



## 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 km<sup>2</sup> 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup>

### **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.<sup>6</sup>

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

---

- <sup>1</sup> Compañía de Ferrocarriles Unidos de Yucatán en: <https://yucatanancestral.com/compania-de-ferrocarriles-unidos-de-yucatan/> consultada el 6 de enero de 2025.
- <sup>2</sup> 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.
- <sup>3</sup> 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.
- <sup>4</sup> Diccionario del Porfiriato. Grañén Porrúa, México 2015, p. 366.
- <sup>5</sup> Luis Anaya Merchant. Óp. Cit., p. 1729-1730.
- <sup>6</sup> Ferrocarriles Unidos de Yucatán en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarriles\\_Unidos\\_de\\_Yucat%C3%A1n](https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarriles_Unidos_de_Yucat%C3%A1n) consultada el 8 de enero de 2025.