

01042



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO

UN FERROCARRIL MILITAR EN LA SELVA QUINTANARROENSE. LA VIA DECAUVILLE DE VIGIA CHICO A SANTA CRUZ DE BRAVO. 1901-1939

T E S I S
PARA OPTAR AL GRADO DE
MAESTRA EN ESTUDIOS MESOAMERICANOS
P R E S E N T A :
LIC. JUANA MARIA RANGEL VARGAS

DIRECTOR DE TESIS
DR. GERARDO BUSTOS TREJO



MEXICO, D. F.

JUNIO DE 2005



m. 345643



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE	Pag.
Introducción	2
1. Reorganización del espacio.	14
1.1 La península de Yucatán y las posibilidades de un transporte ferroviario.	14
1.2 La creación del territorio de Quintana Roo.	21
1.3 Los generales Bravo y De la Vega en el nuevo territorio.	26
2. El Ferrocarril Militar en la selva quintanarroense.	39
2.1 El sistema de los ferrocarriles Decauville.	39
2.2 La construcción del ferrocarril desde Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo.	52
2.2.1 Más allá del control del territorio.	64
2.3 La administración de Francisco May.	67
2.3.1 Francisco May vs Miguel Ángel Ramoneda.	73
3. Del ocaso del ferrocarril hasta hoy.	84
3.1 Un ocaso muy temprano.	84
3.2 Por el terraplén hasta el muelle. El camino de Carrillo Puerto a Vigía.	94
3.2.1 Por el terraplén hacia Vigía Chico.	100
3.2.2 Identificación de algunos vestigios.	106
3.3 Otros ferrocarriles.	115
Conclusiones	127
Anexos	
Ficha técnica 1	140
Ficha técnica 2	142
Fotografías	144
Bibliografía	148

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: Juana María Rangel Vargas

FECHA: 9 de junio de 2005

FIRMA: [Firma]

“Como es bien sabido, hace medio siglo que las tribus de los indios mayas de Yucatán, sustraídas a la obediencia del Gobierno Nacional, han ocupado una rica y extensa región de la península, teniendo por residencia, sus cabecillas, el poblado de Chan Santa Cruz y extendiendo su mando hasta Bacalar y Río Hondo...”

Plan de campaña contra los mayas rebeldes, febrero de 1901

INTRODUCCIÓN



FUENTE: Realizó JMRV. Basado en el mapa “the railroads of Yucatán”, s/f, CNPPCF-MNFM.

Yucatán es una península bañada al Oeste y al Norte por el Golfo de México y al oriente por el mar Caribe. Tiene una superficie de 43 379 kilómetros cuadrados. Las capas calcáreas submarinas que la conforman *“han contribuido a perpetuar el aislamiento yucateco en el curso de los siglos”*.¹

¹ Marie Lapointe, *Los Mayas Rebeldes de Yucatán*, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán, 1983, p.25

Uno de los grandes objetivos del gobierno mexicano desde el advenimiento de la Guerra de Castas de Yucatán² en el año de 1847 fue el exterminio de la población “rebelde”. Sin embargo, los intentos militares no daban el resultado deseado. Posterior al clímax de esta guerra, es decir a partir de 1850, la meta se volcó a calmar las pequeñas pero continuas sublevaciones de la extensión de este movimiento en la costa oriental yucateca, específicamente en Chan Santa Cruz, donde la resistencia *cruzoob*³ se establecería hasta el año de 1900.

Contrarrestar la presencia de “*cruzoob* libres y rebeldes” fue una empresa retomada por el general Porfirio Díaz, quien comenzó con los planes de apaciguamiento definitivo. Para ello, brindó tres importantes concesiones: una para la explotación de los recursos naturales, otra para la colonización de la región y una más para el establecimiento de una empresa ferroviaria.

El proceso de la Guerra de Castas se mantuvo gracias al apoyo proveniente de Honduras Británica, la cual negociaba con los *cruzoob* armas a cambio de recursos naturales. Sin embargo, esta relación, que apoyaba el sostén de los insurgentes, comenzó su descenso tras decretarse el 8 de julio de 1893 el establecimiento de los límites territoriales de Belice, poniendo fin de este modo a las asperezas entre México y la Gran Bretaña.

² El hecho histórico conocido como la Guerra de Castas de Yucatán fue un movimiento que inició en la península mexicana del mismo nombre, en julio de 1847. Los orígenes de la rebelión citan una conspiración indígena en el pueblo de Chichimila, al sur de Valladolid descubierta por unos ladinos. Tras una agresión por parte de militares hacia los líderes indios se desató el movimiento que asumió la forma de una guerra de castas. Véase Marie Lapointe, *ibidem*. p. 69

³ Los *cruzoob* (*cruz*; tomado del español referente al argumento cristiano, *oob*; pluralizador en la lengua maya) significa los cruces o los que siguen la cruz. Este nombre nace cuando en 1850 los rebeldes indios descubren en un rancho deshabitado de Chan Santa Cruz “una caoba” donde había esculpida una cruz de aproximadamente 8 centímetros. El objeto se le atribuye a José María Barrera, un rebelde mestizo, quien los convenció del poder de esta cruz apoyado en Manuel Nahuat, ventrílocuo y amigo de Barrera. La cruz predijo entonces el triunfo de la raza indígena sobre los blancos desencadenando un peregrinaje rumbo al citado rancho. Marie Lapointe, *ibidem*. pp. 76-77

Debido entonces al interés del gobierno por recuperar económicamente la zona, se otorgó a la Compañía de El Cuyo y Anexas la concesión para la explotación de distintos recursos naturales que existían en Yucatán, específicamente en la región selvática, muy cercana a la villa de Peto y no muy lejos de la capital “rebelde”.

La acción anterior se fortaleció con la concesión a la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán, al mando del empresario mexicano Faustino Martínez, en octubre de 1889. La referida compañía propiciaba como primeras colonias “de blancos”: El Meco, Las Vegas y Yalikín; mismas que además de asentamientos poblacionales, eran importantes centros de extracción de recursos silvícolas.

Para ratificar estos asentamientos, el gobierno del general Porfirio Díaz creyó oportuno y costeable el establecimiento de vías férreas en la zona oriental de Yucatán, sobre todo porque para estas fechas el noroeste de la península contaba con una red de líneas troncales y ramales que tocaban los principales centros productores de henequén, facilitando así un comercio activo.

Hacia 1897 el gobierno federal otorgó una concesión férrea a la Compañía de los Ferrocarriles Sud–Orientales de Yucatán fechada en 19 de mayo. Esta empresa tendría la obligación de construir una línea férrea de “la villa de Peto a la Bahía del Espíritu Santo. Otra más de la ciudad de Valladolid a la villa de Tihosuco u otro punto en que entoncara con la línea de Peto a la Bahía de Ascensión. Y de igual manera otra línea de Tihosuco a la Bahía de Espíritu Santo”⁴. Al parecer,

⁴ El contrato de concesión se halla resumido en Lorena Careaga Viliesid (comp.), *Quintana Roo: textos de su historia*, (Tomo I), México, Instituto Mora, 1990, p. 340.

encargó dirigir el “plan de campaña contra los mayas rebeldes de febrero de 1901”. Así pues, el 5 de mayo del mismo año, ocupa Chan Santa Cruz.

Tras la reconquista de la zona oriental de la península se desarrolló una nueva etapa para la historia de este espacio geográfico. El primer paso fue el cambio de nombre del antiguo recinto de los “rebeldes” denominándolo Santa Cruz de Bravo en honor al citado general. El segundo y más importante a nivel nacional, fue la creación en noviembre de 1902, del territorio federal denominado Quintana Roo, cuya capital política estaría situada en Santa Cruz.

Tanto De la Vega como Bravo fueron piezas claves para el desarrollo del control militar en esta región, creando infraestructura capaz de sostener a la milicia y a la naciente población quintanarroense.

Por su parte, Santa Cruz comenzó con su fase de urbanización. Dentro de este proceso dio inicio la construcción de un ferrocarril sistema Decauville⁷ de 56 kilómetros de longitud llamado oficialmente *De Quintana Roo*, mejor conocido como el *Ferrocarril Militar*; vía que comunicó al puerto de Vigía Chico con Santa Cruz de Bravo.

En México, el concepto *ferrocarril militar* tuvo una connotación específica (y la más conocida del término) en la etapa de lucha armada de la Revolución Mexicana.⁸

⁷ Un ferrocarril es, en el sentido amplio del término y con la imagen más parecida a lo entendemos por este, el conjunto de las vías, los trenes que circulan por ellas y las instalaciones anexas. Este medio de transporte se incorporó al mundo alrededor de 1830. Medio siglo más tarde, nace en Francia el sistema Decauville, cuyos rieles portátiles, ligeros y económicos, que integraban en un todo rieles y durmientes, consolidaron un ferrocarril para el servicio de carga. Su uso limitado al transporte de mercancías, se modificó cuando alrededor de 1890, su diseñador creó la vía fija. Esta vía tomó elementos tanto del sistema tradicional -rieles pesados- como del Decauville -rieles y durmientes unidos-, logrando una mayor estabilidad y seguridad de los trenes sobre la vía, adjudicándose mayores cargas y el transporte de pasajeros. El Ferrocarril Militar construido en Quintana Roo fue de vía fija Decauville. Véase 2.1 y 2. 2 de este estudio.

⁸ Según el tratamiento propuesto por Stefano Bartolini, en las ciencias sociales caemos con frecuencia en la vaguedad de los conceptos. Sin embargo, para una mayor comprensión, éstos, en

el ferrocarril atravesaría, según el trayecto de la línea, Chan Santa Cruz y desembocaría en un puerto del mar de las Antillas.

La pretensión del tendido de vías en la zona oriental trajo como consecuencia que el contrato firmado dispusiera que el gobierno de México apoyaría a la empresa férrea con el establecimiento de puestos miliares, con el único objetivo de proteger los trabajos de construcción. Pese a que el proyecto anterior respondía a intereses de la elite yucateca, entre ellos Olegario Molina⁵, quien en el contrato aparece como presidente de la compañía, la concesión no trascendió, sobre todo porque cinco años más tarde y en la coyuntura de la creación de un nuevo territorio, se le otorgarían 328 mil hectáreas de terreno.⁶

Las tres concesiones otorgadas por el general Díaz fungieron como obertura para lograr el sometimiento de los “rebeldes” asentados en Chan Santa Cruz. Empero, la medida más efectiva y que se disfrazó con las tres anteriores, fue el avance de militares que desde 1895 habían trazado una ruta de ocupación. Sumándose a esta campaña “de exterminio y civilización”, así como a las tropas del general José María de la Vega, llega en 1899 el general Ignacio A. Bravo, al cual se le

⁵ En el año de 1843 y en el hoy estado de Campeche nace Olegario Molina Solís. Se recibió de la carrera de ingeniero topógrafo en 1867. Años más tarde fue fiscal del Tribunal de Justicia de Yucatán. Estuvo a cargo de la dirección de las obras del Ferrocarril de Mérida a Progreso, logrando en 1881, año en que además Molina se tituló abogado, ver correr el primer tren. Su labor en dicha compañía férrea lo colocó en el puesto de superintendente de la misma. En 1901 fue candidato al gobierno de Yucatán, logrando el triunfo para gobernar el periodo de 1902 a 1906. Fue reelecto para un segundo periodo asistiendo el presidente Díaz a esta toma de posesión. Bajo el régimen porfirista se le nombró además Ministro de Fomento. Al producirse el movimiento revolucionario marchó a la Habana. Muere en 1925. *Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México*, México, Editorial Porrúa, 1995. pp. 2305-2306

⁶ El contrato otorgado a Olegario Molina como permisionario en el futuro territorio de Quintana Roo, revocó la concesión hecha a la compañía de los Ferrocarriles Sud-orientales. Véase Marisa Pérez de Sarmiento, “Los intereses creados y el naciente territorio de Quintana Roo” en Marco Antonio Landavazo (coord.), *Territorio, frontera y región en la historia de América, siglos XV al XX*, México, Editorial Porrúa, Instituto de investigaciones históricas, 2003. p. 243

No obstante -según Sergio Ortiz Hernán- debemos a los franceses, en los primeros años del Ferrocarril Mexicano, la primicia de encaminar el ferrocarril para utilidad bélica.

"[...]El uso del ferrocarril para la logística de la ocupación dio origen a cruentos accidentes y lo puso en la mira de los defensores de la república. El primer percance importante en la historia del Ferrocarril Mexicano ocurrió el 15 de marzo de 1865, cuando un tren especial de tropas francesas, no anunciado, llegó a un tramo en construcción que carecía de señales. La locomotora se descarriló y se perdió junto con tres vagones...tres soldados invasores muertos y 18 heridos de gravedad[...]"⁹

Entre 1910 y 1920 los ferrocarriles jugaron un papel particular en la guerra revolucionaria. Para el año del inicio de ésta había en México un gran número de vías férreas, pues la paz porfiriana había trazado, completado y terminado distintos caminos de hierro. Así que una vez iniciada la lucha, el transporte férreo fue de excelente operatividad. Los trenes se utilizaron tanto por los militares contra los revolucionarios, como por éstos contra de los primeros.

la investigación político-social se dividen en dos tipos: empíricos (u observables) y pueden referirse de manera mas o menos directa a fenómenos observables. Y los teóricos (o no observables) que tienen el papel de enlazar las teorizaciones y sólo son definibles en referencia a esa función de la teoría que hace uso de ellos. Los conceptos empíricos son especialmente importantes, dado que los significados de tales conceptos tienen en nuestra mente la forma de palabras y a su vez se refieren a un conjunto de objetos, de referentes. De este modo se plantean dos problemas de fondo: 1) si un determinado símbolo (palabra) refleja adecuadamente el significado de un concepto y 2) si un concepto refleja adecuadamente los objetos o las propiedades de los objetos que intenta reflejar. Por lo tanto, la formulación adecuada de conceptos es el imperativo que nos ayudará a no perdernos en la ambigüedad de términos, principalmente porque se caería en el error de generar un alto grado de confusión, ya que se disponen de un pequeño número de palabras para una gran cantidad de significados. Véase, Giafranco Pasquino (comp.), *Manual de Ciencia Política*, Madrid, Alianza Universidad, 1992. pp. 47-51.

⁹ Un repaso histórico, como el que señala Ortiz Hernán, nos muestra los "carriles de la guerra" donde nos dice que el uso bélico del transporte da señales de vida en la Guerra de Secesión de los Estados Unidos, en la Gran Guerra de 1914 y en la Segunda Guerra Mundial de 1939. Véase del mismo autor, *Los Ferrocarriles de México*, (dos tomos), México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988. p. 55

En 1914, y bajo el Gobierno Constitucionalista, es creada la “Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas” para operar las líneas y servicios de los principales ferrocarriles.¹⁰

“[...] 16 de marzo de 1914.- a las 18:15 hrs. Partió de la estación de Chihuahua, el tren del cuartel general de la división del Norte, conduciendo al Sr. General en Jefe Francisco Villa.
Una hora antes de partir el tren mencionado salieron de la misma estación de Chihuahua, dos trenes de artillería conduciendo 29 cañones de diversos calibres... esta brigada cuenta además con número y eficiente personal de médicos, enfermeros, farmacéuticos[...] dirigidos a la estación de Santa Rosalía Camargo.
Así también trenes militares con la brigada sanitaria[...] el día 18 de marzo, en la estación Yermo a las 4:30 de la tarde, llega el general en jefe, encontradas ya listas para marchar las siguientes fuerzas, Brigada B. Juárez con 1 300 hombres al mando del Gral. Maclovio Herrera[...].”¹¹

La historia de estos años fue la encargada de acuñar con gran vehemencia el término *ferrocarril militar*, orientado al servicio adquirido por el sistema férreo y a la imagen particular que las armas y los soldados brindaron en ese momento al paisaje mexicano¹².

En suma, el ferrocarril permitió ensanchar los límites bélicos. En este caso, el concepto *ferrocarril militar* se refirió a las tropas que se servían de éste para movilizarse dentro de un espacio geográfico. En el presente estudio el término no se refiere a un tren en la época revolucionaria de México, sino a una vía de comunicación ferroviaria construida por la Secretaría de Guerra y Marina para servicio militar, en el objetivo de apoyar el control de un territorio reconquistado y

¹⁰ *ibidem*. p. 342

¹¹ Luis Aguirre Benavides, *Las grandes Batallas de la división del norte al mando del General Villa*, México, Editorial Diana, 1980. p.70

¹² La fotografía da fuerza visual -y en gran cantidad- a los ferrocarriles militares durante la etapa revolucionaria.

falto de vías de comunicación. Así como a que su funcionamiento y organización estuvo en manos de la tropa asentada en Santa Cruz, además de que se orientó a sostener, a través del transporte de mercancías y de armamento, a la sociedad militar.

Las fuentes bibliográficas respecto a este tema son muy pocas. La mayoría de las veces la investigación sobre este ferrocarril nos remite únicamente a un elemento de carácter periférico en torno a tres temas: la culminación de la Guerra de Castas, la colonia del general Bravo y la vida de Francisco May. En este sentido, se señalan algunos estudios que hacen mención a esta línea férrea. Cabe aclarar que los textos analizados sobre este ferrocarril no superan las tres cuartillas.

Sergio Ortiz Hernán [México:1988] advierte que el *ferrocarrilito belicoso* sirvió al general Bravo en la disyuntiva de resolver el problema del transporte para dar salida a la producción maderera, y que la elección del Puerto de Vigía Chico obedeció a su cercanía. Señala que posterior a su funcionamiento militar este ferrocarril Decauville (llamado así en honor al ingeniero francés que invento rieles económicos) se concesionó a Francisco May, quien a partir de 1917 apoyó la labor de extracción del chicle utilizando esta vía.

Nelson Reed [México: 1971] opina que la construcción de una línea férrea hacia la antigua capital “rebelde” no fue otra cosa más que la reafirmación de la derrota de los *cruzoob*. El grupo militar al mando del general Bravo transformó la ciudad y para ello necesitó un medio de transporte que lo comunicara con el exterior.

Alfonso Villa Rojas [México: 1992] apunta que la importancia del ferrocarril de Santa Cruz de Bravo a Vigía Chico respondió a la urbanización de la ciudad y a

los planes de exportación de recursos naturales. Además de que iba a permitir una extensión a través de un ramal que se comunicaría con La Aguada.

Lorena Careaga [México: 1981] complementa con mayores datos el por qué de la construcción de este ferrocarril, mismo que vino a formar parte del marco de nueva infraestructura que predominó en los primeros años de la recuperación de la zona oriental. Analiza también que éste fue el móvil básico de las mercancías que se transportaron hacia Santa Cruz desde el puerto de Vigía, a partir de pequeños barcos que venían de Veracruz o Campeche.

Carlos Macías Richard [Nueva Frontera Mexicana: 1996] en uno de los estudios más recientes sobre el proceso de creación de Quintana Roo, hace una breve mención sobre la vía férrea de Vigía a Santa Cruz y más que nada refiere a la necesidad de un medio de transporte.

Los estudios anteriores se refieren al ferrocarril militar, pero ninguno profundiza más allá de la simple referencia. Por lo tanto, en este trabajo hemos sumado a nuestra investigación tanto los elementos de los textos anteriores como datos actuales brindados por intelectuales y cronistas del tema, para ofrecer un nuevo análisis y en consecuencia, nuevas interpretaciones.

El texto se ha dividido en tres capítulos. El primero titulado "Reorganización del espacio", muestra el reacomodo geopolítico de la península de Yucatán desde la constitución de su sistema ferroviario hasta la erección del Territorio de Quintana Roo.

Se analiza también la administración política de los generales José María de la Vega e Ignacio A. Bravo. Por un lado, la participación del primero nos mostrará el empeño que puso en lograr una infraestructura favorable a los colonos del

entonces partido de las Islas. No obstante, su papel como jefe político culmina en 1903, abandonando de este modo el territorio. Por su parte, la figura del general Bravo se analiza desde su llegada a la península en 1899, y cómo llevó a cabo el plan de campaña contra de los *cruczoob*, hasta su cargo como segundo jefe político del territorio.

El siguiente capítulo, denominado “El Ferrocarril Militar en la selva quintanarroense”, es el capítulo medular -como referente histórico- de este estudio. Aborda primeramente a los ferrocarriles sistema Decauville, cuyas vías económicas, de fácil tendido y con un escantillón¹³ de 60 centímetros, fueron a nivel mundial, igual de importantes que las vías estándar o normal.¹⁴

El apartado 2.2 analiza los intereses y la administración de Guerra y Marina en la construcción del ferrocarril de Vigía Chico a Santa Cruz. Además señalo la importancia del departamento de ingenieros militares en el tendido de éste, y apporto también fechas significativas, a fin de unir y separar (según sea el caso) el proceso histórico del servicio del Ferrocarril Militar. Cabe señalar que la mayoría

¹³ Objeto para medir la anchura de la vía entre riel y riel, aunque el “escantillón” pasó a ser una palabra que define la distancia entre los rieles.

¹⁴ La adopción de ferrocarriles en México polemizó en diversas cuestiones ferroviarias. Una de éstas fue el ancho de la vía discutiendo entre la normal (1.435 m) y la angosta (.914 m). La primera ofrecía ventajas de seguridad del servicio, la capacidad para subir pendientes y la velocidad así como una relación mas favorable entre la carga transportada y el peso útil. La segunda tenía como puntos favorables, trazar curvas de menor radio, menos costos de construcción y conservación además de precios más bajos en la compra de material rodante. Futuras convenciones llegaron a decidir que la vía más benéfica para nuestro país era la ancha (1.45 m) considerando entre otras cosas, un juicio prudente de seguridad nacional, pues se había llegado a la conclusión de ligarnos con el vecino del norte (EUA). Puede decirse que casi todas las vías importantes que se tendieron en México eran de este tipo de escantillón, a excepción del Interoceánico (ensanchada hasta 1947), el Ferrocarril Mexicano del Sur y los correspondientes al Sistema de Ferrocarriles Unidos de Yucatán (exceptuando Mérida a Izamal / Mérida a Progreso). La vía angosta se utilizó mayoritariamente en los trazados locales o de corta longitud bajo el postulado de ahorro financiero. Véase Sergio Ortiz Hernán, *op. cit. pp. 127-130*

de la información reunida en este apartado proviene de las Memorias de Secretaría de Guerra y Marina.

El apartado 2.3 muestra el vínculo que formaron Francisco May y este ferrocarril, para entonces ya denominado ex Ferrocarril Militar, sobre todo porque fue un móvil básico para poder lograr la explotación chiclera, ganándose de este modo un título ambiguo: General en Jefe de las Tribus Mayas y cacique de la región.

El capítulo tres titulado “Del ocaso del ferrocarril hasta hoy” busca delimitar el ocaso del mismo. Sé que no resolví de forma precisa este límite, pero creo que el corte histórico puede ser un buen punto de partida para futuras investigaciones. He incluido también un recorrido por la zona de estudio, la cual me condujo a hacer observaciones urgentes con respeto a los vestigios encontrados.

Por su parte el apartado 3.3, denominado “Otros ferrocarriles”, podría entenderse como un anexo a esta investigación, sin embargo, me permitió conocer que, y exceptuando el servicio del Ferrocarril Militar, existieron otras líneas férreas que se construyeron y explotaron en pro de la extracción de los recursos.

Lo anterior muestra que a pesar de que Quintana Roo era un territorio lejos del centro del país, estuvo provisto de pequeñas vías férreas que coadyuvaron a apropiarse de los recursos naturales. No obstante, hay que dejar muy claro que estos ferrocarriles de ninguna manera conformaron una red de comunicaciones en beneficio de la naciente población quintanarroense, sino que sólo sirvieron al objetivo para el que fueron creados: la explotación silvícola.

Finalmente y en los “Anexos” incluyo dos fichas técnicas y algunas fotografías. Las fichas, a manera de esquema, pretenden interesar a la comunidad sobre la

preservación del patrimonio ferroviario¹⁵ carrilloportense, considerando que éstos vestigios materiales son los únicos que existen del Ferrocarril Militar. Actualmente los bienes muebles se encuentran dispersos tanto en el antiguo muelle de Vigía Chico como en Carrillo Puerto, sin embargo no existe un programa de conservación y mantenimiento lo cual los pone a merced del deterioro causado por los agentes ambientales y sociales.

Por su parte el terraplén que aún se observa de este ferrocarril, es un trazo que se conserva prácticamente intacto gracias al uso restringido de vehículos automotores. Sin embargo, la ficha "2" propone un modelo de reutilización igualmente ajeno al paso motorizado pero más social, en la medida de fortalecer el turismo alternativo.

¹⁵ El patrimonio ferroviario mexicano esta formado por vías, edificios, objetos, documentos, tradiciones, música y mitos. Tangible e intangible esta herencia es fundamental en nuestra historia y representa lo que fue el medio de transporte más importante: el ferrocarril.

1. Reorganización del Espacio

1.1 La península de Yucatán y las posibilidades de un transporte ferroviario.

Posterior al clímax de la Guerra de Castas de Yucatán (1847-1850) la población blanca o ladina se concentró en el noroeste y los "rebeldes" huyeron a la selva oriental. Además, a raíz del movimiento y con la necesidad apremiante de tener ayuda militar, los yucatecos olvidaron sus ideas separatistas y reconocieron al gobierno federal, el cual brindó un apoyo limitado, pero con esto volvió a tener acceso a la política local.¹⁶

La selva oriental de la península se consideraba un enclave geopolítico que implicaban dos calificativos: las fuentes de materia primas y el atrincheramiento de los "rebeldes" *cruzoob*. Ambas virtudes habilitaban a la región con posibilidades de autonomía, siendo éstas el común denominador para que tanto el gobierno federal como los yucatecos se disputaran el espacio geográfico.

Asimismo, para estas fechas, todo el país comienza a encarrilarse en los beneficios que el transporte férreo¹⁷ otorgaría. Debemos entender que la construcción de vías férreas en México fue un proceso de continuo crecimiento a partir de haberse realizado un primer proyecto -aunque considerado fallido- en el año de 1837.¹⁸ Cuatro décadas más tarde daría inicio la verdadera construcción de ferrocarriles en territorio mexicano, teniendo como obertura la inauguración del Ferrocarril Mexicano; línea que unió en 1873 a la capital del país con el puerto de

¹⁶ Marie Lapointe, *Los Mayas Rebeldes de Yucatán*, *op. cit.* p. 219

¹⁷ La historia del ferrocarril en nuestro país se ha estudiado desde diversos enfoques. Para un análisis total, véase Sergio Ortiz Hernán, *Los Ferrocarriles de México*, *op. cit.*

¹⁸ Con el gobierno del presidente Anastasio Bustamente, Don Francisco de Arillaga, rico comerciante y hacendado español vecino de Veracruz, publica en 1837 el *Proyecto del primer camino de hierro de la república desde el puerto de Veracruz a la capital de México*. Diversas

Veracruz. Cabe destacar que para estos años México tenía construidos un total de 803 kilómetros de vía, de los cuales 423 pertenecían a la línea de México a Veracruz.

Así, a pesar de que el ferrocarril comenzó a proyectarse desde 1837, en 1876 se mantenía la misma línea de pausa o crecimiento extremadamente paulatino, esto se debe, según Paolo Riguzzi a:

“[...] la poca capacidad de atracción de inversiones en un país envuelto en guerra internas e internacionales, sin estabilidad política, falta de garantías institucionales y derecho de propiedad[...] la combinación de estos factores fue tal que presentó una barrera al ferrocarril durante gran parte del siglo XIX, esto es, de alrededor de 50 concesiones asignadas a particulares para la construcción de ferrocarriles entre 1850 y 1876, el 93%, no produjo resultado alguno”.¹⁹

Sin embargo, durante el gobierno de Porfirio Díaz se produjeron grandes avances en el desarrollo ferroviario. Se dice que esta política férrea estuvo cargada de liberalismo; se confió, según Ortiz Hernán, en la “mano invisible que todo lo armoniza”. En este sentido, el autor menciona:

“Entre 1887 y 1892 -añadió Díaz al rendir ante el Congreso su informe- México ha sido en Latinoamérica el mayor constructor de ferrocarriles, delante de Argentina y Brasil [...] Salvo del lado del Pacífico -continuó- puede decirse que todos los centros de población, comercio y producción en la república están enlazados entre sí con la capital, con la frontera del norte o con algún punto importante[...]”.²⁰

cuestiones mal planteadas así como la falta de realismo en los costos de la obra, hicieron a este proyecto no trascender. Sergio Ortiz Hernán, *Ibidem*. pp. 76-82

¹⁹ Paolo Riguzzi, “ Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1901” en Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi (coordinadores), *Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950); del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México, El Colegio Mexiquense, FNM, UAM-X, 1996, p. 55

²⁰ Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.* p. 212.

La paz porfiriana logró completar tramos enormes en cuanto a extensión de vías refiere, pues durante estos 30 años se evocó a la construcción -o en su defecto a la terminación de obras atrasadas- de líneas principales como el Ferrocarril Central Mexicano, el Ferrocarril Nacional de Mexicano, el Ferrocarril Internacional, El Mexicano del Sur, El Interoceánico, El Nacional de Tehuantepec, entre otros.²¹

Según Mata y Casanueva los principales avances en el porfiriato se dieron en el sector de comunicaciones y transportes, donde “se registró una acelerada construcción de vías férreas y un mejor acondicionamiento de los puertos marítimos que servían como terminales a los ferrocarriles”.²² Esta afirmación hecha realidad, fue para Yucatán una de las primeras discusiones una vez pasado el clímax de la Guerra de Castas, momento en que los yucatecos consideraron imperativo lograr una comunicación férrea entre Mérida y los puertos de las inmediaciones.

Esta cuestión, que posteriormente dotaría de infraestructura ferroviaria al noroeste de la península tuvo su origen en la adopción del cultivo del henequén.

“[...] Uno de los efectos de la guerra fue la devastación de una importante zona de la península, particularmente la azucarera, pues el cultivo de la caña tradicionalmente se había desarrollado en el área donde se registraron los hechos más violentos de la contienda[...] Las condiciones geográficas y de seguridad de la propiedad en el noroeste propiciaron el desarrollo del cultivo del henequén, producto que despuntó en los mercados internacionales que comenzaban a requerir fibras duras, lo que motivó a los yucatecos a emprender con gran entusiasmo su cultivo[...].”²³

²¹ Haciendo énfasis en la cantidad aproximada de kilómetros que se construyeron durante el gobierno de Porfirio Díaz, podemos considerar las cifras que nos proporcionan las *Estadísticas Históricas de México*, editadas por el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, en la que se señala que en 1910 existían 19 748 kilómetros de vía férrea en territorio mexicano.

²² Victor Mata Temoltzin y Antonio Casanueva, *La economía mexicana y los ferrocarriles, 1910-1920*, Puebla, Secretaría de Cultura de Puebla – Gobierno del Estado de Puebla, 1999, p. 36

²³ Marisa Pérez de Sarmiento, “Intereses creados y el naciente territorio de Quintana Roo”, *op. cit.* p. 217

Hacia 1861, Pedro de Regil y Peón (agente del Ministerio de Fomento de Mérida) rindió un informe sobre las utilidades que daría un ferrocarril que comunicara Mérida con el puerto de Progreso.²⁴

Según su estudio, para 1861 el puerto de Sisal registraba junto con Progreso, la mayor cantidad de movimientos comerciales, de ahí la necesidad de que la conexión férrea uniera esos dos puntos estratégicos asegurando un movimiento marítimo favorecedor para las exportaciones. Señalaba además, que el henequén -ya fuese en rama o manufacturado- se comerciaba principalmente con New York, La Habana y Belice. No obstante, afirmaba que tal comercio no daba las ganancias suficientes, pues los fletes del traslado desde la ciudad de Mérida hasta Progreso, así como la recolección al interior del Estado, resultaban lentos, y por consecuencia la mercancía se abarataba, lo que reducía las ganancias. La solución más prospera era entonces desarrollar una red férrea en Yucatán, adecuando asimismo los puertos; principal desembocadura de los ferrocarriles. Como podemos ver, la idea central de su estudio era -dada la geografía de la península- un comercio marítimo apoyado en líneas férreas al interior de la misma.

Si se pensaba construir ferrocarriles que favorecieran el comercio, era también urgente solucionar los problemas de la costa oriental, sobre todo porque sus productos serían bien recibidos en el mercado.

" La costa oriental de Yucatán, cuyos productos son abundantes por la feracidad de sus terrenos, progresaría notablemente por el desarrollo que tomaría la agricultura, con la seguridad de poder traer sus frutos de manera económica a los mercados consumidores. Hoy

²⁴ Pedro de Regil y Peón, *Informe y cálculos sobre los costos y utilidades del Ferrocarril desde Mérida al puerto de Progreso*, Mérida, Imprenta de Rafael Pedrera, 1864.

el maíz, el azúcar, la melaza, el frijol, las maderas de construcción, etc. tienen que venir por la vía terrestre, con lo cual se aumenta su valor de una manera notable, lo que no sucedería si dichos efectos, embarcados en Río Lagartos, San Felipe, Oilam (*sic*) y otros puntos de la costa pudiesen llegar al Puerto de Progreso y ser de ahí traídos a la capital[...]"²⁵

El estudio de Pedro de Regil calificaba las ventajas de construir ferrocarriles para favorecer a los sectores productivos. No obstante, consideró también que un mayor movimiento de los pueblos a través de los viajes de pasajeros por tren, modificaría el sistema económico regional y posibilitaría igualmente fortalecer el nacionalismo de la península.²⁶

Finalmente, y una década después del estudio de Pedro de Regil y Peón, los ferrocarriles hicieron su aparición en Yucatán²⁷ tras otorgarse la concesión número 23 por parte de la Secretaría de Fomento. El 17 de enero de 1874 se firmó el contrato que permitiría unir a la ciudad de Mérida con el puerto de Progreso. Cuatro años más tarde se celebró otro contrato que concedía el permiso para tender un ferrocarril entre Mérida y la villa de Peto. Para 1880 se dieron otras dos importantes concesiones: una autorizaba la construcción de una vía férrea entre Mérida y Calkiní con ramal a Celestún y la otra, de la misma ciudad de Mérida con destino a Valladolid pasando por Tixkokob, Motul e Izamal.

Cabe señalar que Yucatán estaba construyendo sus ferrocarriles con compañías y capitales del lugar. Años más tarde (1902) se constituiría una sola empresa llamada Ferrocarriles Unidos de Yucatán. (Mapa 1)

²⁵ *Ibidem*. p. 9

²⁶ *Ibidem*. p. 6

²⁷ Véase *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Imprenta y Litografía de F. Díaz de León, 1895.

Como puede observarse, todas las concesiones efectuadas unían a la ciudad de Mérida con otras zonas productoras. No obstante, la región oriental no era partícipe de este vínculo, a pesar de su alta riqueza en productos silvícolas, porque aún pertenecía a los insurgentes *cruzoob*.

Mérida representaba el centro comercial de la península y a partir de él se construyeron dos ejes troncales orientados a cuatro destinos: hacia el Norte, el Ferrocarril de Mérida a Progreso; hacia el Este, el Ferrocarril de Mérida a Valladolid²⁸; hacia el Sur el Ferrocarril de Mérida a Peto y hacia el Oeste, el Ferrocarril de Mérida a Campeche. (mapa 1)

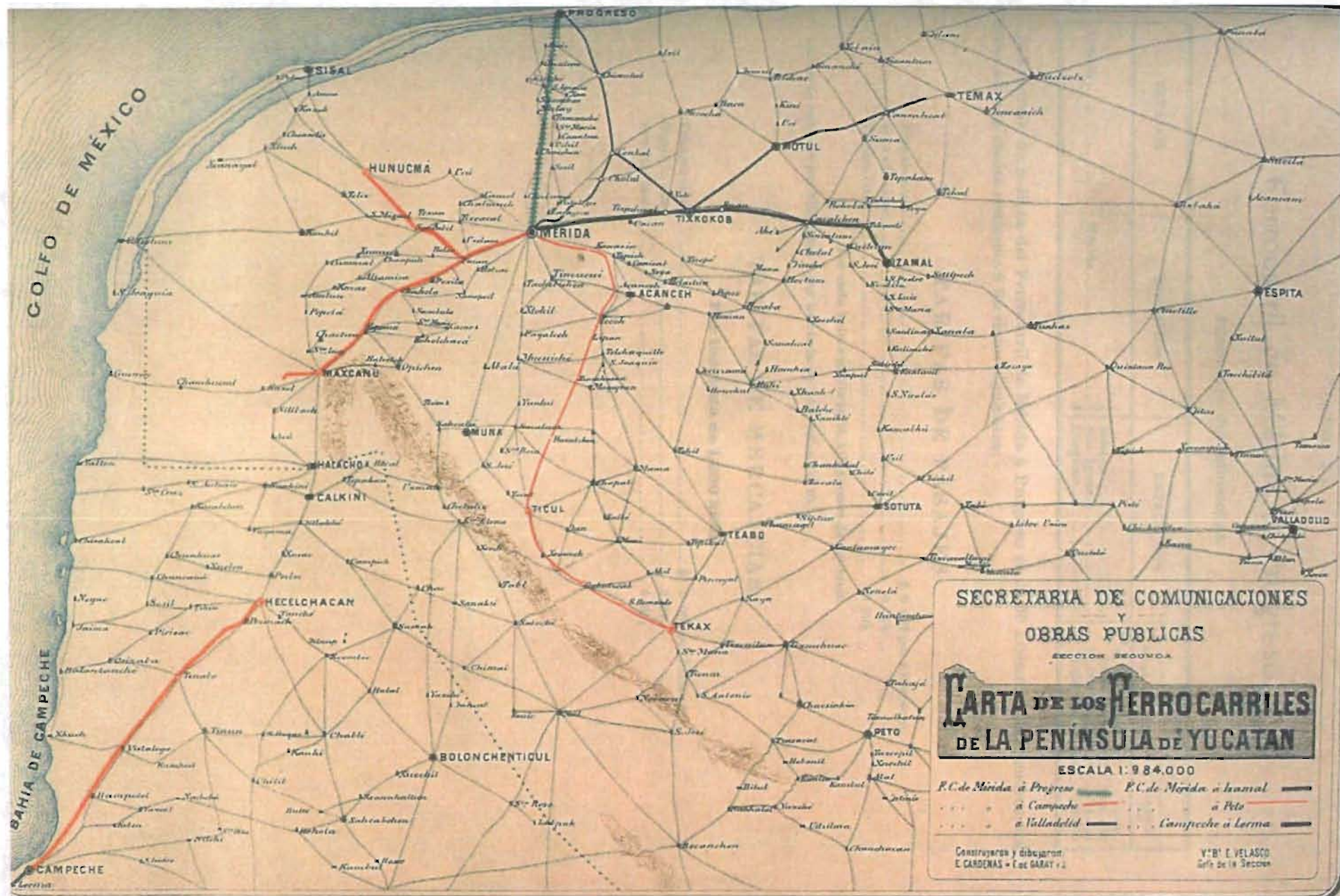
La ordenación territorial²⁹ de estos ferrocarriles estuvo precedida de la importancia nuclear que representaba Mérida, no sólo por su nivel comercial, sino también como jurisdicción política y geográfica en la península. Dichos ejes, entendidos por su estructura radial y concéntrica, es decir, favoreciendo sólo las zonas de contacto con Mérida, tuvieron un mayor alcance cuando a partir de las principales líneas se construyeron ramales así como una red de pequeños ferrocarriles portátiles y particulares sistema Decauville³⁰, coadyuvando a tocar los centros productores de henequén.

²⁸ Los informes técnicos de este ferrocarril correspondientes al año de 1901, señalan que el número total de kilómetros construidos hasta esta fecha respondía a sólo 66 del camino de Mérida a Izamal. Hasta este momento las estaciones de la línea eran: Tixpehual, Tixkokob, Euán, Cacalchen, Tekantó e Izamal. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Fondo 180 de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante SCOP) 23/276-1.

²⁹ Luis Chías Becerril sostiene la premisa de que: "a cada modelo económico le corresponde un sistema de transporte particular, y por transitividad, una determinada organización territorial". En nuestro caso, la península de Yucatán construyó una red orientada a los centros henequeneros, que representaba, para fines del siglo XIX, un activísimo comercio. Véase "Modelos económicos y dinámica del ferrocarril y el auto transporte en México" en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, México, 2002, p.111

³⁰ El ingeniero agrónomo Paul Decauville diseñó en 1873 una vía portátil de 60 centímetros de ancho (distancia entre los rieles) con la capacidad de ponerse o quitarse según el agotamiento de

MAPA 1



FUENTE: Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, 1895, México.

En este sentido, Paolo Riguzzi menciona que la península, entre 1900 y 1903, contaba con 800 kilómetros de vía normal³¹ y con 1, 427 kilómetros de ferrocarriles portátiles. Estima pues que “a comienzos del siglo XX más de dos terceras partes de las haciendas yucatecas estaban entrelazadas con el sistema ferroviario de la península a través de ramales alimentadores, en su gran mayoría de tracción animal”.³²

Por su parte, el estudio de Allen Morrison da una cifra de 4, 500 kilómetros de vías sistema Decauville en Yucatán. Su análisis divide este total entre tranvías rurales y urbanos (mapa 2) siendo los primeros aquellos que brindaron servicio particular a las haciendas y los urbanos los que transportaban pasajeros entre las ciudades.³³

La presencia de vías auxiliares fue también pieza clave para reforzar la red local peninsular. Por ejemplo dentro de la vía troncal del Ferrocarril de Mérida a Valladolid la colindancia con fincas y haciendas sugirió la construcción de espuelas³⁴ en dirección a ellas. Tal fue el caso de la hacienda Sacalá -ubicada en la medianía de la línea Tekantó a Izamal- misma que colindaba con los pueblos de Tixkochof, Yeya, Tepekan y con las haciendas Sip, Cheu, Holcá, San Antonio e

la producción. El apellido Decauville pasó a ser una palabra para referirse a este sistema también conocido como “porteur Decauville”. Véase, 2.1 de este estudio.

³¹ Refiriéndose a las vías cuyo escantillón era de 1.45 m y de .914 m.

³² La cifra de más de mil kilómetros de ferrocarriles portátiles que indica Riguzzi, difiere significativamente de la que ofrece para 1910 la Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), la cual señala que la península de Yucatán contaba con 665 kilómetros de ferrocarriles portátiles particulares que utilizaban tracción de sangre, distribuidos este total entre líneas de vía angosta y Decauville. Véase, Paolo Riguzzi, *op. cit.* p.69

³³ Allen Morrison tiene su línea de investigación sobre los tranvías en América Latina. Su estudio dedica un apartado especial a la red de tranvías de Yucatán, resaltado que dicha red es única en su género a nivel mundial. Véase en la web: <http://www.tramz.com/mx/yu/yu00.html>

³⁴ Se entiende por espuela una vía férrea de propiedad particular conectada por un solo extremo a un ladero o a la vía principal para conectarse así a una vía general de comunicación ferroviaria. *Reglamento del servicio ferroviario*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1996. p. 1

Hislinchac,³⁵ todas éstas de producción henequenera.³⁶ Alrededor de 1912, este ferrocarril construía un ramal en dirección Noreste, que partía de la estación Dcitas, tocando Espita y que finalizaba en Tizimín.

La primera década del siglo XX presenta un crecimiento intensivo en la construcción de esta red local. Esta obra pudo ser resultado tanto de la unión de empresas ferroviarias en la península, que en 1902, conformaron el Sistema de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, como del gran auge del henequén en los mercados internacionales.

1.2 La creación del territorio de Quintana Roo.

El 5 de mayo de 1901, con la toma de Chan Santa Cruz, el gobierno federal da por terminada la Guerra de Castas de Yucatán.

Este hecho dio la pauta para que el régimen porfirista, iniciará ante el Congreso una "ley que creara un territorio federal formado por parte de la región que nuestras fuerzas han reconquistado".³⁷

³⁵ Los nombres de las poblaciones que se mencionan, se han escrito conforme al documento original.

³⁶ La línea férrea que corría de Mérida a Izamal al parecer resultaba muy provechosa. El periódico *La Razón del Pueblo* (el periódico oficial del Estado libre y soberano de Yucatán) publicó en enero 21 de 1889 el contrato entre Félix Gómez Mendicuti o la Compañía que se organizase, para construir y explotar un tranvía con su correspondiente telégrafo o teléfono, que pusiera en comunicación a los pueblos de Cacalchén, Hoctun, Hocabá, Tahmek, Sanahcat, Sahcabá, Huhí, Xocchel, Santunil e Izamal. Ese mismo año, se llevó a cabo otro contrato entre el Gobierno de Yucatán y el Dr. Marcial Cervera, que establecía la construcción de un tranvía que uniera a Izamal con las localidades de Sitalpech, Tunkas, Pixilá y Xanaba. AGN, SCOP 23/187-1, 23/188-1 y 23/202-1.

³⁷ Bernardo Reyes, en las memorias de Guerra y Marina del segundo semestre de 1901, señaló que la campaña de Yucatán había quedado reducida a grupos de rebeldes diseminados. Menciona que el gobierno de Yucatán y Campeche no podrían combatir a esos rebeldes, ni tampoco poblar la región oriental. Incluso mencionaba que si acaso estos gobiernos llevaban a cabo un repoblamiento no podrían sostener a los colonos, que una vez instalados en sus pueblos demandarían garantías. Dadas estas razones, Bernardo Reyes se dirigió, por instrucciones del presidente Díaz, ante el secretario de Gobernación, para pedirle que iniciara ante el congreso una ley para crear un nuevo territorio. Véase *Memoria correspondiente al 1 de enero de 1900 al 30 de*

Esta iniciativa encontró un grupo adversario formado por yucatecos que no compartían este proyecto, específicamente los cantonistas, encabezados por el entonces gobernador saliente Francisco Cantón Rosado³⁸, que aprovechó el cargo de su sobrino Delio Moreno Cantón, quien se desempeñaba como director de *La Revista Mérida*, para manifestar públicamente el desacuerdo a la iniciativa del nuevo territorio.³⁹

A esta polémica, pero a favor, se sumó Olegario Molina, quien había resultado ser el gobernador electo para el cuatrienio de 1902 a 1906 gracias a que el gobierno federal apoyó su candidatura.

“[...] el centro encontró al personaje idóneo para representar sus intereses, por lo que a la par de que se declaró su triunfo en la contienda electoral, la Secretaría de Gobernación presentó a la Cámara de Diputados la iniciativa para la formación de un nuevo territorio federal en la porción oriente de la península de Yucatán, el cual recibiría como nombre el de Quintana Roo, en homenaje a don Andrés, hijo ilustre del estado de Yucatán.”⁴⁰

Olegario Molina inició así una campaña que debilitaría a la encabezada por los cantonistas. Estos últimos habían solicitado al gobierno central el texto de la iniciativa con la finalidad de analizar los argumentos expuestos en ella.⁴¹ Así y una vez estudiada la propuesta, *La Revista Mérida* fungió como foro para representar su postura.

Los cantonistas señalaban que en la Constitución no existía premisa alguna que validara dicha iniciativa por lo tanto se estarían violando los derechos y la

junio de 1901 presentada por Bernardo Reyes al General Comandante del Distrito Federal, México, 1901, p. 24

³⁸ Francisco Cantón Rosado fue gobernador del estado de Yucatán durante el cuatrienio de 1898 a 1902.

³⁹ Marisa Pérez de Sarmiento, *op. cit.* pp. 223-225

⁴⁰ *ibidem.* p. 222

soberanía del estado.⁴² También se consideró punto de discusión la línea divisoria que marcaría el límite entre el estado y el futuro territorio.

A pesar de su desacuerdo, los cantonistas veían muy posible que la propuesta se consolidara por lo que “continuaron promoviendo, a través de sus contactos políticos en la capital de la República, que la medida fuera estrictamente de carácter temporal”.⁴³

Por su parte el gobierno federal apoyado en la figura de Olegario Molina, hacía también público, a través de la prensa local y nacional, las ventajas de erigir un nuevo territorio.

El mayor argumento del centro se posaba en la reconquista de la costa oriental, la cual,

“[...]carecía de administración legal reguladora, bajo cuyo amparo se estimulara la colonización en aquella zona, hasta ese momento desierta, y donde se promovieran los trabajos materiales y administrativos que resultaban necesarios para resolver a aquella región a la vida civilizada.”⁴⁴

El gobierno porfirista planteaba continuar urgentemente con la acción civilizadora contra los “rebeldes”. No obstante, es evidente que su propósito era adquirir responsabilidades sobre el espacio en cuestión con el objetivo de recuperar, mediante el control, colonización y explotación de la zona, los altos costos que la campaña de Yucatán había dejado. Por ello era necesario la creación de un

⁴¹ *idem.*

⁴² *Ibidem.* p. 225

⁴³ *ibidem.* p.226

⁴⁴ *ibidem.* p. 223

territorio cuyas características administrativas lo colocaban "sujeto inmediatamente a los supremos poderes de la federación".⁴⁵

Fue evidente también que cada uno de los discursos presentados por los cantonistas eran contraatacados por Olegario Molina en la medida de afianzar la opinión pública a favor de la iniciativa. Además y a fin de reforzarla, Molina recolectó "firmas entre los personajes más prominentes de la elite yucateca con la finalidad de que las muestras de apoyo llegaran al presidente".⁴⁶ Este nuevo interés por parte de esa elite tendría el común denominador de las riquezas silvícolas en la costa oriental, sobre todo porque este potencial se había evidenciado desde la segunda mitad del siglo XIX.

Finalmente el litigio diplomático entre federales y cantonistas tuvo por resolución el decreto del Congreso de la Unión de 24 noviembre de 1902, que a su vez reformó el artículo 43 de la Constitución Federal.

"La iniciativa de creación del nuevo territorio fue aprobada unánimemente por los senadores yucatecos en el Congreso Federal y por los representantes del Congreso Estatal. De esta manera, el 24 de noviembre de 1902 fue creado el Territorio Federal de Quintana Roo, con una extensión de 50 000 kilómetros cuadrados, mayor que el estado de Yucatán por 8 000 kilómetros cuadrados y de mayor riqueza que éste en cuanto a tierras y recursos. Quedó dividido políticamente en tres distritos: Norte, Centro y Sur, aunque en realidad fue dividido en sendos latifundios adjudicados a varios yucatecos importantes, que no protestaron ni criticaron la creación del nuevo territorio[...]"⁴⁷

Las fronteras establecidas se sustentaron en el llamado punto Put, entre las coordenadas geográficas siguientes: Latitud 19°39'07" N. y Longitud 89°24',

⁴⁵ Edmundo O Gorman, *Historia de las divisiones territoriales de México*, México, Editorial Porrúa (tercera edición), 1966, p. 58

⁴⁶ Marisa Pérez de Sarmiento, *op. cit.* p. 230

52°W.; el punto Put fue también intersección entre el límite de Campeche y Yucatán.⁴⁸

El interés por el reparto de concesiones forestales en Quintana Roo tuvo su base política en los contratos de deslinde y explotación cuyos beneficiarios además de Olegario Molina⁴⁹, fue el también yucateco Rafael Peón Losa⁵⁰, así como algunos empresarios o/y políticos honorables del porfiriato: Faustino Martínez⁵¹, Ángel Rivas⁵², Rodolfo Reyes⁵³, Alberto Terrazas⁵⁴, "Benjamín Barrios de México y J. E. Plummer de Belice".⁵⁵

El nuevo territorio albergaba a estos permisionarios pero también acogía a los mayas y a los *otros*⁵⁶ que hubiese dispersos. En este sentido, Carlos Macias

⁴⁷ Lorena Careaga, *Chan Santa Cruz: Historia de una comunidad cimarrona de Quintana Roo*, (Tesis de Licenciatura), México, Universidad Iberoamericana, 1981, p. 86

⁴⁸ El antiguo partido de Campeche, logró en 1858 su separación de Yucatán, dejando a éste sin su principal puerto para el comercio. Marisa Pérez de Sarmiento, *op. cit.* pp. 216-217

⁴⁹ La concesión a Olegario Molina fue de 328 mil hectáreas. *Ibidem.* p. 243

⁵⁰ Rafael Peón recibió 279 mil hectáreas. *Idem.*

⁵¹ A Faustino Martínez se le concedieron alrededor de 675 mil hectáreas en el distrito del norte de Quintana Roo, mismas que traspasó a la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán, emprendida por él mismo en 1899. Cabe resaltar que dicha compañía, desde su creación, se vio favorecida por el gobierno federal mediante acciones como: la libre importación de artículos básicos para sus colonos, protección a través de guarniciones militares y el establecimiento de la red telegráfica. Por su parte la compañía efectuaba para servicio federal el correo entre el puerto de Progreso, Isla de Holbox, Isla Mujeres y la Ascensión por medio de un vapor denominado "Ibero". Véase AGN, Fondo Gobernación, 4ta. sección, 903 (5), Legajo 11.

⁵² A principios del año de 1902 Ángel Rivas tenía el cargo de administrador general de la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán.

⁵³ Rodolfo era hijo del general Bernardo Reyes, quien fungió como ministro de Guerra y Marina durante el porfiriato.

⁵⁴ Fue comerciante y gerente del Banco Minero Chihuahuense. De su natal Chihuahua fue gobernador en 1910, pero entregó el poder un año después para participar en la defensa de su estado de los villistas. *Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México*, México, Editorial Porrúa, 1995. p. 3475

⁵⁵ Figuran también como beneficiarios Jacinto Marín Carrillo y Rómulo Fernández, ambos de México además de James Anderson y George H. Hewitt, de Belice. Véase Marisa Pérez de Sarmiento, *op. cit.* p. 243

⁵⁶ La denominación de "los otros" es utilizada para expresar "bárbaro", desde la connotación de alguien intelectualmente inferior, o que se hallan situados a las márgenes. Quizá el concepto aquí sea un poco parecido, ya que mayoritariamente los colonos que tuvo Quintana Roo eran considerados como inferiores. Véase, "La visión de los otros en la antigüedad clásica" de Carlos García-Gual en *Palabra y Obra en el Nuevo Mundo. Imágenes interétnicas*, Madrid. Siglo XXI Editores, 1996.

Richard alude a que Quintana Roo incurrió en ser un territorio invención del gobierno con la capacidad de congregar “a todo lo que pudiera ser o parecer población foránea, y en esta imprecisa denominación cabían desde luego nacionales, extranjeros en su carácter de colonos, contratistas, comerciantes, permisionarios, trabajadores eventuales o fijos, presidiarios, opositores y militares en cautiverio”.⁵⁷

1.3 Los generales Bravo y De la Vega en el nuevo territorio.

Para el cuatrienio que se inició el 1º. de febrero de 1898 es electo en Yucatán el general Francisco Cantón Rosado.

Cantón dejaría ver la prosperidad de su gobierno a través de nuevas comunicaciones. Así la demostró durante el primer año de su mandato cuando se inauguró el Ferrocarril de Mérida a Campeche.

Coincide con esta administración la llegada a la península del también general Ignacio A. Bravo⁵⁸ alrededor de 1899, quien arribó como Jefe de la 12ª. Zona Militar⁵⁹ para emprender lo que sería la última acción en contra de los *cruzoob*.

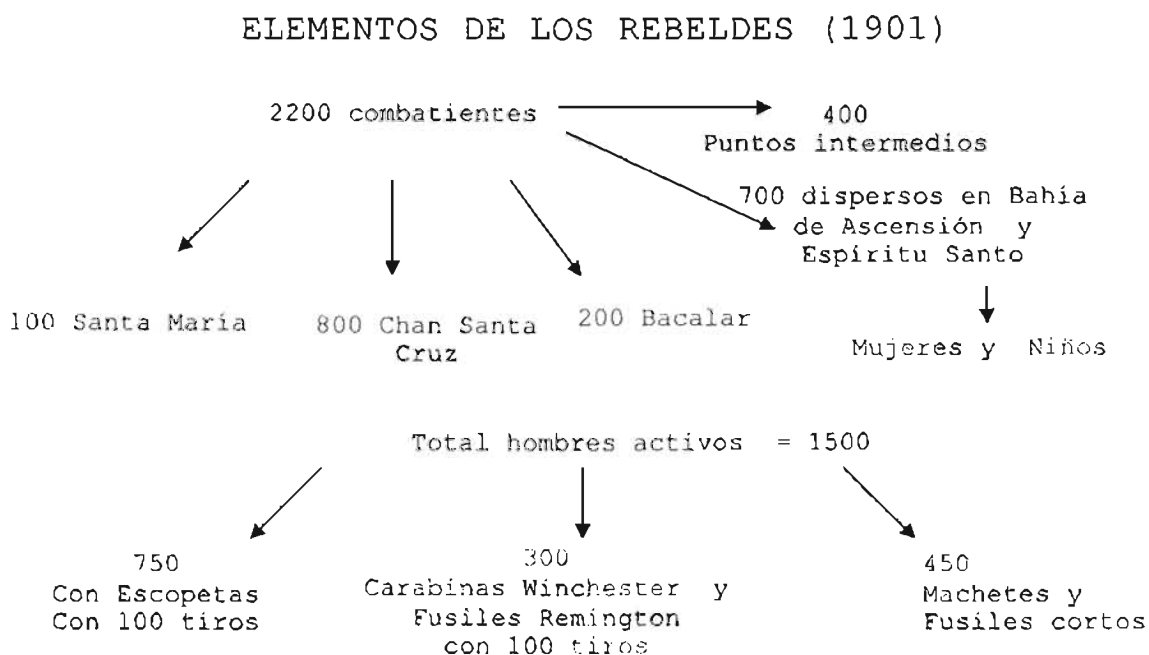
⁵⁷ Carlos Macías R., *Nueva Frontera Mexicana: Milicia, Burocracia y Ocupación Territorial en Quintana Roo (la etapa formativa)*, Universidad de Quintana Roo/CONACYT (proyecto Uqroo-Conacyt, 1694) Nov. de 1996. p. 31

⁵⁸ Nació en 1837 en Guadalajara, Jalisco. Tras formar parte de la guardia nacional de su estado, incurrió, en 1862, en la Batalla de 5 de mayo. Según el estudio de Carlos Macías Richard, durante los años siguientes a esta acción, la carrera militar del general Bravo fue en aumento, tanto que para la última década del siglo XIX era conocido como “uno de los veteranos jefes, recios y en exceso disciplinados, que parecían reservados para encargarse de aquellas plazas donde no importaba que mandaran por sí solos, siempre y cuando lo hiciesen con eficacia y una dosis aceptable de fidelidad”. En 1899 y a los 62 años de edad, se le encomendó dirigir la Campaña de Yucatán. Así, Bravo sustituyó al general Lorenzo García, quien desde 1895 había sido jefe de la 12ª. Zona Militar. Véase Archivo de la Secretaría de la Defensa Nacional (ASDN), Fondo de Expedientes Cancelados, Ignacio A. Bravo (5 tomos).

⁵⁹ La Secretaría de Guerra y Marina denominaba 12ª. Zona Militar a la jurisdicción que tenía actividades militares en el oriente de Yucatán. Posterior a la creación del territorio de Quintana Roo se decidió nombrarlas 10ª. Zona Militar.

La pacificación de la zona era un proceso que se había venido ejecutando tiempo atrás. De hecho, las fuerzas federales se encontraban ya en una posición que cercaba la región central. Sin embargo, fue el general Bravo quien realizó en febrero de 1901, el "plan de campaña contra los mayas rebeldes de Yucatán".⁶⁰ Dicho plan, realizado desde la capital de la república por el entonces ministro de Guerra y Marina, general Bernardo Reyes -y enviado a Bravo para su ejecución- valoró los conocimientos que se tenían del problema, es decir, la posición de los "indios" y los elementos con que éstos contaban para su defensa, (esquema 1) así como el despliegue de las fuerzas federales.⁶¹ (esquema 2)

ESQUEMA 1



Dibujó: JMRV

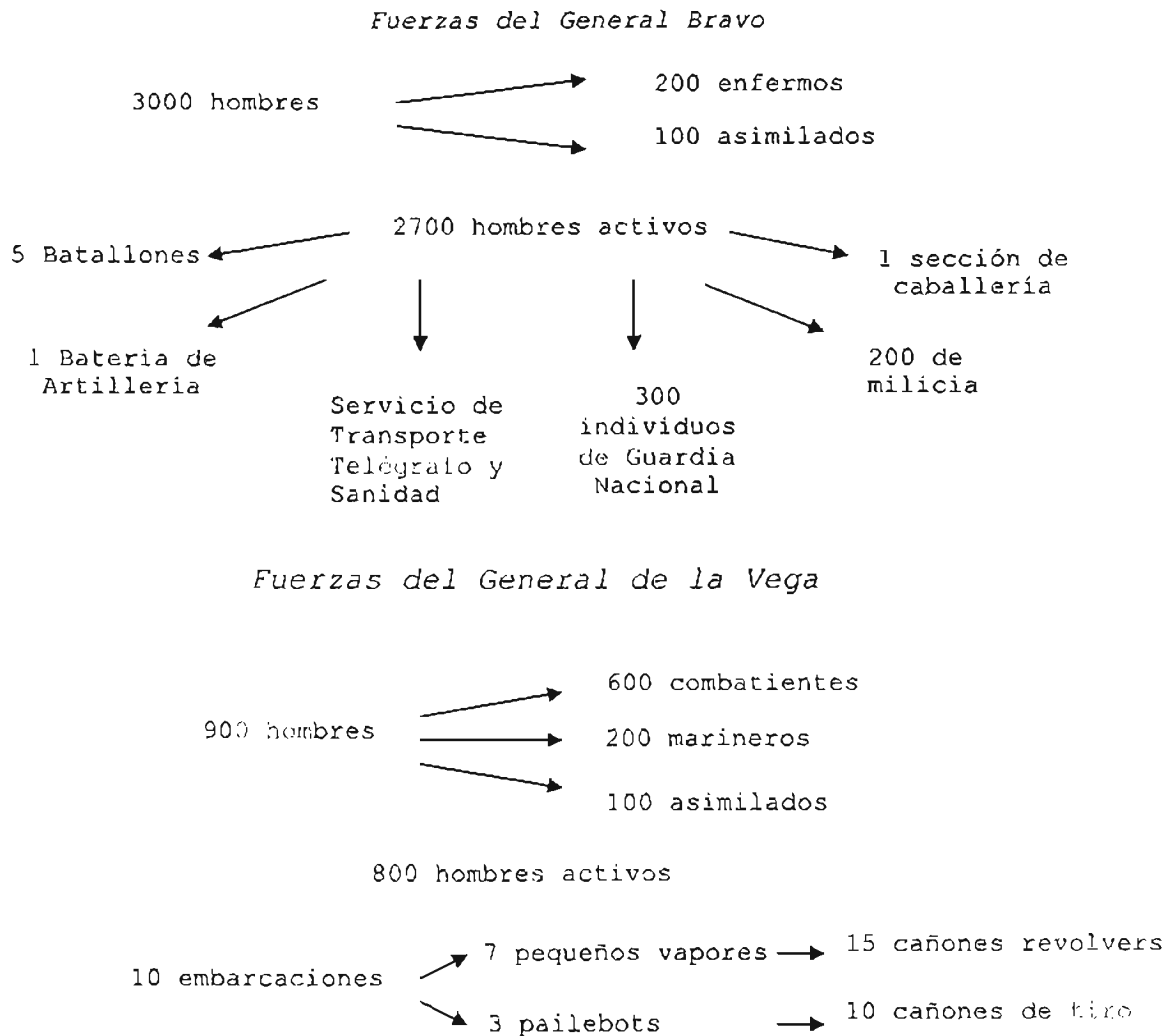
⁶⁰ Guerra y Marina, *Memoria correspondiente al 1 de enero de 1900 al 30 de junio de 1901...*, op. cit. pp. 27-28

⁶¹ Carta del Manuel Sierra Méndez al general Bernardo Reyes en Lorena Careaga Viliesid, *Quintana Roo. Textos de su historia*, op. cit. 374 (tomo 1)

Chan Santa Cruz era centro y capital de los "rebeldes". No obstante, la demarcación continuaba extendiéndose hacia el Poniente, en las inmediaciones de Santa María en un trayecto de 15 leguas y hacia el Oriente (Bahía de Ascensión y Espíritu Santo) cubrían una distancia semejante a la anterior.

ESQUEMA 2

ELEMENTOS DE LAS FUERZAS DEL GOBIERNO FEDERAL



Dibujó: JMRV

Por lo tanto se definió a la comarca de los “rebeldes” con aproximadamente 50 leguas de Sur a Norte y de Poniente a Oriente 30 leguas.⁶²

Dada la forma poligonal de su circunscripción y el patrón de las fuerzas federales ya integradas en el territorio, el general Bravo decidió el avance del Poniente por el Norte y en la parte baja, el avance por el desierto entre Yucatán y Campeche⁶³.

Por el Norte existía ya una línea de las mismas fuerzas de Bravo, hasta Valladolid; en estrategia con las ya establecidas en Puerto Morelos, al mando del general Filiberto Matus.

Las fuerzas federales se unieron en un nuevo cuerpo militante al mando del general Bravo. Así, un ejército de 2 700 hombres reforzó una ofensiva fatigada y cansada. No obstante, los hombres a cargo del general De la Vega⁶⁴ continuaron con el desafío marítimo, pues la planificación operacional dependía en gran medida de la destreza de éstos en su papel de guardias costeros.

Desde 1896 se había emprendido la expansión de las fuerzas del gobierno. Así cayó Dzonothel, Sacalaca, Cepeda e Ichmul. Avanzando entonces y consiguiendo el control a través de Balché, Sabán, Okop, Aguada, Chuhcab,

⁶² Guerra y Marina, *Memoria correspondiente al 1 de enero de 1900 al 30 de junio de 1901...*, op. cit. pp.27-28

⁶³ El plan de campaña menciona que en la frontera entre Yucatán y Campeche habitaban los indios chenes, más sin embargo, se aclaró que éstos no se habían unido a los rebeldes.

⁶⁴ José María de la Vega o general De la Vega, de origen oaxaqueño, se integró a la campaña de Yucatán al sustituir al también oaxaqueño, general Rosalino Martínez, como Jefe de la Flotilla del Sur a mediados de 1900. Según el estudio de Carlos Macías R., el general Vega se había destacado desde los 25 años al dar el salto de capitán de corbeta a comandante principal de la Marina del Golfo. Contaba con alrededor de 50 años cuando se integró a la Flotilla del Sur. Pasada la campaña de Yucatán, se le otorgó el título de primer jefe político del territorio, no obstante, en 1903 abandona dicho cargo. Posteriormente y ya con el gobierno de Francisco I. Madero se le dio el cargo de jefe de guardias rurales.

Para un análisis completo del general De la Vega: Archivo de la Secretaría de la Defensa Nacional (ASDN) Fondo de Expedientes Cancelados, José María de la Vega.

Santa María, Tabi, Nohpop, Sabacché y Chunkik⁶⁵, el ejército logró terminar, mediante su arribo el 5 de mayo de 1901 a Chan Santa Cruz, el largo y costoso proceso de los últimos días de la Guerra de Castas de Yucatán.

Al ocupar la plaza de Chan Santa Cruz, se da inicio con la reorganización del espacio conquistado. Así se promulgó el cambio de nombre de este recinto por el de Santa Cruz de Bravo.⁶⁶ Además y como ya mencioné en párrafos anteriores, se decidió la creación del territorio de Quintana Roo el cual debía tener un jefe político capaz de administrarlo.

Dados los méritos en el campo de batalla de los generales De la Vega y Bravo, ambos eran idóneos para desempeñarlo. No obstante y aunque el más indicado por méritos propios y antigüedad era Bravo, éste tomó un receso de dos años en su natal Guadalajara donde y gracias al apoyo del Porfirio Díaz ocuparía la jefatura militar.⁶⁷

Así recayó en el general José María de la Vega el cargo de primer jefe político del territorio.

"[...]He tenido noticias de que el C. Gobernador de este Estado (refiriéndose a Yucatán y a Olegario Molina), se ha servido nombrar una comisión con el objeto de hacerme formal entrega del Partido de las Islas, que pasa a formar parte del nuevo Territorio Federal "Quintana Roo"; cuyo Partido comprende Isla Mujeres, Cozumel, Holbox y demás islas adyacentes. La primera de éstas constituye una Municipalidad y la población del mismo nombre es la cabecera del Partido a cargo actualmente del Jefe Político C. Nicolás Martínez, con su Ayuntamiento, Oficiales del Registro Civil, Jueces de Paz y Profesores de Escuelas y Liceos[...]"⁶⁸

⁶⁵ Albino Acereto, *Historia Política de Yucatán, desde el descubrimiento hasta 1920*, México, 1947. pp. 342-387.

⁶⁶ "Cronología comparada" en Lorena Careaga, *op. cit.* p.334

⁶⁷ Carlos Macías Richard, *op. cit.* pp. 32-33

⁶⁸ AGN, Fondo Gobernación, 4ta. Sección, 903 (5). Legajo 11, Expediente: Organización del Partido de las Islas.

Al recibir el partido de las Islas, De la Vega creyó conveniente que las autoridades y demás empleados que regenteaban los puestos públicos continuaran en el ejercicio de sus funciones.

Dada la nueva estructura del territorio, Olegario Molina remitió un telegrama al Secretario de Gobernación el 9 de enero de 1903 donde establecía que como resultado de la reforma constitucional todas las poblaciones del partido de las Islas formarían parte de Quintana Roo. Por consecuencia todas las poblaciones y autoridades dentro de éste quedaban oficialmente a las órdenes del general De la Vega. Señalaba también que con respecto a los gastos oficiales y sueldos de la administración pública, éstos correrían por cuenta del estado de Yucatán únicamente hasta el día 15 de enero de 1903, fecha en que cerrarían obligaciones con esa entidad.

Dentro del área del recién creado territorio figuraron como poblaciones importantes: Puerto Morelos y las islas de Mujeres, Holbox y Cozumel.

Por su parte, la cabecera de la prefectura recayó en el campamento Vega, sede de las fuerzas militares del jefe político.

"[...] El campamento Vega estaba situado a siete kilómetros de Vigía Chico, en Punta Allen. Ocupaba una superficie aproximada de mil metros y por sus edificaciones casi nadie dudaba que sería la futura capital del territorio federal. Las 20 barracas para el alojamiento de la tropa estaban lejos de ser los comunes galerones a la intemperie techados con zinc[...] se trataba de 20 edificios más o menos uniformes de 40 metros cuadrados de superficie[...] con imponentes paredes de madera y una profusa ventilación[...] los oficiales contaban con 17 casas y las mujeres con tres largas filas de bohíos[...]"⁶⁹

⁶⁹ Carlos Maclás R., *op. cit.* p.38

Sin embargo, carecía de agua dulce y de tierras cultivables, sin mencionar su aislamiento debido a su ubicación al extremo sur de una pequeña península. Estas razones, obligaron a De la Vega a instalar en Vigía Chico un muelle y un gran almacén, es decir, comenzó a vislumbrar a Vigía como un puerto de entrada y salida de mercancías; medida que estuvo ligada a la elección de Vigía Chico como punto inicial para la construcción del Ferrocarril Militar.

El equipamiento de servicios básicos, la comunicación a través de caminos, líneas telegráficas y telefónicas, así como el "impulsar el desarrollo de las poblaciones, favoreciendo el trabajo honrado y el patriotismo de los habitantes,"⁷⁰ fueron los objetivos durante la gestión de De la Vega. Sin embargo, esta actitud de concentrar sus esfuerzos en la creación de infraestructura se juzgó, por parte del gobierno porfirista, como un ejercicio de dispendio. Así y con la finalidad de contrarrestar lo que estaba ocurriendo en el territorio, se declaró "relevar periódicamente las fuerzas de mando".⁷¹

El primer paso para sustituir al general De la Vega de su cargo administrativo, fue el traslado de Bravo a Quintana Roo como jefe de la 10ª. zona militar.

"El C. Presidente de la República se ha servido acordar se nombre jefe nato de la 10ª. Zona al General de la División Ignacio A. Bravo, que se encuentra en esta plaza, cuyo jefe (refiriéndose a Bravo) marchará oportunamente a recibirla del General de Brigada José María de la Vega, quién una vez hecha la entrega respectiva, vendrá

⁷⁰ AGN, Fondo, 4ta. Sección, 903 (5). Legajo 11, Expediente: Organización del Partido de las Islas.

⁷¹ Guerra y Marina, *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presentada al Congreso de la Unión por el Secretario del Ramo General de División Manuel González Cosío*, (comprende del 1º. de enero de 1903 al 30 de junio de 1906), México, Talleres del Departamento de Estado Mayor, Palacio Nacional, 1906. p. 447

a esta capital con objeto de recibir órdenes. Noviembre 20 de 1903.”⁷²

De la Vega recibió esta información a través de un telegrama firmado por el entonces secretario de gobernación, Ramón Corral,⁷³ quien le indicó que “el jefe político debe ser la misma persona que desempeña el mando militar”⁷⁴ en esa región. Le informó además que era conveniente que presentara su renuncia, porque se le había designado para un servicio del ramo de guerra en otra parte de la república.

Tres días después de la designación de Bravo como jefe de la 10ª. zona, Porfirio Díaz, en uso de la facultad que le concedía la fracción II del artículo 85 de la Constitución Federal, lo nombró jefe político del territorio Quintana Roo.⁷⁵

El 12 de diciembre de 1903 Bravo tomó posesión física de su cargo; acto confirmado mediante un mensaje telegráfico dirigido a Bernardo Reyes: “hoy llegué a ésta sin novedad, recibiendo mando de Armas. Tengo el honor”.⁷⁶

A partir de 1904 da inicio la segunda fase de la administración militar en manos del general Bravo.

La sociedad yucateca, por su parte, a fin de proveer de un galardón a todos aquellos héroes que combatieron en la campaña de “civilización” contra los mayas “rebeldes”, creó a través de un decreto de la XIX Legislatura Constitucional del

⁷² En la parte superior izquierda del documento se aprecia una nota que dice, “comuníquese por telégrafo al General Vega”, AGN, Fondo, 4ta. Sección, 903 (5). Legajo 11, Expediente: Organización del Partido de las Islas.

⁷³ En el año de 1904, Ramón Corral obtiene el cargo de vicepresidente de la república.

⁷⁴ AGN, Fondo, 4ta. Sección, 903 (5). Legajo 11, Expediente: Organización del Partido de las Islas.

⁷⁵ Véase hoja de nombramiento fechada el 23 de noviembre de 1903, firmada por Ramón Corral, AGN, Fondo, 4ta. Sección, 903 (5). Legajo 11, Expediente: Organización del Partido de las Islas.

Estado Libre y Soberano de Yucatán fechado en 15 de abril de 1902, una “condecoración honorífica” para premiar los servicios prestados de generales, jefes, oficiales, tropa, ejército de la Armada y Guardia Nacional. Es decir, a todos aquellos que hubiesen tomado parte de esa guerra.⁷⁷

Otra condecoración más para el general Bravo ocurrió al denominar a Santa Cruz la nueva capital del territorio, y desde aquí, los primeros cambios. Quizá el de mayor urgencia en los albores de su administración, recayó en la reducción presupuestal.

“[...] como disposición derivada de la opinión del subsecretario de Guerra, se decidió suprimir las operaciones de las flotillas del río Hondo, de la bahía de la Ascensión, los buques de Xcalak y la estación naval, para reducirlos a una flotilla volante[...] asimismo los servicios de los cañoneros Libertad e Independencia[...] así como el primer consulado en Belice, fueron suprimidos[...] una reducción de más de 150 mil pesos.”⁷⁸

La reorganización de los niveles jerárquicos concertó en el general Bravo la autoridad máxima, y bajo su batuta las recién creadas comisarias (sustituyendo a las subprefecturas) que vinieron a formar parte de un nuevo marco jurisdiccional que dividió a Quintana Roo en tres distritos.⁷⁹ Por el norte figuraron Isla Mujeres y Cozumel en calidad de municipios, y Puerto Morelos y Yalahau en grado de

⁷⁶ Mensaje enviado al Secretario de Guerra y Marina. Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, Fondo Expedientes Cancelados XII/III/1-241 (cuarto Tomo)

⁷⁷ La condecoración consistió en un gafete que tenía la siguiente inscripción en su reverso “campana contra los mayas rebeldes” y en su anverso: “Premio del Estado de Yucatán, 1902”. A esta medalla se hicieron acreedores aquellos que en un periodo, no menor a tres meses, hubiesen prestado sus servicios en la campana contra los mayas. Se señaló como inicio de la misma, el 19 de diciembre de 1898. Véase, “Condecoración honorífica” en Guerra y Marina, *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina ...*, *op. cit.*

⁷⁸ Carlos Maclás R., *op.cit.* p.85

⁷⁹ La división por distritos para Quintana Roo respondió a la ley de organización política y municipal de 1904. *ibidem.* p.86

comisarías. Payo Obispo, Bacalar, Xcalak, Santa Cruz Chico, Ramonal Esteves y Río Huach formaron parte del distrito sur.

El centro quedó conformado con la capital del territorio y su puerto más cercano, Vigía Chico. Incluía también las comisarías de Petcacab, Yonotconot, Conchén, Tabi y Saban.

La fuerza de Santa Cruz como antigua capital de los mayas *cruzoob* se retomó con el general Bravo quien propuso “transformar la ciudad en un centro militar de primera importancia de modo que pudiese utilizarlo como base de la obra pacificadora que esperaba llevar a cabo”.⁸⁰ Las mejoras consistieron en un cuartel, alumbrado eléctrico, servicio de agua potable y el servicio telegráfico; este último como la comunicación de mayor alcance que los enlazaría con el resto del país. El florecimiento de Santa Cruz se vería completado con el establecimiento de la línea de ferrocarril que partiría de Vigía Chico hasta la capital del territorio.

Si retomamos la idea de la ordenación territorial -analizada para el noroeste de la península yucateca- podremos ver que desde el comienzo de la construcción de los primeros caminos y veredas, llevada a cabo durante la administración del general De la Vega, la traza de éstos respondió a una estructura radial y concéntrica; un centro conformado por Santa Cruz, como principal nodo de la red con sus respectivos ejes longitudinales en dirección a los puertos próximos, en este caso a Vigía Chico, a Peto y a los pequeños pueblos que requerían un cuidado especial, puesto que cabía la posibilidad de que ahí renaciera un grupo

⁸⁰ Alonso Villa Rojas, *Los Elegidos de Dios: Etnografía de los mayas de Quintana Roo*, (Colección Presencias), México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional Indigenista, 1992, p.118.

“rebelde”. Por ello, Bravo ponía especial cuidado en dotar de infraestructura a Santa Cruz como el “centro” operacional del territorio.

Otra de las medidas del jefe político fue fortalecer las instancias de justicia civil. De hecho y poco antes de caer enfermo por vez primera durante su administración -lo que le ocasionó ausentarse del cargo algunos meses- dejó establecido un juez de primera instancia para todo el territorio, jueces menores y “siete funcionarios del estado civil que atendían diversos asuntos”.⁸¹

Por su parte, la instrucción pública también se hizo presente en el territorio,

“Quintana Roo podía enorgullecerse, de acuerdo con el timbre empleado por el jefe político, de contar, no obstante su juventud, con trece escuelas: dos en Santa Cruz, tres en Cozumel, una en Xcalak, Bacalar, Cedral, Ramonal, Payo Obispo [...] El mérito, sin embargo, no correspondía precisamente a Bravo, sino a su predecesor[...].”⁸²

En general, cuando Bravo llegó a Quintana Roo como segundo jefe político, existían ya varias obras de infraestructura legadas por De la Vega, así como iniciativas sobre el empleo de instancias civiles o el fortalecimiento de la educación. Por ello, la administración de Bravo dejó ver sólo un rasgo: su temperamento como hombre con exceso de disciplina, “nada, absolutamente nada, podía llevar el ánimo del Jefe Político a un átomo de clemencia; al contrario su severidad cada vez era mayor, ni razones, ni súplicas, podían conmovirlo”.⁸³

Otra de las causas que aminoró la figura de Bravo como jefe político, fue la de incurrir en varias ausencias por enfermedad. Estas le habían de algún modo

⁸¹ Carlos Maclás Richard, *op. cit.* p. 90

⁸² *idem.*

⁸³ *Ibidem.* p. 92

roto la secuencia de gobernar, es decir, como lo señala Carlos Macías Richard, se presentó “*la salud como variable política*”.⁸⁴

El paludismo fue el causante de alejarlo por vez primera del territorio. Esta enfermedad lo condujo en los primeros meses de su gestión de regreso hasta su natal Guadalajara. No se pensó en que fuera trasferido sólo hasta Jalapa, en donde desde diciembre de 1900 se había instalado un hospital con el único objeto de atender a individuos retirados de la península de Yucatán por padecimientos. Cabe señalar que sus afecciones le ocasionaban a Bravo dos ausencias por año fuera de Quintana Roo.

Las enfermedades perjudicaban de igual forma al resto del grupo que conformaban la escasa población, es decir, colonos, reos, deportados y militares. Las condiciones insalubres remitían de inmediato a éstas, ya fuese paludismo, fiebre amarilla o disentería (por la mala conservación de los alimentos), que mermaban con frecuencia la existencia de un grupo homogéneo capaz de aglutinarse en un sistema político.

La administración de Bravo, en suma, no llevó a grandes empresas, de hecho y como uno de los veteranos jefes militares, sólo cumplió al aceptar este cargo, con la fidelidad al régimen porfirista.

En 1912 y en marco de revolución mexicana, desembarcó en el puerto de Vigía Chico el general Manuel Sánchez Rivera⁸⁵, quien arribó a Quintana Roo por mandato del presidente Madero, para sustituir a Bravo.

⁸⁴ Véase capítulo IV del estudio de Carlos Macías, *Ibidem.* p. 88

⁸⁵ Sus ideas liberales lo descalificaron del régimen porfirista. Esta razón lo condujo a unirse a la causa popular de la revolución mexicana. Oriundo de Ciudad del Malz, en San Luis Potosí, llegó a Quintana Roo a destituir la hegemonía de Bravo.

“La primera acción de Sánchez Rivera fue enviar al general Bravo a México, quien se embarcó para Veracruz el 12 de septiembre, no sin antes haber sido protegido por las tropas maderistas de un grupo que intentaba lincharlo. Posteriormente, Sánchez Rivera se trasladó a Santa Cruz de Bravo con el objeto de liberar a todos los presos políticos[...] dándoles dinero, pasaportes y salvoconductos para que regresan a sus lugares de origen[...] ahí les habló de las reivindicaciones que la revolución habría que traer al olvidado territorio.”⁸⁶

Con la salida de Bravo, Sánchez Rivera trató de establecer una tregua entre los “indios”, aunque su meta principal era lograr la paz definitiva con los mayas que, pese a las afirmaciones del gobierno porfirista, “no estaban totalmente sometidos”.⁸⁷ En noviembre del mismo año, el general Sánchez Rivera fue designado, por el gobierno maderista, gobernador del territorio de Quintana Roo.

⁸⁶ “Quintana Roo en la revolución (1912-1915)” en Lorena Careaga Viliesid, *op. cit.* p. 160

⁸⁷ *Idem.*

2. El Ferrocarril Militar en la selva quintanarroense

2.1 El sistema de los ferrocarriles Decauville.

El término Decauville designa a un sistema ferroviario que utiliza una vía de 60 centímetros de ancho. También conocido como de vías estrechas, tuvo su origen en Francia en el año de 1873 cuando su creador, el ingeniero agrónomo Paul Decauville, basándose en las necesidades agrícolas de la industria azucarera, diseñó unos rieles portátiles y de bajo costo: "su ferrocarril permitió la salida de la totalidad de la cosecha antes del invierno".⁸⁸ A partir de entonces el apellido Decauville se adoptó como una palabra para nombrar a este sistema y a la empresa que se creó con ello.

En 1878 y con la obra "Le Siècle du Fer" de Lapparent, se enfatizaron las características físicas de los ferrocarriles Decauville. El estudio marcó que la originalidad consistía que en lugar de dos hilos paralelos de rieles independientes, el sistema Decauville se componía de pequeños trozos de vía de una longitud variable de 1.25 a 5 metros. Así, los rieles y los durmientes, de acero unos y otros, unidos en un todo rígido, daban a cada trozo la apariencia de una escalera, de ahí el término de portátil: "La reunión de dos trozos es muy sencilla. Uno o dos hombres pueden transportarlos fácilmente"⁸⁹

El ferrocarril Decauville que corría sobre un escantillón de 60 centímetros favorecía los campos de cultivo y las minas, en la medida de que una vez agotada la producción en un determinado lugar sus vías tenían la capacidad de moverse en otra dirección. Su funcionalidad dependía directamente de que un

⁸⁸ Véase "Chemin de fer agricole" en <http://perso.wanadoo.fr/lavoiede60betteraviere/>.

tramo de vía portátil con rieles y durmientes, tenía un peso de 4.5 kilos por metro lineal,⁹⁰ mientras que un riel de vía normal con una longitud de 18 metros, pesaba alrededor de 35 kilos.

Esta virtud de integrarse al mercado ferroviario mundial como un sistema portátil se convertía al mismo tiempo en una limitante, ya que lo dejaba fuera del servicio de pasajeros y de mercancías, sobre todo si consideramos que para 1880 este mercado era de ferrocarriles con vía estándar o normal.⁹¹

Por ello y para contrarrestar su limitante la empresa Decauville diseñó en 1885 una vía estable con la esencia de lo portátil, basándose en que un riel más pesado daría mayor estabilidad y seguridad a los vehículos. Le nombró "vía fija Decauville" la cual tenía rieles y durmientes de acero con un peso de 12 kilos por metro lineal. Para este nuevo tipo de vía construyó además locomotoras, vagones, plataformas y demás material rodante que debían correr sobre su escantillón de 60 centímetros.⁹²

⁸⁹ Citado en Ferrocarril de Guadalajara a Chapala; un proyecto relativo, Guadalajara, México, Imprenta de Cenobio Ignacio Enciso, 1892.

⁹⁰ *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier*, Paris, Agence a Paris, 1899, France. (Reedición para Le Train Magique).

⁹¹ La historia del ferrocarril de vía normal o ancha inicia con la construcción de la línea Liverpool-Manchester alrededor de 1829. Con este ferrocarril comenzó el desarrollo ferroviario en el mundo. Así pues, desde Bélgica y la primer red estatal en 1835, pasando por la innovación alemana de ruedas de acero para locomotoras, el primer carro refrigerador de los Estados Unidos, la conexión ferroviaria internacional de Lamprairie, Québec y Nueva York, la utilización del telégrafo, la fabricación de rieles de acero, el primer coche dormitorio Pullman y el servicio de comedores, los carros tanques para transportar petróleo, el teléfono, la locomotora eléctrica, el petróleo como combustible, el diseño de Diesel del motor de combustión interna, hasta la electrificación de los ferrocarriles en 1895 (los primeros fueron en Estados Unidos); el sistema ferroviario se consolidó. Véase "Principales innovaciones ferroviarias en el siglo XIX" en Sergio Ortiz Hernán, *ibidem*, pp. 265-267

⁹² Véase <http://perso.wanadoo.fr/lavoiede60betteraviere/>.

Con esta variación en el sistema⁹³ competiría con los ferrocarriles normales, con la ventaja de que sus vías seguían siendo portátiles, es decir, había roto con la idea original de Paul Decauville al fusionar elementos tanto del sistema normal como del suyo, creando un "ferrocarril especial". Sin embargo, las dimensiones en cuanto al tamaño de las locomotoras y los carros de pasajeros, lo colocaría en un mercado específico.

Así, el sistema Decauville fue adoptándose en todo Francia como un novedoso método para construir ferrocarriles, recalcando lo fácil de instalarlo.

"[...]según un opúsculo publicado en Corbeil en 1891 la vía económica Decauville de 60 centímetros es legal en Francia, desde que el Ministerio de Guerra la tomó para el servicio militar en 3 de julio de 1888; hay para estas fechas 600 kilómetros de esa vía construidos en los últimos dos años[...] se pueden tener locomotoras tan potentes como en la vía de un metro; hay en el Himalaya, en la India inglesa un camino de hierro económico de 60 centímetros de ancho y 80 kilómetros de largo; la flexibilidad de la vía le permite circular en calles de una población que tengan 10 metros de ancho. [...] pueden transportarse en la vía Decauville no sólo toda clase de carga, sino aún caballos y ganado de toda clase, cuyo embargo y desembargo es muy fácil, porque esta línea corre casi a flor de piel."⁹⁴

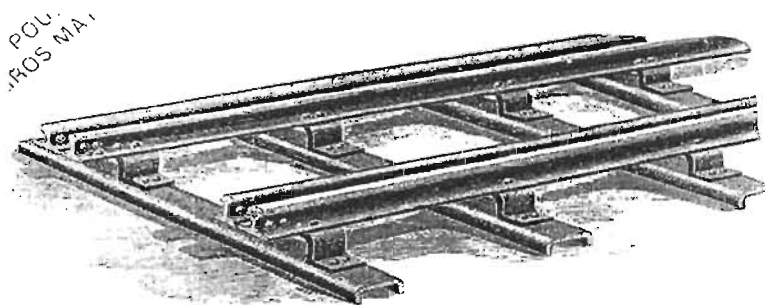
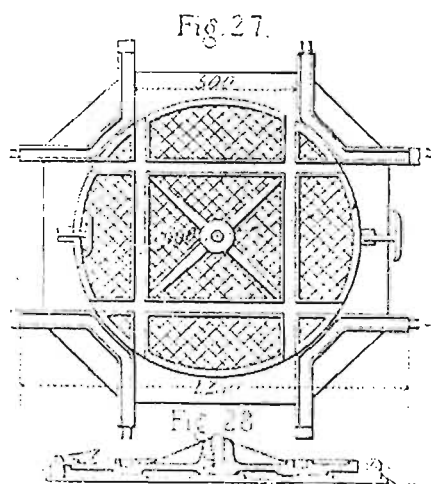
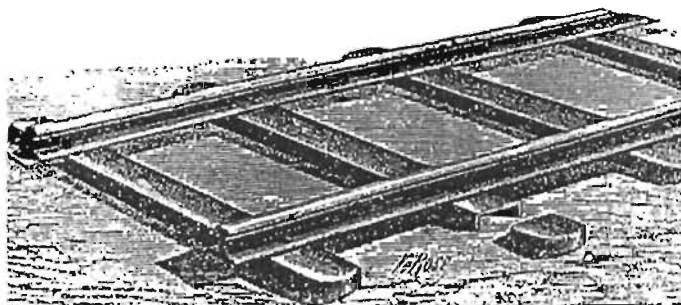
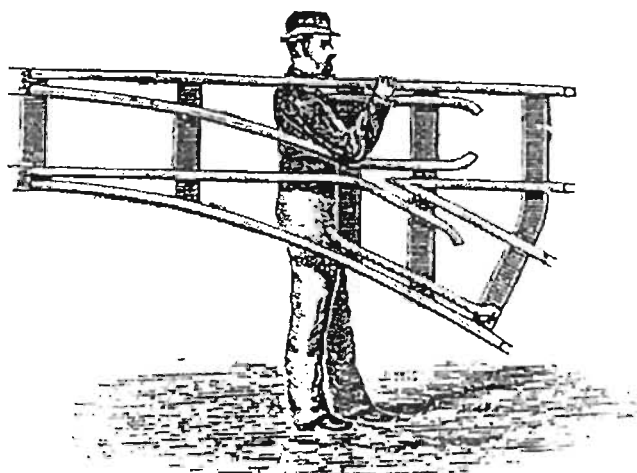
Una vez que el éxito traspasó las fronteras francesas, se organizaron compañías que copiaron el modelo de Paul Decauville construyendo vías portátiles de 60 centímetros así como sus respectivos vehículos de tracción y carga.

⁹³ Otra variación dentro del sistema Decauville fue incluir varios tamaños para los escantillones, es decir, además de construir rieles y equipamiento para correr sobre una vía de 60 centímetros de ancho, también construyó material rodante para vías de 40 y 50 centímetros. Así también, años más tarde, los ferrocarriles Decauville, incluirían rieles casi tan pesados como los de vía normal, que tuvieron que apoyarse en durmientes de madera, aunque siguieron manteniendo un escantillón estrecho, el cual permitía, a nivel técnico, curvas más cerradas.

Véase <http://perso.wanadoo.fr/lavoiede60betteraviere/>

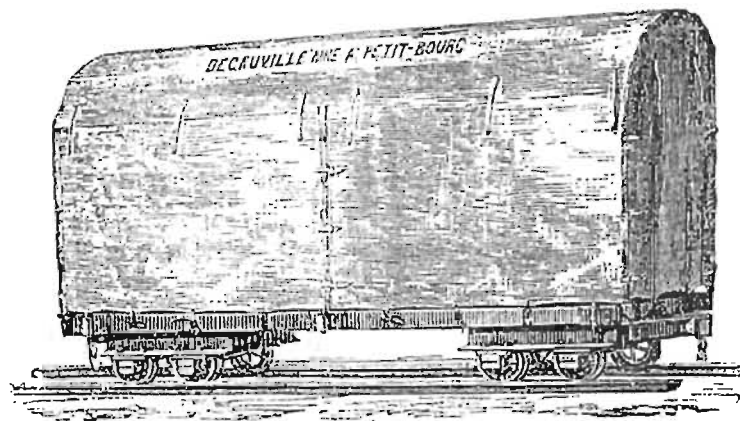
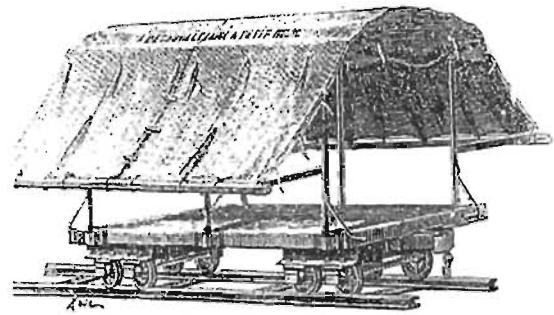
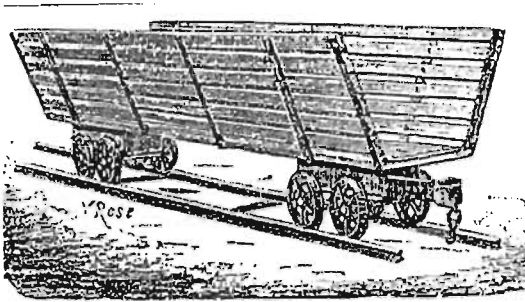
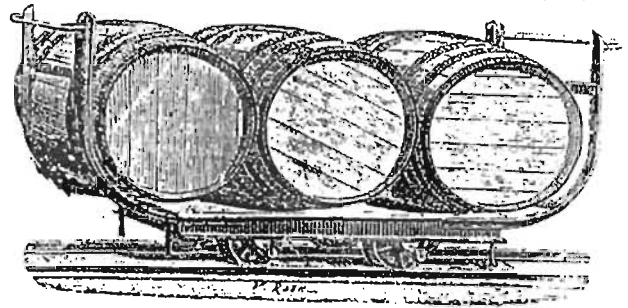
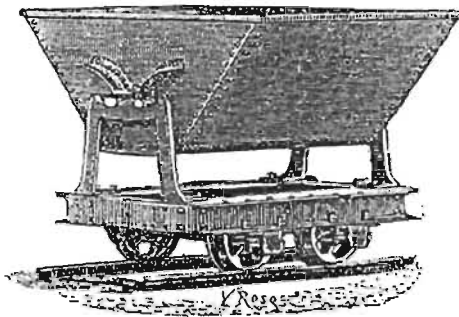
⁹⁴ Ferrocarril de Guadalajara a Chapala..., *op. cit.*

DIBUJOS ESQUEMÁTICOS DEL SISTEMA DECAUVILLE⁹⁵

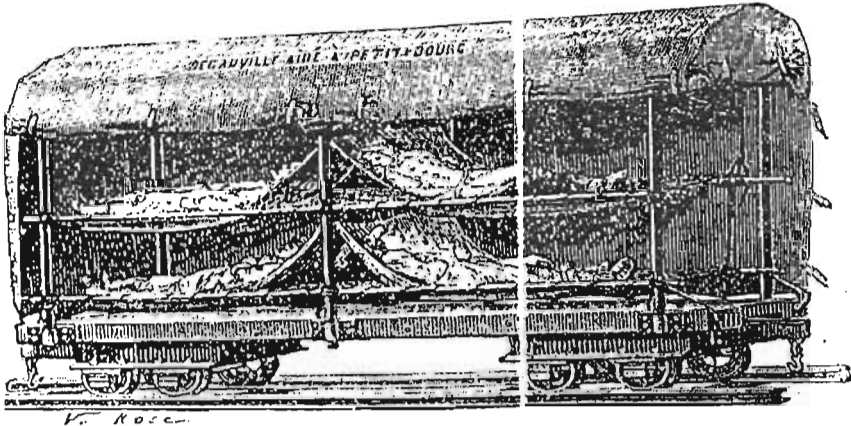
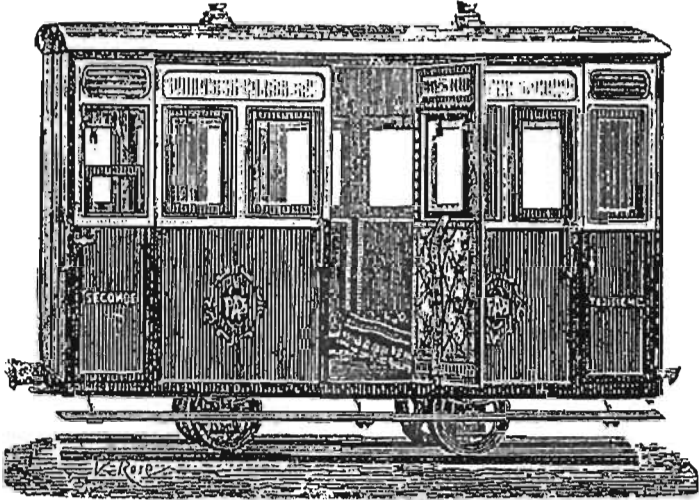
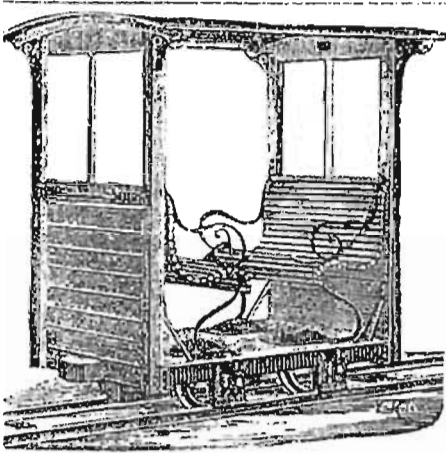


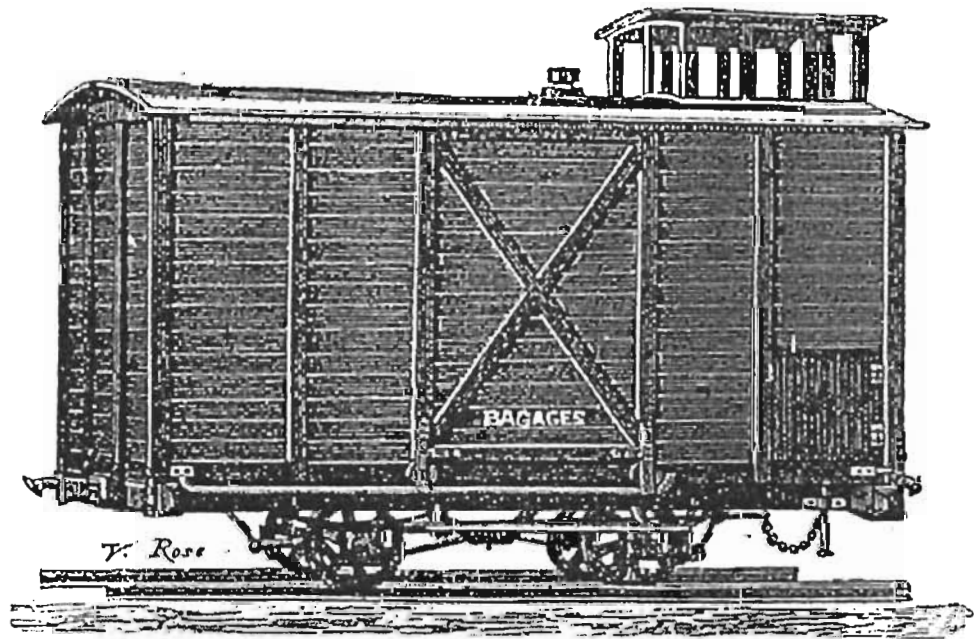
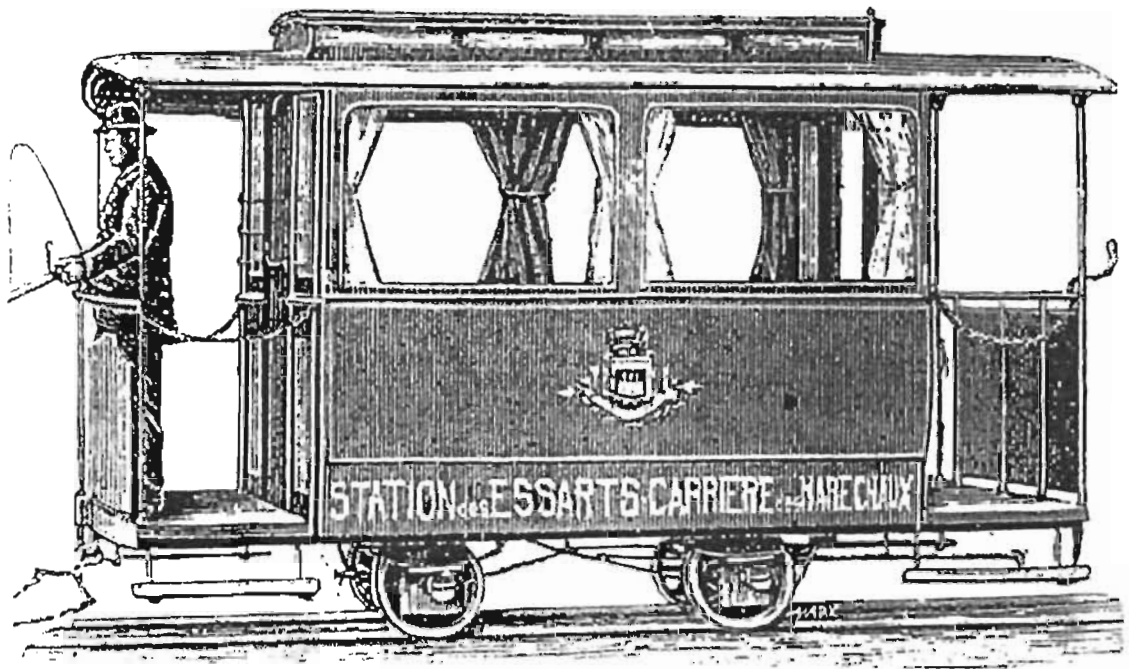
⁹⁵ Todas las imágenes fueron tomadas del *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier, op. cit.*

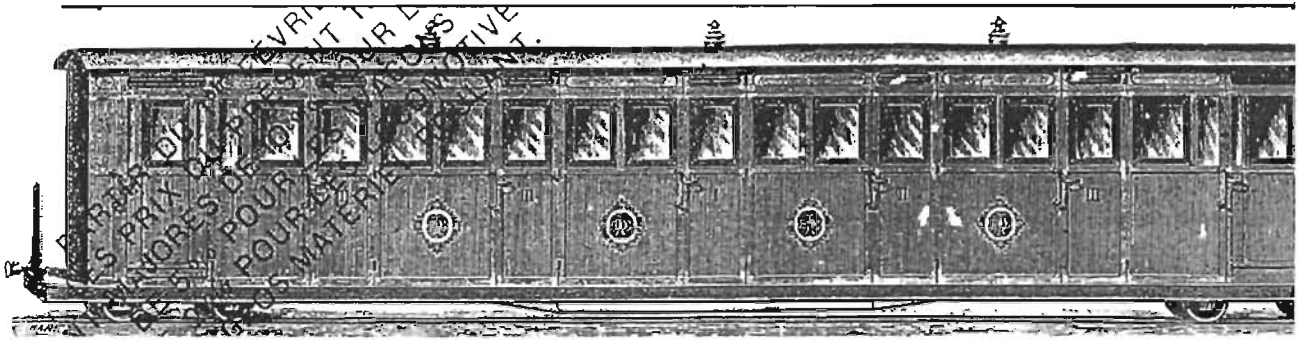
MATERIAL RODANTE DEL SISTEMA DECAUVILLE
TRANSPORTE PARA MERCANCÍAS



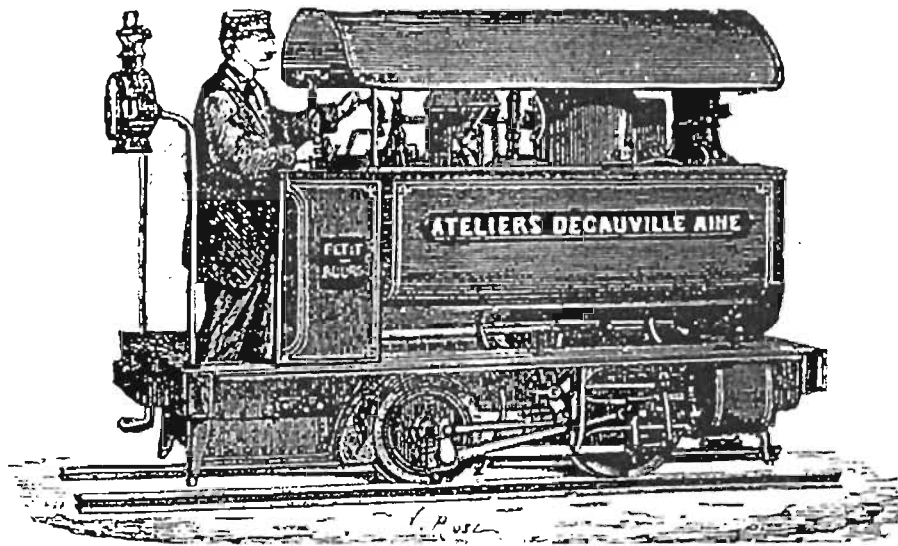
TRANSPORTES PARA PASAJEROS

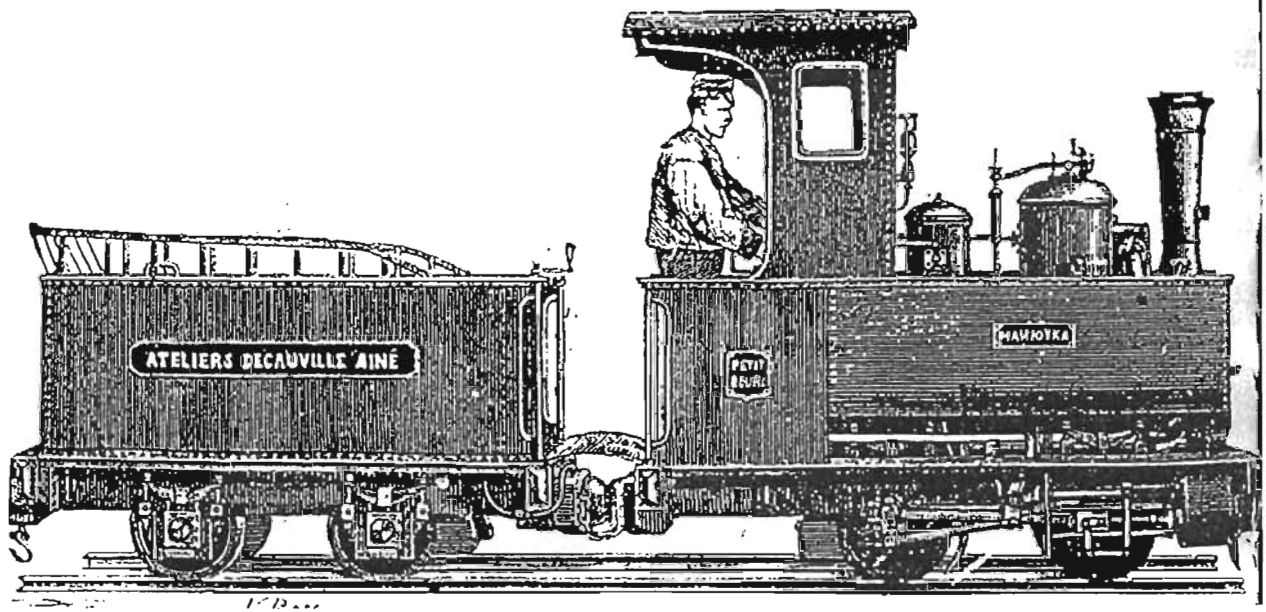
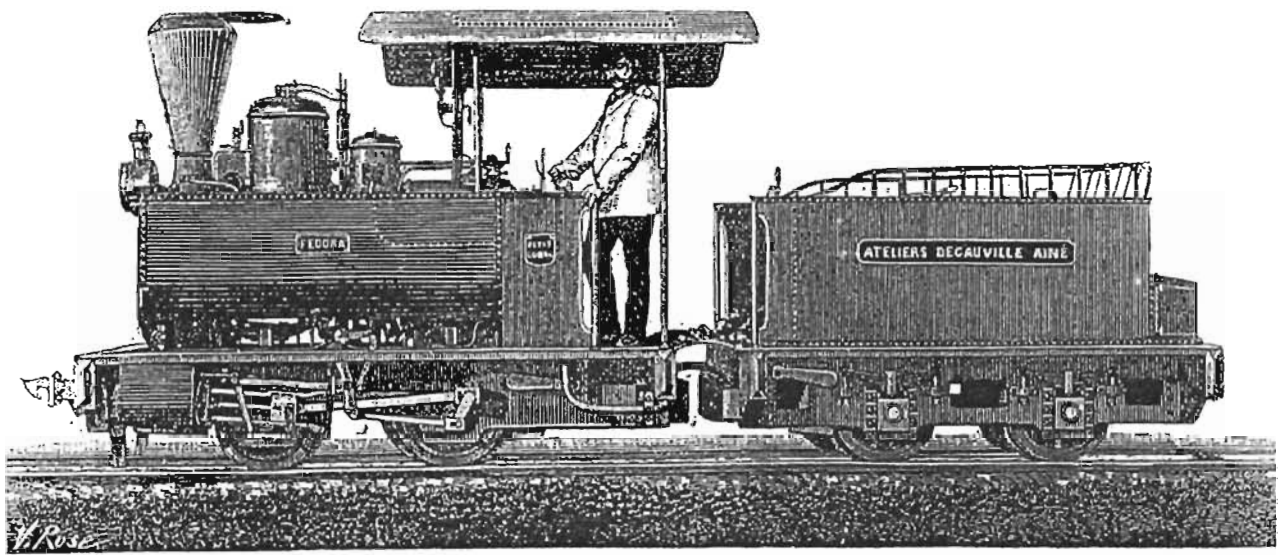






LOCOMOTORAS DECAUVILLE





Entre las firmas más conocidas destacaron la alemana Koppel, la inglesa Hunslet y otra francesa llamada Petolat.⁹⁶ No obstante y para evitar confundirse con la empresa creadora se decidió nombrarlos con el genérico de “ferrocarriles ligeros”. Las nuevas compañías expandieron la oferta ferroviaria, de este modo, además de venderlo para el servicio de carga -agricultura, industria, minería- y de pasajeros, lo colocaron en la industria bélica ofreciéndolo como un transporte favorable en el desplazamiento de las tropas.

“[...] De la experiencia ganada en el sudeste africano durante 1897-1907, los alemanes vieron (en el conflicto bélico de 1914) la eficacia de usar ferrocarriles ligeros durante las guerras. Su rápido montaje permitía mantener el control mientras se avanzaba[...] Alemania ha reservado este equipo ferroviario para las tropas, entrenándolas para que sepan operarlo cuando se requiera[...]”⁹⁷

Esta cualidad los colocó como ferrocarriles útiles para la dominación y control de territorios. Así, los países “ejes” decidieron viable que en sus colonias se instalarían “ferrocarriles ligeros”.⁹⁸

Italia por ejemplo y durante la primera década del siglo XX, construyó en sus colonias africanas vías portátiles. Llamado “*Le ferrovie Coloniali Italiane*”, la línea entre Mersa Fatma y Colulli (a 65 kilómetros de Massawa en Etiopía) había sido utilizada por militares para controlar la región. Posteriormente sirvió para la explotación de minas. Este ferrocarril fue levantado en 1929 y la mayoría de las

⁹⁶ Aunque la empresa Decauville ya no fue la única que construía vías portátiles, las otras compañías respetaron el nombre dado a este sistema. Así, existieron ferrocarriles Koppel Decauville, sólo por mencionar uno.

⁹⁷ Texto original: “[...] from the experience gained in South-West Africa during 1897-1907, the germans saw the real value of using lighth railways to keep pace with an advance[...] Germany had ready a large stockpile of 60 cm gauge light railway equipment together with the trained troops to operate it, for use when required [...]” Gareth Roberts, “Brief History of the War Department Light Railways”, in *Alexandros Gregoriou Archive*, www.gregoriou.itgo.com.

locomotoras fueron fundidas, a excepción de algunas que se trasladaron a la Somalia italiana.⁹⁹

Al tiempo que los ferrocarriles Decauville incursionaban en el mercado mundial, México los incorporó para el servicio de las haciendas, las minas y las fábricas. Hacia el año de 1891 se estableció en la capital del país la Sociedad Nueva de los Establecimientos Decauville el Mayor;¹⁰⁰ compañía exclusivamente destinada a verificar en nuestro territorio el ensamblaje del material que se construía en sus talleres de Petit-Bourg (Francia).

Su presencia en el comercio nacional obligó a reglamentar su construcción. Para ello se integró en la ley de ferrocarriles de 1899 un inciso que ponía de manifiesto que además de la vía ancha y angosta, existía la vía Decauville, aunque ésta quedaba ceñida al tráfico particular en minas, haciendas, ingenios, fábricas, depósitos, entre otros.¹⁰¹

Si se observa el Cuadro 1, podemos ver algunos de los ferrocarriles Decauville construidos en México entre 1890 y 1920. Éste indica un mayor provecho por

⁹⁸ En 1913 fue inaugurado, en la colonia de Fernando Poo, en la guinea española (localizada en el golfo de Guinea, Africa) El Ferrocarril Económico de Fernando Poo, de aproximadamente un kilómetro de longitud. Véase <http://es.geocities.com/carrilets/cremall/poo.html>

⁹⁹ Véase www.trainweb.org

¹⁰⁰ La Sociedad Decauville en el año 1894 sostuvo un litigio con la hacienda de producción pulquera "San Antonio Ometusco" en el altiplano hidalguense, que estaba representada por Ignacio Torres Adalid. Esto se debió a que la Casa Decauville no cumplió con lo expuesto en un contrato fechado años atrás, donde le vendía a Torres Adalid un ferrocarril instalado y a las puertas de la referida hacienda. Sobra decir que la disputa fue ganada por el afamado oligarca. Véase *Alegato producido por el Lic. José Macías ante el Sr. Juez en el juicio ordinario contra la Sociedad Nueva de los Establecimientos Decauville el Mayor*, México, 1898.

¹⁰¹ En 1899 había en territorio mexicano 12, 900 kilómetros de vía construidos. Alrededor de 8,000 eran de vía ancha y 4, 900 de vía angosta. Dadas estas cifras, 50 años después y analizando la construcción de los ferrocarriles en nuestro país, el periódico El Universal consideraba que nuestros ferrocarriles no fueron planeados como vías de grandes velocidades ni de gran tráfico y que el no haber uniformado el tendido de vías, es decir, la coexistencia de dos sistemas (vía ancha y angosta) había dejado de largo la intercomunicación y por ende, el tráfico común. Véase Fondo Silvino Macedonio, para la historia de los Ferrocarriles Nacionales de México (UNAM), Ferrocarriles, "Un siglo de ferrocarriles", *El Universal*, marzo 14 de 1951.

**CUADRO 1
LOS FERROCARRILES DECUAVILLE EN MEXICO**

FERROCARRIL	ENTIDAD FEDERATIVA	ESCANTILLON	TOTAL DE KM	TRACCION	NOTAS
Acámbaro a Querétaro	Querétaro, Guanajuato	60 cm	125	Vapor	Este ferrocarril tenía por objeto la explotación de la línea férrea entre Acámbaro y Jerécuaro; y la prolongación de la misma hasta la ciudad de Querétaro, a contar desde el 20 de junio de 1912 hasta el 20 de junio de 2011.(1) 1.-Cita tomada de los Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Acámbaro a Querétaro, S.A., Querétaro, 1912.
Buena Vista	Morelos	60 cm	2	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Cazadero a San Pablo	Durango,	60 cm	59	Vapor	Véase concesión 149 de la Reseña Condensada de los Ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en 1910
Celaya a Santa Cruz	Guanajuato	60 cm	29	Animal	
Ciudad Guzmán a Palos Verdes	Jalisco	60 cm	18	Animal	
Cobos a Furbero	Veracruz	60 cm			Ferrocarril decauville de acuerdo a un monumento actual que existe en Poza Rica, Ver.
De Agua Buena	San Luis Potosí	60 cm	7	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
De la Compañía Nacional Salinera de Viesca	Coahuila	60 cm	10	Animal	Este ferrocarril era de uso particular.
De la Estación de la Palma, del Ferrocarril Mexicano a las Haciendas de Tetepantla y Exquiltán	Estado de México	60 cm	5	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
De la estación Jesús María a la Hacienda del mismo nombre	San Luis Potosí	60 cm	1	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
De Pichucalco	Chiapas	60 cm	5		Es un ferrocarril urbano.
De San Pedro a las Haciendas de San Lorenzo y Bolívar	Coahuila	60 cm	7	Animal	Su uso era particular.
Del Cerro a la Estación de Tepeaca, del Ferrocarril Mexicano del Sur	Puebla	60 cm	2	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Del pueblo de Nopaltepec a la Hacienda de Tepactepec	Estado de México	60 cm	3	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Fierro del Toro	Morelos	60 cm	1	Vapor	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Cautlapa (portátil)	Veracruz	60 cm	8	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de El Puente	Morelos	60 cm	7	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de El Xúchil a Texmalaca (portátil)	Veracruz	60 cm	15	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Hornos a Viezca	Coahuila	60 cm	43	Vapor	Este ferrocarril se conectaba con una línea de 3 kilómetros que llegaba hasta Viezca cuya concesión se otorgó al gobierno del Estado de Coahuila.

FERROCARRIL	ENTIDAD FEDERATIVA	ESCAANTILLON	TOTAL DE KM	TRACCIÓN	NOTAS
Hacienda de Hueyapam a la Estación de Otumba del Ferrocarril Mexicano	Estado de México	60 cm	10	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Jalapilla (portátil)	Veracruz	60 cm	8	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Raboso (portátil)	Puebla	60 cm	7	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de San Antonio (portátil)	Veracruz	60 cm	6	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de San Antonio Ometusco	Hidalgo	60 cm	8	Animal	Este ferrocarril era de uso particular propiedad de el oligarca pulquero Ignacio Torres Adalid
Hacienda de San Francisco y Toxpam (portátil)	Veracruz	60 cm	5	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de San Miguelito (portátil)	Veracruz	60 cm	4	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de San Nicolás, incluyendo la línea a la Estación Mier, del Ferrocarril Interoceánico	Puebla	60 cm	20	Vapor	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de San Vicente (portátil)	Morelos	60 cm	32	Vapor	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Santa Cruz	Morelos	60 cm	5	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Tepa (portátil)	Hidalgo	60 cm		Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Tatella (portátil)	Puebla	60 cm	11	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Temixco	Morelos	60 cm	27	Vapor	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Tenango	Morelos	60 cm	3	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Tenextepango	Morelos	60 cm	18	Vapor	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Tlalayotla a la Estación de Apam	Hidalgo	60 cm	11	Animal	Su uso era particular.
Hacienda de Tocuila (portátil)	Veracruz	60 cm	3	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda de Tuxpango (portátil)	Veracruz	60 cm	8	Animal	Este ferrocarril era de uso particular. Según un informe del F.C. de Orizaba en 1929, esta línea era utilizada únicamente por los rancheros. Los conductores cobraban 10 centavos por 2 boletos, cuando el boleto unitario costaba 25 centavos. Según dicho informe, estos malos manejos podían ocasionar el cierre de la línea.
Hacienda de Tuzamapam	Veracruz	60 cm	8	Animal	Este ferrocarril era de uso particular y se consideraba como una Espuela la cual se construyó a fin de transportar la producción del Ingenio de Tuzamapan. La creación de dicha Espuela trajo consigo una modificación al andén de la estación Tuzamapan.
Hacienda de Zimpizahua	Veracruz	60 cm	9	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda del Gogorrón	San Luis Potosí	60 cm	4	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Hacienda El Jazmín (portátil)	Veracruz	60 cm	3	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Haciendas de Colón y Rijo (portátiles)	Puebla	60 cm	5	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Haciendas de Tepa y Cuautengo	Estado de México	60 cm	11	Animal	Este ferrocarril era de uso particular
Halachó a Santa Cruz	Yucatán	60 cm	20	Animal	

parte de las haciendas, las cuales además de servirse de estos ferrocarriles para movilizar sus productos, los utilizaban como un medio de transporte exclusivo para los dueños y principales de las mismas. Esto es, contaban con vehículos para pasajeros cuyo medio de tracción era, generalmente, animal.

Otro de los datos que nos brinda el Cuadro 1 es que, indica después del nombre del ferrocarril si es portátil o no, lo que se puede traducir como un instrumento que nos permite saber si el ferrocarril en cuestión se construyó con vía ligera o vía fija.

Para entender mejor este enunciado, sombreé uno de los ferrocarriles de este cuadro correspondiente a la hacienda de Tepa, en Hidalgo. A continuación una fotografía actual.



FOTO: Lucina Rangel Vargas / 2002

Supongo, por las huellas que ha dejado el terraplén, que esta vía tenía una longitud de aproximadamente 2 kilómetros, aunque hoy día sólo se conservan alrededor de 10 metros que se presentan más que nada como parte de las instalaciones originales de la referida hacienda.

A simple vista se puede ver que es una vía portátil ya que el peso del riel no debe ser mayor a los 5 kilogramos. Ésta, funcionó en pro de cumplir con su cometido, acercar los toneles de pulque a la vía troncal del antiguo Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste mejor conocido como el Ferrocarril Pulquero.¹⁰²

Lo anterior nos permite ver una vía Decauville que se preserva, cuya conservación es el resultado de ser hasta la fecha una propiedad privada.

Otra demostración de vías que persisten se da en el Estado de Yucatán. Sin embargo, ahí la conservación de éstas tiene que ver con un uso social.¹⁰³

En un recorrido de campo¹⁰⁴ por ese estado se detectó que las vías eran utilizadas para el servicio de transporte de materiales de los campos de cultivo hacia las haciendas cercanas por medio de pequeñas góndolas.¹⁰⁵ Los lugareños

¹⁰² Otros de los muchos casos de vías portátiles en México fue el Rancho de Santa Cruz, cercano al Ferrocarril de Torres a minas Prietas en el estado de Sonora. Santa Cruz construyó en 1899 un ramal provisto para funcionar únicamente en el abastecimiento de leña al Mineral de las Prietas. Siendo entonces de carácter temporal y habiendo caducado el contrato de provisión de leña, alrededor del año 1904, se procedió a levantar todo el material de construcción con la finalidad de usarlos para otra vía a fin de continuar abasteciendo de diversos insumos al Mineral de las Prietas. AGN, SCOP 187/26-1

¹⁰³ Los cultivos de bananas en Sao Francisco, Jatobatuba y Araraú, Brasil, hoy día todavía se sirven de los ferrocarriles Decauville para la extracción. Según el libro Menino Felipe, de Alfonso Schmidt, la historia de las granjas y de los grandes plantíos de banana en el Brasil del siglo XIX se vio ceñida a los ferrocarriles Decauville que eran usados para el transporte de fruta de las plantaciones con destino a la estación más cercana. Antonio Augusto Gorni "Brazilian Agricultural and Industrial Railroads", 12 de junio de 2002. www.pell.portland.or.us

¹⁰⁴ Información obtenida por comunicación personal con Lucina Rangel en mayo de 2002.

¹⁰⁵ Un carro góndola es, para la flota ferroviaria, un vagón abierto o cerrado con apariencia de canoa. Existen de dos tipos: abiertos o cerrados.

informaron que una vez que la producción de cierta área se terminaba la vía era trasladada en otra dirección.

Los ferrocarriles Decauville, como un método de fácil construcción fueron conocidos en los cinco continentes, pero siempre en función de objetivos muy específicos: explotación máxima de los cultivos o productos y el desplazamiento de las tropas.

El uso actual del sistema,¹⁰⁶ de acuerdo a la investigación que he realizado, se restringe al servicio de carga en algunas haciendas, para el caso mexicano.

En otros países y apoyándome en información electrónica, su uso se ha enfocado a la actividad turística y recreativa.¹⁰⁷ También se pueden observar como piezas de museo, en donde las vías y sus vehículos se presentan escenificando su uso original.¹⁰⁸

Al parecer, los ferrocarriles Decauville ya no son parte de una connotación extractiva o bélica, son actualmente, simpáticos e inofensivos trenecitos.

2.2 La construcción del ferrocarril desde Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo.

La falta de caminos rápidos y seguros en el territorio, llevó, a partir del inicio de la colonización militar de Santa Cruz de Bravo, a tomar decisiones que contrarrestaran esta carencia.

¹⁰⁶ Existen diversos grupos de discusión en torno a las vías Decauville o vías estrechas, los cuales auxilian a investigadores que realizan estudios sobre éstas.

Véase: VoieMetrique@yahoogroupes.fr, NarrowGaugeDiscuss@yahoogroups.com.

¹⁰⁷ Diversos países y con la finalidad de preservar su patrimonio ferroviario, reutilizan sus antiguos trazados con propósitos turísticos. En este sentido, el sistema Decauville como parte del legado histórico, ha sido aprovechado. Por ejemplo, El tren de los presos en Argentina (Véase <http://www.interpatagonia.com/paseos/trenfindelmundo/>) y El ferrocarril turístico del Tarn en Francia (<http://www.cftt.org/espagne/pagegenerale.htm>), sólo por mencionar algunos.

¹⁰⁸ La ciudad de Ámsterdam en Holanda, tiene un museo dedicado a los ferrocarriles Decauville, el Decauville Railway Museum - Harskamp, Netherlands, Véase, <http://hem.bredband.net/olokal/OKJJ/>.

A sólo un mes de la ocupación de la costa oriental yucateca (5 de junio de 1901), se comenzó con el estudio para el establecimiento de un ferrocarril militar en la llamada "comarca de los indios". Este evento procedería a la par con la disposición de las Secretarías de Hacienda y Fomento, las cuales contemplaban efectuar la medición de tierras "de conformidad con las prevenciones relativas"¹⁰⁹. Para ello, el jefe del departamento de ingenieros de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, coronel Alejandro Ordorica, marchó a Mérida a realizar los trabajos respectivos, llevando a sus órdenes al coronel Abelardo Ávalos y a los tenientes coroneles Manuel Rivera y Eduardo Gortari; quedando en la misma comisión los mayores Rafael M. Pacheco y Manuel Castro, quienes marcharían a situarse en Bacalar.

" El C. Presidente de la República dispone, que para que el Coronel Ordorica pueda emprender su marcha, haga entrega interinamente del departamento que tiene a su cargo al de igual empleo [ya] arma Manuel M. Plata, quién seguirá como Jefe del Batallón de Zapadores; y el Teniente Coronel de Ingenieros Bernardo Palafox, con el mando accidental del Cuerpo; en la inteligencia de que el Coronel Ordorica, con su comisión, se pondrá a las ordenes del General Ignacio A. Bravo, Jefe de la 12^a. Zona Militar, y Rafael M. Pacheco, [con la suya], á las del General José María de la Vega, Jefe de la línea de operaciones al oriente de Yucatán".¹¹⁰

El departamento de ingenieros era un cuerpo esencial dentro de la Secretaría de Guerra y Marina, puesto que tenía a su cargo diferentes comisiones. La compañía del tren de parque dependía de las municiones otorgadas a ese departamento, esto es, su misión consistía en transportar el material del arma (soldados con esta categoría) en las unidades correspondientes (en este caso, un determinado

¹⁰⁹ *Memoria de Guerra y Marina del 1º de enero de 1900 al 30 de junio de 1901*, México, 1901. p. 325

ferrocarril que estuviese cercano a la región en conflicto) apoyando así la movilización y seguridad del parque.¹¹¹ De los ingenieros también dependía la compañía de telegrafistas en lo referente a “la instalación, conservación y explotación de las líneas telegráficas y telefónicas militares, públicas y particulares”¹¹², así como la destrucción de las mismas cuando esto fuera conveniente.

El departamento de ingenieros se ocupaba igualmente del desplazamiento de la tropa. Cuando en el avance se utilizaban los trenes se debía acatar una regla, aunque ésta implicara ser visto como *carne de cañón*:

“[...]en lo concerniente al de ingenieros, se procurará que siempre marchen a la cabeza y distante a lo más 500 metros del primer tren de tropa, una máquina con un carro, transportando una sección de ingenieros ferrocarrileros y una escolta, con el fin de explorar la vía, reparar los desperfectos que tenga y prevenir el convoy contra la sorpresa del enemigo.

Al efecto combinarán señales por medio de los silbatos de las máquinas para anunciar los altos, el peligro, la demanda de auxilio, la presencia del enemigo, entre otros[...].”¹¹³

De acuerdo con el reglamento del cuerpo de ingenieros, durante el año de 1901 el personal y jefes oficiales que los constituían se encontraban diseminados en distintas regiones de nuestro país desempeñando comisiones propias.¹¹⁴

¹¹⁰ *Idem.*

¹¹¹ “Reglamento del Cuerpo de Ingenieros”, *Ibidem.*

¹¹² *Idem.*

¹¹³ *Idem.*

¹¹⁴ La práctica profesional para oficiales de ingenieros, durante los meses de abril y mayo se destinaban a un ferrocarril en construcción con la finalidad de adquirir práctica en los trazados, en las obras de terracería, localización de la vía, así como las obras de arte y conocimiento del material rodante. Por su parte, durante el mes de junio, la práctica requería de que los oficiales de ingenieros estudiaran el ferrocarril que se les ordenase, ya fuera en toda su extensión o trama o que le fuera designado. Esta regla era aplicada a todo el territorio nacional. Véase *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina por el Secretario Bernardo Reyes, que va del 1º. de julio de 1901 al 31 de diciembre de 1902*, México, 1903, p. 37

La más importante era la que ejercían tres oficiales y tres jefes que tenían a su cargo diversos trabajos de construcción en el territorio de Quintana Roo, “así para el alojamiento de las tropas que lo han ocupado, como para establecer comunicación en todo género y deslindar porciones de tierra a los repobladores”.¹¹⁵ Al efecto, el 13 de diciembre del mismo año, se contrató en Nueva Orleans (Lousiana, EUA)) el material fijo y rodante para el ferrocarril de Bahía de Asención a Santa Cruz que consistió en:

“[...]setenta kilómetros de vía, calibre 0m 60cm [0.60m], armada sobre durmientes de acero en tramos de 5 metros, con seis durmientes cada tramo, siendo el peso del riel por metro lineal de 12 kilos, y el de los durmientes de 6 kilos, 8 cambios de aguja, 10 carros furgones de seis toneladas y catorce carros plataforma de 3 toneladas con tres locomotoras de cuarenta caballos de fuerza.”¹¹⁶

El importe únicamente del material señalado fue de 239, 967.59 dólares, sin contar que había que adquirir la herramienta necesaria para la apertura del camino, la construcción de la plataforma y el arreglo de la vía férrea. Esto adicionó 8, 662 dólares más, lo que totalizó en 248, 629.59 dólares.

Tres meses antes, el gasto del gobierno federal para Quintana Roo había sido de 61,133.76 dólares; cantidad que cubrió el pago de 24 casas de madera para ser instaladas dentro del campamento Vega. Esta inversión era 4 veces mayor, lo que demuestra que el aspecto más relevante era dotar a la colonia militar ubicada en Santa Cruz de un medio de transporte que permitiera acceder a este centro rápida y eficazmente, es decir, facilitar la movilidad de las tropas para el control del

¹¹⁵ *Idem.*

territorio. Cabe mencionar que de los 14 carros plataforma adquiridos, seis fueron a parar al servicio del ferrocarril entre Xcalak y la Aguada.¹¹⁷

El hecho de que Quintana Roo fuera considerado prioritario entre las acciones del gobierno del general Díaz y que hubiese incurrido en grandes gastos, llevó a Guerra y Marina a reestructurar su presupuesto de egreso para el año fiscal de 1903 a 1904. Así se proyectó reducir o incrementar, según fuera el caso, las secciones de ocupación dentro del territorio. El incremento se destinó mayoritariamente para el servicio de las comunicaciones, destacando las partidas de ingenieros y la compañía de pontoneros. El cuerpo médico, como sector vital en la colonización, también logró un reajuste favorable. Como mención especial se consideró la partida destinada al carbón de los buques (combustible), la cual debía lograr cubrir en su totalidad las necesidades de la costa oriental (Puerto Morelos e Isla Mujeres) y del Golfo (Puerto de Veracruz), dentro del objetivo de acceso marítimo y control de Quintana Roo.

Por su parte, la reducción presupuestal afectó a aquellos grupos que ya no eran fundamentales durante esta etapa. Así pues, los sueldos del personal de Marina en cuanto a gastos de artillería, infantería en jefes y oficiales, y de ciertos cuerpos del personal del Estado Mayor, experimentaron una baja monetaria. Sobra decir que el fundamento de estos reajustes se basó en la reconquista del territorio, la cual se había logrado satisfactoriamente, por lo tanto, los propósitos debían continuar sólo dentro de los planes de la colonia militar.

¹¹⁶ *Ibidem.* p. 17

¹¹⁷ Durante febrero de 1901, en el campamento Sombrerete ubicado frente a la bahía de Chetumal, en el extremo sur de una pequeña península, se construyó un ferrocarril Decauville de 5 kilómetros de longitud. El material rodante de este ferrocarril se remitía a dos piezas, por ello, el gobierno federal destinó seis carros plataforma más. Véase 3.3 de este estudio.

Vigía Chico, punto de partida para el ferrocarril



Realizó: JMRV

La elección del puerto de Vigía Chico como punto de partida para construir el ferrocarril se determinó por la cercanía de éste con el campamento Vega.

El puerto de Vigía estaba situado,

“ a la orilla de un pantano extenso, donde habiéndose terraplenado una parte, se han construido de palma los jacalones y se esta terminando un gran almacén, así como un muelle provisional que tiene ya doce metros de largo. Una ancha calzada de más de mil metros de largo atraviesa el terreno pantanoso y sobre ella esta ya asentado el ferrocarril ”.¹¹⁸

Al tiempo que se hacían los trabajos de terraplenado, se desembarcó en el campamento Vega con fecha de 16 de abril de 1902, “250 toneladas de material Decauville, recibido por los ingenieros Pacheco, Castro y Villaseñor”¹¹⁹. El traslado de este material hacia Vigía Chico ocurrió dos días después, ya que era

¹¹⁸ “Cartas del general José María de la Vega al general Bernardo Reyes” en Lorena Careaga, *Quintana Roo. Textos de su historia*, (tomo I) *op. cit.* p. 381

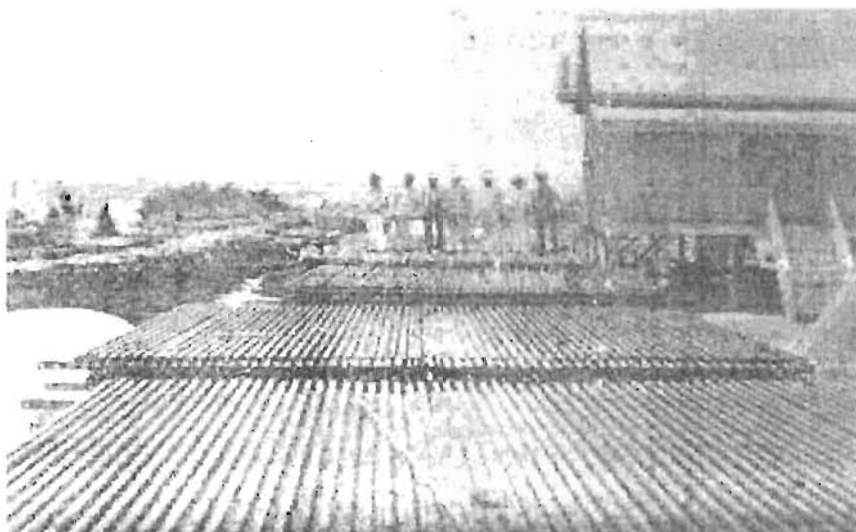
¹¹⁹ “Carta de Bernardo Reyes a Victoriano Huerta”, Fondo Condumex, archivo Bernardo Reyes, DLI, copiador 39, documento 19161, foja 67.



Pie de foto original: *Negros trabajando en el terraplén a 6 kilómetros de Vigía*
FUENTE: REVISTA MÉXICO MILITAR 1902. P. 654



Vista general de las vías Decauville en Vigía Chico
FUENTE: REVISTA MÉXICO MILITAR 1902. P. 660



Pie de foto original: *Materiales para el Ferrocarril provisional en el Campamento Vega Sr. García, Tte. Conel. Pachecho, Tte. Huerta, Tte Arrijoa, Mayor Castro, Cap. Villaseñor, Sr. Loachmann*

FUENTE: REVISTA MÉXICO MILITAR 1902. P. 648



Pie de foto original: *Campamento de materiales en Yucatán*

FUENTE: REVISTA MÉXICO MILITAR 1902. P.650

necesario apoyarse en las plataformas y las locomotoras, para ir montando la vía mientras se avanzaba.¹²⁰

“El trabajo está bien hecho pero han llevado la anchura del camino a mayor extensión de lo que es necesario, dando por resultado el empleo de tiempo y energías que desde luego he reducido a sus justas proporciones, haciendo que se continúe en las 7 leguas que faltan para llegar a Cenote Puerto (o sea la parte peligrosa) de manera que se avance con rapidez y puedan tenderse los rieles, siguiendo el sistema americano de calzar la vía después de tendida, con lo que se ahorra mucho trabajo”¹²¹

Por su parte, Victoriano Huerta¹²² a quien desde marzo de 1902 se le habían encomendado las obras del ferrocarril, envió una carta al Secretario de Guerra y Marina -Bernardo Reyes- reafirmandole la importancia del ferrocarril entre Vigía y Santa Cruz como un transporte de tropas y víveres. Señalaba la urgencia de salvar con la vía la parte más pantanosa del camino (comprendida entre el Puerto de Vigía y el Campamento de La Gallina) cuya distancia no era superior a los 16 kilómetros.¹²³ Indicaba que si no era posible que la vía concluyera en Santa Cruz, entonces el punto conveniente era Cenote Puerto; aunque más tarde se especificaría que la construcción de la línea sería de un trayecto de 56 kilómetros y 750 metros, así como una serie de puntos intermedios favorables al mismo trazo.

¹²⁰ Nelson Reed, *La Guerra de Castas de Yucatán*, México, Ediciones Era, 1971, p. 239

¹²¹ “Cartas del general José María de la Vega al general Bernardo Reyes” en Lorena Careaga, *op. cit. p. 381*

¹²² El 1º. de marzo de 1902, Victoriano Huerta llegó al campamento Vega por orden del Secretario de Guerra y Marina, para ponerse a las órdenes del jefe político y ayudarlo en las tareas reconstructivas del territorio.

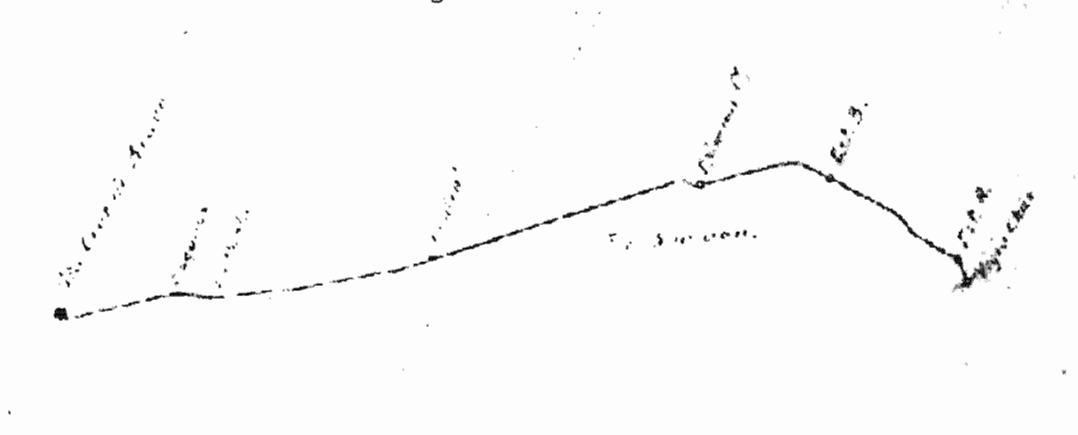
¹²³ “Cartas del general brigadier Victoriano Huerta al general Bernardo Reyes” en Lorena Careaga, *op. cit. p.388*

ITINERARIO	
KM 0	Vigía Chico
KM 2	Estación "A"
KM 10	Estación "B"
KM 18	Estación "C"
KM 34.50	Central
KM 50	Lagunas
KM 56.75	Santa Cruz de Bravo

Este itinerario quedó definido como el jurisdiccional de la línea, siendo la estación "Central", por su ubicación, una de las más importantes contando con una barraca que servía de taller de reparaciones.¹²⁴

Existieron también otras paradas para establecer comunicación con lugares cercanos como Crucero, Gallinas, Ranas, Cenote y Anita. Asimismo y como parte del funcionamiento del ferrocarril, se construyó un sistema telegráfico que unió Vigía Chico con Santa Cruz.¹²⁵

F.C. Militar de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo



FUENTE: Mapoteca Orozco y Berra, Colección OYB, No. 2987, Varilla OYBQROO1

¹²⁴ Nelson Reed, *op. cit.* p.239

¹²⁵ Para el año de 1903, se dispuso que todas las líneas telegráficas y telefónicas de la 10ª. Zona Militar pasaran a manos de la Secretaría de Comunicaciones cesando de atenderlas el personal de

El ferrocarril estaba próximo a llegar a la capital del territorio pero la discusión en torno al tipo de vía utilizada era objeto de cuestionamientos, sobre todo por el término de “provisional”, que al parecer fue elegido por la urgencia de “dar inicio en asegurar a la civilización, la reconquista de esa región de la península”.¹²⁶

“El ferrocarril cuyo punto inicial es Vigía Chico y que llegará pronto a Santa Cruz de Bravo irá consolidándose, substituyendo a medida de que sea posible los durmientes provisionales que se emplearon del sistema Decauville, por otros que resistan mejor la acción de los agentes atmosféricos en aquella comarca, y adoptando también un sistema de tracción que resulte eficaz y económico.”¹²⁷

Como bien lo dictan las vías Decauville, estamos hablando de un sistema de líneas portátiles. Sin embargo, y conforme lo presenté en el apartado 2.1 de este estudio, dentro de esta categoría hay dos divisiones: la vía portátil y la vía fija, dependiendo cada una del peso del riel. Recordemos así que para el ferrocarril militar se compraron vías con un peso de 12 kilos por metro lineal, lo que significa que se trataba de una vía fija.

Lo anterior nos demuestra que el ferrocarril estaba siendo construido con una vía estable y con la firme intención de que su trazo no sería rectificado, es decir, la ruta elegida sería siempre la misma, sin poder orientarla a otra dirección; como se hacía con las vías portátiles.

La elección de un ferrocarril Decauville no fue precisamente pensando en un ferrocarril provisional, sino en una astuta estrategia de establecer en la costa oriental una ruta comunicación que permitiera dar salida a los recursos. Nunca se

Guerra y Marina. *Memoria del Guerra y Marina del 1 de enero de 1903 al 30 de junio de 1906*, México, 1906. pp. 3-8

¹²⁶ *Memoria de la Secretaria de Estado y del Despacho de Guerra y Marina por el Secretario Bernardo Reyes, que va del 1º de julio de 1901 al 31 de diciembre de 1902...*, op. cit. p. 76

¹²⁷ *Idem.*

sustituirían los durmientes, principalmente porque éstos forman un todo rígido con respecto de los rieles. Sin embargo, la necesidad de considerar esta propuesta era sólo una consecuencia de lo ocurrido en 1903 con el ferrocarril de Xcalak a la Aguada: “los durmientes estaban bastante averiados y habían sido víctimas de la humedad producida por las brisas del mar, que ejerce sobre los objetos de hierro una acción destructora, violenta y constante”.¹²⁸

El Ferrocarril Militar estuvo totalmente concluido para finales de 1904 gracias al enorme trabajo de muchos, entre ellos los 200 presidiarios beliceños que dos años atrás arribaron al campamento Vega como un mero refuerzo para la construcción de éste.¹²⁹ Sin embargo, la inauguración oficial del Ferrocarril Militar de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo aconteció el 4 de septiembre de 1905, según acta remitida por el General Jefe de la 10ª. Zona, Ignacio Bravo.

Este ferrocarril constituyó una nueva línea construida bajo el régimen de Porfirio Díaz, de hecho, en su informe de 16 de septiembre de 1905, mencionó la conclusión de la obra aludiendo que permitiría impulsar el repoblamiento de una región tan apartada del centro del país.¹³⁰

La construcción del ferrocarril estuvo siempre vinculada con la campaña de “exterminio y civilización” de los *cruzoob* pero con el objetivo de aprovisionar a las tropas ahí establecidas. Por ello, y considerando la fuerza conceptual de llamarlo Ferrocarril Militar, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP)

¹²⁸ Carlos Macías Richard, *Nueva Frontera Mexicana: milicia, burocracia y ocupación territorial en Quintana Roo (la etapa formativa)*, op. cit. p. 40

¹²⁹ “Carta de Bernardo Reyes a Victoriano Huerta”, Fondo Condumex, archivo Bernardo Reyes, DLI, copiador 39, documento 19192, foja 106.

¹³⁰ Sergio Ortiz Hernán, “Ferrocarril Militar de Quintana Roo” en *Memorias del Primer Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, San Luis Potosí, San Luis Potosí, México, 1-2 de noviembre de 1988. p. 71

tuvo a bien denominarle: *Ferrocarril de Quintana Roo* o *Ferrocarriles Norte de Quintana Roo*; adjudicando a la línea el pequeño tramo de Xcalak a La Aguada; ambos construidos por Guerra y Marina.¹³¹

De este modo y a partir de su inauguración, el control, organización y supervisión del Ferrocarril de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo, corrió a cargo de Guerra y Marina a través del departamento de ingenieros.

Las inspecciones al ferrocarril se hacían a fin de mejorar su funcionamiento. Las necesidades se estudiaban y pasaban directamente al secretario de Guerra y Marina.

Una de las reformas más llamativas ocurrió en octubre de 1906, cuando se dictaron varias medidas en torno a la parte administrativa. Se dispuso que el cuerpo de operarios del Ferrocarril Militar se transformaría en un cuerpo disciplinario, aumentándose el número con individuos de tropa de las corporaciones del ejército, que por su incorregible conducta eran acreedores a que se les pasara a dicho grupo, como "justo castigo de su mal comportamiento".¹³²

Por ejemplo, del 29º. Batallón de Infantería se instalaron en Vigía Chico un oficial y 20 de tropa; en la estación "A" tres de tropa; en la "B" cinco de tropa; en la "C" cinco de tropa; en la estación Central un oficial y 30 de tropa; conduciendo el

¹³¹ En las memorias de la SCOP se advierten ciertos errores con respecto a la línea del Ferrocarril Militar, como el de considerar que la línea de Xcalak como un ramal que se desprende de éste. Además señala una longitud de 68 kilómetros y 765 metros, lo cual es falso. Véase, "Cuadro de líneas terminadas y en explotación (vías de .914 m y de 60 centímetros)" en *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos*, México, Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910.

¹³² Véase "Ramo de ingenieros" en *Memoria de Guerra y Marina, comprende del 1º. de julio de 1906 al 15 de julio de 1908*, México, 1909.

Ferrocarril Militar un oficial y 20 de tropa; cuidando el traslado de los víveres, un oficial y 31 de tropa.¹³³

¿Qué significa un cuerpo disciplinario dentro de la administración del ferrocarril? ¿y por qué denominarle un castigo? Es lógico pensar que el transporte de productos para el abastecimiento de la colonia militar implicaba un riguroso trabajo de cuantificación de entrada y salida de mercancías, y para el personal del ejército esto pudo haberse entendido como un trabajo extra que sólo los castigados realizaban. Además, el establecerse en alguno de los puntos intermedios de la línea representaba no contar con los servicios públicos de Santa Cruz de Bravo, que para entonces era ya una ciudad.

Otra de las desventajas, o el peor de los castigos para la tropa, es que se corría el riesgo de morir, no sólo por las picaduras de serpientes ni por el paludismo, sino por perecer en una emboscada de los “rebeldes”, los cuales, conformaban una “resistencia intermitente”. Esto es, que volvían de cuando en cuando matando a uno que otro miembro de la guarnición.

“[...] se desbrozó la manigua varios centenares de metros a cada lado, para prevenir las emboscadas. Así se organizó la defensa en torno a un vagón cubierto acoplado delante de una locomotora con costado de hierro fundido y techo corrugado y que tenía capacidad para un pelotón de soldados y una ametralladora. Pero los pacientes macehualob (*sic*) se contentaban con lo que podían agarrar: pequeñas cuadrillas de trabajadores, carritos de mano [armón, *sic*] y plataformas tiradas por mulas. En el kilómetro veintinueve hubo uno de esos encuentros; la primera descarga mató a tres de los seis hombres que iban a descubierto en el carrito de mano o zorra de vía e hirió a dos, y los supervivientes aguantaron debajo de su aparato hasta que llegó auxilio.”¹³⁴

¹³³ *Idem.*

¹³⁴ Nelson Reed, *op. cit.* p. 239

Por así decirlo, atender el servicio del ferrocarril era cobrado con la muerte o en el mejor de los casos, por una herida grave. No obstante que la tropa arriesgaba su vida para el ferrocarril, el presupuesto para los años de 1907-1908 sólo benefició los sobresueldos de los maquinistas, cabos de hornos y fogoneros, ya que estos servían por contratos especiales, dado que era necesario la operación de un experto en ferrocarriles.

2.2.1 Más allá del control del Territorio

El beneficio que representó contar con un nuevo medio de comunicación en la costa oriental significó a su vez una nueva ruta comercial con intenciones de extenderse y conectarse con el resto de las líneas ferroviarias que ya se explotaban en la península. Bajo esta aspiración, los casi seis años de servicio que hasta entonces había realizado el ferrocarril pareció minúsculo.

“El angosto y decrepito sistema Decauville, tren ligero de riel de sesenta centímetros, que circula entre la capital del Territorio (Santa Cruz de Bravo) y el Puerto de Virginia [Vigía Chico], [y de] cincuenta y seis kilómetros y tres cuartos de recorrido, presta un servicio insignificante a la administración pública, y absolutamente ninguno al territorio, debido a lo corto de su ruta y a no estar conectado con el sistema general de Yucatán. No hay duda de que este ferrocarril militar deberá extenderse a Peto”.¹³⁵

Al parecer el proyecto de ligar Peto con la región oriental (véase mapa 3) era un sueño que no cesaba y que seguía estando latente. No olvidemos que el 19 de mayo de 1897 el gobierno federal había otorgado una concesión férrea (aunque caduca) a la Compañía de los Ferrocarriles Sud- Orientales de Yucatán, con la obligación de construir una línea a partir de Peto. En ella se estableció, entre otras

cosas, que el ancho de la vía fuera de .914 cm, el mismo de los ferrocarriles en Yucatán, esto porque sería con esta red con la que debía entroncar.

Pretender que una vez más la península quedara “cruzada de vías en todas direcciones y en condiciones de desarrollar prodigiosamente sus riquezas naturales”¹³⁶ era, para 1910, una consecuencia de los recientes acontecimientos de pequeños ataques a los convoyes por parte de “la resistencia”, lo que significaba que el territorio estaba falto de seguridad así como de prosperidad financiera; aspecto que se vería favorecido si se lograra una comunicación constante con el resto de la península.

En septiembre de 1910, Porfirio Díaz anunció que se “había celebrado un contrato por los próximos cinco años para que lo administrara una compañía privada, la que se encargaría de hacer todos los gastos de conservación, reparación y sueldos de empleados, así como de la construcción de pequeños ramales”.¹³⁷ Dos años más tarde y bajo el gobierno de Francisco I. Madero, la concesión fue considerada caduca, en “virtud de haberse rescindido el contrato de su explotación”.¹³⁸

Si lo que se quería era conectar el Ferrocarril Militar que al parecer resultaba nulo para el servicio de extracción, no dudo que esto haya tenido que ver con el trazo del mismo dentro de las tierras concesionadas. Como ya he mencionado, Quintana Roo quedó dividido en sendos latifundios cuyos beneficiarios eran

¹³⁵ “Algunas opiniones sobre la pacificación de los mayas” en Lorena Careaga, (tomo II) *op. cit.* p.

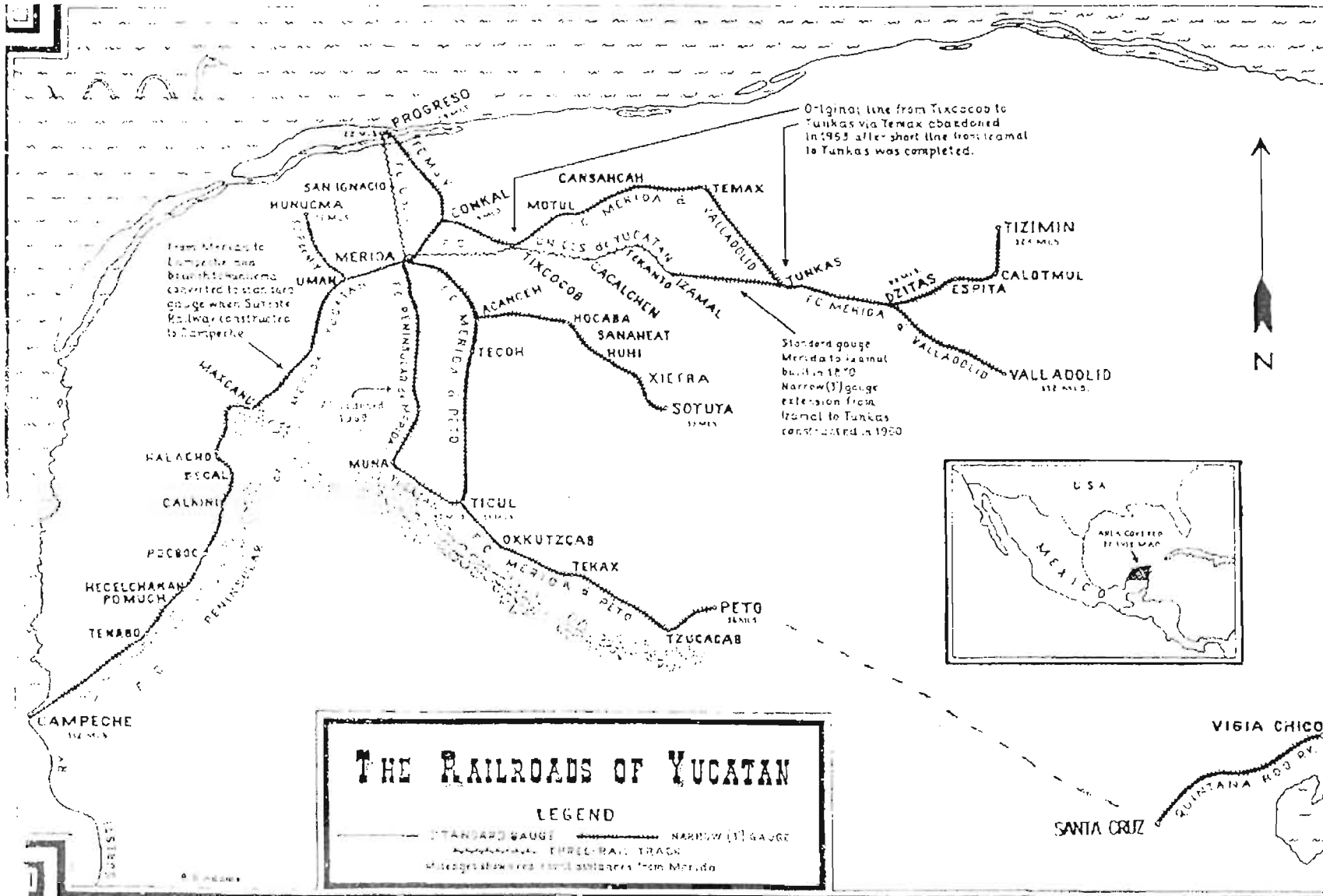
38

¹³⁶ Lorena Careaga, (tomo I) *op. cit.* p. 342

¹³⁷ Sergio Ortiz, “Ferrocarril Militar de Quintana Roo” en *Memorias... op. cit.* 76

¹³⁸ *Idem.*

MAPA 3



Arreglos: JMRV

FUENTE: CENTRO NACIONAL PARA LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FERROCARRILERO-MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES

Olegario Molina, Rafael Peón Losa, Faustino Martínez, Ángel Rivas, Rodolfo Reyes, Alberto Terrazas, Benjamín Barrios, entre otros.

Según un plano topográfico,¹³⁹ el distrito del Centro, dentro del cual se instaló el Ferrocarril Militar, quedó bajo la explotación de Molina, Martínez, Rivas, Barrios y Terrazas. No obstante, la vía férrea (véase mapa 4) afectó en mayor medida las tierras de Alberto Terrazas (en un 40 %) y las de Olegario Molina (en un 60%), lo que quiere decir, que el factor de influencia solo defendía los intereses de éstos, dejando fuera a Faustino Martínez (poseedor del distrito Norte y concesionario de la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental), quién tenía una porción igual de tierras a las de Molina en este distrito. Por ello quizás se proyectó extender la línea hasta Peto u otro punto de igual importancia a fin de que la accesibilidad de un transporte como lo era el ferrocarril, beneficiara a los otros permisionarios.

Por otro lado me surge también la hipótesis de que fue el propio Olegario Molina el que pensaba acrecentar, con la extensión de la línea hasta Peto, su explotación de recursos.¹⁴⁰

En 1910 inicia la Revolución Mexicana por lo tanto el país se inestabilizó. Quizás este marco político revivió el plan de ligar la red yucateca con el Ferrocarril

¹³⁹ Véase, *Mapa del Territorio de Quintana Roo*, (arreglado con nuevos datos topográficos y astronómicos por el Ing. Antonio Espinosa) Mapoteca Orozco y Berra, Colección General, No. 4285.

¹⁴⁰ Olegario Molina en 1909 pidió licencia como gobernador de Yucatán para desempeñar el cargo de Ministro de Fomento en el gabinete de Porfirio Díaz. Quizás fue bajo el cargo de Molina cuando se revivió el proyecto de ligar el Ferrocarril Militar con Peto. Así también, otro de los proyectos que contaron con gran entusiasmo fue el de unir el Ferrocarril Campechano con el Ferrocarril Militar. Siguiendo el estudio de Fausta Gantús sobre la historia de este ferrocarril, podemos ver que se proponía, según datos posteriores a 1900, que la vía del Campechano no terminará en Yucatán sino en la frontera de Quintana Roo, por la posibilidad de que éste convirtiera su ruta en un "nuevo camino transpeninsular". Véase Fausta Gantús, *El Ferrocarril Campechano (1900-1913)*,

Militar. Años más tarde habría otro intento por retomar el proyecto.¹⁴¹ Sin embargo, nunca se logró que el Ferrocarril Militar se integrara al resto de los ferrocarriles en México.

Tres años más tarde -bajo el gobierno de Victoriano Huerta¹⁴²- se decreta que Quintana Roo debe anexarse a Yucatán; dos años más tarde se deroga esta decisión.

2.3 La administración de Francisco May.

Durante la etapa de anexión del Territorio de Quintana Roo a Yucatán, logra estallar en este último un movimiento rebelde que “políticamente, tuvo por objeto ostensible aislarlo de la acción revolucionaria”.¹⁴³

Así pues, y en el marco de someter a los argumedistas -simpatizantes del principal autor del movimiento, Abel Ortiz Argumedo¹⁴⁴ - es designado gobernador

Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, Universidad Autónoma de Campeche, Instituto de Cultura de Campeche, 1996, p. 85.

¹⁴¹ Como se vera en el apartado 3.3 de este estudio, alrededor de 1925 y dentro de una coyuntura de estabilidad política y económica, Quintana Roo proyectó construir un ferrocarril que atravesara todo el territorio. También proyectó unir Peto con Santa Cruz mediante una vía férrea.

¹⁴² Durante el gobierno maderista Huerta es nombrado comandante militar. Tras la renuncia de Madero se nombra presidente a Pedro Lascurain quien nombró a Huerta Secretario de Gobernación. Lascurain renuncia horas después de aceptar el cargo y Victoriano Huerta asciende a presidente de la república. *Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México*, op. cit. p.1740

¹⁴³ Salvador Alvarado, “La entrada del ejercito constitucionalista en Yucatán” en Lorena Careaga, (tomo II) op. cit, p. 77

¹⁴⁴ El coronel Abel Ortiz Argumedo se encontraba en Mérida desempeñando el cargo de comandante militar por parte de los constitucionalistas. En febrero de 1915 Venustiano Carranza ordenó la concentración de todos los jefes militares en Veracruz. Ortiz Argumedo desacató esta orden y se puso al frente de un movimiento separatista de soberanía estatal; movimiento que estuvo apoyado por algunos yucatecos importantes. Por tal efecto, Carranza dio instrucciones a Salvador Alvarado para que se hiciera cargo de esta “insurrección”. *Ibidem*. pp. 78-81

del estado de Yucatán por el presidente Carranza, el general Salvador Alvarado¹⁴⁵.

Las acciones de Alvarado se encaminaron a contrarrestar a las de los argumedistas en el intento de replantear el movimiento revolucionario:

" Yo puse las armas de la Revolución al servicio del ideal... Tengo la seguridad de haber hecho comprender la Revolución en toda su majestad, escuchando a los débiles, salvaguardando los hogares, y protegiendo a toda una sociedad a punto de ser ultrajada.. ¡Desgraciados de los hombres y de los pueblos que han perdido el respeto a lo que es sagrado e inviolable; Desconocer o desfigurar estos hechos que proclama todo un pueblo, sólo puede ser obra de sus enemigos[...]"¹⁴⁶

Alvarado había viajado a Mérida a defender los ideales de la Revolución, a destituir a los cómplices de Ortiz Argumedo que se unieron ante el temor de que el movimiento revolucionario les quitara sus privilegios de absolutismo moral y material.

Así y en la empresa de reestablecer el orden en Yucatán, el gobierno carrancista deroga el decreto de 10 de julio de 1913, quedando Quintana Roo una vez más como territorio federal por acuerdo de 26 de junio de 1915.

Con esta nueva disposición da inicio una etapa conocida como de bonanza económica, principalmente por el desarrollo chiclero de la región. Es pues, una época "surgida del caos postrevolucionario, que duró hasta el movimiento delahuertista de 1923, y de la consolidación del poder de May".¹⁴⁷

¹⁴⁵ El general Alvarado fue nombrado gobernador para el periodo de 1915 a 1917. Dictó varias leyes entre las que destaca la liberación de los peones de campo. *Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México, op. cit. pp. 136-137*

¹⁴⁶ Salvador Alvarado, "La entrada del ejército constitucionalista en Yucatán" ... *op. cit. p. 81*

¹⁴⁷ *Ibidem. p. 87*

Francisco May¹⁴⁸ enfila como soldado combatiente en contra de las fuerzas federales del general Bravo dirigiendo ataques en la zona de Santa Cruz y específicamente sobre el Ferrocarril Militar;¹⁴⁹ tres años más tarde y bajo el ideal del general Salvador Alvarado de beneficiar a los mayas, se le entregó este mismo ferrocarril para su explotación.

La presencia del Ferrocarril Militar había significado, desde el momento de su construcción, "una advertencia a los derrotados *cruzoob*, les estaban remachando los clavos de su ataúd".¹⁵⁰ Por esta razón y tras retirarse el general Bravo en 1912 del Territorio de Quintana Roo, los mayas decidieron destruir aquella infraestructura que formaba parte de la colonia del referido general.

"Quemaron las locomotoras, los coches y las plataformas. Destrozaron la vía en diversos lugares y tiraron los pedazos a la selva, cortaron las líneas telegráficas, dinamitaron el nuevo mercado, la bomba de agua y el depósito y prendieron fuego a lo que, flanqueando el templo, fueran escuelas que habían servido de cuarteles"¹⁵¹

Ante estos hechos era necesario llevar nuevamente la paz a la antigua capital de los *cruzoob*, quienes para entonces se negaban a una tregua con el gobierno. Quintana Roo quedó en manos del general Arturo Garcilazo quien tuvo como encargo máximo controlar los movimientos de los "rebeldes" en el territorio.

¹⁴⁸ Francisco May Pech nació en el poblado de Yodzonot Yucatán en 1877. Su madre se casó con Felipe Yamá, uno de los caudillos mayas que con más ahínco peleó contra los blancos. A los 18 años se agregó a las filas combatientes a lado de su padrastro. Durante la resistencia intermitente, May luchó contra las fuerzas federales del general Bravo. Véase "Datos biográficos del general Francisco May" en Felipe Nery Ávila Zapata, *El General May. Último Jefe de las Tribus Mayas*, Quintana Roo, Fondo de Publicaciones y Ediciones del Gobierno del Estado de Quintana Roo, 1993. pp.122-123

¹⁴⁹ *Idem.*

¹⁵⁰ Nelson Reed, *La Guerra de Casta de Yucatán*, *op. cit.* p. 239

¹⁵¹ *Ibidem.* p. 245

El gobernador Garcilazo decidió reconstruir Santa Cruz, por lo que mandó traer obreros desde la ciudad de México, así como carpinteros y mecánicos para reparar la vía férrea. También terminó el mercado público y construyó un nuevo muelle en Vigía.¹⁵² No obstante, la paz se hizo sentir hasta el año de 1918 con el gobernador Octaviano Solís¹⁵³; año en que Francisco May, como representante de los mayas estableció:

"el primer acuerdo o "armisticio" entre el gobierno federal y las tribus mayas[...] el presidente don Venustiano Carranza lo invitó a ir a la capital de la república, donde recibió las insignias del grado de general de las tribus mayas, pero no sin antes ser informado de las disposiciones a que lo obligaban las Ordenanzas Militares y prestar el juramento solemne de velar por la pacificación y la tranquilidad de dichas tribus."¹⁵⁴

Además se le concesionaron 20 mil hectáreas de selva libres de impuestos, así como del derecho de usar el ex Ferrocarril Militar.

Con ello comienza la hegemonía de May como cacique de las "tribus" mayas, pues tenía el monopolio de la compra y venta de la producción chiclera¹⁵⁵ usando el ferrocarril como su transporte particular.

"[...]ante mi deseo de quedarme[...] me ocupo primero como cargador y luego me ascendió a capataz de un tractor que iba a Vigía Chico arrastrando tres plataformas que sacaban el chicle hasta la costa. Cabe decir aquí que en este tiempo, el General May era el único que controlaba el negocio de la resina de chicozapote en la zona de su jurisdicción, empleando para las duras tareas de extracción a un gran número de mayas que solo se dedicaban a esos trabajos [...]"¹⁵⁶

¹⁵² *Ibidem.* p. 243

¹⁵³ Entre los mayas este gobernador fue conocido como "el tata Solís".

¹⁵⁴ Felipe Nery Ávila Zapata, *op. cit.* p. 123

¹⁵⁵ Lorena Careaga, *op. cit.* p. 176

¹⁵⁶ Felipe Nery Ávila, para el año de 1926 y buscando su mejoría económica decidió formar parte de los mayas del territorio bajo las órdenes del General May. Comenta que en uno de sus viajes con el tractor hacia la costa había observado que a los lados de la vía se encontraban esqueletos de coches de pasajeros con sus respectivas locomotoras, así como también había otras destruidas en la playa de Vigía Chico. Tiempo después y con la confianza preguntó el origen de aquellos

EL GENERAL MAY CON UN PERSONAJE DESCONOCIDO



En cada viaje rumbo a Vigía se transportaban en promedio 5 toneladas de chicle a la semana,¹⁵⁷ lo que manifiesta una etapa de consolidación económica de May. Esta bonanza de los pueblos mayas era sólo un reflejo de que el gobierno federal estaba por fin en paz con la región.

A partir de 1925 y bajo el gobierno de Amado Aguirre¹⁵⁸, el territorio, como una clara respuesta del orden establecido, consigue una mayor vinculación con el gobierno federal;¹⁵⁹ hecho que lograría sembrar en algunos un interés particular por las tierras quintanarroenses.

Lo anterior se nota a principios del año 1926 con el gobernador Candelario Garza, quien realiza un contrato con la compañía americana "Chicle Developmen", monopolizando así la compra de chicle con precios muy bajos, de los cuales él era responsable pues éstos habían sido dictados como oficiales en el territorio.

Esta imposición de precios fue uno de los primeros ajustes por parte del gobierno de la república en la medida de controlar y frenar las acciones y el poder del general May, que a decir verdad solía ser conocido dentro del círculo federal como "un degenerado indio que ostentaba el grado alegórico de general."¹⁶⁰

A la par de este incidente con el gobernador Garza, ocurre otro hecho que es sumado al demérito de la autoridad del general May.

carros que hacía algunos años había visto en su camino a Vigía. May le contestó que habían pertenecido al pequeño ferrocarril militar que funcionó durante la guerra que éste y su gente sostuvieron con los soldados federales al mando del General Bravo, que los indios se emboscaban para atacar a los convoyes ferroviarios y volteaban los carros. *Ibidem.* p. 25

¹⁵⁷ Sergio Ortiz Hernán, "Ferrocarril Militar de Quintana Roo" ... *op. cit.* p. 76

¹⁵⁸ Antes de ser gobernador de Quintana Roo, Amado Aguirre fue Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas bajo el gobierno de Álvaro Obregón. Su perfil de ingeniero le llevó a escribir en 1925 un estudio sobre el territorio, donde expresó su preocupación por la falta de comunicaciones terrestres. *Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México, op. cit.* p. 68

¹⁵⁹ Lorena Careaga, (tomo II) *op. cit.* p. 87

¹⁶⁰ *Idem.*

FRANCISCO MAY Y EL CORONEL LIBRADO ABITIA (CIRCA 1923)



La primera vez que Miguel Ángel Ramoneda¹⁶¹ emitió una opinión sobre los mayas del territorio de Quintana Roo, fue mediante un oficio dirigido a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) fechado el 6 de marzo de 1926. En él, expresaba su inconformidad de los más de 10, 000 indígenas que habitaban las "tribus" mayas, que aunque habituados al trabajo, tenían que luchar ante la necesidad de transportar sus productos.

Ramoneda consideró que esto era injusto pues la misma arma que sirvió para combatirlos y exterminarlos (refiriéndose al Ferrocarril Militar) les debía el bienestar, por lo que "emprender la obra de reconstrucción del referido ferrocarril, era una obra patriótica".¹⁶²

Supongo que Ramoneda ignoraba la rehabilitación que el general May le había hecho a este ferrocarril así como la extracción que éste ya realizaba, puesto que en su oficio menciona la posibilidad de también obtener los derechos de arrendamiento y explotación de los terrenos que habían pertenecido a la Negociación Chiclera Mexicana. Para tal efecto, consideró tres importantes puntos,

[...]PRIMERA: Se me otorgue en concesión por un periodo de 75 años, la reconstrucción en las partes factibles y la construcción en las que lo ameriten, la explotación de la línea de Vigía Chico a Santa Cruz Bravo.

SEGUNDA. Dicha línea se construirá y reconstruirá de acuerdo con las trazas originales de su construcción que obran en la Secretaría de Guerra y Marina, fijándose un plazo para terminación de 5 años.

¹⁶¹ El "joven" Miguel Ángel Ramoneda vecino de la capital del país, tenía influencia en el gobierno gracias al apadrinamiento del presidente Calles. Ramoneda pretendió hacerse empresario chiclero obteniendo la concesión del ex Ferrocarril Militar para después traspasarla a una empresa beliceña. Véase, "IV La consolidación del enclave forestal" en Carlos Macías Richard, *op. cit.*

¹⁶² AGN, SCOP 501/ 170-1

TERCERA: Que el gobierno Federal me concederá como subvención la ayuda para poder llevar a cabo dicha obra[...]”¹⁶³

Ramoneda se obligaba no solamente a otorgar mayores facilidades de transporte a la región, sino también a favorecer la vigilancia del territorio.

Guerra y Marina consideró que llevar a cabo la referida concesión era una gran ventaja, siempre y cuando el gobierno federal quedara con el control del ferrocarril. En este sentido, era necesario que el solicitante formara una sociedad anónima en la que el gobierno tuviera el 51 % de las acciones.

En 4 de junio de 1926 se emitió un juicio favorable en la cuestión de otorgar la concesión, sin embargo se obligaba a Ramoneda a respetar los puntos ya mencionados.

2.3.1 Francisco May vs Miguel Ángel Ramoneda

El primero de febrero de 1927 es celebrado el contrato para la reconstrucción y explotación del ex Ferrocarril Militar de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo:

“ Art. 1º. –La Secretaría de Guerra y Marina (que en este contrato se llamará “secretaría”) autoriza al C. Miguel A. Ramoneda (que en lo siguiente se llamará “el concesionario”) para reconstruir y explotar en su servicio y en servicio público, el Ferrocarril Militar de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo en el Territorio de Quintana Roo; en la inteligencia de que la presente concesión limita a la parte a que se refiere el trazo del ferrocarril mencionado y que son más o menos 55 kilómetros, cuya jurisdicción pertenece al Gobierno Federal”.¹⁶⁴

Como lo indicaba este artículo, el contrato únicamente afectaba la línea del ferrocarril, dejando fuera la petición de Ramoneda de anexar al contrato los

¹⁶³ *Idem.*

derechos de la Negociación Chiclera Mexicana; sin embargo se estableció una faja de 500 metros de selva para el derecho de vía.

Por duración del contrato se entendieron los 50 años próximos a la firma de éste, con la condición de que pasado este plazo, la Secretaría y el concesionario quedaban en libertad de rescindirlo o renovarlo.

Los artículos 9 y 11 señalaron que se proporcionarían al concesionario todos los materiales y equipo, siendo el número de locomotoras o autovías a otorgar un total de ocho, tres carros para pasajeros y veinticuatro plataformas. No obstante, al concluir el contrato y si éste no se hubiese renovado, el concesionario tendría la obligación de entregar el ferrocarril y todas las obras que al él pertenecieran en perfecto estado.

Otra de las obligaciones de Ramoneda implicaba gastos financieros. Por ejemplo, debía cubrir desde el principio de los trabajos de reconstrucción y por los siguientes 50 años, la cantidad de cincuenta pesos trimestrales para el fondo de inspección de la empresa Ferrocarriles, así como cinco mil pesos anuales a depositar en la Tesorería General de la Federación y por anticipado para el sostenimiento de destacamentos en Vigía Chico y Santa Cruz de Bravo. Así también, y al igual que otros contratos para la construcción o renovación de vías férreas, se estipularon descuentos a pasajeros federales y la conducción gratuita de correspondencia federal.

El último artículo señaló que:

"[...]el concesionario afecta especialmente la línea, equipo ferroviario y en general todos sus bienes relacionados con el expresado

¹⁶⁴ Los documentos del archivo de Francisco May entre ellos el referido contrato se encuentran en el estudio de Felipe Nery Ávila Zapata. *op. cit.* p. 140

ferrocarril, como concesiones anexas para su explotación y corte de bosques, almacenes y muelles marítimos y demás dependencias, conviviendo de manera expresa en someterse a los mandatos de la Ley Económica-Coactiva de que trata el Título Segundo de la Ley de febrero 26 de 1926, para dejar a cubierto los intereses del Gobierno[...]"¹⁶⁵

Ramoneda tendría un total de siete años, a partir de la firma del contrato, para llevar a cabo la reconstrucción del ferrocarril, sin embargo, por situaciones de fuerza mayor podría presentar alguna prórroga, siempre y cuando fuera manifestada oportunamente.

El 11 abril de 1927, y a sólo dos meses de la expedición del anterior contrato, Plutarco Elías Calles recibió un mensaje desde Cozumel, enviado por el general May, en el cual mencionaba que la concesión a Ramoneda lo dejaba completamente sujeto a las exigencias que éste pudiera tener.

Más que una queja, May indicó estar enterado de las acciones recientes del gobierno, por lo que, y antes de que cualquier contrato lo destituyera de las tierras en explotación, garantizó la producción y compra de chicle de la siguiente temporada, comprendida a partir de julio de 1927 por la cantidad de 800 pesos mensuales,

"[...] a contar desde su primera entrega de chicle hasta finalizar la temporada como recompensa del flete del chicle de Santa Cruz a Vigía Chico[...] Todo chicle que entregue el General May se irá aplicando a los anticipos por valor de cien mil pesos y tan pronto sean cubiertos éstos empezará a abonar a su cuenta corriente de mercancías[...]"¹⁶⁶

No bastando el convenio a los intereses del general May, se dirigió una vez más a la presidencia de la república con una carta de exposición de motivos y razones a

¹⁶⁵ *Ibidem.* p. 143

¹⁶⁶ *Ibidem.* Documento # 14, p. 147

favor, fechada el 24 de marzo de 1928. En ella explicaba que era víctima de las injusticias de Miguel Angel Ramoneda, en primer lugar porque éste no había cumplido con ninguna de las cláusulas del contrato de concesión, pero si le cobraba un generoso pago por hacer uso del ferrocarril: "ha obtenido ya de mi parte la exagerada y desproporcional cantidad de cuatro mil pesos y me amenaza constantemente de que no me permitirá trabajar este año"¹⁶⁷ Y en segundo, porque obstaculizaba el trabajo y las operaciones de May en aquella región a través de las tropas federales.

No hay que olvidar que Guerra y Marina, meses antes y pensando en las dificultades que podría ocasionar el haber accedido a concesionar el ferrocarril, había enviado a Vigía Chico un pequeño destacamento con la finalidad de entregar la línea férrea a Ramoneda.

Hasta entonces el litigio del ex Ferrocarril Militar era visto por parte de las "tribus" mayas como un elemento de pérdida de liderazgo de Francisco May, principalmente porque ellas "comenzaron a mostrarse recelosas para con el mismo y no faltaron gentes interesadas en propalar la versión de que el General May había hecho tratos para perjudicar a los suyos".¹⁶⁸

Ignoro qué haya pasado de abril a septiembre de 1928 con respecto a esta situación, si es que existió en este tiempo alguna respuesta capaz de calmarle a May sus inquietudes. Lo cierto es que mientras esto sucedía, él firmó otro convenio para asegurar la venta de chicle, pero esta vez era con Mac y

¹⁶⁷ *Ibidem. Documento # 22, p. 152*

¹⁶⁸ *Ibidem. p. 53*

Compañía, un grupo de comerciantes establecidos en Cozumel, representantes del beliceño R.S. Turton, recibiendo por anticipado treinta mil pesos.

A finales de agosto se da por terminada la querrela entre Francisco May y Miguel Ángel Ramoneda. El resultado fue un convenio—contrato entre ambas partes. El punto principal era definir cuáles tierras se trabajarían en la nueva temporada para la explotación del chicle, por no quedar claros los límites jurisdiccionales de cada permisionario.

May pretendía trabajar las mismas tierras que el año anterior; terrenos que ya pertenecían a Ramoneda, quién fungía también como explotador de chicle.

En virtud de que May ofreció toda su producción al segundo, el contrato se centró en aclarar el convenio a favor de Mac y Compañía. Sin embargo, May argumentó que no le era posible cumplir con ese convenio debido a que los montes que él creyó se encontraban dentro de su permiso pertenecían a otros concesionarios, lo que suponía una baja razonable de lo que se quería explotar. Por tanto, lo más que se podía extraer de sus tierras correspondía a una producción de 500 quintales de chicle; suma que él consideraba no era de interés para los señores Mac pero sí para Miguel Ángel Ramoneda.

La cuestión contemplaba que éste saldara la deuda con Mac y Compañía, pagando los treinta mil pesos, mismos que sumados a otros diez mil serían el anticipo para la producción que le compraría a May. La propuesta final quedó de la siguiente manera:

“[...] El señor Ramoneda tomará toda la producción del señor May y su gente en Vigía Chico al precio de 75 (setenta y cinco pesos) plata nacional del cuño corriente, quintal, entendiéndose que como minimum, el general May entregará en el mencionado lugar, durante

la presente temporada de chicle, 5, 000 (cinco mil) quintales a ese precio.

El señor Ramoneda facilita en su carácter de concesionario del Ferrocarril Militar, el libre tránsito por la vía, que hará el señor May con sus propios elementos, ampliando esta franquicia en el sentido que el movimiento a Santa Cruz sólo el general lo hará en la mencionada vía, no pudiendo hacerlo ningún extraño a excepción del concesionario Ramoneda.”¹⁶⁹

Estas cláusulas dieron por hecho que la situación de la compra del chicle estaba resuelta, lo que significaba que ambos manejarían el contrato de Turton con extrema delicadeza y con la firme intención de obtener lo que ya habían acordado. Sin embargo, en octubre del mismo año y anteponiendo a las “tribus” que comandaba, May se dirigió al Secretario de Guerra y Marina a quien explicó de forma breve el contrato celebrado con Ramoneda y cómo la ignorancia y poca experiencia en negocios los había puesto a favor de compañías monopolizadoras. Por supuesto, tal explicación iba de la mano con la solicitud de una protección segura para ambos, en virtud que sus vidas podían estar expuestas ante los extranjeros comerciantes.

Ramoneda por su parte, pidió ayuda al Secretario de Agricultura y Fomento alegando que tanto May como él eran víctimas de los extranjeros de Quintana Roo. Señaló que era pertinente cancelar los permisos concedidos a Baduy, Antonio González e Isidro Mendoza, quienes eran los prestamistas del beliceño Turton, pues lo único que pretendían era la ruina de May y por ende la de él mismo, así como extender su poder económico y político dentro del territorio.

May y Ramoneda se apoyaron en el nacionalismo, reafirmando que sus negocios eran con mexicanos y para mexicanos. En esos momentos, a los dos les convenía

ese argumento y con esta meta mantuvieron sin cesar las peticiones a favor de la cancelación a los permisos de la gente de Turton. No obstante, la situación se salió de control.

La Secretaría de Agricultura y Fomento declaró el 22 de noviembre de 1928 la suspensión de toda clase de operaciones de compra de chicle a las “tribus” mayas, lo que significaba que todos los permisos expedidos a favor de May quedaban sin vigor.¹⁷⁰

Esta acción ocasionó un distanciamiento entre May y Ramoneda, iniciándose así un desprestigio para ambos. Las misivas de May a las autoridades federales dejaban claro que aunque el trato preferencial de las “tribus” mayas era con Ramoneda, éste deseaba activar más la explotación de los bosques y tenía la firme intención de lograr este acrecentamiento asociándose con una compañía extranjera.

No obstante lo anterior, quedaba claro que May, representando a las “tribus” mayas, acordó un convenio con Ramoneda, el cual acrecentaría las finanzas de los dos, aunque no así la de las referidas “tribus”. Esto fue otro punto desfavorable de dicho trato, porque una minoría de inconformes mayas creyó oportuno dirigirse al general May haciéndole saber que Ramoneda infringía el contrato con la invasión de terrenos y con el único propósito de dejar fuera a otros cortadores de chicle.

El hecho de que Agricultura y Fomento suspendiera los contratos de chicle sólo dio paso a que no existieran límites entre un explotador y otro, y que la anarquía

¹⁶⁹ *Ibidem*, Documento # 28 p. 161

¹⁷⁰ *Ibidem*. Documento # 35, p.. 170

en los bosques se hiciera presente. Creo también que la Secretaría llevó a cabo la referida cancelación para controlar las ventas de chicle, debido al gran auge de este producto. Este juicio dio como consecuencia que la temporada de 1929 registrara grandes pérdidas entre todos los permisionarios, lo que evidenció la desesperación de May por asegurar algún socio. Por ello, y al no verse beneficiado con su relación con Ramoneda, Francisco May inició estrechos lazos de amistad con el gobernador Amado Aguirre, aunque esta relación, basaba en la explotación de las riquezas forestales, tampoco dio frutos por haber sido trasladado este último al gobierno de Baja California.

Tales acontecimientos sólo condujeron a May a emprender un viaje con destino a la capital de república para ponerle remedio a los atropellos e irregularidades de Ramoneda con su gente. Al parecer, no pudo entrevistarse ni con el presidente ni algún secretario, por lo que optó por dirigir una carta fechada el 7 de agosto de 1929 a Joaquín Amaro, entonces Secretario de Guerra y Marina, desde la propia capital, con el objetivo de conseguir la cesión del contrato del ex Ferrocarril Militar. La petición constó de las siguientes razones:

“1ª. Para el bienestar y tranquilidad de las tribus que comando. 2ª. Evitando siempre que la tribu siga siendo víctima de explotadores. 3ª. Llevar a cabo con verdad la construcción de la vía férrea[...] a nadie más indicado que a mí, en representación de mi tribu, corresponde celebrar con esa Secretaría un nuevo contrato de reconstrucción y explotación de la referida vía; ya sea bajo las mismas cláusulas estipuladas en el contrato del señor Ramoneda, que según me he enterado con detenimiento, podré cumplir estrictamente y contraer los compromisos en él apuntados o hacer las modificaciones que crea pertinentes[...]”¹⁷¹

¹⁷¹ *Ibidem.* p. 88

Aunque la carta se apoyó en la idea de May de que existían personas interesadas en su caída y por lo tanto interesadas en los recursos que él explotaba, la petición pareció no conseguir respuesta, así que el general optó por insistir en el asunto que consideraba prioritario.

Una segunda carta es enviada un mes después al mismo Secretario de Guerra y Marina con la intención de recordar sus intereses y los de las “tribus” maya.

El resultado que parece desprenderse de esta acción fue la anulación al contrato de Ramoneda; efecto que ocurrió por orden presidencial sin dar explicaciones al respecto.¹⁷²

Ante este serie de eventos, Guerra y Marina realizó un informe de la situación del tramo de vía férrea de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo.

“La línea férrea que nos ocupa es de las conocidas Decauville, en parte y en algunos tramos son de vía angosta, está tirada en una longitud de 58 kilómetros de Oriente a Poniente de Vigía Chico a Sana Cruz de Bravo. El ramal esta sobre un terraplén bien construido, pero en completo abandono y cubierto de maleza propia de esta región. El ferrocarril que nos ocupa, hace algunos años pudo llamarse como tal, pero en la actualidad sólo quedan vestigios de aquella organización, pues ahora sólo representa al Viaducto una autovía Ford de arrastre y cuatro plataformas pequeñas... y en virtud del estado de la vía se llega a alcanzar una velocidad de 15 kilómetros por hora ó en su defecto 5 kilómetros por hora[...]¹⁷³”

Dado que el ex Ferrocarril Militar parecía más decrépito que útil, el informe no pasó a mayores, de hecho puedo suponer que les daba lo mismo si May lo explotaba o no.

Aunque nadie podía preveer lo que sería la caída de los precios del chicle, es posible que los índices económicos mostraran una tendencia a la baja; análisis

¹⁷² La cancelación ocurrió a finales de agosto de 1929. Véase “IV La consolidación del enclave forestal”...*op. cit.*

que para May era igual a nada. Sin embargo, su infortunio se dio justo cuando solicitaba la cesión del contrato de Ramoneda, pues el gobierno opinó que sus peticiones ya no eran rentables.

Durante 1929 varios funcionarios del gobierno de la república visitaron Quintana Roo, entre ellos Moisés Sáez, Subsecretario de Educación Pública, quien vio la capacidad de explotación de May e informando que no había de que preocuparse, a pesar de que el general y la "Mexican Exploitation" se encargaban de reconcentrar las marquetas¹⁷⁴ de chicle que eran enviadas en plataformas del Decauville con destino a Vigía Chico.

"A pesar del "ferrocarril" (un tractor con plataforma sobre rieles de juguete) que va a la costa, no tiene Santa Cruz ninguna comunicación segura con el exterior. No habiendo telégrafo, nunca puede saberse cuando vendrá una embarcación de Cozumel a Vigía Chico (aunque una vez que llega si es posible avisar a Santa Cruz por teléfono). No hay correo en Santa Cruz ni comunicación regular con el resto del Territorio. Hacia Payo Obispo son cinco días por entre brechas, "desechos" y lagunas; a Peto el arriero hace cuatro días por un sendero que apenas da paso a una mula; a Valladolid hay tres días por un túnel de maraña. Si las gentes y las cosas fuesen más estables y no colgasen por todas partes tal telaraña de desidia, ya se hubiera regularizado el servicio; pero como, en realidad este es un mundo aún no socializado, la comunicación sale sobrando; no se necesita. O se ha olvidado su utilidad."¹⁷⁵

Como bien lo dijo Moisés Sáez, los caminos eran nulos, y si May entendía eso, no era extraño que quisiera reconsiderar la concesión del único transporte en la región. Para el general éste era el sustento de las "tribus" y el suyo propio. El hecho de que sólo llegará a Vigía tampoco era un problema. Ahí "un mulato llamado don Francisco era el encargado de continuar la cadena de trabajo,

¹⁷³ AGN, SCOP 501/ 170-1

¹⁷⁴ Las marquetas son moldes engrasados formando bloques de 15 a 30 libras de peso.

¹⁷⁵ Lorena Careaga (comp.) *op. cit.* p. 148

recibiendo el chicle o consignando las mercancías que llegarían hasta Santa Cruz en el regreso del tractor.”¹⁷⁶

De que ya no era el tiempo de May, de eso estoy segura. Su servicio por haber sido un intermediario entre “un pueblo lleno de resentimientos y desconfianzas”¹⁷⁷ terminó a la par de que Quintana Roo se convirtió en un foco de interés para el gobierno federal. Obviamente, estos eventos aunados a una serie de reformas en lo que fuera su antiguo campo de acción, lo obligan a salir de la cabecera del territorio en diciembre de 1934, siendo esto su destierro; encontró una nueva vivienda en Peto y permaneció en este lugar hasta el día de su muerte, el 31 de mayo de 1969.

¹⁷⁶ *Idem.*

¹⁷⁷ Felipe Nery Ávila Zapata, *op. cit.* p. 119

3. Del ocaso del ferrocarril hasta hoy.

3.1 Un ocaso muy temprano.

¿Que ocurrió con el ex ferrocarril militar después del conflicto con May? ¿Fue quizás que ese litigio marcaría el inicio de su ocaso? Tal parece que así fue, pero esto es algo que debemos confirmar, principalmente porque a partir de ese momento la historia del Ferrocarril de Vigía a Santa Cruz de Bravo tiene poca información. Sin embargo trataré de ligar los eventos que ocurrieron tanto en el territorio como fuera de él, a fin de hallar los elementos que me permitan recrear las últimas noticias de vida de este ferrocarril.

En 1932, la producción chiclera llegó a su nivel más bajo. El apogeo alcanzado tan sólo una década antes, que mostró durante 1929 con 2 390 toneladas una cifra hasta ese momento récord, comienza su descenso y retrocede hasta llegar a una producción de tan sólo 302 mil kilos en aproximadamente tres años.

Conjuntamente con este descenso se desata una vez más la intranquilidad política dentro de Quintana Roo, decretando el presidente Pascual Ortiz Rubio, a finales de 1931, la supresión del territorio y repartiéndolo entre Campeche y Yucatán. No obstante, el llamado Comité Pro-Territorio de Quintana Roo continuó con sus gestiones para la recuperación de éste, logrando su cometido el 14 de enero de 1935.

Dentro de este marco de inestabilidad, el gobierno decidió llevar a cabo una nueva exploración del territorio con la finalidad de examinar a detalle la problemática de la región, " para remediarla y dictar las medidas necesarias para

desarrollarla y vincularla con el resto del país, desde el punto de vista económico, político, administrativo y social”¹⁷⁸

Uno de los elementos más apremiantes, tal como lo había presentado el general Aguirre nueve años atrás, recaía en la falta de vías terrestres de comunicación. Como veremos más adelante, el territorio contaba con ferrocarriles, pero estos eran privados y de kilometrajes muy cortos, lo que ocasionaba beneficio sólo para sus dueños. La excepción era el Ferrocarril de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo en el sentido de pertenecer a Guerra y Marina. Sin embargo, su constante litigio con el general May lo había vuelto frágil para seguir considerándolo un transporte alternativo a merced del gobierno federal.

Esta mengua ocasionó que el 23 de febrero de 1934 se arrendara a la Secretaría de Agricultura y Fomento, coincidiendo esto con el cambio de nombre de Santa Cruz de Bravo por el de Felipe Carrillo Puerto.¹⁷⁹ Recordemos también que fue ese año cuando el general May se ve obligado a abandonar la población de Carrillo, es decir, no sólo pierde la disputa de continuar explotando el ferrocarril, sino que además se vio forzado a salir del territorio.

La urgencia de arrendar el ferrocarril sólo se explica en una necesidad de tipo social y estratégica, es decir, dado los recientes acontecimientos, era imperativo cambiar la connotación de militar por otro término más amigable. En este caso se dispuso nombrarlo “ferrocarril forestal”, esto es, de estar al servicio de militares o caciques pasaría a beneficiar a la sociedad civil de Carrillo Puerto. Por su parte,

¹⁷⁸ Lorena Careaga, *Quintana Roo: textos de su historia, (tomo II) op. cit. p. 176*

¹⁷⁹ En el año de 1932, el entonces Presidente Municipal de Yucatán, Álvaro Vivas Marfil, decretó el cambio de nombre del poblado de Santa Cruz de Bravo por el de Felipe Carrillo Puerto, en honor al líder socialista yucateco. Se dice que el cambio de nombre se originó pensando en dejar a tras un

la nueva administración del ferrocarril, tomando en cuenta sus posibilidades, consideró que dada la urgencia de reestructurar la economía del territorio, lo más conveniente era rentarlo a un particular.

“ ... Estando imposibilitada económicamente esta Secretaría - por no contar con la partida especial - para el sostenimiento de equipo, vía y material en general del Ferrocarril Forestal de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo, puesto que los aprovechamientos o productos del mismo, ingresan directamente al Erario Nacional, se obtuvo acuerdo del C. Presidente de la República para rentarlo a particulares...”¹⁸⁰

El resultado más próximo a esta acción y que permitió seguir en el lineamiento original de aprovechar esta vía para la sociedad carrilloportense, fue que la Dirección de Fomento Agrícola otorgó todas las facilidades a la administración del internado indígena de Carrillo Puerto para que fuera éste quien en sus labores de producción explotara este ferrocarril.¹⁸¹

Supongo que una vez otorgando el ferrocarril a una institución pública, el servicio que brindó fue en beneficio de toda la población de Carrillo, recordando que para este tiempo el citado ferrocarril no era otra cosa (y aun cuando el gobernador Melgar¹⁸² había prometido reinstalarlo) más que plataformas jaladas por un tractor que corría sobre la vía Decauville. Este sistema fue conocido como tractocarril, en el entendido de que tractor se refiere a un vehículo de motor o diesel que desempeñaba la función de una locomotora, es decir, brindaba tracción a las

nombre que sólo referencia momentos trágicos de la población. Véase "Cronología Comparada"...
Ibidem. p. 366

¹⁸⁰ Ulises Irigoyen, "Algunas de las medidas tomadas por la Secretaría de Agricultura y Fomento",
Ibidem. p. 206

¹⁸¹ *Ibidem. op. cit.* p. 198

¹⁸² Rafael E. Melgar es nombrado gobernador de Quintana Roo para el periodo de 1935 a 1940.

plataformas.¹⁸³ (Véase anexo de fotografías) En el año 1939, el presidente Lázaro Cárdenas en su visita por el territorio incluyó al antiguo poblado de Santa Cruz. Para ello fue necesario llegar a Vigía y ahí "dos tractores de ferrovía Decauville¹⁸⁴ aguardaban a los viajeros, los que inmediatamente los abordaron para continuar el viaje".¹⁸⁵

La etapa cardenista no sólo dio la pauta para la nueva creación del territorio de Quintana Roo, sino que además brindó una constante de eventos favorables para el desarrollo del mismo. Este episodio histórico se vio mayormente beneficiado por la figura de Rafael E. Melgar, quien como gobernador del territorio hizo más palpables las políticas federales.

"Dicho impulso se basó en un programa real y concreto, acorde con el plan concebido por Cárdenas para desarrollar los territorios federales, y sentó las bases para el desarrollo posterior de Quintana Roo. El segundo aspecto es que el socialismo de la época llegó a Quintana Roo con toda la fuerza de su movimiento económico, político y social, transformando estructuras y formas de vida[...]"¹⁸⁶

Otro de los aspectos sobresalientes dentro de este marco de desarrollo se ve reflejado en la creación de cooperativas, las cuales agruparon a los trabajadores del chicle y de las maderas favoreciéndolos en la adquisición de herramientas y servicios médicos, pero sobre todo apoyándolos en una mejor y más organizada forma de comercializar sus productos.¹⁸⁷

¹⁸³ Los ingleses utilizaron esta palabra como sinónimo de locomotora, refiriéndose a un vehículo de motor o diesel también denominado locotractor. Existieron tractores de muchos tipos y fueron construidos por países como Francia, Inglaterra, Alemania y Estados Unidos.

¹⁸⁴ Un tractor de ferrovía Decauville tiene la función de un locomotora pero con motor que corre sobre una vía de un escantillón 60 centímetros.

¹⁸⁵ Luis Rosado Vega, "El General Cárdenas visita Quintana Roo" en Lorena Careaga, (tomo II) *op. cit.* p. 240.

¹⁸⁶ *Ibidem.* p. 212

¹⁸⁷ *Idem.*

Sin embargo, posterior a esta gran bonanza, el territorio incurre una vez más en un episodio de casi dos décadas de incertidumbre política y social -no así económica ya que se da un nuevo auge en la producción chiclera la cual cifró en 3 900 toneladas en el año de 1942- apoyada en la gestión de ex líder ferrocarrilero Margarito Ramírez¹⁸⁸, quien fungió como gobernador desde 1943 hasta fines de 1957.¹⁸⁹

Además de acusársele de tratos fraudulentos con contrabandistas y de venta ilegal de grandes cantidades de maderas preciosas y chicle,¹⁹⁰ a él se le atribuye también el retiro del riel del Ferrocarril de Vigía Chico a Carrillo Puerto, posiblemente a principios de los años cincuenta¹⁹¹.

No cuento con razones documentadas del porqué se llevó a cabo esta acción, pero la lógica me hace pensar que Margarito Ramírez mandó retirar el riel para después venderlo simplemente como fierro viejo. Lo que sí sé es que el Ferrocarril de Vigía Chico a Carrillo Puerto ya no era necesario como una vía de comunicación. La nueva carretera de Carrillo a Chetumal, así como la que unió a Carrillo con Peto, dejaron al margen la línea férrea; esto fue un efecto de carácter nacional, ya que para los años cincuenta y como consecuencia inmediata de la construcción de carreteras encontramos un porcentaje bastante significativo de rutas suprimidas dentro del sistema férreo. Además hay que considerar que la

¹⁸⁸ De origen jalisciense, Margarito Ramírez no poseyó ningún título profesional. Fue gobernador interino de Jalisco de 1927 a 1929. Su siguiente cargo lo colocó como director del penal de las Islas Marías por tres años. Fue diputado federal y gerente de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. *Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México*, México, Editorial Porrúa, *op. cit.* p. 2878

¹⁸⁹ Lorena Careaga, (tomo II) *op. cit.* p.212

¹⁹⁰ *Ibidem.* p. 285

¹⁹¹ Información proporcionada por Don Mario Chan Colli, cronista de Felipe Carrillo Puerto en diciembre de 2002

nueva carretera de conexión con Peto permitía utilizar esta vía como una opción de entronque con los Ferrocarriles de Yucatán, mismos que ya estaban conectados con el resto del país mediante la línea del Ferrocarril del Sureste (Coatzacoalcos - Mérida).¹⁹²

Por lo tanto, supongo que Margarito Ramírez decidió que lo más conveniente era deshacerse del material fijo de este ferrocarril. El material rodante, o sea las locomotoras, había ido a parar a Vigía Chico varios años antes, seguramente a principios de la década de los veinte, posterior a que la quema de éstas cuando los mayas retomaron su espacio.

Ramírez debió haber considerado que este ferrocarril había quedado fuera del sistema de comunicaciones del territorio, y procedió a su venta bajo la premisa que él en su carácter de ex líder ferrocarrilero sabía de las ventajas monetarias de la venta de ese material, mismo que aún en la actualidad se sigue cotizando con fuerte demanda.

Al mismo tiempo, el territorio sufre uno de los fenómenos naturales más desastrosos: el ciclón "Janet" que azotó a Quintana Roo en el año de 1955. El paso de este huracán devastó en gran medida varias poblaciones quintanarroenses, destacando la de Vigía Chico, que desapareció para siempre: "de sus 14 habitantes, sobrevivieron únicamente tres. El total de la mercancía y de

¹⁹² La línea troncal Coatzacoalcos a Mérida fue construida por acuerdo presidencial de julio de 1934 a través de los Ferrocarriles Nacionales de México. Los trabajos de construcción se iniciaron a fines de 1935 utilizando la vía localizada a partir de Sarabia, sobre el Ferrocarril de Tehuantepec. Al terminarse el estudio general de la ruta se abandonó el entronque Sarabia adoptándose el puerto de Coatzacoalcos como terminal occidental del Ferrocarril del Sureste. El proyecto fue continuado por la empresa Líneas Férreas de México S.A. de C.V., no obstante, en 7 de abril de 1936, la construcción de ferrocarriles quedó definitivamente a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas cuyo departamento de Ferrocarriles y Vías Terrestres tomó a su

la producción chiclera que se encontraba almacenada en sus bodegas, se perdió. Los pocos edificios que había desaparecieron, lo mismo que el muelle y las máquinas del ferrocarril".¹⁹³ Sin embargo, decir que las maquinas del ferrocarril desaparecieron, puede significar que éstas a pesar de haber sido quemadas, lo cual tal vez fue parcial, se mantuvieron en su estructura básica –algo risible si pensamos que el fuego pudo haberlas deshecho por completo- y que la presencia del ciclón "Janet" hizo considerables destrozos en dichas estructuras, es decir, debió haberlas separado por todos lados, dado la magnitud del aire.

Es posible entonces que por esta razón hoy en día sólo se puedan observar partes o piezas de estas locomotoras, las cuales presentan una terrible corrosión. No obstante, esto es algo que discutiré en el apartado siguiente. Lo que sí es oportuno decir es que 10 años más tarde, ya con el gobierno de Rufo Figueroa, se desarrolla la expansión de las carreteras en el Norte del territorio, quedando unido Carrillo Puerto con Tulum y Playa del Carmen. Dentro de esta expansión se retoma el trazo del Ferrocarril de Vigía Chico a Carrillo Puerto para la construcción de un camino vecinal o de terracería, dando paso así a la entrada de vehículos automotores hasta el referido puerto.¹⁹⁴

Del destino de los tractores ferrovía Decauville no existe referencia alguna. Lo más probable es que algún vecino de Carrillo Puerto se los haya apropiado y que en la actualidad formen parte de los restos no identificados que aún sobreviven en esta población.

cargo la continuación de esta importante obra. Véase *Ferrocarril del Sureste*, México, SCOP, Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, 1950.

¹⁹³ "Los años de Margarito Ramírez (1943-1957)" en Lorena Careaga, *op. cit.* p. 228

¹⁹⁴ "El Quintana Roo moderno", *Ibidem.* pp. 233-244

Por lo que respecta al territorio de Quintana Roo, los años subsecuentes al régimen de Margarito Ramírez fijaron las bases políticas, económicas y sociales que lo llevarían a consolidarse en el Quintana Roo moderno. Al parecer, todo comienza con la visita del presidente Adolfo López Mateos en 1959 promoviendo la integración del territorio con el resto del país, subrayando el nacionalismo como fundamento de un estado libre y soberano.¹⁹⁵

Varias obras de infraestructura son llevadas a cabo a partir de esta fecha, sobre todo en Chetumal, capital del territorio, así como nuevas medidas administrativas y fiscales sin dejar fuera las transformaciones políticas cuyo impacto reflejaría la futura actividad económica de éste.¹⁹⁶

La importancia turística se dejó ver en el año de 1968, con la expansión de carreteras y con el proyecto de INFRATUR que dio pie a la posterior constitución del centro turístico de Cancún y que desde entonces funge como actividad central de la economía de Quintana Roo.¹⁹⁷

También se considera pieza clave del desarrollo obtenido en este periodo al gobierno de Javier Rojo Gómez, "ya que trató de impulsar todos los renglones económicos, políticos y sociales, además integró la mayor parte de su gabinete con originarios de Quintana Roo y apoyó la formación y desarrollo de organizaciones de quintanarroenses en otros estados".¹⁹⁸

No obstante, y teniendo como precedente esta serie de eventos, es con el gobernador David Gustavo Gutiérrez y con Luis Echeverría como presidente de la

¹⁹⁵ *Idem.*

¹⁹⁶ *Idem.*

¹⁹⁷ *Idem.*

¹⁹⁸ *Idem.*

república, que se formula un plan de desarrollo integral para Quintana Roo vislumbrándose con ello el último escalafón para el nacimiento de un estado.

De este modo, y por medio de un “acuerdo presidencial emitido el 26 de junio de 1972 y con el objeto de impulsar aún más su economía, el territorio íntegro fue declarado zona libre por los siguientes ocho años”.¹⁹⁹ Sin embargo, fue hasta el 2 de septiembre de 1974, cuando el Ejecutivo Federal envía la iniciativa de ley a fin de que Quintana Roo fuera elevado a categoría de estado (la iniciativa incluía también a la Baja California Sur). Así pues, y tras la reforma de los artículos 43º y 45º de la Constitución Política de México, “Quintana Roo fue erigido un estado libre y soberano por decreto del 8 de octubre de 1974”²⁰⁰

Como podemos ver, después de la década de los cincuenta, los gobernantes de Quintana Roo, apoyados en la disponibilidad del gobierno federal se centraron en conseguir los elementos necesarios para la creación de un estado. Uno de los elementos más representativos, tal como lo había señalado el general Aguirre en 1925, era la falta de comunicaciones terrestres, de ahí que se focalizaran en la construcción de carreteras y pequeños caminos regionales. Nada lejos de las condiciones que se requerían para la consolidación de una entidad libre y soberana, que tener una infraestructura de comunicaciones a favor de la economía local y por ende vinculada con la red nacional. Quintana Roo, tomando muy en serio esta condición, la había intensificado desde la década de los sesenta, continuando con dicha empresa con la única finalidad de quitarse de encima su característica más notoria, su aislamiento con el resto del país.

¹⁹⁹ *Idem.*

²⁰⁰ *Ibidem.* p. 242

Quizá el abandono de la antigua línea del Ferrocarril de Vigía Chico a Carrillo Puerto dio pie a construir carreteras y caminos vecinales con la innegable razón de que esto sólo fue posible cuando las condiciones políticas lo permitieron.

Lo anterior da respuesta a la pregunta inicial de este apartado, pues posterior al litigio del general May y de Miguel Angel Ramoneda, el ferrocarril comenzó a perder su capacidad de vía de comunicación en el territorio. Aún cuando se da en arrendamiento a otra Secretaría gubernamental con el objetivo de que Agricultura y Fomento condujera políticas para el desarrollo económico de esa población (sobre todo en la producción del chicle) utilizando como su medio de transporte la línea férrea, parece ser que a dicha dependencia no le interesó. Al efecto decide que por no contar con los recursos necesarios es más conveniente rentarlo a su vez a particulares, propuesta que recayó en la explotación no de un concesionario sino del internado indígena de Carrillo. No me queda muy claro si realmente dicho internado utilizó este ferrocarril para beneficio local o si esto es una confusión de los documentos de la época, ya que no cuento con más fuentes que avalen tal afirmación; aunque también es preciso decir que posterior al conflicto de May, Ramoneda y el ferrocarril, prácticamente se carece de textos que den cuenta de que pasó con esta línea férrea.

Por qué a la Secretaría de Agricultura y Fomento no le interesó esta vía, es una pregunta que se responde sola al pensar que dicha secretaría no iba a tomarse la molestia de explotar esta línea férrea tan lejos del centro del país y ni que decir de reconstruirla, aun cuando en este periodo se advirtió una buena temporada para la producción chiclera. Además, el despunte carretero daba inicio en esas fechas

y era lógico pensar que en Quintana Roo la construcción de carreteras estaba próxima.



Las muchachas de Carrillo Puerto y la plataforma.
Circa: mediados de la década de los cuarenta. Foto: Mario Chan

3.2 Por el terraplén hasta el muelle. De Carrillo Puerto a Vigía.²⁰¹

¿Cuál es la realidad hoy del pueblo de Carrillo Puerto con respecto a un ferrocarril que más que ser un medio de transporte local representó la derrota de los antiguos mayas *cruzoob*? ¿Y de un ferrocarril que apoyó el cacicazgo de Francisco May, general en jefe de las “tribus” mayas? Han pasado ya 100 años desde que el ferrocarril estuvo totalmente terminado y de que inició su servicio entre el puerto de Vigía Chico y Santa Cruz de Bravo. De lo que fuera el bien

²⁰¹ Agradezco la participación para realizar este recorrido a José Manuel Suárez Villasana, de cuya autoría son el total de las fotos que se muestran en este apartado. Merece también especial

denominado Ferrocarril Militar existen vagos recuerdos, casi nulos, diría. La memoria se centra más que nada en la época del general Francisco May, quizás por ser esta una fecha más cercana o porque éste, es un símbolo para la población actual.

¡Todos recuerdan al general May! Por las calles se ven pintas de nombres que ostentan su apellido y la gente habla de él con orgullo.

Sin embargo, no sólo es el vínculo que representó el general May lo que hace que esta línea férrea sea reconocida. La imagen misma de lo que fue este ferrocarril es lo que hace que el recuerdo tenga un nombre: "la plataforma". Como sabemos, en la etapa del Ferrocarril Militar estuvieron en operación además de los carros furgones, catorce carros plataforma. Posteriormente, en la etapa del general May, los tractores de ferrovía Decauville también estuvieron provistos de plataformas, lo que nos conlleva a definir a este objeto como el de mayor presencia en todo el sistema del ferrocarril de Vigía Chico a Carrillo Puerto.

Una conversación con los Dirigentes Mayas ²⁰²

Juana María (en adelante JM) ¿y ustedes, recuerdan el ferrocarril?

Dirigentes Mayas (en adelante DM) *(Hablan entre ellos la lengua maya)* pasa allá, aquí no se nota porque ya cambió... es allá donde pasó la carretera federal cerca del mercado, ahí pasaba el camino antiguo donde estaba la riel que sigue más hacia allá hasta la carretera a Vigía Chico.

Ese es el camino donde pasó esa la "plataforma", ¡así lo dicen ellos!, ¡plataforma!, ...pero entonces... no sé ¿dónde entra para acá?

agradecimiento Lucina Rangel Vargas, quien me apoyó con la correcta utilización y descripción de los términos de infraestructura ferroviaria que aquí se mencionan.

²⁰² Esta plática se llevó a cabo el día 30 de diciembre de 2002 a las 7: 15 horas, en el Santuario de la Cruz, en Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo, México, con los guardianes de la cruz o dirigentes mayas.

(conversan en lengua maya) ...esa calle ... a ver... una, dos, tres cuadras , allá donde esta el monumento a Lázaro Cárdenas ahí entraba la plataforma y ahí estaba una mata de Pich.

Cuando vine la primera vez aquí en Carrillo Puerto, era yo chico, como casi ese tamaño *(señala un joven cercano de apariencia adolescente, 17 años)*... en esa parte del Palacio, esa calle que sale, ese era el camino blanco... entonces daba vuelta hasta el Monumento de Benito Juárez, en la esquina de la calle que viene de Cancún... creo es el mismo camino donde corren camiones que van a Vigía, ahí seguía el camino hasta por la escuela del Colegio, [el Tecnológico], y de ahí hasta Vigía.

José Ek Balam y Santiago Ek Balam son dos hermanos que conocí en el Santuario de la Cruz. Su edad se podría calcular entre los 65 y 75 años. Ellos son del grupo de los dirigentes mayas y viven en una comunidad llamada Señor, pero desde hace 10 años se turnan de cuando en cuando para venir al Santuario a hacer guardia. Ambos caminan alrededor de 30 kilómetros desde su comunidad hasta Carrillo Puerto, se levantan a las cinco de la mañana y rápido toman camino. Así logran llegar alrededor de las cuatro de la tarde.

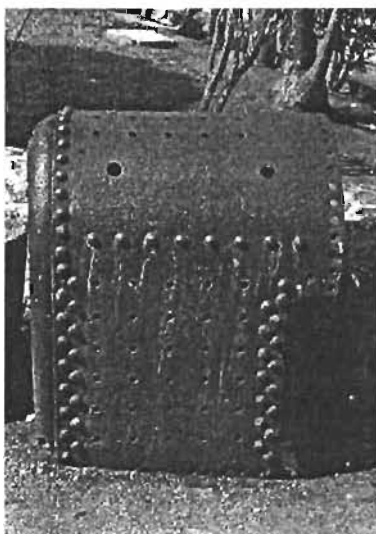
Como ellos mencionan, recuerdan la ruta del ferrocarril en el antiguo Santa Cruz de Bravo, es decir el camino a Vigía -hoy en contra esquina de la calle 80-, aunque no hacen referencia de alguna estación terminal dentro del mismo pueblo. Decidí entonces preguntar por los restos materiales y su posible localización. Recién llegué la noche anterior a Carrillo, y aún cuando en la plaza principal había llamado mi atención un objeto cuya forma asemejaba a un pequeño horno, preferí esperar a realizar la investigación formal. No obstante, esa noche pregunté a los transeúntes por el ferrocarril y por el puerto de Vigía, al no tener idea de lo que yo estaba hablando mencionaron: "¿Quieren ir a Vigía? ¡Pero a qué van, ahí no hay nada!".

- DM** Ahí en el parque, cerca de la Iglesia hay un pedazo, una pieza. A un lado de la Iglesia, casi en la mera calle.
- JM** ¿El que parece horno?
- DM** Hay un pedazo así, como de este ancho (*señala con sus brazos y me indica el tamaño de una pieza como de la que yo hablo*)
- JM** Y ese ¿era parte del ferrocarril?
- DM** Sí, esa es una parte de las máquinas que trabajan, y allá cerca de la comisión federal, hay varias piezas grandes, allá pasando la casa de cultura, es algo como lo que ustedes llaman museo. Casi como eso, porque ahí llevaron cosas (piezas). Eso fue hace antes como diez años.

Pregunté también si en Vigía había restos, pero me respondió que todo se lo habían traído para Carrillo. La fecha que me decía, los 10 años, era el tiempo que según él había transcurrido desde que las piezas llegaron a Carrillo procedentes del referido Puerto.

Pregunté además si alguna vez habían visitado el Puerto de Vigía y José Ek Balam me dijo que él había estado ahí 12 años atrás y que recordaba un par de piezas tiradas fuera del camino. La plática finalizó y yo agradecí enormemente la información brindada.

Procedí a mi recorrido por el pueblo y entonces me di cuenta que, 1) José Ek Balam se estaba refiriendo a la Biblioteca Adolfo López Mateos, la cual tiene adjunta a su edificio un terreno que alberga más de media docena de piezas del ferrocarril. 2) La pieza de la plaza principal era sin duda parte de una caldera, algo así como la caja de fuego (fire box).



CAJA DE FUEGO

Foto: José Manuel Suárez /2002

Descubrí también que el jardín o patio frontal del Hotel Ezquivel tenía entre sus curiosidades una serie de piezas del ferrocarril (mismas que discutiremos más adelante) que actualmente fungen como maceteros o como apoyo de otro mueble. Unas horas más tarde pude hablar con el cronista de Carrillo Puerto, Don Mario Chan Colli,²⁰³ quien primero me dejó saber de varios investigadores que estaban interesados en hacer la historia del ferrocarril, aunque hasta entonces ninguno había concretado un estudio. Por lo tanto, le agradó nuestra presencia.

Me di cuenta que teníamos información muy semejante. Hablamos del proyecto no realizado de unir a Peto con Carrillo. Retomó también que Vigía Chico había sido abandonado en 1955 con el huracán "Janet". Sin embargo, fue él quien me hizo saber que el retiro del riel había sido una iniciativa de Margarito Ramírez. ¿Cómo llegó a esa deducción? A través de la tradición oral.

²⁰³ Don Mario Chan es cronista desde hace varios años del pueblo de Carrillo Puerto. Esta plática fue realizada en la Presidencia Municipal el día 30 de diciembre de 2002 a las 12:00 hrs.

También señaló con vehemencia que "... la historia del Ferrocarril Militar estuvo llena de muerte, ya que por cada durmiente -se dice- murieron 7 personas".²⁰⁴

Pienso que ese sentido de la muerte estuvo ligado más que nada a las condiciones propias de la región (enfermedades, mala alimentación, trabajo en exceso) y a un pequeño número de indios todavía insurrectos que, se dice, disparaban al enemigo (los trabajadores de la vía) como parte de su desacuerdo.

Otro de los puntos de mayor interés seguía siendo el momento en que las piezas del ferrocarril se concentraron en el patio de la biblioteca: "Fue durante la administración del presidente municipal de Carrillo, Sebastián Estrella Pool, en el año de 1985 aproximadamente. Estas piezas se encontraban esparcidas en diferentes puntos de la ciudad, hasta que se agruparon a un costado de la biblioteca".²⁰⁵

Las piezas estuvieron dispersas en Carrillo por más de tres décadas, considerando que alrededor de los años cincuenta, con el retiro del riel, el resto del sistema del ferrocarril quedó a merced del abandono físico y del olvido, hasta el año de 1985, cuando se decide que las piezas sean reunidas en un lugar determinado, rescatándolas así del olvido social mas no del deterioro físico.

Las locomotoras o lo que quedaba de éstas, permanecían en Vigía y debieron ser trasladadas a Carrillo poco tiempo después de haberse realizado el primer acopio, que según las fechas señaladas por los dirigentes mayas fue en 1990, cuando todo aquello que tuviera relación directa con el ferrocarril se conjuntó visualmente en un espacio, la biblioteca Adolfo López Mateos. No obstante, se olvidaron de las

²⁰⁴ Mario Chan Colli, *Ibidem*.

²⁰⁵ *Ibidem*.

piezas que existen en el patio del Hotel Ezquivel y como veremos más adelante, de otros interesantes vestigios que aún quedan en Vigía.

Al terminó de nuestra conversación don Mario se ofreció amablemente a ser nuestro acompañante en el recorrido rumbo al puerto.

Cabe señalar que el recorrido se pospuso dos días, principalmente porque se atravesaron los festejos del fin de año.

3.2.1 Por el terraplén hacia Vigía Chico

El 2 de enero de 2003 salimos rumbo a Vigía. Nos esperaban 56 kilómetros por recorrer, pero por fortuna pudimos contar con un vehículo automotor propiedad del Municipio que facilitó la llegada hasta el antiguo puerto.

El primer obstáculo se presentó en la caseta de entrada, todavía dentro de Carrillo Puerto. Por lo que entendí el acceso a Vigía Chico estaba restringido y había que tener un permiso especial. Las razones eran obvias, el antiguo Puerto de Vigía, así como más de la mitad del camino que teníamos por recorrer se encuentran dentro de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an (Regalo del Cielo), declarada como tal desde el 20 de enero de 1986 y que se ubica dentro de los municipios de Cozumel y Felipe Carrillo Puerto.²⁰⁶

Poco tiempo después accedieron a dejarnos pasar no sin antes reiterar que teníamos prohibido sustraer cualquier objeto del lugar. Además nos señalaron

²⁰⁶ El artículo primero de este decreto señala que " Por ser de orden e interés público se declara como área que requiere la protección, mejoramiento, conservación y restauración de sus condiciones ambientales la superficie de 528,147-66-80 hectáreas, ubicadas en los municipios de Cozumel y Felipe Carrillo Puerto, Estado de Quintana Roo, cuya descripción topográfica-analítica se especifica en el considerando penúltimo del presente Decreto. A esta área ecológica protegida se le identificará como Reserva de la Biósfera Sian Ka'an. Véase www.conanp.gob.mx

que en Vigía quedaban algunas piezas que formaron parte del ferrocarril, tal como lo había mencionado José Ek Balam.

Los primeros tres kilómetros del recorrido, aún dentro de la municipalidad de Carrillo Puerto, son un camino asfaltado. Pasado este tramo y ya sobre un camino de terracería, se observa con mayor claridad lo que fuera el terraplén de este ferrocarril, carente ya de los rieles y los durmientes.

Tras seis kilómetros hicimos nuestra segunda parada en “Las Lagunas”, recordando el itinerario del Ferrocarril Militar que señala a este punto como un descanso del mismo. Aquí pudimos apreciar una laguna de alrededor de 20 metros de diámetro que indudablemente invitaba a nadar, pero don Mario nos indicó que era peligroso.

Nuestra tercera parada, después de casi 8 kilómetros, fue un lugar conocido como “Platanar”.

Lo que nos hizo descender del vehículo fue que dentro de ese terreno existen una “base para tanque de agua”²⁰⁷ (véase anexo de fotografías) así como restos de lo que fuera el tanque de la misma.

Al saber nuestro interés por el ferrocarril, la persona que estaba a cargo del lugar nos dijo que un cacique, del cual no recordaba su nombre -quizás Margarito Ramírez, pensamos- se había llevado todo el fierro que había en el terreno. No obstante, nos indicó que en otro lugar (justo frente a nosotros) todavía se ven

²⁰⁷ Estructura circular, en este caso de aproximadamente 4 metros de diámetro, hecha de piedra que sirve como soporte para el tanque de agua que es usado para abastecer de este líquido a las locomotoras de vapor. Edificaciones como estas son inherentes a la vía del ferrocarril por la importancia que el agua tenía en la era del vapor.

algunos. Esto nos hizo pensar que a Margarito Ramírez le faltaron rieles que llevarse a la vendimia.

Nos indicó también que el "Platanar" todavía hace 15 años funcionaba como campamento chiclero. Quisimos acceder al referido terreno pero la vegetación actual hizo imposible siquiera poder ver restos del ferrocarril. Con respecto al inmueble que conforma la base para el tanque de agua, así como su respectivo tanque, no estoy del todo segura que haya sido un abastecedor de agua para las locomotoras de vapor, ya que éstos inmuebles deben estar inmediatos a la vía (escasos 3 metros) y en este caso, se encuentra a 20 metros aproximadamente del terraplén, empero, cabe la posibilidad de que la distancia sea una consecuencia estratégica de los militares y de su modo de haber construido este ferrocarril.

La mayor parte del camino resultó bastante monótono. Lo único que se apreciaba a ambos lados del terraplén era vegetación, por la anchura del camino que debe ser de dos metros y medio. Así, el paisaje parecía mostrarnos un túnel extenso.

Volvimos a parar cuando advertimos restos de una choza. Estabamos en Central Seúl, una de las estaciones más importantes del Ferrocarril Militar, resguardada en su tiempo por más de 30 oficiales de tropa.



SITIO QUE OCUPÓ LA CENTRAL SEÚL
Foto: José Manuel Suárez / 2003

Pudimos echar un vistazo al lado del camino y observar que el terreno estaba delimitado por un cerco de piedras. Del lado opuesto, y ya entrados un poco en la selva (15 metros desde la orilla del camino), descubrimos una cantidad impresionante de botellas de vidrio grabadas en relieve de distintos tamaños y colores. En algunas de ellas pueden apreciarse claramente los nombres de "Picot" (para la indigestión), "Tónico Bayer" (estimulante del apetito y tonificador de la sangre), "COCHRAN & Co." y "BELFAST"²⁰⁸.

En general, supongo que el resto de las botellas corresponde igualmente a tónicos o algún remedio para curar las enfermedades propias de la región.

También llamó mi atención un tabique con apariencia de molde que tiene el título de "Phoenix Arizona".

El viaje siguió su curso y nos fue difícil, mientras avanzábamos, darnos cuenta si aún quedaban restos de lo que fueron las estaciones "C", "B" y "A". No obstante, paramos cuando el camino se dividió en dos.

Don Mario nos indicó que el camino de la izquierda es el que conduce a Punta Allen y que el de la derecha nos llevaría a Vigía. Dicho lo anterior, proseguimos y por fin pudimos vislumbrar las aguas del tan ansiado puerto de Vigía Chico. El espectáculo resultó por demás magnífico. Sabíamos que Vigía había caído en el abandono desde 1955, pero estar ahí era demasiado inquietante. Todo estaba en completo silencio y había comenzado a lloviznar.

²⁰⁸ Tras la revisión en la web de un catálogo de tónicos medicinales en botellas (medicinal tonic bottles) encontramos los nombres de Belfast y Cochran. Llama la atención el producto denominado *Dalton's Sarsaparilla and Nerve Tonic, Belfast, Maine*: "Temporarily cures cancers, tonsillitis, permanently syphilis and stomach aches and is an excellent antidote for poisons" "Sarsaparilla was advertised in 1820's helping with the perspiratory functions of the skin, imparting tone and vigor, as well as a cure for syphilis", Véase www.countway.harvard.edu/archives/iotm/.



VIGIA CHICO
Foto: José Manuel Suárez /2003

Inmediatamente pudimos identificar restos de rieles a un lado del camino, algo semejante a lo que pudo haber sido un “patio de vías”, y frente a éstos, lo que posiblemente fue un inmueble, quizás la estación del ferrocarril o la bodega del mismo.



RESTOS DE MUROS
Foto: José Manuel Suárez / 2003

Cerca del faro, cuyo aspecto es más bien moderno (tiene escrita la fecha de 1 de septiembre de 1982), pudimos ver restos de una locomotora, digamos la parte superior de una que asemejaba a una máquina recostada sobre el piso. Sin embargo, el terreno estaba pantanoso por lo que fue inútil tratar de acercarnos.



VISTA AEREA DE LOCOMOTORA EN VIGIA CHICO

Foto: José Manuel Suárez /2003

Próximo a este conjunto existe un par de casas-habitación en muy buen estado; de mampostería con techo de lámina, quizás también de principios de los ochenta. Por la simbología pudimos darnos cuenta que deben albergar a personal de la Secretaría de Marina-Armada de México, de hecho había utensilios básicos como ropas y sacos de dormir. Lo extraño era que no había gente en el lugar.

El camino se perdía hasta un muelle de madera en ruinas y justo a sus pies una gran cantidad de piedras que supusimos eran restos del antiguo muelle.



PARTE DE LO QUE FUERA EL ANTIGUO MUELLE

José Manuel Suárez / 2003

Reconocimos entonces de forma cuidadosa el lugar y fue así como descubrimos dos grandes piezas sumergidas en el agua. La primera podría ser la caldera faltante de la locomotora que yace sobre el piso. La segunda, que sólo dejaba ver un engranaje, podría indicarnos la presencia de un vehículo tipo grúa. En lo que resta del terreno se observan porciones de rieles y un número considerable de clavos mohosos. Finalmente y después de subir al faro, emprendimos el regreso a Carrillo Puerto.

3.2.2 Identificación de algunos vestigios

Los restos que aún se pueden observar de la vía férrea que circuló entre Vigía Chico y Santa Cruz de Bravo, no han sido inventariados y mucho menos catalogados. Esto nos dio pie a tratar de aventurarnos en la identificación de los mismos. Como punto importante señalamos que todos los objetos hallados tanto en Carrillo Puerto como en Vigía Chico son de material de fierro y que es indudable la corrosión que actualmente presentan, por lo cual resulta apremiante darles un tratamiento de mantenimiento y restauración.

El Hotel Ezquivel

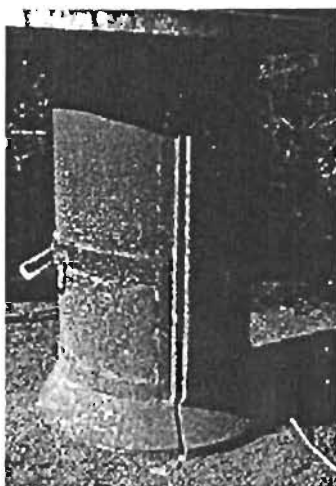
Las piezas que alberga este hotel son en su mayoría rieles. No obstante, se observan restos de lo que puede ser un armón²⁰⁹.

²⁰⁹ Un armón es un vehículo de vía destinado al transporte de equipo o personal de mantenimiento. Existieron cuatro tipos: sencillos, impulsados por las piernas de sus tripulantes; individuales, llamados caballitos que eran utilizados para transportar herramientas para inspeccionar las vías; de motor y los mecánicos.



RESTOS DE UN ARMÓN
Foto: José Manuel Suárez /2003

Otro de los objetos más notorios es un cilindro de un metro de altura con un diámetro de 40 centímetros, del cual sólo podemos argüir que puede ser parte de una locomotora.



PIEZA DE FIERRO USADA COMO SOPORTE
Foto: José Manuel Suárez / 2003

La Biblioteca Adolfo López Mateos

Como mencioné antes, más de media docena de piezas de lo que fuera este ferrocarril se encuentran a un costado de la Biblioteca Pública, Adolfo López Mateos. La estructura básica de una plataforma, marco y travesaños, es una las piezas más representativas.



MARCO Y TRAVESAÑOS DE UNA PLATAFORMA
Foto: José Manuel Suárez / 2003

Un vehículo de fierro que aún conserva sus dos pares de ruedas y un complejo engranaje que se puede observar tanto en el interior como el exterior del mismo, nos puede indicar que éste haya sido parte de algún equipo de arrastre o grúa cuya función principal es brindar auxilio en la vía.



GRÚA
Foto: José Manuel Suárez / 2002

Próximo a esta pieza, pudimos ver otro par de ruedas de fierro las cuales podrían ser parte de un vehículo como el anterior.



POSIBLES RUEDAS DE UNA GRÚA
Foto: José Manuel Suárez / 2002

La locomotora²¹⁰

De las piezas que merecen especial atención se encuentran los restos de una locomotora de vapor que a simple vista deja ver en un conjunto su estructura básica comprendida por la caldera y parte de los cilindros y en otro, sus ruedas motrices.

²¹⁰ Agradezco de manera muy especial el constante apoyo de Eric Fresne (e.fresne@wanadoo.fr) investigador de origen francés especialista en ferrocarriles de vía de 60 centímetros, en el proceso de identificación de esta locomotora así como el envío de múltiples mails al grupo de discusión de las vías estrechas NarrowGaugeDiscuss@yahoogroups.com y al grupo de los ferrocarriles industriales, IndustrialRailwaySociety@yahoogroups.com, a fin de que pudieran emitir un juicio o una opinión sobre los restos de dicha locomotora. En el caso de México, agradezco de igual forma la opinión de Juan Manuel Celorio (Museo de los Ferrocarriles de Yucatán), Eugenio Baltazar y Juan Viladroza. Anexo también los nombres de John Browning (Queensland, Australia), Martin Murray (Bristol, Reino Unido, martin.murray@bristol.ac.uk), Markus Gürbetal (Francia), Renaud Olgiatei (Paraguay) y de Lawrence Hargis (USA) quienes se tomaron la molestia de enviarme sus opiniones sobre las distintas compañías que construyeron locomotoras para vías estrechas y vías Decauville.

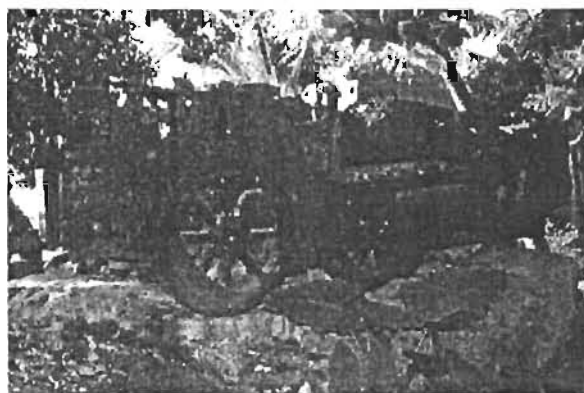


LOCOMOTORA

Foto: José Manuel Suárez / 2002

El que aún se puedan observar dichos elementos nos dieron pie a tratar de identificar el origen de esta locomotora. Recordemos que en 13 de diciembre de 1901 se contrató en New Orleans (USA) el material para el entonces Ferrocarril Militar. En la contratación estaban integradas tres locomotoras de 40 caballos de fuerza. A la fecha no he encontrado otra referencia que indique la compra o contratación de más locomotoras, y tampoco cuento con órdenes de compra de los tractores ferrovía Decauville que funcionaron en la administración del General May. Dado lo anterior, contabilizaremos tres locomotoras.

La locomotora que se encuentra a un costado de la biblioteca así como al conjunto que alberga sus ruedas motrices forman parte de la locomotora número "1".



RUEDAS MOTRICES DE LOCOMOTORA "1"

Foto: José Manuel Suárez / 2002

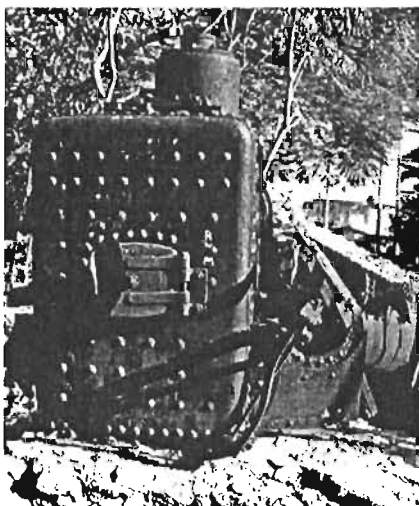
La caja de fuego que se encuentra en la plaza principal conjuntamente con el cilindro que se localiza en el Hotel Ezquível, supongo son parte de la locomotora número "2". Finalmente, la caldera así como el resto de vestigios que se encuentran en Vigía Chico, forman parte de la locomotora número "3". Por obvias razones mi análisis se centra en la locomotora número "1".

Una revisión minuciosa de esta pieza me hizo darme cuenta de los números que tiene grabados en relieve:

En el frente de la locomotora: **No. CH86**

En la parte de la caldera: **No. CH22**

En la parte de la chimenea: **No. MU42**



PARTE TRASERA DE LA LOCOMOTORA

Foto: José Manuel Suárez / 2002

Ahora bien, ya con todos los elementos conjuntos, me comuniqué con expertos en ferrocarriles Decauville.

El lugar de la contratación de las locomotoras, o sea New Orleans, así como las inscripciones que la máquina presenta, no indicaron nada en concreto. También, de forma inmediata, se descartó la posibilidad de que esta locomotora hubiese

sido construida por la Casa Decauville (Francia); no obstante, la denominación de un ferrocarril Decauville sigue teniendo validez por el hecho de que éste circuló sobre una vía de 60 centímetros de ancho (distancia entre los rieles).

Una primera discusión se desarrolló cuando Eric Fresne mencionó que esta locomotora quizás podría ser de procedencia alemana, tal vez una Krauss. Sin embargo, el grupo de los ingleses desechó esta teoría basados en el tipo caldera la cual, según ellos, no corresponde a una manufactura alemana. Martin Murray, del grupo de los ingleses, dijo que quizás podría ser belga, aunque dejó claro que en las listas de locomotoras belgas no existía ninguna que tuviera características similares a la locomotora número "1".

La segunda discusión decidió que la máquina podría ser de procedencia estadounidense, específicamente de la firma Porter. Procedí entonces a contactar a Lawrence Hargis, especialista en Porter Locomotive y que además ha desarrollado un inventario de locomotoras de este tipo. Él me hizo ver que la locomotora número "1" no era una Porter. Señaló que la forma de los cilindros y la caldera no correspondían. Sin embargo, mencionó que podía asegurar que se trataba de una locomotora de la compañía Orenstein & Koppel (O&K), de origen alemán. Igualmente me hizo ver que O&K envió a México, en las primera décadas del siglo XX una buena cantidad de locomotoras.

Por su parte, Eric Fresne se dio a la tarea de rastrear un inventario de locomotoras de vías estrechas de la compañía O&K enviadas a México. El resultado fue una lista de 20 locomotoras, más dos pertenecientes a Krauss y dos más a Decauville.

Orenstein & Koppel ²¹¹					
Tipo	Número	Fecha de entrada	Potencia	Escantillón	Cliente
0220 T	1625	07/1905	80 Cv	600mm	(Mehlich) Tilegr.
030 T	2128	10/1906	40 Cv	600mm	Arthur Koppel for Mexico
030 T	2346	05/1907	20 Cv	2 pies	Ochoa y Gomez, Urquiza
0220T+T	2797	03/1908	80 Cv	600mm	Compañía minera de Torreón
020 T	3694	11/1909	40 Cv	600mm	Blaisdell Coscotilán Syndicate
040 T+T	3698	12/1911	100 Cv	600mm	Manuel Araoz
040 T+T	3699	12/1911	100 Cv	600mm	Manuel Araoz
021 T+T	4056	05/1910	40 Cv	600mm	Amado Sugar Refineries Co. Navolato
030 T+T	4059	07/1910	50 Cv	600mm	Ramon Corona
030 T	5322	03/1912	30 Cv	600mm	México
030 T+T	5341	03/1912	40 Cv	600mm	Haciendas de Guillermo Purcelli & Cia.
030 T+T	5823	08/1912	40 Cv	600mm	Geo Fuss loscapa
030 T	6019	09/1913	10 Cv	600mm	Haciendas de Guillermo Purcelli & Cia.
0220T+T	6024	12/1912	80 Cv	600mm	Compañía minera de Torreón
030 T+T	6063	02/1913	50 Cv	600mm	Francisco del Hoyo
030 T+T	6064	02/1913	50 Cv	600mm	Francisco del Hoyo
030 T+T	6065	02/1913	50 Cv	600mm	Francisco del Hoyo
030 T+T	6091	02/1913	40 Cv	600mm	S. Pearson & Son
030 T+T	6092	02/1913	40 Cv	600mm	S. Pearson & Son
030 T+T	6093	02/1913	40 Cv	600mm	S. Pearson & Son
030 T	10347	12/1922	30 Cv	600mm	Raúl J Rafael Dondé
Krauss					
Tipo	Número	Fecha de entrada	Modelo	Escantillón	Cliente
030 T	4828	1905	27ab	600mm	Arthur Koppel para México "Rafaela"
030 T	5670	1905	14af	600mm	Arthur Koppel para México "Nellie"
Decauville					

²¹¹Para cualquier información extra o dato adicional a esta lista contactar a Eric Fresne en: e.fresne@wanadoo.fr.

Type	Número	Fecha de entrada	peso	Escantillón	Cliente
020 T	166	11/12/1895	3 t	600mm	Bernstein para León, exploitation forestière, Mexique
020 T	297	12/05/1899	3,25 t	500mm	Lurelli pour le gouvernement Guadalajara

Como podemos ver, ninguno de los clientes es Guerra y Marina, no obstante, cuatro de las locomotoras no precisan su comprador. Dos le corresponden a Krauss y otras dos a la firma Decauville. Para el caso de las últimas, éstas muestran fechas de entrada antes del inicio de la construcción del Ferrocarril Militar.

Todo lo anterior nos ha situado en una discusión constante; sin embargo, las opciones se han reducido y quedan en este momento, dos hipótesis:

- 1) Es una locomotora francesa **Decauville 020 T**, de los talleres Petit-Bourg.
- 2) Es una locomotora **Krauss 030 T**, de manufactura alemana.

Sabemos que es necesario continuar la investigación a fin de tener datos certeros no sólo de la locomotora "1", sino de las otras dos que no se han tomado en cuenta para este análisis.

En suma, los vestigios que hoy día son albergados por el pueblo de Carrillo Puerto necesitan ser inventariados y catalogados, lo que nos dará una visión precisa de ellos. Además, resulta apremiante darles mantenimiento para que en el mejor de los casos sean salvaguardados en un museo local.

Creo que es necesario hacer un recorrido más exhaustivo que permita adicionar nuevos datos a los brindados. Como mencioné antes, esta investigación se realizó

entre diciembre de 2002 y enero de 2003, así que puedo asegurar que a la fecha deben existir nuevas investigaciones en torno a la historia de este ferrocarril.

Por último debo agregar que mientras redactaba este apartado, don Mario Chan me informó²¹² que un par de meses atrás y durante una excavación para una cimentación en el camino rumbo a Vigía Chico fueron halladas otras piezas que formaron parte del ferrocarril, mismas que inmediatamente fueron concentradas a un costado de la biblioteca pública.

3.3 Otros ferrocarriles particulares.

Bajo la premisa de que Quintana Roo era un espacio alejado del resto del país, y por lo tanto sin una estructura política sólida, es común pensar que si de algo careció fue de comunicaciones terrestres. Lo anterior podría sugerir a su vez que los ferrocarriles nunca estuvieron presentes en este Territorio o que como yo pensaba, sólo tendría uno, construido para controlar militarmente la antigua capital rebelde de los *cruzoob*. Sin embargo, y teniendo como precedente mi constante búsqueda de documentos que citaran elementos representativos del ferrocarril militar, me di cuenta de la presencia de pequeñas líneas férreas de origen privado que apoyaron a las empresas explotadoras de recursos. No obstante, estos ferrocarriles, precisamente y dejando en claro la inestabilidad política, no construyeron una red de comunicaciones debido a: 1) fueron edificados siguiendo un patrón de extracción de recursos y 2) el tipo de vía férrea utilizado fue el de vías estrechas o vías sistema Decauville, cuya característica más notoria es la de ser un sistema de vías portátiles.

Es pertinente resaltar que un estudio base para una localización preeliminar del derrotero de estos ferrocarriles fue el texto del General Amando Aguirre²¹³ escrito en el año de 1925, que aunque refleja algunos errores de los puntos exactos de las líneas, resume cuando menos a los más representativos para entonces.

La Compañía Agrícola "El Cuyo y Anexas"

Una de las primeras y más importantes compañías que se crean con el objeto de explotar los recursos silvícolas fue El Cuyo y Anexas, la cual llegó tener 1 800 km² de tierra. Dado esta vasta extensión, fue necesario contar con una adecuada organización capaz de sostener a una empresa de tan grandes dimensiones.

En los inicios del siglo XX, y según el estudio de Dachary y Arnaiz, esta compañía contaba ya con una fuerte infraestructura apoyada en sus servicios de comunicaciones, "esto da una idea de la magnitud de la misma, como de la compleja organización de una empresa capitalista de principios de siglo en la frontera de México"²¹⁴

Además de contar con un buen servicio de transporte por agua, la empresa había construido dentro de su territorio dos pequeños ferrocarriles: una línea Decauville de 10 kilómetros de longitud, tracción animal, además de 60 plataformas de arrastre. Y una línea de vía ancha (seguramente de 0.914 m) de 11 kilómetros de longitud que corría desde Solferino rumbo a un punto de la costa. Esta vía, a pesar

²¹² Dicha información fue obtenida vía telefónica el 21 de septiembre de 2004.

²¹³ Véase *Informe que rinde al C. Presidente de la República el jefe de la comisión nombrada por el mismo para hacer el estudio del territorio federal de Quintana Roo, integrada por el C. General Amado Aguirre, estudio practicado de enero a abril de 1925*, México, Imprenta de la Dirección de Estudios Geográficos y climatológicos, 1925.

²¹⁴ Alfredo César Dachery y Stella M. Arnaiz, "Concesiones del Porfiriato para la explotación de los recursos naturales en Quintana Roo", en Lorena Careaga, (tomo I) *op. cit.* p.335

de lo corto de su kilometraje, tenía una locomotora de vapor para dar servicio de arrastre a más de una docena de plataformas.²¹⁵

La Compañía del Cuyo prosiguió su desarrollo con una diversa extracción de recursos que además de incluir el palo de tinte, el chicle y maderas se especializó en hule, sal, caña de azúcar, vainilla y tabaco, destacando igualmente la explotación ganadera.²¹⁶

No obstante, para el año de 1936 la compañía fue fraccionada dentro del proceso de la repartición de tierras ejidales y dos años más tarde "se entrega a las cooperativas de Solferino y Chiquilá la línea Decauville que había pertenecido a la antigua hacienda El Cuyo"²¹⁷

Xcalak - La Aguada

Durante el plan de operaciones contra los "rebeldes" *cruzoob* en febrero de 1901, es construido un ferrocarril del sistema Decauville con una longitud de sólo 5 kilómetros en las inmediaciones del campamento Sombrerete. Cabe señalar que a pesar de lo corto de su kilometraje, este ferrocarril tenía a su servicio seis carros plataforma.

El campamento Sombrerete o Zaragoza (punto conocido por sus ventajas militares), estaba conformado por las tropas que operaban en Bacalar. Para ello, se estableció una línea férrea entre la Bahía de Chetumal y el Mar de Honduras, llamado Ferrocarril de Xcalak a La Aguada, por ser éstos los puntos extremos de la línea.

²¹⁵ *Ibidem.* p. 336

²¹⁶ *Ibidem.* p. 337

Este ferrocarril, a diferencia de otros y en semejanza con el Ferrocarril Militar, fue construido por la Secretaría de Guerra y Marina por razones de estrategia y control con el objetivo de facilitar la conducción de tropas y demás elementos de guerra, evitando además el paso de las embarcaciones nacionales por aguas británicas.

Pasada la campaña militar, Xcalak se convirtió durante la administración del general De la Vega en un puerto de actividad obrera, donde establecidos algunos talleres de herrería y carpintería, se hacían las reparaciones necesarias a las embarcaciones.

Las obras del puerto prosiguieron bajo la dirección de la Secretaría de Comunicaciones y en 1902 estaban próximos a instalar un faro. Todo esto como parte del supuesto de igualar en condiciones y población a Xcalak con Payo Obispo.²¹⁸

El pequeño ferrocarril fue víctima de las condiciones climáticas del lugar lo que ocasionó la rápida destrucción de los durmientes por lo tanto, su pronta desaparición.

La Compañía Colonizadora

Airedor de 1900 la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán construyó dos ferrocarriles. En Yalikin se tendió una vía de 65 kilómetros²¹⁹ de

²¹⁷ Véase "Cronología comparada" en *Ibidem.* p.376

²¹⁸ *Memoria correspondiente al 1 de enero de 1900 al 30 de junio de 1901 presentada por Bernardo Reyes al General Comandante del Distrito Federal, op. cit.p. 49*

²¹⁹ EL total de los kilómetros de esta vía se contradice con el estudio de Dachary y Arnaiz, ya que ellos mencionan un total de 55 kilómetros. No obstante, será necesario establecer un estudio más profundo sobre esta vía férrea a fin de arrojar datos más precisos.

longitud y en Puerto Morelos una de 11 kilómetros, ambas de tracción animal y del sistema Decauville.

"[...] Para la comunicación en nuestras colonias[...] contamos con el material suficiente y la mulada necesaria, teniendo en estudio la aplicación de motores de gasolina. Además todos nuestros terrenos están cortados por caminos amplios y brechas que dan fácil acceso y facilitan toda clase de comunicación, contando además con el camino carretero hecho por el Gobierno Federal que une a Morelos con Valladolid y otro que partiendo de Yalikin, vía Kantunil, establece comunicación con Tizimín"²²⁰

Para el ferrocarril de Yalikin se tenían un aproximado de 100 plataformas y más de 700 mulas, todo esto como parte del servicio del traslado del palo de tinte; principal explotación de esta colonia.

El área de la Compañía Colonizadora representaba la extensión más grande de tierras que hasta entonces se encontraban dentro de una concesión. La compañía era dueña de aproximadamente 675 mil hectáreas, mismas que había obtenido por traspaso de Faustino Martínez que como sabemos había conseguido estas tierras a través de la Secretaría de Agricultura y Fomento por contrato de deslinde y colonización en 1899. Años más tarde los terrenos de la compañía fueron tomados por el Banco de Londres por créditos en contra. No obstante, estos terrenos fueron reivindicados al gobierno federal según el decreto de 25 de julio

²²⁰ AGN, Fondo Gobernación, 1903, 4ta. Sección, 903 (5). Legajo 11, Expediente: Organización del Partido de las Islas.

de 1917; empero, en 1923 y avalados en el artículo 27 de la Constitución Mexicana le fueron devueltos a la citada institución bancaria²²¹. Así pues, con base en una nueva concesión al Banco de Londres y México, se creó la Colonia Santa María.

La Colonia Santa María

Santa María como centro de una extensa concesión chiclera, manejada por los hermanos Cue, se convirtió en la colonia sede de la Compañía Colonizadora.

George C. Shattuck describe que en su viaje realizado a la colonia en 1929 vio restos de antiguas vías al tiempo que transitaba por otras.

“A eso de las dos de la tarde encontramos un terraplén con los carriles de una línea de tranvías rotos y que impedían el paso de las mulas; no obstante, antes de las tres llegamos a un campamento... Hasta este punto la vía era transitable, nuestros amigos pudieron llegar en una plataforma tirada por una mula. Nuestro equipaje fue trasladado a la plataforma. Todos nos sentamos sobre él y la vieja acémila arrancó al galope por la vía. ¿Cómo lograba poner las patas en los hoyos entre los durmientes? es un misterio que nunca podré explicarme.”²²²

Narra también que la vía de aproximadamente 10 kilómetros (contando desde el último campamento hasta Santa María) corría sobre un viaducto de piedra con una altura de 5 a 10 pies, es decir, entre los dos y tres metros. Por otro lado menciona que la casa principal de la Colonia además de contar con una infraestructura ventajosa, tenía junto a los almacenes y talleres, una línea de tranvía que corría en todo lo largo de la calle adjunta, mejor conocida como “calle herbosa”.

²²¹ Amado Aguirre, *op. cit.* p. 56

²²² George C. Shattuck, “La Colonia Santa María” en Lorena Careaga, (tomo II) *op. cit.* p. 134

Parece también que la antigua línea de 11 kilómetros de longitud construida por la Compañía Colonizadora en Puerto Morelos se extendió hasta las inmediaciones de la Colonia, ya que Shattuck describe la existencia de 40 kilómetros de vía que llegaban hasta Morelos y que al igual que las líneas anteriores, era una plataforma jalada por mulas, las cuales tras 10 kilómetros de recorrido tenían que ser relevadas por otras, debido al cansancio de los animales.

Dado que la Colonia había sido por muchos años "el centro de la recolección del chicle en una gran parte del noroeste de Quintana Roo"²²³ se consideró pertinente la existencia de líneas de tranvía que comunicaran a los principales campamentos. De hecho, el más conocido fue el que circulaba rumbo al campamento La Central y que tenía una longitud de 28 kilómetros.

La Colonia Santa María estuvo dedicada a la explotación del chicle hasta 1936, momento en que da inicio el fraccionamiento de tierras de los enormes latifundios del norte de Quintana Roo. Ese mismo año, "el gobernador Melgar inicia trámites para repartir las tierras pertenecientes a la antigua Compañía Colonizadora, en la hacienda de Santa María"²²⁴, mismas que pasarían a formar parte del ejido de Leona Vicario.

Para 1938, se hace entrega a las cooperativas de Leona Vicario y Puerto Morelos de los bienes materiales de la antigua Compañía Colonizadora, incluido dentro de éstos la línea del ferrocarril²²⁵ de 40 kilómetros de longitud, que corría desde Santa María hasta Puerto Morelos.²²⁶

²²³ *Idem.*

²²⁴ "Cronología comparada"... *Ibidem.* pp. 372-373

²²⁵ La tradición oral nos dice que hoy en día quedan algunos restos de rieles así como del terraplén de este ferrocarril. Se destacan también la presencia de alcantarillas.

²²⁶ "Cronología comparada"... Lorena Careaga, *op. cit.* pp. 372-373

El Ferrocarril Mengel

Hacia la parte sur de Quintana Roo y con el claro objetivo de explotar la riqueza maderera (caoba, cedro y palo de tinte) la Compañía Stanford construyó dentro los terrenos que tenía en concesión y conjuntamente con los hermanos Mengel, un ferrocarril de vías estrechas de 16 kilómetros de longitud que circulaba de Agua Blanca (extremo sur del territorio) hacia el interior del bosque de Icaiché. El Ferrocarril Mengel dejó de circular en 1917, cuando el gobierno de Carranza canceló la concesión de la compañía.²²⁷

Alrededor de 1925, surgió la idea de volver a explotar este ferrocarril, del cual, y según palabras del general Amado Aguirre, sólo quedaban los rieles.

El proyecto lo originó Roberto S. Turton (el beliceño que realizaba las compras de chicle en la administración de Francisco May) a cambio de que el gobierno federal le otorgara una concesión para explotar maderas. Turton pretendía ser quien llevara a cabo la reconstrucción de dicho ferrocarril, sobre todo por las ventajas que ofrecía el uso de un transporte en la selva quintanarroense.

“El Sr. Roberto S. Turton ha cambiado ideas con el suscrito sobre volver a herrar el pequeño ferrocarril denominado Mengel, de que antes se ha hablado, hasta Champotón que alcanza un desarrollo de 255 km o hasta Campeche que alcanza 260 km a cambio de una concesión para explotar caoba, cedro y chicle en una faja cuya anchura se estipularía en un contrato, haciendo la explotación forestal de chicle y de todas las maderas finas que hasta hoy no se explotan, entregando el ferrocarril al Gobierno, ya sea en tramos de 20 en 20 kilómetros”.²²⁸

El proyecto consistía en conectar el ferrocarril a la altura de un lugar llamado Juárez, con otro ferrocarril que había construido la Mexican Exploitation Co. tipo

²²⁷ Amado Aguirre, *op. cit.*, p. 56

Decauville de aproximadamente 80 kilómetros de longitud²²⁹ y así aprovechar esta vía, misma que tenía como punto extremo Champotón (Campeche).²³⁰

El proyecto del general Aguirre

Mientras el general May discutía su posición de líder de las "tribus" mayas, la administración federal discutía nuevos proyectos para el establecimiento de vías férreas en el territorio. Para ello y dentro del primer semestre del año de 1925, el general Amado Aguirre realizó un estudio a fin de evaluar las vías de comunicación de Quintana Roo. Es decir, el gobierno federal estaba interesado en saber qué tenía y en qué situación se encontraba, propósito que respondía al interés particular de establecer si Quintana Roo debía o no ser devuelto a Yucatán. El informe de Aguirre resultó demasiado propositivo en la medida de defender al territorio y darle posibilidades de un estado federal.

Dentro de este optimismo, Aguirre señaló con particular interés el establecimiento de una nueva vía férrea de casi 220 kilómetros la cual debía en algún punto entroncar con los ferrocarriles de Yucatán.

"[...]un ferrocarril, que teniendo su terminal en el Sur de Santa Lucía, en la Margen del río Hondo, atravesará hacia el Norte por Bacalar, Santa Cruz Chico, Hohbec, Santa Cruz de Bravo y Sacalaca, para conectarse en Peto con la red de Yucatán, o sin tocar los puntos comprendidos entre Santa Cruz Chico y Sacalaca, que tiene muy poca importancia mercantil y agrícola, porque esta no existe, sino rudimentaria, puede atravesar en línea recta, entre los puntos

²²⁸ *Idem.*

²²⁹ Supongo que este ferrocarril no es otra cosa más que la línea de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo, misma que para entonces está bajo explotación del General May. La confusión de que sea una línea construida por la Mexican Exploitation se debe quizá a que esta compañía en su papel de compradora del chicle utiliza este ferrocarril para trasladar el producto hasta el puerto de Vigía. No obstante, el kilometraje de éste no coincide con la longitud del ex ferrocarril militar, que como sabemos fue de tan sólo 56 kilómetros.

²³⁰ Este proyecto no se llevó a cabo por haberse trasladado Aguirre al gobierno de Baja California.

extremos mencionados, reduciendo su longitud a 220 kilómetros. Así quedaría atravesado todo el Territorio en su mayor extensión de Norte a Sur, dando salida a los productos que se explotan en la margen del río Hondo, que es fértil y propio para todo cultivo tropical, teniendo flete económico por vía fluvial, recibiendo el ferrocarril en Santa Lucía y dándoles salida hasta Mérida y Progreso[...]"²³¹

Para Aguirre la construcción de este ferrocarril fortalecería el transporte de los principales cereales; pero más que nada permitiría explotar la inmensa riqueza forestal dentro del Territorio no sólo para beneficio de los concesionarios de tierras, quienes tenían para su servicio exclusivo las ya mencionadas líneas de ferrocarril, sino para la nación en general, ya que este ferrocarril estaría a cargo del gobierno federal.

Además, y como mera opción de ayuda a este proyecto, Aguirre señaló que el gobierno del presidente Plutarco Elías Calles podía ahorrarse algunos costos en la construcción si como apoyo de mano de obra se instalaban batallones en cada uno de los puntos del derrotero de la línea.

"un batallón en Peto desde donde partiría la línea rumbo a Santa Cruz, otro batallón con su cuartel general en este último lugar que tendiera la mitad de su contingente hacia el Norte, para encontrar el batallón procedente de Peto, y la otra mitad, de Santa Cruz de Bravo hacia el Sur, rumbo a Bacalar, que tendiera la mitad de su contingente hacia el Norte para encontrar el contingente procedente de Santa Cruz de Bravo y la otra mitad hacia el Sur, hasta llegar a Santa Lucía."²³²

Otra de las ventajas más significativas era la reducción de costos con respecto a los durmientes de este ferrocarril, puesto que Aguirre se proponía obtener -de los árboles que serían cortados para abrir brecha-, los durmientes necesarios y

²³¹ Amado Aguirre, *op. cit.*, p. 57

²³² *Idem.*

así evitar un gasto inútil. Por si esto fuera poco, Aguirre afirmaba que la producción de durmientes sería de tal magnitud que “en 30 años no habría que reponer uno solo, atrincherando los demás (durmientes) a los lados de la vía y a medida que la construcción del ferrocarril lo permitiera, se sacarían a Progreso para su venta fuera de la península”.²³³

Considerar pues el desarrollo de un ferrocarril para el territorio de Quintana Roo no era otra cosa más que la necesidad de sentar “las bases fundamentales y eficaces para constituir del territorio, hoy abandonado, una entidad federativa”²³⁴.

La idea de constituir una entidad federativa capaz de contribuir a los gastos de la administración pública era la esencia del proyecto de Aguirre. Por esta misma idea insistía en que la reconstrucción del Ferrocarril Mengel era otro buen proyecto, ya que ambos en caso de realizarse cruzarían el territorio de Norte a Sur. Sin embargo y aún cuando dichos proyectos parecían querer la misma línea de crecimiento para Quintana Roo, no se llevaron a cabo.

Quizás herrar más de 200 kilómetros de vía era una empresa demasiado ambiciosa, o tal vez, el que no se realizaran estos proyectos responde a que la piedra angular que representaba el general Aguirre, como uno de los más optimistas en la consolidación del territorio, fracasó cuando éste es trasladado a Baja California.

En suma, puedo decir que aunque al territorio de Quintana Roo lo guarnecía el elemento militar, existieron a la par de esta administración, otros intereses, principalmente de compañías privadas que lograron crear una infraestructura

²³³ *Idem.*

²³⁴ *Idem.*

adecuada capaz de responder a sus necesidades de explotación, es decir, el elemento más representativo para el tendido de vías férreas en Quintana Roo fue el de vías de tipo portátil propias sólo para rápida explotación.

La construcción de ferrocarriles privados fue el común denominador de estas compañías explotadoras de recursos. La mayoría de éstos fueron de líneas tipo Decauville y de tracción animal. Algunos fueron simplemente tranvías de campos chicleros, mientras que otros fueron verdaderos ferrocarriles que utilizaron locomotoras de vapor propias del sistema de las vías estrechas, aunque esta característica se adjudica a los ferrocarriles construidos por Guerra y Marina y al de la Compañía de el Cuyo y Anexas; en ambos casos con poderes adquisitivos muy altos.²³⁵

Es preciso un recorrido real que nos demuestre la situación exacta de estos ferrocarriles, pero supongo que su abandono tuvo como marco de referencia la Ley de la Reforma Agraria de 1936, lo que ocasionó que las haciendas fueran expropiadas dejando de utilizar su infraestructura férrea. A partir de entonces, el propio tiempo, aunado a los agentes sociales y atmosféricos, dejaron estas vías en el olvido.

Pienso también que hoy día sería lógico encontrar algunos elementos de estos ferrocarriles como pudiera ser el terraplén y quizás algunas porciones de los rieles, o tal vez y como lo señalé antes, algunas de las vías están siendo utilizadas por los campesinos como transporte de sus productos.

²³⁵ Existió también el llamado Ferrocarril de la Laguna el cual contó con una locomotora de la firma Shay. Esta la línea unió a Bacalar, Chetumal y el Ingenio Catmis. Sin embargo y en vista de la escasa información de este ferrocarril no ha sido incluido en este apartado. Cabe señalar que los estudiosos del tema apoyan su documentación a partir de las fotografías que actualmente alberga el "Museo de la Ciudad" de Chetumal Quintana Roo, México.

Conclusiones

El objetivo de esta investigación fue consolidar una historia en torno al Ferrocarril Militar de Quintana Roo a fin de acercarme a su contexto político, económico y social establecido tras finalizar la Guerra de Castas de Yucatán en 1901.

Como punto importante consideré a este ferrocarril como una consecuencia directa del fin de la Guerra de Castas, en el entendido de que posterior a la reconquista de este espacio el gobierno federal introdujo, en el antiguo territorio de los *cruzoob* el medio de transporte más innovador de la época, el cual el general Porfirio Díaz se encargó fuese el distintivo de su régimen.

Por ello, como primer análisis de esta investigación propuse discernir la red de ferrocarriles de Yucatán, considerando que ésta fue igualmente una de las respuestas tras la insurrección de los mayas.

En los primeros años de la resistencia *cruzoob*, (a partir de 1850) los blancos se concentraron hacia el noroeste dedicándose al cultivo del henequén; producto que despuntó en los mercados internacionales por la necesidad de fibras duras. Se crearon así las haciendas henequeneras además de una red férrea capaz de atender la demanda.

Yucatán quedó conformada por dos ejes troncales que partían desde la ciudad de Mérida hacia cuatro destinos: Progreso, Valladolid, Peto y Campeche. Además incluía líneas ramales y una red de ferrocarriles particulares sistema Decauville, coadyuvando de este modo, a tocar todos los centros productores de henequén.

Aunque ambos ejes fueron determinantes en pro del comercio regional e internacional de Yucatán, hay que agregar que la troncal de Mérida a Peto fue

una de las líneas consideradas estratégicas, sobre todo por su cercanía con la capital de los “rebeldes”.

Recordemos que en 1897 -con esta vía férrea casi concluida- y cuando se estaban llevando a cabo los planes de apaciguamiento definitivo de los “rebeldes” *cruzoob*, el gobierno federal concesionó a la Compañía de los Ferrocarriles Sudorientales la construcción de una vía que partiría de Peto con dos posibles destinos: la bahía de Ascensión o la bahía de Espíritu Santo. Dicho proyecto no se llevó a cabo, pero el sueño de extender la vía de Peto hasta un puerto en el Caribe sería un deseo latente.

No obstante, desde 1895 los militares habían trazado una ruta de ocupación que los llevaría hasta Chan Santa Cruz. La línea de avance señalaba a Peto como punto clave, en el sentido de que a partir de él había conexión férrea con el resto de la península.

Un segundo análisis se situó el 5 de mayo de 1901, fecha que el gobierno porfirista estableció como fin de la Guerra de Castas y que sin duda dio la pauta para reorganizar este espacio geográfico. Sin embargo y en la intención de conocer la estructura militar tanto de las fuerzas del gobierno como de los insurgentes, realicé a una revisión del llamado “plan de campaña contra los mayas rebeldes”, precedido por los generales José María de la Vega e Ignacio A. Bravo.

A través de dicho plan pude conocer la posición de los “indios” y los elementos que tenían para su defensa. Para febrero de 1901 había un total de 1500 “rebeldes” diseminados en la costa oriental, de los cuales aproximadamente 800, radicaban en Chan Santa Cruz. Conocer el número de “rebeldes” otorgaba al gobierno la ventaja de reforzar sus antiguas fuerzas. De este modo se integraron

2 700 hombres al mando del general Bravo, lo que aunado a la vulnerabilidad interna de los *cruzoob* y las condiciones nacionales e internacionales, dieron la victoria al gobierno central.

El largo y costoso proceso de la Guerra de Castas de Yucatán terminó con la llegada de los federales a Chan Santa Cruz el 5 de mayo de 1901. El hecho de haber sometido a los mayas “rebeldes” posibilitaba crear una región para beneficio gubernamental y de los grandes capitales, es decir, don Porfirio consideró crear un nuevo territorio, sólo si se lograban recuperar mediante el control, colonización y explotación silvícola, los altos costos que la campaña contra los “rebeldes” había dejado.

Así, el 4 de noviembre de 1901 llegó al Congreso de la Unión, la iniciativa para erigir un nuevo territorio, el cual encontraría en Yucatán un grupo opositor, “los cantonistas”. No obstante, el litigio no trascendió. De este modo y en la coyuntura molinista se decretó, el 24 de noviembre de 1902 un nuevo territorio federal llamado Quintana Roo, cuya capital política sería dos años más tarde Santa Cruz de Bravo.

La sustracción de 50 000 kilómetros cuadrados, pero sobre todo, el despojo de las riquezas silvícolas de la costa oriental, conllevó a la creación de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, aglutinando además del sistema ferroviario una conciencia de unidad para fortalecer el estado amputado.

Por su parte, Quintana Roo se comenzó a forjar con una población heterogénea que incluía opositores, comerciantes, contratistas y trabajadores, presidiarios y militares en cautiverio. Su primer jefe político sería el general José María de la Vega. Empero, incurrió en el establecimiento de una infraestructura de servicios,

que se tomó por parte del gobierno central como un dispendio. Esto ocasionó que dos años más tarde fuera relevado por Ignacio A. Bravo. Su administración puso especial cuidado en dotar de servicios básicos a Santa Cruz como centro operacional del territorio. Las mejoras consistieron en un cuartel, alumbrado eléctrico, agua potable y el servicio telegráfico.

A partir de la edificación de Santa Cruz como ciudad militar, procedí a un tercer análisis, estableciendo como elemento principal la introducción del medio de transporte más rápido e importante: el ferrocarril.

El 5 de junio de 1901 zarpó una comisión al mando del jefe del departamento de ingenieros, coronel Alejandro Ordorica, rumbo a la costa oriental para realizar los estudios respectivos de la instalación de un ferrocarril que conectaría al puerto de Vigía Chico con Santa Cruz de Bravo como un transporte de tropas y víveres. Seis meses más tarde se contrató en Nueva Orleans (Lousiana, EUA) el material fijo y rodante para dicho ferrocarril, el cual consistió en 60 kilómetros de vía calibre de 60 centímetros -siendo el peso del riel por metro lineal de 12 kilos- 8 cambios de aguja, 10 carros furgones, 14 carros plataforma y 3 locomotoras.

Dadas las características del material señalado, estoy refiriéndome a un ferrocarril tipo Decauville. Opté entonces por integrar a mi estudio una síntesis de este tipo de ferrocarriles.

El término Decauville designa a un sistema ferroviario que utiliza una vía de 60 centímetros de ancho. Su originalidad se basó en que se componía de pequeños trozos de vía de una longitud variable de 1.25 a 5 metros. Así, los rieles y los durmientes, de acero unos y otros, unidos en un todo rígido, daban a cada trozo la apariencia de una escalera, de ahí el término de portátil

Este sistema, creado en 1873 en Francia, se integró al mercado ferroviario como un sistema portátil favorecedor del traslado de productos, encontrando con ello una limitante, ya que lo dejaba fuera del servicio de pasajeros y de mercancías. Por ello incurrió en una variación de su sistema original, creando en 1885, una vía estable con la esencia de lo portátil, basándose en que un riel más pesado daría mayor estabilidad y seguridad a los vehículos. Le nombró "vía fija Decauville" la cual tenía rieles y durmientes de acero con un peso de 12 kilos por metro lineal. Para este nuevo tipo de vía construyó además locomotoras, vagones, plataformas y demás material rodante que debían correr sobre su escantillón de 60 centímetros.

Así se establecieron en el mercado dos tipos de vías: una portátil utilizada para la agricultura y la minería, y vía la estable que se colocó en beneficio del transporte de pasajeros, mercancías y de la industria bélica; esta última cualidad los definió como ferrocarriles útiles para la dominación y control de territorios conquistados.

Esta lógica fue la que siguió el gobierno mexicano para adquirir un ferrocarril Decauville con cualidades de vía fija. Aunque esto pone en tela de juicio su posterior debate a la instalación del mismo, el cual discutía que en los años subsecuentes establecería un ferrocarril de mejor calidad.

Por su parte, el trazo del ferrocarril fue elegido para conectar al puerto de Vigía Chico y a Santa Cruz en la medida de tener una ruta capaz de cubrir las necesidades e intereses: transportar militares, víveres y medicinas.

Vigía Chico marcó el kilómetro cero de esta vía. El kilómetros 2 indicaba la presencia de la estación "A"; a la altura del kilómetros 10 la estación "B"; la estación "C" se ubicó en el kilómetro 18; la estación Central, que incluyó la

instalación de un taller de reparaciones, se ubicó en el kilómetro 34.5; en el kilómetro 50 había otro descanso llamado Lagunas y finalmente el kilómetro 56.74 señalaba a Santa Cruz de Bravo como punto extremo de la vía.

La inauguración oficial del llamado Ferrocarril Militar de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo aconteció el 4 de septiembre de 1905.

Dado que su establecimiento estuvo vinculado con la campaña de exterminio de los *cruzoob* pero en el objetivo de aprovisionar a las tropas ahí establecidas, se considero pertinente darle un segundo nombre, minimizando la fuerza conceptual de "militar". Por ello, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) tuvo a bien denominarle: *Ferrocarril de Quintana Roo* o *Ferrocarriles Norte de Quintana Roo*.

El beneficio que representó contar con un nuevo medio de comunicación en la costa oriental significó a su vez una nueva ruta comercial con intenciones de extenderse y conectarse con el resto de las líneas ferroviarias que ya se explotaban en la península.

Aquí resurgió el proyecto de conectar la troncal de Mérida a Peto con el Ferrocarril Militar, sobre todo porque en el año de 1910 se habían presentado algunos ataques a esta vía, que se consideraban venían de parte de un grupo "insurgentes", lo que significaba que el territorio volvía a estar falto de seguridad, aunque también se consideraba la falta de prosperidad financiera; aspectos que se verían favorecidos si se lograba una comunicación constante con el resto de la península.

Aquí entraron en juego los intereses de los dos permisionarios beneficiados con el trazado del ferrocarril; Olegario Molina y Alberto Terrazas. Sin embargo, el trazado

dejó fuera a un importante concesionario, Faustino Martínez. Quizás por esa razón, se insistía en conectar Peto con Santa Cruz, ya que de este modo el transporte férreo se aprovecharía en una mayor escala.

No obstante, la urgencia de lograr extender la vía de Peto hasta Vigía Chico debió ligarse a la futura reanexión de Quintana Roo a Yucatán -hecho que sucedería en 1913 y que sería derogado dos años más tarde- teniendo con ello una nueva posibilidad para lograr el sueño yucateco.

Sin embargo, y aún cuando puedo especular sobre a quienes habría podido beneficiar una conexión con la red de ferrocarriles en Yucatán, esto no pasará más allá de meras suposiciones.

Con Quintana Roo una vez más en calidad de territorio federal, se realizó un cuarto análisis, el cual tuvo como objeto directo la figura de Francisco May.

El territorio inició a partir de 1915 una etapa de bonanza económica, principalmente por el desarrollo chiclero de la región. Gracias a ello, el Ferrocarril Militar cambió su carácter de simple conductor de tropas y víveres a un ferrocarril en pro de la explotación de esta resina.

Las fuerzas federales, incluido el general Bravo, abandonaron el territorio en 1912.

Una vez que los militares se alejaron, los mayas, encabezados por Francisco May, decidieron destruir aquella infraestructura que formaba parte de la colonia del referido general, incluido el ferrocarril.

Ante estos hechos era necesario llevar nuevamente la paz a la antigua capital de los *cruzoob*, quienes para entonces se negaban a una tregua con el gobierno; éste último en una situación de cuidado extremo con respecto al territorio, pues sabía

que era imperativo aplicar la medida adecuada a razón de cumplir su objetivo de expropiar los recursos silvícolas.

Lo anterior da la pauta para establecer en el año de 1918 un armisticio entre Francisco May y el gobierno federal, en el entendido de que expropiar la selva quintanarroense sólo iba a ser posible si dicho acuerdo lograba beneficiar a los mayas, o cuando menos, a uno de ellos, quien pasaría a convertirse en un líder local, logrando así, un control desde adentro.

A Francisco May se le concesionan 20 mil hectáreas de selva libre de impuestos, además del derecho de usar el ex Ferrocarril Militar. Recibe también, por parte del gobierno central, el grado de "General en Jefe de las Tribus Mayas".

Con ello se establece la era de May como cacique de la región teniendo la explotación exclusiva del chicle y aprovechando el ferrocarril como su medio de transporte particular. Esta capacidad le brindó la autoridad para obtener beneficios para sí mismo y acrecentar su poder local.

Dado que se evidencia una supremacía mayor y esto posibilitaba que Francisco May tomara decisiones propias, el gobierno federal decidió menguar, a partir de 1926 su monopolio, infringiendo los precios del chicle, dictados como estándares desde 1922. Con esto, la libertad de May para comerciar la resina se ajustaba a precios más bajos, obteniendo menores ganancias que las acostumbradas. El segundo golpe a la hegemonía de May, implicó su destitución como explotador absoluto del ex Ferrocarril Militar.

El gobierno federal concesiona a Miguel Ángel Ramoneda la reconstrucción y explotación de la línea férrea de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo, estipulando que contaría con subvención gubernamental, teniendo el referido gobierno el 51 %

del total de las acciones. Por su parte, Ramoneda se obligaba no solamente a otorgar mayores facilidades de transporte a la región sino también a favorecer la vigilancia del territorio.

May sabía perfectamente que este contrato lo dejaba sujeto a las exigencias de Ramoneda. Esto da pie a un litigio entre ambas partes, donde la diplomacia con el gobierno los llevó a conseguir un convenio-contrato a favor tanto de May como de Ramoneda. Obviamente y al verse beneficiados, confabulan un plan de apropiación de todos los contratos del chicle en el territorio. El gobierno federal decide entonces que debe frenar a los dos, puesto que Ramoneda tampoco había cumplido con las cláusulas del contrato. Así, y a través de la Secretaría de Agricultura, se declara el 22 de noviembre de 1928 la suspensión de toda clase de operaciones de compra de chicle a las tribus mayas, lo que significaba que todos los permisos expedidos a favor de May quedaban sin vigor.

La relación con Ramoneda brindó a May una pérdida de liderazgo entre las "tribus" mayas, ya que consideraban que éste había hecho tratos para perjudicarlos. Por su parte, Francisco May decidió que se presentaría ante el gobierno central haciéndole ver que su participación como mediador de las "tribus" mayas seguía teniendo vigencia y que para ello, debía valerse de un medio de transporte como lo era el ex Ferrocarril Militar.

Lo interesante es que el móvil del general May partía de la falta de caminos rápidos y seguros en el territorio y el ferrocarril, sustento de su control sobre las "tribus" mayas, reivindicaría su poder. No obstante, su petición ya no es tomada en cuenta, tampoco lo era su servicio como intermediario entre un pueblo

resentido y desconfiado. Esa facultad May la perdió en el momento en que Quintana Roo se volvió un foco de interés para el gobierno mexicano.

Este evento, aunado a una serie de reformas en lo que fuera el antiguo campo de acción del general May, lo obligan a salir de la cabecera del territorio en diciembre de 1934.

Ahora bien, una vez realizado este marco analítico, comprendido en cuatro etapas, me di cuenta que prácticamente se carece de textos que indiquen que pasó con el Ferrocarril de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo.

El último acontecimiento que involucró los intereses del gobierno mexicano en territorio quintanarroense fue el litigio entre May y Ramoneda. Basándome en ello, consideré que este hecho dio pie al ocaso del ferrocarril. Sin embargo, el descenso del mismo estuvo íntimamente ligado a lo ocurrido en Quintana Roo en los años subsecuentes a 1929.

Un indicador de la estabilidad política del territorio recayó en la producción chiclera, así, en 1932 esta producción llega a su nivel más bajo. A la par de este proceso ocurre nuevamente una efímera supresión de Quintana Roo, volviendo a su carácter de territorio federal en 1935. Así también y al margen de esta acción se decide el cambio de nombre de Santa Cruz de Bravo por el de Felipe Carrillo Puerto.

La etapa cardenista brindó a Quintana Roo los medios necesarios para impulsar un programa real y concreto para el desarrollo de éste; compromiso que sentaría las bases para la creación del Quintana Roo moderno. La meta fundamental pretendió contrarrestar la falta de vías de comunicación terrestre, elemento que

sin duda, fue determinante en el futuro del Ferrocarril de Vigía Chico a Carrillo Puerto.

Bajo la premisa de que Quintana Roo era un espacio alejado y con una estructura política débil, es lógico pensar que estaría ausente de un medio de transporte como los ferrocarriles o que sólo tendría uno, construido para controlar militarmente la antigua capital “rebelde” de los *cruzoob*. Esto es erróneo, ya que existieron pequeñas líneas férreas de origen privado que apoyaron a las empresas explotadoras de recursos. No obstante, estos ferrocarriles y dejando en claro la inestabilidad política, no construyeron una red de comunicaciones debido a: 1) fueron edificados siguiendo un patrón de extracción de recursos y 2) el tipo de vía férrea utilizado fue el de vías estrechas o vías sistema Decauville, cuya característica más notoria es la de ser un sistema de vías portátiles.

Por lo tanto, todos los ferrocarriles establecidos en Quintana Roo, incluido el de Vigía Chico a Carrillo Puerto habían sido construidos con el sistema Decauville, lo que significaba que el objetivo seguía siendo construir una red de comunicaciones sólida que apoyara vincular vía terrestre el territorio con el resto del país.

La posibilidad de que el ex Ferrocarril Militar de vía fija fuera pieza clave en esta empresa terminó cuando éste fue arrendado a la Secretaría de Agricultura y Fomento el 23 de febrero de 1934. Al cambiar de administración, cambió también su connotación militar adquiriendo el nombre de Ferrocarril Forestal de Vigía Chico a Carrillo Puerto. Empero, Agricultura y Fomento se deshizo rápidamente del compromiso de esta vía, no rentándola a un particular como lo había sugerido, sino subarrendándola a la Dirección de Fomento Agrícola, quien otorgó todas las facilidades al internado indígena de Carrillo a fin de que éste, en sus labores de

producción, explotara el ferrocarril. Por así decirlo y a reserva de que halla sucedido lo contrario, el ex Ferrocarril Militar fue aprovechado por la sociedad carrilloportense. De hecho Lázaro Cárdenas utilizó este medio de transporte local en su visita al Territorio en 1939.

Supongo que una vez integrado el ferrocarril a la sociedad civil prosiguió su servicio hasta a mediados de la década de los cincuenta, fecha en que, según la tradición oral, Margarito Ramírez mando retirar el riel, desapareciendo con ello el Ferrocarril Forestal de Vigía Chico a Carrillo Puerto.

El resultado final de esta investigación, una vez que definí sus cortes históricos me permitió determinar una temporalidad para los años de servicio de este ferrocarril: inicia en 1901 momento en que se pone en marcha la construcción de esta línea al servicio del transporte de mercancías en la colonia militar del general Bravo y finaliza con el retiro del riel de dicho ferrocarril a principios de la década de los cincuenta.

Si esta vía fue subarrendada al internado indígena de Carrillo en 1934 o no, es algo que será parte de otra investigación; yo me baso en el sentido común, si la vía estuvo ahí, seguro fue utilizada, como en el caso de la visita de Lázaro Cárdenas en 1939 quien utilizó los tractores ferrovía Decauville.

Termina en una fecha imprecisa, pero según la memoria colectiva de los hoy pobladores de Carrillo Puerto, recae en los años del gobierno de Margarito Ramírez (1943-1957)

No obstante, y cumpliendo con las normas de las fuentes documentadas marqué como año extremo, 1939, momento en se utilizó por un presidente de la república, finalizando con este hecho el último rastro de fuentes escritas -en el caso de esta

investigación- de lo que fuera el Ferrocarril Militar de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo.

Hoy día se cumplen 100 años desde que el ferrocarril estuvo totalmente terminado y todavía se puede apreciar el terraplén del mismo, cuyo trazo se retomó en los sesenta para dar paso a la construcción de un camino vecinal, así como el antiguo puerto de Vigía Chico; destruido y olvidado en 1955 con el ciclón "Janet".

Aún quedan los restos de más de una docena de piezas de material fierro, destacando la presencia de un locomotora Decauville única en su género en México.

Los vestigios del ex Ferrocarril Militar son albergados por el pueblo de Carrillo Puerto. En su época constituyeron el medio de transporte más importante para el gobierno de don Porfirio, coadyuvaron en el proceso de apropiación de una región en particular, se reconocieron en un espacio, un tiempo y en una sociedad, crearon, el Ferrocarril Militar de Quintana Roo.

FICHA TECNICA 1

MUSEO DEL FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE FELIPE CARRILLO PUERTO, QUINTANA ROO.

JUSTIFICACIÓN

El municipio de Felipe Carrillo Puerto se ubica a 150 kilómetros de la capital del Estado de Quintana Roo y es una de las ciudades más importantes.

Como cabecera municipal cuenta con aproximadamente 17 500 habitantes.

Entre sus atractivos culturales y turísticos se encuentran el templo de la Cruz Parlante y el edificio del Centro Cultural, ambos del siglo XIX. Cuenta además con el Museo de la Guerra de Castas ubicado en Tihosuco.

En las localidades cercanas existen zonas arqueológicas, iglesias, conventos, entre otros; sin dejar fuera el turismo de playa.¹

Hoy día el municipio de Carrillo Puerto alberga un número considerable de vestigios que formaron parte del ferrocarril. Sin embargo, estas piezas, mayoritariamente de material de hierro, presentan un alto grado de corrosión dado que permanecen a la intemperie.

Por lo tanto, es urgente conjuntar estos vestigios en un lugar determinado y bajo techo para evitar que los agentes atmosféricos continúen con la destrucción de los mismos.

Lo anterior sería una primera etapa en la creación de un museo “de sitio”.

OBJETIVO GENERAL

Coadyuvar a la salvaguarda del patrimonio histórico y cultural de los ferrocarriles en nuestro país sumando los vestigios ubicados en Felipe Carrillo Puerto, estado de Quintana Roo, creando para ello un museo “de sitio” que difunda la herencia, la evolución histórica, la cultura y la tecnología de un medio de transporte como lo fue el ferrocarril.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Rescatar y preservar los bienes muebles que forman parte del antiguo ferrocarril que unía el Puerto de Vigía Chico con Santa Cruz.

a) Registrar, inventariar y catalogar los bienes muebles que a continuación se describen:

1.-El conjunto de vestigios instalados a un costado de la Biblioteca Adolfo López Mateos.

2.-Las piezas ubicadas en el Hotel Ezquivel.

3.-La caja de fuego instalada en el jardín principal de Carrillo Puerto.

4.-Las botellas de vidrio y demás restos ubicados en la antigua Central Seúl.

5.-Las piezas que todavía se observan en el Puerto de Vigía Chico.

¹ www.quintanaroo.gob.mx

b) Crear un equipo interdisciplinario de investigadores que tengan a su cargo este proyecto cultural a nivel regional.

c) Lograr el apoyo del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero-Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en el sentido de asesorar la creación de este museo "De Sitio".

CONCLUSIONES

Dada la escasa oferta cultural que existe en el municipio de Carrillo Puerto, proyectos de esta naturaleza son necesarios, en el objetivo de integrar estos vestigios a la comunidad, acercándola de este modo al patrimonio ferroviario.

FICHA TECNICA 2

VIA VERDE DE CARRILLO PUERTO A VIGIA CHICO, QUINTANA ROO

JUSTIFICACIÓN

Las vías verdes son vías de comunicación autónomas -construida sobre los antiguos caminos del ferrocarril- reservadas a los desplazamientos no motorizados desarrolladas en un marco que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial, para garantizar una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física; constituyendo una alternativa de conservación y reconversión de patrimonio cultural en una perspectiva de desarrollo sustentable.¹

Debido a la cercanía con zonas turísticas y considerando que Carrillo Puerto tiene a su vez un gran número de visitantes por su pasado histórico-etnográfico, se podría implementar una vía verde sobre el antiguo terraplén del ferrocarril, localizado dentro de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an, reforzando así la oferta turística.

OBJETIVO GENERAL

Reaprovechar los 56 kilómetros del antiguo terraplén del ferrocarril, carente de los rieles y los durmientes², en una vía verde de servicio a peatones, paseantes, ciclistas, entre otros, fortaleciendo el turismo alternativo.

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS

Ubicación: entre el municipio de Carrillo y el antiguo Puerto de Vigía Chico.

Longitud: 56 kilómetros + 750 metros.

Tipo de firme: tierra compactada.

Medio natural: Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an: selva mediana, humedales, manglares, pantanos; avifauna, herpetofauna, mastofauna, fauna notable y fauna en peligro de extinción.

Patrimonio cultural: conjunto etnográfico y vestigios muebles e inmuebles.

Infraestructura: terraplén

¹ Asociación Nacional de Vías Verdes, *Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa*, España, Ibergráficas, S.A., 2002.

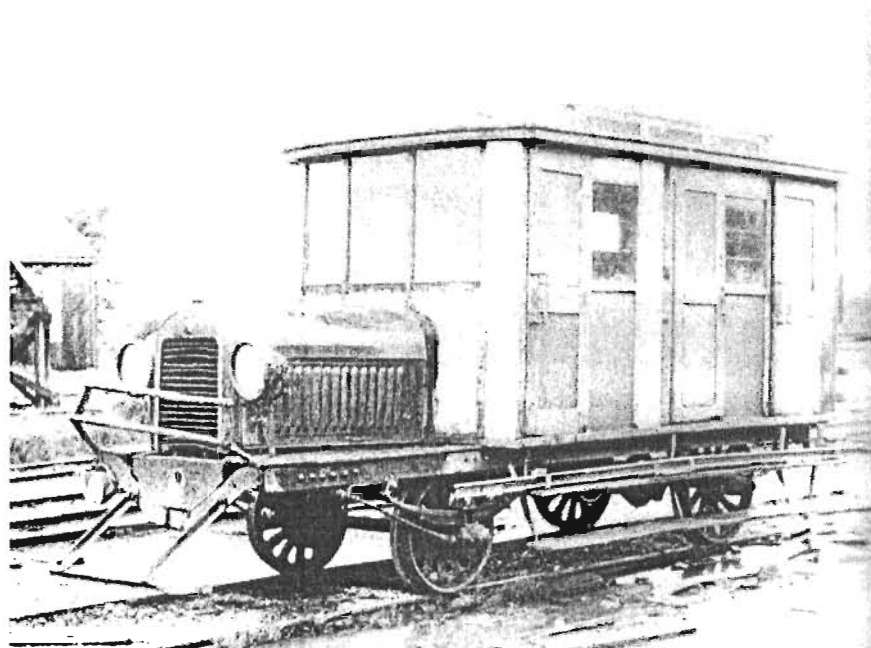
² La antigua vía del tren es desde la década de los sesenta un camino de terracería que da acceso a Punta Allen, donde se llevan a cabo actividades turismo ecológico destacando el flyfishing.

CONCLUSIONES

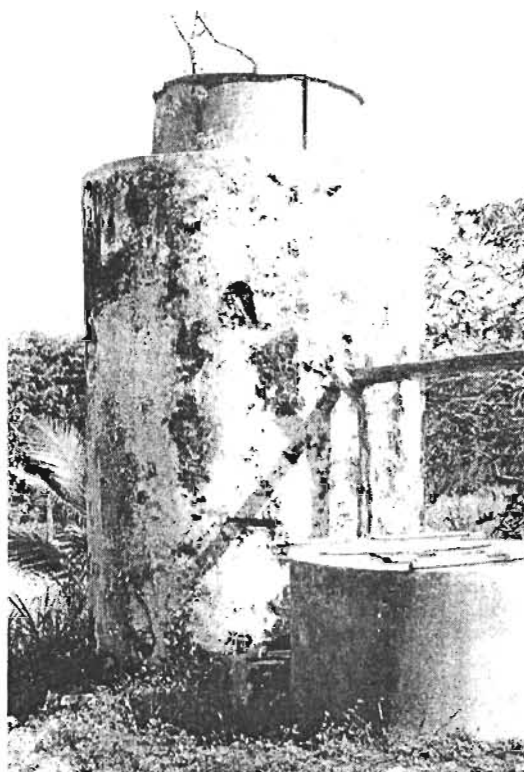
Las vías verdes constituyen un recurso novedoso y atractivo para el turismo. Esto, a su vez se combina con infraestructura que brinde a los usuarios servicios, influyendo además en la economía local.

A pesar de ser un proyecto ambicioso, debemos partir de lo que ya se tiene, es decir, el antiguo terraplén es hoy un camino de terracería restringido al paso de vehículos automotores privados -a excepción de contar con un permiso o como es el caso de una empresa privada de transporte que corre pasaje desde Carrillo Puerto a Punta Allen sin ninguna parada intermedia- lo que nos da mayores posibilidades de aprovechar este espacio como un área lejos del bullicio de la ciudad y con las características únicas que una reserva ofrece.

FOTOGRAFÍAS



TRACTOR FERROVIA DECAUVILLE (e.fresne@wanadoo.fr)



TANQUE Y BASE PARA TANQUE DE AGUA EN EL "PLATANAR" MPO. DE CARRILLO PUERTO. (Foto: José Manuel Suárez / 2003)



RESTOS DE UNA PIEZA DEL FERROCARRIL MILITAR EN VIGIA CHICO (Foto: José Manuel Suárez / 2003)



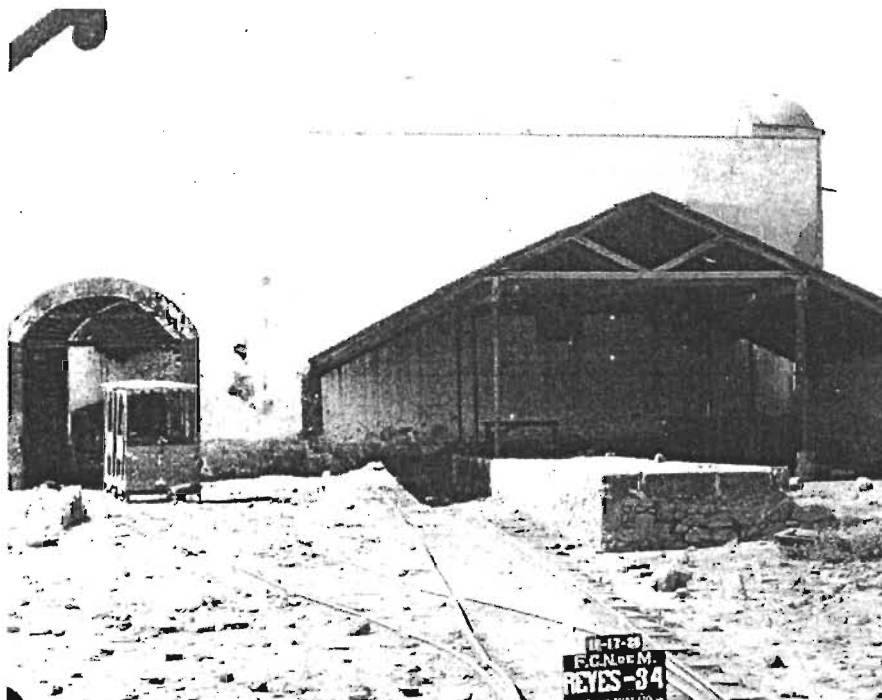
PLAZA DE FELIPE CARRILLO PUERTO (Foto: José Manuel Suárez /2003)



VIAS DECAUVILLE EN YUCATÁN (Foto: Lucina Rangel /2002)



VIAS DECAUVILLE DE UN MUSEO DE SITIO EN ALEMANIA (Foto: Lucina Rangel /2004)



VIAS DECAUVILLE Y VAGONETA AL INTERIOR DE LA HACIENDA DE REYES EN HIDALGO

(Comisión Nacional de Avalúos e Inventarios, México, 1929, Fototeca CEDIF del CNPPCF-MNFM)



VIAS DECAUVILLE Y ARMON AL EXTERIOR DE LA HACIENDA DE REYES EN HIDALGO

(Comisión Nacional de Avalúos e Inventarios, México, 1929, Fototeca CEDIF del CNPPCF-MNFM)

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

FONDOS DOCUMENTALES

Centro de Estudios de Historia de México (CONDUMEX), Archivo Bernardo Reyes.

Archivo General de la Nación (AGN), Fondo 180 de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Ramo Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

_____, Fondo Gobernación, 4ta. Sección. Partido de las Islas.

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), Fondo Expedientes Cancelados.

Fondo Reservado de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Fondo Silvino Macedonio, "Ferrocarriles Nacionales de México".

HEMEROGRAFÍA

Secretaría de Guerra y Marina, *Revista México Militar*, México, 1901, 1901, 1903, 1904, 1904, 1906, 1907.

Rieles, Trenes y Estaciones. Ventana Interior (Centro Occidente), Año 4, Vol. VI, Número 21, Enero – Febrero 2003, México, 2003.

BIBLIOGRAFÍA

Acereto, Albino, *Historia Política de Yucatán, desde el descubrimiento hasta 1920*, México, 1947.

Aguayo Hernández, Fernando, *La técnica ferrocarrilera. Logros y límites en el Distrito Federal, 1857-1873*, Tesis de Licenciatura, Escuela Nacional de Antropología e Historia, 1994.

Aguirre Amado, *Informe que rinde al C. Presidente de la República el jefe de la comisión nombrada por el mismo para hacer el estudio del territorio federal de Quintana Roo, integrada por el C. General Amado Aguirre, estudio practicado de enero a abril de 1915*, México, Imprenta de la Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos, 1925.

Aguirre Benavides, Luis *Las grandes Batallas de la división del norte al mando del General Villa*, México, Editorial Diana, 1980.

Alegato producido por el Lic. José Macías ante el Sr. Juez en el juicio ordinario contra la Sociedad Nueva de Establecimientos Decauville el Mayor, México, 1898.

Avila Zapata, Felipe Nery, *El General May. Último Jefe de las tribus mayas*, Quintana Roo, Fondo de Publicaciones y Ediciones del Estado de Quintana Roo, 1993.

Careaga Viliesid Lorena (comp.), *Quintana Roo: textos de su historia*, México, Instituto Mora, 1990. (tres volúmenes).

_____, *Chan Santa Cruz. Historia de una comunidad cimarrona de Quintana Roo* (Tesis de licenciatura), México, Universidad Iberoamericana, 1981.

Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier, Paris, Agence a Paris, 1899, France. (Reedición para Le Train Magique).

Ferrocarril de Guadalajara a Chapala; un proyecto relativo, Guadalajara, México, Imprenta de Cenobio Ignacio Enciso, 1892.

Gantús, Fausta, *El Ferrocarril Campechano, 1900-1913*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, Universidad Autónoma de Campeche, Instituto de Cultura de Campeche, 1996.

García Gual, Carlos, *Palabra y obra en el nuevo mundo. Imágenes interétnicas*, Madrid, Siglo XXI Editores, 1996.

González y González, Luis, *Nueva invitación a la microhistoria*, México, SEP/80 – Fondo de Cultura Económica, 1982.

INEGI, *Estadísticas Históricas de México*, México, 1997.

Kuntz Sandra y Paolo Riguzzi (coordinadores) *Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950. Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana – Xochimilco, 1996.

Lapointe Marie, *Los Mayas Rebeldes de Yucatán*, México, El Colegio de México, 1987.

Macías R., Carlos, *Nueva Frontera Mexicana: Milicia, Burocracia y Ocupación Territorial en Quintana Roo (la etapa formativa)*, Universidad de Quintana Roo/CONACYT (proyecto Uqroo-Conacyt, 1694) Nov. de 1996.

Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril, México, 2002.

Memorias del Primer Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril, San Luis Potosí, San Luis Potosí, noviembre de 1988.

Ortiz Hernán, Sergio, *Los Ferrocarriles de México*, (dos tomos), México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988.

Pasquino, Giafranco, (compilador), *Manual de Ciencia Política*, Madrid, Alianza Universidad, 1992.

Reed Nelson, *La Guerra de Castas de Yucatán*, México, Ediciones Era, 1985.

Regil y Peón, Pedro de, *Informes y cálculos sobre los costos y utilidades del ferrocarril desde Mérida al puerto del Progreso*, Mérida, Imprenta de Rafael Pedrera, 1864.

Reglamento del servicio ferroviario, México, Ferrocarriles Nacionales de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1996.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Imprenta y Litografía de F. Díaz de León, 1895.

_____, *Cuadro de concesiones y estadística de ferrocarriles de jurisdicción federal hasta 1918*, México, Imprenta de F. Díaz de León, 1923.

_____, *Ferrocarril del sureste*, México, Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, 1950.

Secretaría de Guerra y Marina, *Memoria correspondiente al 1 de enero de 1900 al 30 de junio de 1901*, México, 1901.

_____, *Memoria correspondiente al 1 de julio de 1901 al 31 de diciembre de 1902*, México, 1903.

_____, *Memoria correspondiente al 1 de enero de 1902 al 30 de junio de 1903*, México, 1903.

_____, *Memoria correspondiente al 1 de enero de 1903 al 30 de junio de 1906*, México, 1906.

Temoltzin, Victor Mata y Antonio Casanueva, *La economía mexicana y los ferrocarriles, (1910 – 1920)*, Puebla, Secretaría de Cultura de Puebla – Gobierno del Estado de Puebla, 1999.

Vilar Pierre, *Iniciación al Vocabulario del Análisis Histórico*, Barcelona, Editorial Crítica, 1999.

Villa Rojas, Alfonso, *Los Elegidos de Dios: Etnografía de los mayas de Quintana Roo*, (Colección Presencias), México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional Indigenista, 1992.

Yanes Rizo, Emma, *Los días del vapor, México*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles de México, 1994.

FUENTES ELECTRÓNICAS

<http://conanp.gob.mx>

<http://www.countway.harvard.edu/archives/iotm/>

<http://www.trainweb.com>

<http://www.pell.portland.or.us>

<http://www.gregoriou.itgo.com>

<http://www.tramz.com/mx/yu/yu70.html>

<http://perso.wanadoo.fr/lavoiede60betteraviere/>

IndustrialRailwaySociety@yahoogroups.com

VoieMetrique@yahoogroupes.fr

NarrowGaugeDiscuss@yahoogroups.com