



PITA, PITA Y CAMINANDO

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE YUCATÁN

En la historia de los ferrocarriles destacan las primeras vías troncales que impulsaron el desarrollo económico del país a partir de la segunda mitad del siglo XIX: México-Veracruz, México-Paso del Norte hoy Ciudad Juárez, Chihuahua, y México-Nuevo Laredo, concesionadas a grandes empresas extranjeras, principalmente estadounidenses. Estas vías abarcaron una buena parte del territorio nacional como es la zona centro, noreste y noroeste.

El sureste mexicano, con poco más de 500 mil km² y poseedor de la mayor biodiversidad del país, tardó en incorporarse al sistema ferroviario nacional, y a diferencia de las vías troncales señaladas arriba, lo hizo a través del gran esfuerzo realizado por varias empresas de la región; es el caso de la Compañía de Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

EL PRIMER FERROCARRIL YUCATECO

El sueño yucateco de contar con un primer camino de hierro comenzó a hacerse realidad el 2 de mayo de 1874, al otorgarse la concesión de la vía Mérida-Progreso a la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso con ramal a Izamal, cuyo proyecto fue aprobado el 22 de agosto del mismo año.¹ Este ferrocarril fue inaugurado el 16 de septiembre de 1881 y recorrió con facilidad los 36 kilómetros de extensión medidos entre la capital del estado y el

puerto marítimo; obreros e ingenieros mexicanos trabajaron en su construcción. Puede afirmarse que su objetivo principal fue transportar las cosechas del henequén hasta el puerto de Progreso, para realizar su venta y distribución a los países que lo solicitaran.

En la década 1880-1889 cinco empresas ferroviarias locales obtuvieron las concesiones respectivas para construir vías y sus ramales en la península de Yucatán: la ya mencionada Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso con ramal a Izamal, la Compañía Peninsular de Ferrocarriles que construyó la vía Mérida-Campeche inaugurada en 1898; 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.² Todas ellas unieron poblaciones importantes como Mérida, Valladolid, Sotuta, Izamal, Peto, Tizimín, Progreso.

LA UNIÓN HACE LA FUERZA

Los 550 km de vías construidos en un periodo de casi tres lustros (1880-1894) por las compañías mencionadas, resultaron insuficientes para alcanzar con prontitud la meta fijada de unir, primero, a todo el sureste y después, conectarse a las vías troncales ya establecidas. Fue entonces que en 1902 dichas empresas locales se unieron para

constituir una sola: Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán con un capital inicial de 23 millones de pesos.³ Los trenes de esta nueva empresa fueron de vía angosta (914 mm) y dieron servicios en los estados de Yucatán y Campeche durante 73 años (1902-1975).

Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán adquirieron en 1908 la línea de Mérida a Peto lo cual incrementó el total de vías férreas en la península yucateca a poco más de 900 km. Hacia 1910-1911 esta empresa ocupaba el lugar número 13 de las 170 mejores compañías del país.⁴ La revolución mexicana la perjudicó fuertemente pues en 1915 el ejército constitucionalista incautó sus oficinas, trenes y talleres. Al término del conflicto armado, se terminó de construir la estación central y un hospital para sus trabajadores, y fueron inaugurados en 1920 por el entonces gobernador de Yucatán Antonio Ancona Albertos. Aquí cabe mencionar que dos gobernadores de Yucatán: Carlos Castro Morales (1918-1920) y Felipe Carrillo Puerto (1922-1924) habían sido ferrocarrileros, el primero fue maquinista en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, y el segundo, conductor de trenes en el Ferrocarril del Oriente.⁵

TIEMPOS SOMBRÍOS

Las décadas de los veinte, treinta y cuarenta fueron años difíciles para los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. De 1920 a 1939 la empresa apenas si obtenía ganancias para cubrir sus gastos; a principios de los años cuarenta se tienen registros que demostraban ya lo contrario: se erogaba más dinero del que entraba, lo que hacía imposible adquirir el material necesario para la conservación de las vías, solucionar el desgaste de los terraplenes, de los rieles y durmientes, de las locomotoras, así como el mantenimiento del equipo.

UNA LUZ AL FINAL DEL TÚNEL

El gobierno del general Lázaro Cárdenas (1934-1940) promovió la construcción de un ferrocarril que enlazara a la ciudad de Campeche con el puerto de Coatzacoalcos, para poder conectar así a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán con el sistema ferroviario nacional. Esta fue una tarea titánica ya que la vía se construyó en un terreno sumamente complejo, dada su condición climática y geográfica, pues atravesó los estados de Yucatán, Campeche, Tabasco, Chiapas y Veracruz.

Ese nuevo tren, llamado Ferrocarril del Sureste, fue inaugurado el 29 de mayo de 1950 por el presidente Miguel Alemán Valdés, y siete años después -cuando se terminó en su totalidad- unió realmente a la península de Yucatán con el resto del país. Tiempo más tarde, en 1975, los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el Ferrocarril del Sureste conjuntaron esfuerzos y crearon la empresa Ferrocarriles Unidos del Sureste, que ofreció un servicio de primera tanto en el transporte de mercancía como en el traslado de pasajeros.⁶

En 1999 y como resultado de la privatización de nuestro sistema ferroviario, todas las vías férreas desarrolladas en el sureste del país por compañías de capital nacional se dieron en concesión a otra empresa mexicana Ferrocarriles Chiapas-Mayab, conservándose así un espíritu nacionalista en los trenes de esa región.

REFERENCIAS

- ¹ Compañía de Ferrocarriles Unidos de Yucatán en: <https://yucatanancestral.com/compania-de-ferrocarriles-unidos-de-yucatan/> consultada el 6 de enero de 2025.
- ² Ricardo Manuel Wan Moguel. Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977) en: <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/glifos/issue/view/2161/2316> p. 16.
- ³ Luis Anaya Merchant. “Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán”. Ensayos reorganizativos 1910-1942 en: <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/4763/5245> p. 1719 consultada el 7 de enero de 2025.
- ⁴ Diccionario del Porfiriato. Grañén Porrúa, México 2015, p. 366.
- ⁵ Luis Anaya Merchant. Óp. Cit., p. 1729-1730.
- ⁶ Ferrocarriles Unidos de Yucatán en: https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarriles_Unidos_de_Yucat%C3%A1n consultada el 8 de enero de 2025.