

México - Ferrocarriles de Yucatán

Por: [Pedro Echeverría V.](#)

Región: [América Latina, Caribe](#)

Globalización, 28 de agosto 2018

[Rebelión](#) 28 agosto, 2018

1. En 1999 la facultad de Arquitectura de la UADY, situada en un convento del barrio de La Mejorada -a dos cuadras de la estación central de los ferrocarriles construida en 1920- me publicó un libro titulado: "Nos llevó el tren".

Escribí acerca de la historia del ferrocarril en el estado y a nivel nacional, pero obviamente por mi ideología, lo que más trabajé, fue la lucha sindical y política de los obreros ferrocarrileros. En los años sesenta y setenta había hecho círculos de estudios socialistas entre obreros ferrocarrileros vallejistas en Yucatán y luego en la ciudad de México en los talleres del Pantaco y el Valle, así como en las oficinas de Buenavista. También estuve en casa de Vallejo meses antes de que saliera de la cárcel y estando libre en reuniones con Heberto Castillo. Así que tenía conocimientos con antecedentes de alrededor de 40 años.

2. La privatización de los ferrocarriles nacionales se registró durante el gobierno de Zedillo (1994-2000) Aquel personaje que estudió economía en el POLI y que de niño por miseria "boleaba calzado" para tener un dinero, después de privatizar y desaparecer el sistema ferroviario nacional, se transformó en alto funcionario de una empresa ferrocarrilera en los EEUU después de concluir su periodo presidencial. Por ello, hoy que se habla del ferrocarril maya así como de inversiones multimillonarias pregunto: ¿En dónde quedó aquel gran sistema de ferrocarriles de Yucatán, uno de los más grandes del país construido para transportar millones de toneladas de henequén durante el periodo de la dictadura de Porfirio Díaz? La realidad es que el expresidente Zedillo debería responder antes que se siga exigiendo en ferrocarril nuevo.

3. Por aquellas grandes necesidades de transporte de henequén, de su fibra, de personas, que trabajaban en la haciendas henequeneras y vivían en los pueblos cercanos, en 1873 se inauguró el ferrocarril Veracruz -México y dos años después se clavó el primer riel del ferrocarril Mérida-Progreso. Según datos que he publicado en mi libro, en 1912 -no debe olvidarse- existía el primer ferrocarril Mérida- Progreso (inaugurado en 1881), Mérida-Izamal ([1890](#)), [Mérida-Valladolid](#), Mérida-Espita, Mérida-Peto, Mérida -Sotuta (1912), Mérida-Campeche (1888), Mérida-Hunucmá y Mérida-Ticul. La empresa se llamaba Ferrocarriles Unidos de Yucatán, de capital privado y con unos 83 mil empleados. En 1957 se inauguró el ferrocarril del sureste que salía de la estación de Mérida a las ocho de la mañana y llegaba a Coatzacoalcos, Veracruz, 28 horas después.

4. Yo viaje decenas de veces en el tren de la ruta Mérida- Sotuta, algunas veces en la ruta Mérida-Progreso y unas seis en el tren Mérida-Terminal Coatzacoalcos. En esta ciudad abordábamos cualquier autobús que nos llevara a la ciudad de México en otras 12 horas o

que nos llevara al puerto de Veracruz para abordar el tren “El Mexicano” a la ciudad de México que corría de 8 de la mañana a 20 horas del mismo día pasando por las grandes alturas de las “Cumbres de Maltrata” arrastrado por dos o tres máquinas. El viaje por tren, en “segunda clase”, siempre representó la mitad del costo del viaje por autobús. Era más tardado pero más divertido para los jóvenes de entonces. Por ello, cuando hoy se pide al futuro gobierno de López Obrador la construcción de un tren turístico, los recuerdos no pueden dejarme sin expresión.

5. En una parte de mi libro de 1999: ¡Nos llevó el tren!, escribí que desde los años cincuenta comenzaron a suprimirse rutas y vías de ferrocarril en Yucatán por falta de carga suficiente. Los bajos precios en carga y pasaje no fueron suficiente estímulo para lograr preferencia. El autotransporte había comenzado a penetrar hasta los rincones más apartados, al mismo ritmo con que las carreteras, los caminos y las brechas se fueron haciendo más transitables y accesibles . En los siguientes años, sobre todo a partir de los sesenta, la producción henequenera comenzó a desplomarse y junto con ella los ferrocarriles iniciaron su irrefrenable proceso de extinción. Todo lo recuerdo porque lo viví muy unido a la lucha de los ejidatarios que siempre vivieron al borde del hambre frente a gobiernos y empresarios henequeneros que acumularon todas las riquezas.

Pedro Echeverría V.

La fuente original de este artículo es [Rebelión](#)

Derechos de autor © [Pedro Echeverría V.](#), [Rebelión](#), 2018

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Pedro Echeverría V.](#)**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca