la finca Tulacal, la existencia de la North American Dredging Cía, compañía de dragado (ilustración 3); tanto la finca Santa Margarita como el pueblo existen actualmente en el mismo lugar, y la desaparecida finca Tulacal en parte del ejido Cerro Norte, en las cercanías donde estará una estación del Tren Maya.

El croquis de Wood permite recordar el papel importante de la finca Santa Margarita, como receptora de las maderas preciosas de la selva lacandona durante la segunda mitad del siglo XIX y exportadas a Estados Unidos



Ilustración 2.



Ilustración 3.



Ilustración 4.

papel de mapear el paisaje, sino exhibir pormenores especiales del río en los alrededores de Boca del Cerro.

En síntesis, el documento es una ventana maravillosa al Cañón del Usumacinta hace más de un siglo, en el contexto de la violencia revolucionaria, cuando unos pocos soñaban con un ferrocarril que conectaría el sureste de México, cuestión que vino a concretarse hasta 1951, es decir, 38 años después. Wood quizá nunca imaginó que tal puente sería joya arquitectónica de un proyecto que daría orgullo a ingenieros futuros como Jorge Rubio Palacios, y él sería olvidado, y nunca mencionado como el visionario soñador que fue.

Bibliografía

Ferrocarril del Sureste. (1950). Talleres Graficos de la Nación.

Vos, J. de. (1988). Oro verde: la conquista de la Selva Lacandona por los madereros tabasqueños, 1822-1949. Fondo de Cultura Económica.

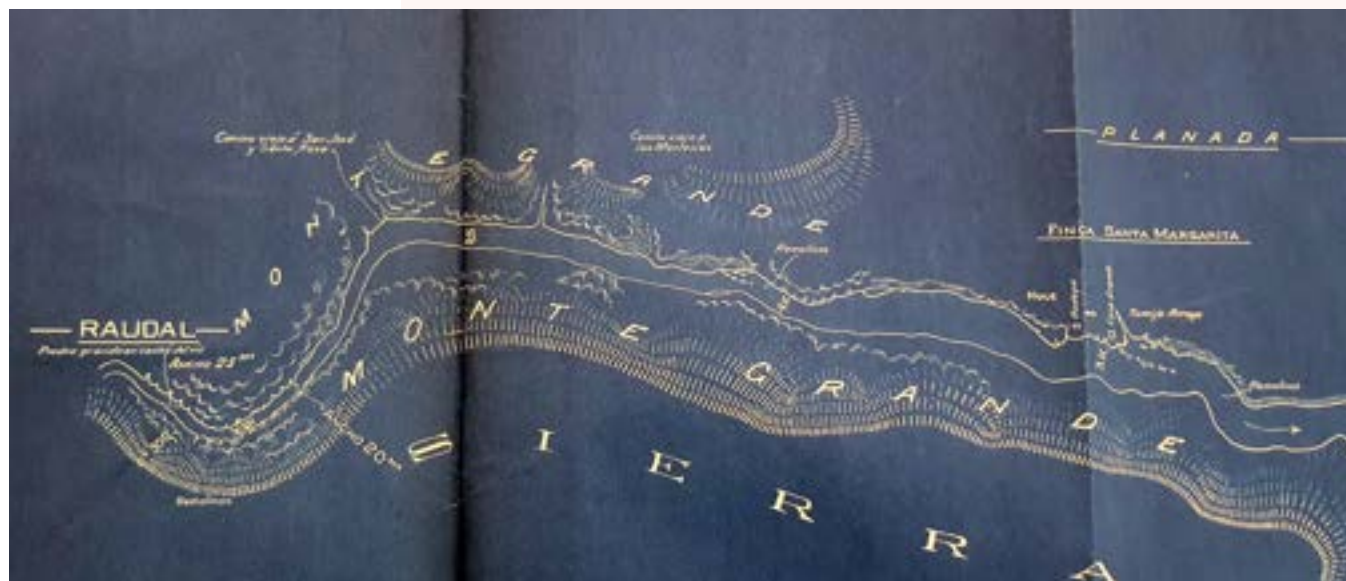


Ilustración 5.



Puente en las cercanías de San Juan Carpiño, municipio de Champotón, Campeche, septiembre de 2020

El Ferrocarril del Sureste en el contexto del Plan Balancán-Tenosique: una mirada

Antropólogo Social egresado de la Universidad Autónoma Metropolitana y maestro y doctor por El Colegio de la Frontera Sur (Ecosur); ha colaborado como asistente de investigación en el Centro de Estudios Rurales y el Centro de Estudios Antropológicos de El Colegio de Michoacán (El Colmich) y actualmente es posdoctorante en ECOSUR. Sus campos de investigación giran en torno a estudios rurales y antropología de comunidades pesqueras. Correo electrónico: fedregran@yahoo.com

Federico Reyes Grande



Campamento del Plan Balancán-Tenosique, 1973

Fuente: Colección Fotográfica, Comisión del río Grijalva, Archivo Histórico del Agua (AHA)

por el río San Pedro -justo donde cambia su trayectoria hacia el oeste para reunirse con el Usumacinta-, pero unido por la vía del tren. La distancia entre éste y su cabecera municipal es de alrededor de 55 km, tomando por el norte hasta la carretera a El Triunfo y de ahí en dirección oeste hasta el cruce El Garrafón, para seguir después hacia el sur. Tiene una superficie aproximada de 29 ha (incluida una pista de aterrizaje en desuso por deterioro de cerca de 500 metros de largo) comprendidas en un perímetro de casi 2.5 km.

Fue erigido alrededor de 1975 como sede regional de la Secretaría de Recursos Hidráulicos, con instala-

ciones propias: oficinas, almacén, pista de aterrizaje y un conjunto habitacional para albergar a los funcionarios de la misma que habrían de dar seguimiento, administrativo y operativo, a las tareas del Plan Balancán-Tenosique una vez que comenzaran a operar los ejidos. Contaba también con una clínica del ISSSTE (Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado), cuyo personal atendía a la población asentada dentro del Plan, y un comedor con precios muy económicos, que en sus mejores tiempos llegó a atender hasta casi los mil comensales, según el médico de la clínica. No obstante, desde mediados de los 1990 ni el servicio de comedor ni de vivienda colectiva se ofrecen más.

A decir del doctor Celestino Argos, médico de la clínica desde 1976, las viviendas familiares “eran hermosísimas, blancas, techos... de barro, las tejas; este... muy bonitas, este... estilo californiano”. Por lo que toca a la clínica, en ella laboraban “tres médicos, dos dentistas, una enfermera, una afanadora, [y] un este... chofer” de ambulancia, que se coordinaban con el área de trabajo social para visitar los ejidos una vez por semana. De este equipo ya sólo queda él, quien sigue brindando atención a los residentes del campamento y del poblado.

En el momento de nuestra visita al campamento -en el que llegaron a residir unas 800 personas, según nos comentaron-, el abandono del conjunto habitacional era evidente: el pavimento de las calles agrietado, levantado o con baches, y las viviendas colectivas y el comedor prácticamente desmantelados y pudriéndose. Dicho abandono, al igual que la reducción de personal señalada por el Dr. Argos, responde a la implementación de las políticas de ajuste estructural que, entre otras expresiones, se tradujo en el recorte al gasto para su mantenimiento. Por lo que toca a las oficinas de la Secretaría, éstas se redujeron a funcionar como CADER (Centro de Apoyos al Desarrollo Rural) -instancia de atención a pequeños y medianos productores del campo para tramitar solicitudes de apoyo- para auxiliar a los productores dentro del Plan Balancán-Tenosique.

La ‘Casa de Visitas’

En el mismo espacio del campamento, el gobernador Mario Trujillo García (1971-1976) mandó construir, hacia la mitad de su gestión, una casa de descanso perteneciente al gobierno del estado; contigua a ésta, se hallaba la oficina del Vocal Ejecutivo de la Comisión del Río Grijalva (1951-1987), que era la instancia responsable de las obras del Plan, iniciadas desde finales de los



Paisaje de la tala ante la implementación del Plan Balancán-Tenosique, mayo de 1973
Fuente: Colección Fotográfica, Comisión del río Grijalva, Archivo Histórico del Agua (AHA)

años 1960. A esa casa, llamada ‘Casa de Visitas’, llegaron los gobernadores Leandro Rovirosa Wade, Enrique González Pedrero y Salvador Neme Castillo. Para atender a las visitas, generalmente algún político, había un equipo conformado por cocineras, recamareras y un chofer, quien se encargaba de, entre otras cosas, recogerlas en la pista de aterrizaje y llevarlas a la casa. Ambas edificaciones se encontraban al momento de nuestra estancia en total abandono.

El tren

Aunque separado por el río, el campamento está unido al poblado por el tren. La construcción de éste, denominado Ferrocarril del Sureste, inició en 1936 y uniría las ciudades de Puerto México (hoy Coatzacoalcos) y Campeche a partir de dos ramales, que quedaron conectados en 1950. Si bien ambos ramales ya daban servicio directo de carga en 1947, el de Tenosique-Campeche “con sólo tres viajes semanales, transportaba más carga que la División Puerto México, que movía un tren diario” (Tudela 1989: 107), lo que sugiere

una mayor actividad productiva en la región.

Más tarde, hacia 1959, con la apertura de las terminales de pasajeros en Mactún, San Pedro y Villa El Triunfo -todas en Balancán-, al inocultable dinamismo que le había impreso el tren a la región se sumó la movilidad humana, particularmente en dirección a Campeche, donde la gente podía transbordar a Mérida. Ese dinamismo, en general, sobre todo el derivado del trasiego de productos del campo (maíz, frijol, calabaza, chile, entre otros), se mantuvo hasta comienzos de la década de los 1990, cuando inicia su declive, para desaparecer por completo hacia finales de la misma, como consecuencia del proceso de pri-

vatización del sector que acompañó a las políticas neoliberales.

No parece excesivo suponer que, resultado de dicho dinamismo, por aquel entonces la región gozara de una relativa prosperidad, como recuerda Esteban Becerra Castillo, habitante del campamento que llegó como topógrafo a finales de los 1960 para los trabajos en el Plan: “Sí, sí cómo no; había mucho... mucho movimiento del tren, incluso, me platican que antes de que hubieran las carreteras, todo se movía por el tren: sacaban madera, sacaban semillas, o sea frijol y maíz; todo se... se este... se canalizaba a través del tren aquí en San Pedro. Ahí hacían las cargas, y todo lo manejaban por el río; sí, bajaban las grandes lanchas, bien cargadas de maíz o de frijol o de made-



Casa de visitas en campamento de San Pedro del Plan Balancán-Tenosique, mayo de 1973
Fuente: Colección Fotográfica, Comisión del río Grijalva, Archivo Histórico del Agua (AHA)

ras...”. El mismo tren fue fundamental para llevar a cabo las obras del Plan, donde la terminal de San Pedro jugó un papel destacado por lo estratégico de su ubicación, según nos contó el señor Rosalino Hernández Ulín, residente del campamento y originario de Jalpa de Méndez: “No había [carretera]; y todo el movimiento era en San Pedro, de los barcos, y movimiento de trenes: ¡iiiiiiii! toda la noche trabajaba la gente ahí”. Tampoco es excesivo considerar que dicha prosperidad alcanzara incluso a los campesinos del Plan una vez que comenzaron a producir los ejidos, quienes muy probablemente también utilizaron el tren para su traslado y el de sus mercancías.

En efecto, la movilización de personas debió ser otro de los servicios que trajo consigo el tren, contribuyendo así al repoblamiento de la región y a su diversidad humana y cultural. Al Plan, por ejemplo, llegó gente de Michoacán, Estado de México, Guerrero e incluso de otros municipios tabasqueños. Pero esto no fue sólo en el Plan. En el mismo San Pedro hay quienes llegaron de Campeche, Yucatán, Chiapas, Oaxaca y Veracruz, entre otros. Y sirvió además para que los lugareños pudieran atender compromisos de carácter recreativo, según testimonia el mismo señor Rosalino: “Salí a Chiapas... a Chiapas; por dondequiera nos llevaban. Yo era catcher, era lo único que aprendí en el beisbol. Salíamos, pitcher y catcher, a portear pa’onde nos llevaban. En el tren...”.

Hoy, con los trabajos del Tren Maya en marcha -que ha aprovechado una parte de la vía que le dio vida al Ferrocarril del Sureste-, seguramente muchos recuerdos han sido activados entre la población del poblado... y nuevas expectativas de mejoría.

Bibliografía

Tudela, Fernando (1989). La modernización forzada del trópico. El caso de Tabasco. CINVESTAV-IFIAS-UNRISD-COLMEX. México



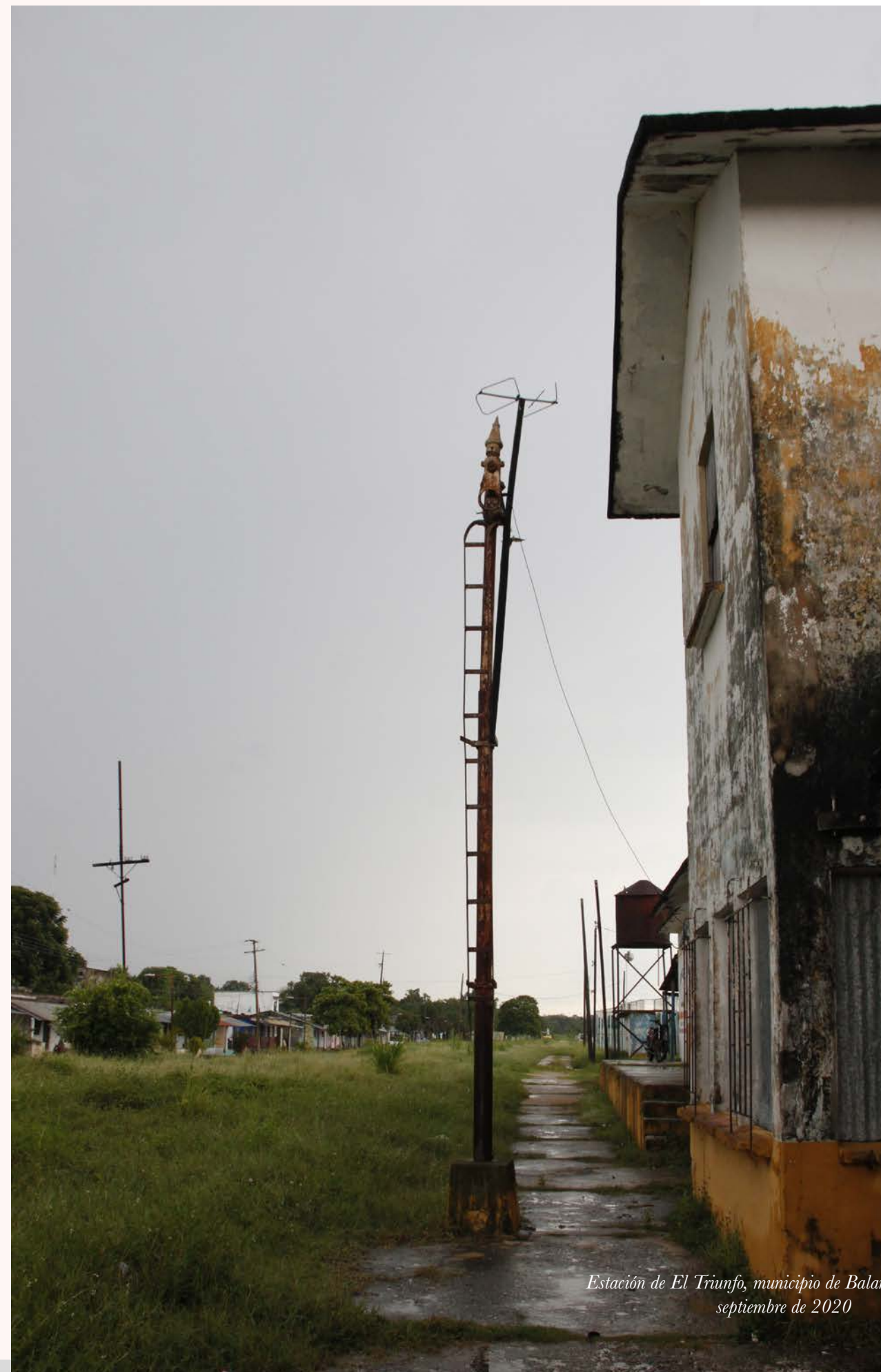
Vista aérea del poblado Naranjito en el Plan Balancán-Tenosique, noviembre de 1975
Fuente: Colección Fotográfica, Comisión del río Grijalva, Archivo Histórico del Agua (AHA)

¡Invitación a publicar!

Normas editoriales

Todos los textos deberán seguir las normas editoriales señaladas a continuación, de lo contrario, serán devueltos al autor(a) para edición. El propósito del documento será expresar por escrito acompañado obligatoriamente de imágenes, ilustraciones y fotografías.

- Se deberá escribir con claridad y precisión. No deberá exceder 5 páginas ni tener menos de 2, de texto tamaño carta, con aproximadamente 28 líneas por un solo lado. Todas las páginas deberán ser numeradas consecutivamente en la parte inferior derecha. Todo el material deberá estar escrito a 1.5 espacio, con márgenes uniformes de 2.5 cm.
- Los cuadros, mapas, figuras, ilustraciones y fotografías deberán incluirse también en formato de imagen de 300 dpi con extensión JPG, con claridad y precisión de pixel.
- Las gráficas (en caso de incluirse) deberán incluirse en formato editable de Microsoft Excel.
- Deberá incluir páginas anexas, donde se enunciará:
 - o El título.
 - o Nombre del autor o autores
 - o Datos personales, a saber: a) título académico y grado; b) institución donde labora y/o estudia; c) dirección completa; d) temas de especialización.
 - o Resumen (diez líneas o 100 palabras). Evitará incluir citas bibliográficas.
 - o Currículum resumido del autor(es) en diez líneas.
- Se deberá usar letra Times New Roman tamaño 12 puntos, también para títulos.
- Evitar citas académicas, pero en caso de considerarse necesarias, deberán estar en tamaño de 10 puntos y en párrafo separado con sangría de 1.25 cm y espacio sencillo. Las llamadas de notas de pie se colocarán después de un signo de puntuación, no antes.
- Cuando se usen citas textuales deben ir entrecomilladas, colocando al final la autoría, el año y la página.
- Para las citas, deberá usarse el sistema Harvard, el cual se identifica mediante la colocación entre paréntesis del apellido del autor, el año de la publicación y la página, ejemplo: (Villegas, 1989: 63). Las referencias bibliográficas completas se desplegarán al final del texto ordenadas alfabéticamente y las de un mismo autor o autora cronológicamente.
- La bibliografía se incluirá en una página al final, en orden alfabético con los nombres y apellidos completos separados por una coma.
- Comunicación al correo: aurora.martinez@conacyt.mx



*Estación de El Triunfo, municipio de Balancán
septiembre de 2020*



GOBIERNO DE
MÉXICO



CONACYT
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología