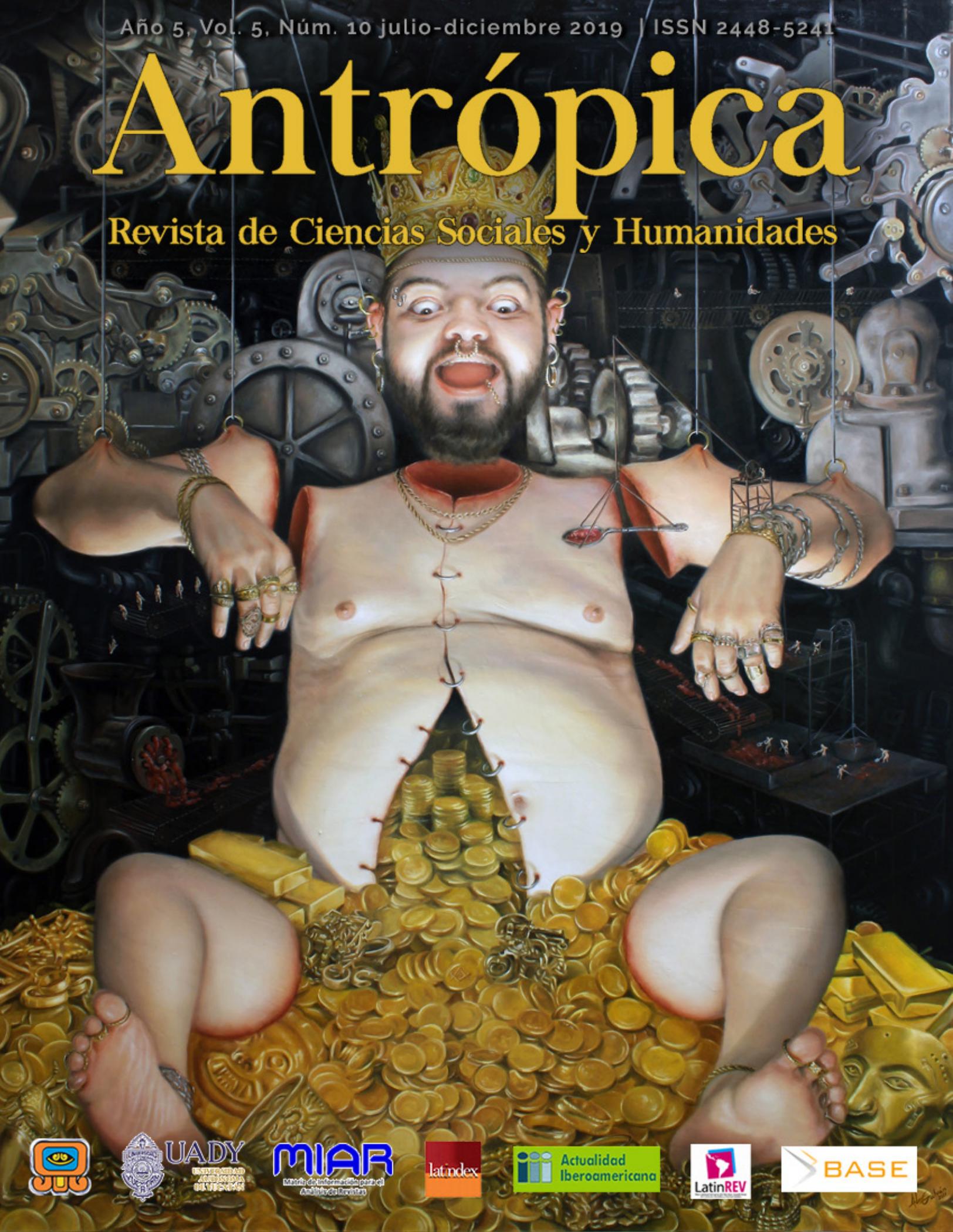


Antrópica

Revista de Ciencias Sociales y Humanidades





Vestigio ferrocarrilero en Mérida, Yucatán, México: una mirada a la historia que se niega a desaparecer

Railway vestige in Merida, Yucatan, Mexico: a look into the history that refuses to disappear

José Enrique Poot Ortega

Universidad Autónoma de Yucatán

<http://orcid.org/0000/0003/4190/8261>

portega@correo.uady.mx

Recibido: 21 de enero de 2019.

Aprobado: 7 de mayo de 2019.

Resumen

El presente trabajo recoge fragmentos de la historia del servicio ferrocarrilero en Mérida, Yucatán, México y su importancia para la dinámica social y económica del estado y la época. Entrevista al Gerente Administrativo del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán.

Palabras clave: Ferrocarriles México, Historia del Ferrocarril en Yucatán, Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Yucatán, Ferrocarriles.

Abstract

The present work collects fragments of the history of the railway service in Merida, Yucatan, Mexico, and its importance to the social and economic dynamics of the state and of its time. Interview to the Administrative Manager of the Yucatan Railway Museum.

Keywords: Mexican railway, history of the railway in Yucatan, Yucatan Railway Museum, Yucatan, Railway

Introducción

Durante más de 50 años el servicio ferroviario en Mérida, Yucatán, fue el protagonista de innumerables historias de la población que viajaba al puerto de Progreso, al interior del estado o a varios sitios de la república mexicana, convirtiéndose así en un compañero inseparable de grandes proyectos personales y empresariales.

Fue en el año de 1881 cuando por vez primera, y a la luz del alba, se escuchó el inconfundible sonido del silbato de la locomotora anunciando su primer viaje desde la ciudad de Mérida al puerto de Progreso. Las rieles eran los fieles acompañantes de las potentes máquinas, que con el mismo ímpetu transportaban personas y mercancías para hacer crecer la economía de un estado que pintaba poco para el resto del país debido a la centralización existente.

Historiadores e investigadores coinciden que en la etapa comprendida entre 1880 y 1910, existió en México un importante proceso de crecimiento económico, cuya contribución del Ferrocarril Central Mexicano fue decisivo, hasta el punto de considerarlo como el más importante instrumento de modernización del país al propiciar la formación del mercado interno, una mayor vertebración regional, la mayor integración al mercado exterior, etcétera. Los trabajos de J. Coatsworth a mediados de los ochenta sobre el impacto económico de los ferrocarriles en el México porfiriano han permitido reconstruir una historia que se niega a desaparecer.

Analizar este fenómeno requiere de una reflexión detallada y profunda, primero sobre el surgimiento del Ferrocarril Central –origen del capital y características de la construcción de la obra-, después, sobre la mecánica utilizada por la empresa en su actuación -tarifas y rentabilidad básicamente- para finalmente estudiar la incidencia del ferrocarril en la economía interna mexicana, analizando la importancia que tuvo la existencia del mismo para el desarrollo de la agricultura, minería y otros sectores productivos.

Por ahora y aunque la fotografía como documento histórico-artístico se está incorporando lentamente a las investigaciones académicas (Lara López, 2003), se pretende en este trabajo y a través de ella acercarse a la dinámica vivida en Yucatán mediante una entrevista realizada a Efraín Torres Concha, Gerente Administrativo del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, institución que resguarda celosamente fragmentos de más de un centenario y dieciocho años de existencia trasladando pasajeros y aún vigente para la carga.



¿Qué representó para Yucatán la industria del ferrocarril?

Significó un cambio social y económico interesante, creando nuevas rutas y puntos de concentración de personas y comercio, sobre todo en la parte norte de la ciudad de Mérida. Esta parte de la historia comienza por la necesidad de las personas de trasladarse más rápidamente a otros sitios. Las personas se concentraban en el Paseo de Montejo para el viaje Mérida-Progreso, creándose nuevos sitios de interés popular.

A nivel económico, el henequén fue el protagonista y el ferrocarril su aliado. Las vías secundarias que recogían de las haciendas la fibra del llamado “oro verde” y que se conectaban con las vías principales tenían su destino en Progreso para la exportación de tan preciada materia prima.

¿Cuáles son los tipos de máquinas que resguarda el Museo?

El servicio de ferrocarriles comenzó en 1881 en una estación que estaba ubicada sobre la Calle 57 frente al Parque de Mejorada. A mayor demanda del medio de transporte, desde 1930 se inició la construcción de “La Estación de ferrocarriles”, con estilo arquitectónico neocolonial mexicano e inaugurada el 15 de septiembre de 1920. Fue sede de los servicios de transporte públicos hasta 1974, cuando dejó de proveer sus servicios la empresa Ferrocarriles Nacionales.

En 1937, en respuesta a las necesidades de los meridianos, ya había andenes a rutas con rumbo a Veracruz, Sotuta, Tekax y Tizimín, además de remodelaciones necesarias en la estructura del edificio para la comodidad de los pasajeros. De igual modo, se contaba con vagones de tercera, segunda y primera clase para los diferentes tipos de viajeros.

Circos, políticos y hasta artistas viajaban por este medio, puesto que, hasta 1960 el tren era la vía más rápida para viajar al centro del país. De igual forma, a través de las rieles llegaban a la ciudad alimentos, productos agrícolas, materiales de primera necesidad y refacciones, entre otros.

De origen particular, en 1940 la estación pasó a ser parte del estado debido a un proceso federal de expropiaciones; a partir de 1980 la Estación Central entró lamentablemente en un proceso de deterioro, debido a políticas del gobierno de abandonar el proceso de transformación de la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México, a la que pasó a pertenecer el edificio. Tras haber sido cerrada, en 2004 la estación tuvo un resurgimiento en su edificio central, con la determinación de ubicar en ese espacio la Escuela Superior de Artes de Yucatán.

Hoy es el Museo de Ferrocarriles de Yucatán, inaugurado el 1 de noviembre de 2002, espacio creado con el objetivo de aprovechar, rescatar y difundir la



historia de este medio de transporte a través de una gran colección que contiene vagones, furgones y carros de pasajeros, así como objetos de la época.

El museo cuenta con varias locomotoras, de las cuales una es de vapor y 4 de diesel eléctrico, cinco carros de pasajeros: de primera, segunda y tercera clase. Cuatro cabuces, que fueron carros en los cuales se transportaban herramientas de los trabajadores para reparación de vía, y diferentes carros de cargas como furgones, al igual que armones y cigüeñas, entre otros.

Pero la pieza fundamental es la “locomotora, es el cerebro que mueve todo un tren y estamos ansiosos por el silbido que anuncie que un nuevo viaje se ha iniciado” afirmó Efraín Torres.

Ante el anuncio de retomar el proyecto ferrocarrilero en Yucatán, las expectativas crecen y aunque el servicio de carga continúa operado por Ferrocarriles del Istmo de Tehuantepec, se vislumbra que una nueva historia comience a escribirse al retomarse como medio de transporte de pasajeros y que como antaño siga impulsando la dinámica social y económica del estado de Yucatán y el Sureste. ☯

Referencias:

Growth Against Development: *The Economic Impact of Railroads in Porfirian Mexico* (DeKalb: Northern Illinois University Press, 1981); Spanish editions: Mexico, Sep Setentas, 1976; second edition, Mexico, Ediciones Era, 1984.

Entrevista en vivo al Director del Museo de Ferrocarriles de Yucatán

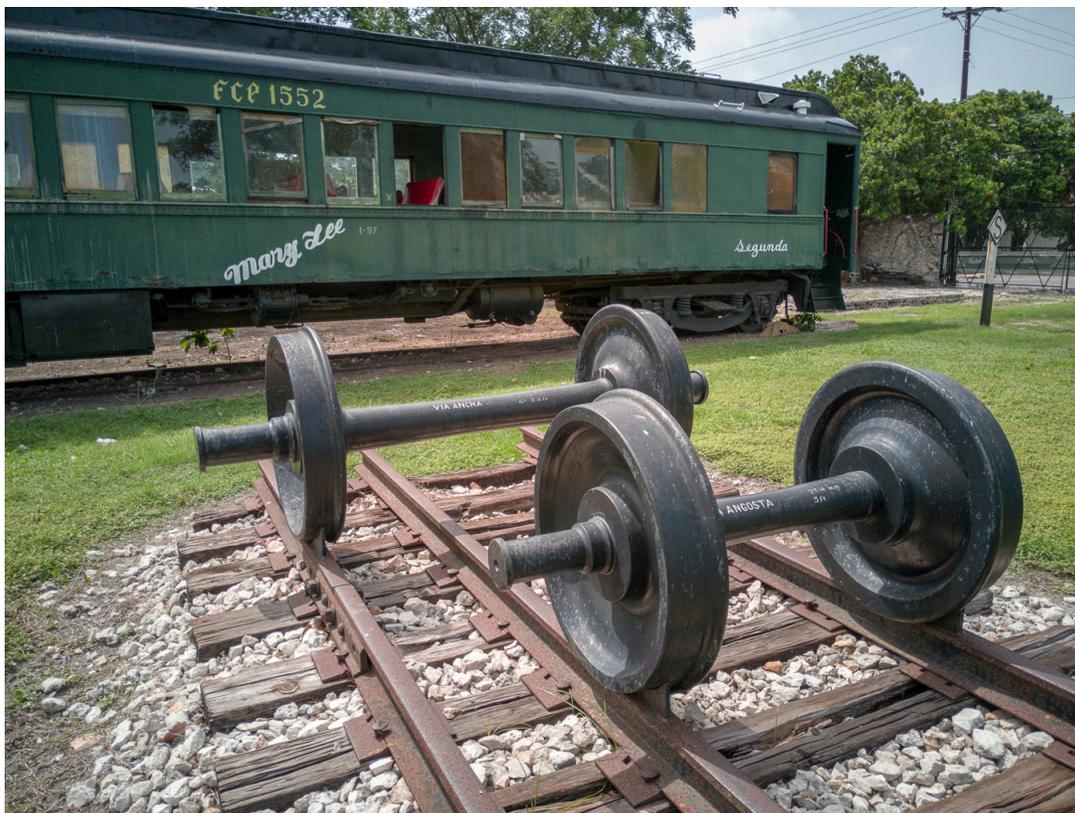
Fotografía: MCE. José Enrique Poot Ortega.



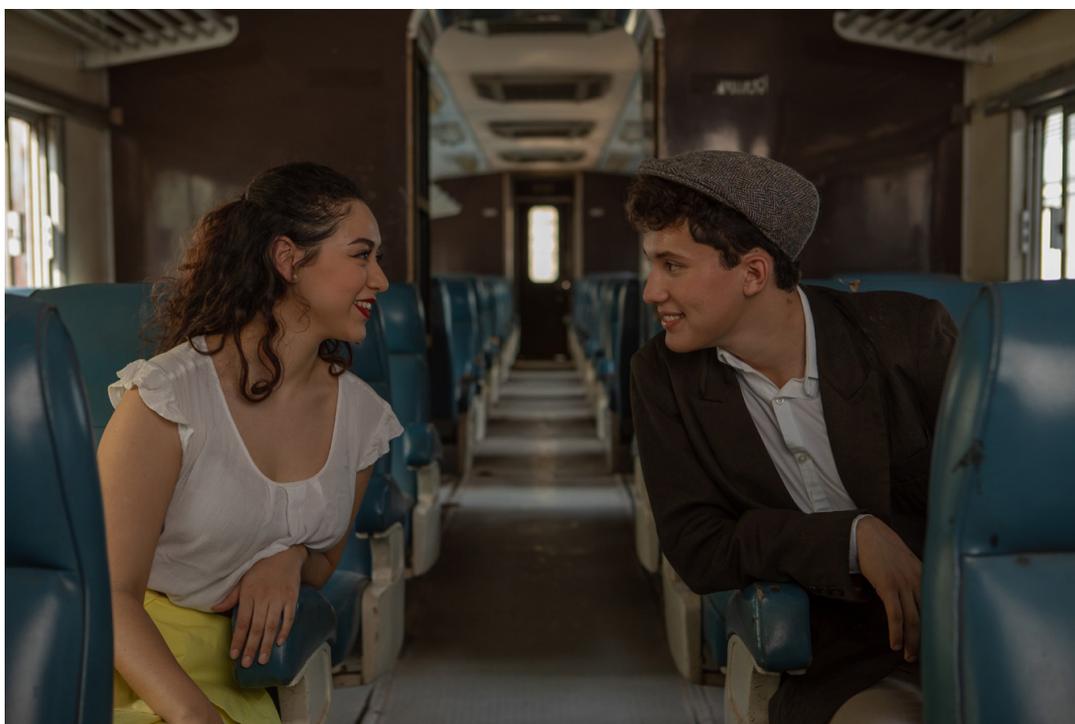


Locomotora de Vapor, Práctica fotográfica histórica realizada con estudiantes del Taller de Fotografía de la Licenciatura en Comunicación Social UADY. (XVIII Generación)





Vagones de pasajeros segunda clase, compañía Pullman



Vagones de pasajeros segunda clase, compañía Pullman, Práctica fotográfica histórica realizada con estudiantes del Taller de Fotografía de la Licenciatura en Comunicación Social UADY. (XVIII Generación)





Locomotora diesel



Locomotora diesel electrica





Plana, que transportaba maderos para mantenimiento de vías



Vagón Cabús





Auto armón sin techo



Auto armón con techo





Vagón Pagador o Carro Santa Fe



Cigüeña





Furgón



Interior Locomotora CFE Diesel Eléctrica





Campana Bronce que servía para avisar la llegada del tren en estaciones.

