



**Universidad de Guanajuato**

**Departamento de Historia**

**División de Ciencias Sociales y Humanidades, Campus Guanajuato**

**Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia**

**Campeche. De lo viejo a lo nuevo: proyectos  
económico-políticos y transformación del espacio  
urbano de un antiguo puerto (1870-1967)**

**que presenta:**

**Fernando Jesús Cab Pérez**

**Director de tesis: Dr. Gerardo Martínez Delgado**

**Agosto de 2023**

## **Agradecimientos**

Quiero agradecer especialmente a mi director de tesis, el Dr. Gerardo Martínez Delgado, por sus puntuales comentarios en el transcurso de estos años para enriquecer la tesis y, sobre todo, por su admirable paciencia, pues en los momentos complicados vividos durante la pandemia, sus palabras de apoyo fueron grandes alicientes. De igual modo, mi reconocimiento a mis lectores: Dr. Óscar Sánchez Rangel, Dr. Emilio Rodríguez Herrera, Dr. Ángel Omar González y Dra. Leonor Eugenia Reyes Pavón, quienes retroalimentaron atinadamente la investigación con sus sugerencias y recomendaciones para que ésta llegara a buen puerto.

Estoy eternamente agradecido con los amigos del doctorado, quienes me acompañaron en esta aventura y de quienes aprendí mucho en los planos académico y personal; además externo mi admiración hacia los archivistas que, pese a las dificultades y las limitaciones de consulta derivados de la contingencia sanitaria, se esforzaron para que pudiera reunir la mayor cantidad de información útil para la tesis.

Externo también mi profundo agradecimiento a mis familiares, quienes me echaron porras desde la distancia, y a pesar de los momentos complicados que atravesamos (la pérdida de seres queridos), nunca nos rendimos, ya que “las piedras en el camino son pasos hacia el destino”. Es difícil dar las gracias a todas las personas que intervinieron con su apoyo moral y sus consejos para no bajar la guardia, ellos saben quienes son y les envío enormes abrazos: a los amigos de Guanajuato, Campeche, Mérida y la Ciudad de México.

Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) por el apoyo económico brindado, sin el cual no hubiera sido posible cursar el Doctorado en Historia en la Universidad de Guanajuato, así como en la realización de la presente investigación, que pretende contribuir con su granito de arena en los estudios sobre la historia de la ciudad de Campeche.

Por último, a mis padres, gracias por apoyarme siempre en las buenas y en las malas. Solamente me resta decir que esta tesis, como cualquier otra, no debe verse como algo acabado, pues sus planteamientos son susceptibles de modificarse a través de una constante revisión. Mi compromiso es realizar una permanente revisión de la misma, para continuar madurando las ideas.

## Índice General

Introducción	10
Relevancia, Objetivos, Preguntas e Hipótesis	11
Estado de la Cuestión: Historia Urbana en las Regiones, Algunos Trabajos Importantes	17
Campeche y la Historia Urbana: Algunas Obras Básicas	26
Manejo de las Fuentes y Centros de Consulta	34
Capítulo 1. La Ciudad Puerto: la Persistencia de un Espacio Productivo en Declive	40
Del Florecimiento Colonial a Los Primeros Años del Siglo XIX.	45
<i>Ubicación Geográfica y la Importancia de los Condicionantes Naturales en la Evolución Histórica del Territorio Campechano</i>	45
<i>La Piratería como Condicionante de la Villa y su Posterior Amurallamiento</i>	50
<i>Del Auge Colonial a la Prosperidad Liberal. El Eterno Puerto Estratégico del Golfo de México</i>	52
Etapa Mercantilista-Proteccionista. Monopolio Comercial Español (Siglos XVI-XVII). Un Punto Nodal Estratégico en El Comercio de La Nueva España.	54
Etapa Borbónica Reformista de Libre Comercio. El Puerto Estratégico de la Península de Yucatán en El Golfo de México (Siglos XVIII y Primer Decenio del XIX)	65
Etapa de Indefiniciones Político-Ideológicas y de Consolidación Liberal. Dinámica y Vicisitudes Comerciales de Un puerto Estratégico del Golfo de México (1810-1867)	73
Las Interpretaciones del Liberalismo: Un Puerto a la Deriva	88
Campeche: La Sobrevivencia del Puerto Estratégico	92
El Comercio Ilegal en El Puerto de Campeche	108
Comerciantes en la Ciudad-Puerto y Oferta de Productos en la Capital Campechana	113

Capítulo 2. La Ciudad Liberal Republicana: La Ciudad Liberal Republicana: Ideas de Progreso e Industria en un Lugar Modesto	123
<i>Estructura Física: La Plaza, Centro Articulador de la Ciudad y sus Alrededores</i>	124
<i>Ideología política: La Ciudad como Espejo de las Ideas y Proyectos Liberales</i>	129
La Ciudad Industriosa y del Ornato	129
La Ciudad Limpia y Saludable	147
Medios Modernos de Comunicación. Anhelos de Modernización en La Ciudad	154
<i>El Ferrocarril</i>	155
<i>El Telégrafo</i>	158
<i>Los Tranvías</i>	163
La Ciudad Idealizada	169
<i>La Litografía</i>	170
<i>La Fotografía</i>	173
<i>La literatura</i>	176
<i>La Nomenclatura</i>	180
Protagonistas de la Ciudad Liberal-Republicana: Clase Política y Comerciantes	182
Continuidades en el Dinamismo Económico y Poblacional del Siglo XX	188
Capítulo 3. La Ciudad Turística: La Ciudad Turística: el Proyecto Inacabado de una Nueva Especialidad Productiva	197
Turismo y Patrimonialización	199
Patrimonio y Turismo Durante la Posrevolución en México	200
Los Albores del Turismo Institucional en Campeche, Las Primeras Tareas: Pavimentación, Limpieza y Propaganda	212
El Club Ah Kin Pech y su Órgano de Difusión Turística	228
<i>Página Literaria</i>	236
<i>Leyendas y Tradiciones Campechanas</i>	236

<i>Sección Informativa</i>	237
La Creación de una Experiencia Turística Positiva: Propaganda, Tradición y Ciudad	238
La Otra Cara de la Promoción Turística: El Transporte, la Obra Pública (Pavimentación-Aseo-Embelllecimiento) y los Anuncios Publicitarios como Escenarios de la Modernización	244
La Excursión de los Campechanos de la Ciudad de México hacia Campeche	252
El Ferrocarril del Sureste y su Impacto Demográfico y Urbano	261
La Infraestructura Turística: Un Camino Inconcluso	264
Capítulo 4. La Ciudad Revolucionaria: el Anhelado de un Proyecto de Diversificación Productiva	271
El Panorama Económico en Campeche: la Explotación del Camarón, un Desarrollo Ilusorio y la Alternativa en el Campo. Años 1942-1950	272
Entre la Modernidad Deseada y la Modernidad Alcanzada: El Difícil Camino hacia la Modernización y un Proyecto Fallido	281
El <i>Plano Regulador</i> de Domingo García Ramos: Hacia la Moderna Reordenación Físico-Territorial de una Ciudad Colonial, 1952	289
<i>El Campeche Nuevo: De La planeación Urbana a La Megalomanía Oficial</i>	305
Los Ejes del Campeche Nuevo: Vivienda, Saneamiento y Turismo para Demostrar la “Nueva Grandeza	312
El Fin del Campeche Nuevo y la Impronta de la “Revolución” Urbana	318
La Vertiente Económica: Un Desafío para la Construcción de La Ciudad Anhelada	319
Joaquín Álvarez Ordoñez, El <i>Programa de Desarrollo Urbano</i> para La Ciudad de Campeche y sus Resultados	329
Una Ciudad Innovadora, Revolucionaria y Nacionalista	337
La Situación Poblacional en la Ciudad	344
Conclusiones	350
Centros de consulta	360
Bibliografía	360

## **Índice de mapas**

Mapa 1. Formaciones vegetales del estado de Campeche, situación actual.	46
Mapa 2. Itinerario de los navíos que salían de las Islas Canarias. Siglo XVII	63
Mapa 3. Puertos del Golfo de México, caribeños, estadounidenses y europeos con los que tuvo contacto el puerto de San Francisco de Campeche entre 1797 y 1807	75
Mapa 4. Proyecto de ferrocarril transoceánico en 1909	158
Mapa 5. Servicio telegráfico en la península de Yucatán. 1899	162
Mapa 6. Tipos de suelo. Situación en 1928	189

## **Índice de planos**

Plano 1. Croquis de la muralla y ciudad de Campeche que en el siglo XIX.	128
Plano 2. Rutas del Tranvía Dondé y del Nuevo Tranvía Urbano. Siglo XX	166
Plano 3. Recinto amurallado y sus calles con sus nombres antiguos y actuales	181
Plano 4. La ciudad y sus barrios tradicionales en 1902	190
Plano 5. Zonificación de la ciudad contemplado por García Ramos. 1952	303

## **Índice de tablas**

Tabla 1. Productos importados de Sevilla (1590-1600).	58
Tabla 2. Importancia de las importaciones de Campeche desde Veracruz donde aparecen las cantidades en pesos. Principios del siglo XIX.	72
Tabla 3. Importancia de las exportaciones de Campeche hacia Veracruz. Principios del siglo XIX	72
Tabla 4. Puertos habilitados para el comercio en el Golfo de México (1863-1867).	83
Tabla 5. Puertos habilitados para el comercio en el Pacífico mexicano (1863-1867)	84

Tabla 6. Devenir histórico portuario de San Francisco de Campeche. Siglos XVI-XIX.	87
Tabla 7. Ingresos y egresos de la Aduana Marítima del puerto de Campeche (1881-1882)	97
Tabla 8. Movimientos marítimos en 1882-1883 en los puertos del Golfo	105
Tabla 9. Población urbana de las ciudades de Campeche y Carmen (1895-1960).	118
Tabla 10. Cronología de la destrucción del sistema defensivo amurallado y algunos baluartes	146
Tabla 11. Cifras del transporte urbano en Campeche en 1883	164
Tabla 12. Lista de tiendas de la ciudad de Campeche.	185
Tabla 13. Breve cronología del desarrollo turístico en Campeche	229
Tabla 14. Producción y exportación de camarón, México (1940-1949)	273
Tabla 15. Relación de la superficie rellenada y enajenados por la administración anterior.	324

### **Índice de imágenes**

Imagen 1. Panorámica de los edificios de la Aduana, Palacio de Gobierno y el Ayuntamiento en 1912	102
Imagen 2. Anuncios publicitarios de algunos establecimientos comerciales de la ciudad de Campeche. 1898.	116
Imagen 3. Anuncio del arribo de un vapor a Campeche. 1888.	117
Imagen 4. Vista de la Plaza de la Independencia desde la Calle del Comercio (actual calle 10) en 1911.	134
Imagen 5. Jardín botánico del Instituto Campechano en 1911.	135
Imagen 6. Puerta de mar y lienzo de muralla. Fines del siglo XIX o principios del XX.	144
Imagen 7. Destrucción del lienzo de muralla y casas en estado de abandono.	145
Imagen 8. Templo de San Juan de Dios y antiguo hospital Manuel Campos en 1910	152
Imagen 9. Puente de hierro Porfirio Díaz. 1905.	167

Imagen 10. Instalaciones del Tranvía Dondé en la primera década del siglo XX.	167
Imagen 11. Litografía del puerto de Campeche con su lienzo de muralla en 1843.	172
Imagen 12. Gráfica del periódico <i>El Reproductor Campechano</i> . 1890.	173
Imagen 13. Tranvía cruzando el baluarte de San Francisco y la Alameda. 1890.	175
Imagen 14. Escena cotidiana en una de las calles de la capital.	176
Imagen 15. Retrato de Joaquín Baranda y Quijano en 1900.	184
Imagen 16. Pavimentación de la calle 14, una obra gubernamental prioritaria en 1934.	218
Imagen 17. Collage de fotografías mostrando los baluartes para promocionar la ciudad de Campeche. 1934.	223
Imagen 18. Portada de la guía turística realizada por el Gobierno estatal campechano la única encontrada hasta ahora. 1934.	225
Imagen 19. Visita del presidente Lázaro Cárdenas a Campeche en 1937.	227
Imagen 20. Logotipo de la revista <i>Ah Kin Pech</i> con grabados de algunos sitios emblemáticos de la ciudad de Campeche (1937-1940)	233
Imagen 21. Baluarte de San Carlos y monumento a Justo Sierra en el malecón. 1940.	236
Imagen 22. Vista aérea de la ciudad de Campeche en 1937.	241
Imagen 23. Misma vista panorámica repetida de la ciudad campechana, pero aparecida en 1934.	242
Imagen 24. Anuncios aparecidos entre 1937 y 1940.	252
Imagen 25. Excursión de la colonia campechana radicada en la Ciudad de México en 1937.	255
Imagen 26. Entusiasta recepción a los excursionistas campechanos de la Ciudad de México que iban a bordo del vapor Coahuila. 1938.	256
Imagen 27. Personas acercándose al vapor Coahuila para darle la bienvenida a los recepcionistas campechanos que residían en la Ciudad de México. 1938.	257
Imagen 28. Portada del libro <i>Campeche. Ciudad Turística</i> de Juan de Dios Pérez Galaz, editado por el Comité Pro-Turismo de Campeche y el Gobierno del Estado en 1942.	260



Imagen 29. Casas en construcción para obreros en la ciudad de Campeche.	263
Imagen 30. Construcción del malecón Miguel Alemán. 1947.	279 282
Imagen 31. Proyecto del Hospital General Manuel Campos. 1945.	284
Imagen 32. Construcción del Hospital General.	286
Imagen 33. Prolongación del Paseo de Los Héroes. 1947.	289
Imagen 34. Alrededores de Campeche, casas de madera y huano (paja) rodeado de palmeras.	294
Imagen 35. La ciudad de Campeche y su nula expansión en los cuarenta.	296
Imagen 36. Collage de las ceremonias gubernamentales en el Campeche Nuevo. 1956.	309
Imagen 37. Litografía de Abelardo Campos Lanz de 1956.	310
Imagen 38. Ceremonia oficial de relleno del mar.	312
Imagen 39. El Campeche Nuevo y el Campeche viejo frente a frente.	317
Imagen 40. Postal publicitaria del Hotel Baluartes.	328
Imagen 41. El presidente de México, Adolfo López Mateos y el gobernador de Campeche, José Ortiz Ávila, junto con otros funcionarios en 1963	337
Imagen 42. Edificios de los Poderes de Gobierno y Legislativo en 1962.	339
Imagen 43. La Plaza de la República y el Palacio de Gobierno. Años sesenta.	340
Imagen 44. Mural de José Chávez Morado en Palacio de Gobierno de Campeche.	342
Imagen 45. Mercado Pedro Sainz de Baranda. Años sesenta.	343
Imagen 46. Avenida Gobernadores de Campeche. Años sesenta.	347

## Introducción

La presente investigación analiza el tema de la ciudad, es decir, el asentamiento donde la población habita y realiza sus actividades comerciales y administrativas, así como las de esparcimiento en los espacios públicos, de trabajo en sus oficinas y empresas o donde todos los días la gente suele circular en sus vehículos o transitar como peatones, participar en ceremonias o protestas, etc. Para realizar el estudio se redujo la escala de observación hacia un lugar en particular: la ciudad de Campeche, ubicado en el estado del mismo nombre en la península de Yucatán. Cabe aclarar que en ocasiones hay alusiones a Campeche capital como “ciudad”, otras como “puerto” y algunas veces como “ciudad portuaria”. La razón de nombrarlo de manera indistinta es que en el siglo XIX la ciudad y puerto constituían una sola unidad, en donde los habitantes no eran ajenos a las actividades portuarias e incluso participaban de éstas por su cercanía. A medida que fue decayendo la influencia marina, las instalaciones fueron llevadas a otro lugar, con la consecuencia de que el puerto se convirtió en un mundo cerrado donde solamente podían acceder los trabajadores especializados. En el siglo XX, ciudad y puerto quedaron divididos en dos mundos aparte, aunque en el imaginario todavía se refieran a Campeche como “puerto”.

Campeche fue un antiguo puerto que tuvo su mayor auge en la Nueva España e inclusive durante los primeros años de México como país independiente. Una posición que paulatinamente iría descendiendo producto de circunstancias económicas y crisis políticas. Luego de atravesar la época colonial y el siglo XIX disfrutando de un prestigio comercial que aprovecharon sus habitantes, la ciudad y puerto de Campeche atravesó por una inestabilidad que lo llevó a la deriva, según los testimonios de intelectuales y dirigentes decimonónicos. Lo que siguió a continuación fueron años de parálisis, a decir de las fuentes oficiales, tan grave, que daba la impresión que todo era desconcierto y desorganización. A partir de esta particularidad surgió el interés por indagar sobre si realmente había sido así o los detalles explicados eran interpretaciones con sus propios puntos de vista que respondía a ciertos grupos.

El último tercio del siglo XIX fue la temporalidad donde se inició la investigación y la punta de lanza para proseguir en las décadas posteriores hasta casi finalizar en los años sesenta del XX. Etapas donde la ciudad de Campeche experimentó lo mismo continuidades

que transformaciones en el plano urbano. El estudio también se concentró en determinar cuáles fueron esos cambios y cómo fue el proceso vivido durante las transiciones de una etapa a otra.

El trabajo está dividido en cuatro etapas, una división que nadie más se había propuesto antes y que se basó en las proyecciones que los dirigentes estatales hicieron para el funcionamiento de la ciudad capital en particular. En esto radica una de las originalidades de la propuesta de estudio. Pero también muestra que, así como todo no era tan malo después del ocaso de Campeche como puerto, tampoco podría afirmarse que todo era positivo, ya que, siendo una ciudad con una base productiva limitada, el rumbo que tomó estuvo lleno de vicisitudes. Todos los obstáculos que se cruzaron en el camino siempre fueron esquivados, no sin pocas dificultades, pero finalmente la capital siempre elaboró estrategias para sobrevivir en medio de las adversidades económicas y políticas. A continuación, se mencionará cuáles son las justificaciones para elaborar la tesis y los demás pasos:

### **Relevancia, Objetivos, Preguntas e Hipótesis**

Cabe subrayar del porqué de la presencia de una investigación con estas características. Sobre el puerto se han escrito algunas líneas, sin embargo, la mayoría afirma que el puerto decayó y, como tal, este tenía muy poco que ofrecer al comercio. Que la ciudad portuaria ingresó a una fase de declive no puede negarse, pues efectivamente, su papel como puerto de primer orden se había eclipsado desde décadas atrás. Aunque al asegurar que la actividad marítima de Campeche era limitada ha ocasionado que se minimice lo que ocurría en el último tercio del siglo XIX. Por lo tanto, esta temporalidad no se ha estudiado con la profundidad debida y realizar un análisis pertinente a partir de 1870 aumenta la relevancia de este trabajo.

Abordar el tema desde esta perspectiva busca incentivar el estudio de la ciudad capital abriendo otros planteamientos no basados en la posición privilegiada que tuvo Campeche como puerto mayor y, asimismo, recomienda rastrear en las etapas de aparente menor trascendencia los engranajes que posibilitaron su permanencia en el concierto de una red portuaria mucho más grande. Este punto de partida abre espacios para entender las siguientes

etapas históricas dentro de las cuales la ciudad campechana navegó sin una brújula infalible que la orientara en la búsqueda de su consolidación política y económica como urbe.

Debe destacarse que la ciudad de Campeche siguió una trayectoria particular en términos gubernamentales, comerciales y urbanísticos. Este derrotero será posible comprenderlo mejor tomando en cuenta un espectro más amplio de ciudades con las que compartió alguna característica en común además de permanecer al margen de los grandes centros industriales, ya que éstos, las ciudades más grandes, fueron las que con anterioridad recibieron la atención de los historiadores. Es decir, el estudio de esas particularidades ocurridas en ciudades como Campeche se entenderán mejor comprendiendo el lugar que la capital del estado ocupó durante el transcurso de los años dentro del concierto de ciudades y así poder medir su importancia.

Un segundo punto a recalcar sobre la pertinencia de este trabajo es que se aborda desde un punto de vista integral y no excluyente. En este sentido, el primer cuadro de la capital campechana y, sobre todo, su antiguo casco histórico, es decir: el aspecto físico (*urbs*) tiene un lugar preponderante: el sistema de fortificaciones, el trazado colonial, los edificios, las calles y los barrios. No se estudia a la ciudad de manera aislada y sin enlazarlo con aquellos actores que hicieron posible el desenvolvimiento pausado de ésta, así como las formas de vida (*civitas*): los habitantes del puerto y las actividades económicas productivas en los que intervinieron y que no necesariamente estaban destinadas a las tareas marítimas. Por consiguiente, dentro y fuera de la ciudad portuaria el abanico de bienes y servicios también fue diverso: abarrotos, granjas, oficinas y otro tipo de establecimientos comerciales. Por último, el análisis incluye las formas de organización política (*polis*), las distintas iniciativas e imaginarios de la clase dirigente para sustituir el cuadro de una ciudad rezagada por otra con un perfil moderno y próspero, pero fundamentalmente práctico en el ramo de los transportes, industrias, servicios de salud y en la planeación urbanística.

Un tercer punto que justifica la importancia de esta investigación es el diálogo multidisciplinario. Los fenómenos culturales y sociales son una parte integral de la historia de la ciudad de Campeche y no se manejan de forma separada de los renglones administrativo y comercial. Desde este enfoque la historia política y económica desempeña una función clave para analizar la complejidad en la toma de decisiones de los líderes locales, así como

la estructura económica de la población campechana de la capital. Todo esto es útil para entender por qué en la ciudad de Campeche, pese a no hallarse en este espacio geográfico la base productiva del estado, se mantuvo como la sede indiscutible de los poderes políticos, además de seguir concentrando la oferta cultural, de salud, entre otros servicios.

El punto de arranque de la investigación es 1870. La razón para empezar en este año fue porque a partir del último tercio del siglo XIX la ciudad portuaria aún tenía un funcionamiento que, pese a no ser el mismo que lo caracterizó en años anteriores, era modesto y mantuvo la sobrevivencia de Campeche como puerto. Ya sea de manera legal o ilegal, el comercio con el exterior y con las áreas portuarias del país hicieron posible que las instalaciones no cerraran y éstas dieran servicios de avituallamiento a las embarcaciones que fondeaban en la costa campechana.

Esta etapa coincidió con la dirección que dieron a la ciudad los grupos dirigentes liberales y republicanos, que ya se habían trazado como objetivos la belleza citadina, la libre circulación y la higiene de las calles, así como la apertura de nuevas y elegantes zonas de viviendas con suficiente iluminación, bastante ventilación y espaciosos jardines, que era común entre las élites políticas que buscaban ingresar al concierto de naciones más avanzadas del mundo. La demolición de una parte del lienzo de muralla que rodeaba a la ciudad de Campeche fue reflejo de las opiniones sobre la modernidad que se vertieron entre todos los dirigentes alrededor del mundo. La moda progresista indujo a la destrucción de las viejas fortificaciones en la urbes europeas y asiáticas donde existían fortificaciones antiguas, así como en Latinoamérica.

Dentro de esta temporalidad la ciudad experimentó varias modificaciones en sintonía con las preferencias de la clase política local que concretó diversas obras públicas, entre estos el embellecimiento del malecón y la colocación de la nomenclatura de las calles. En el siglo XX, en la tercera década una idea que visualizaron los gobernantes campechanos fue el fomento del turismo, un renglón que estaba en sintonía con el flujo de viajeros que buscaban destinos tranquilos para escapar de la estresante presión de las grandes metrópolis y que también fue posible gracias a la modernización en el sector de las comunicaciones, las conquistas laborales, los descubrimientos de sitios exóticos, las crónicas y literatura de viaje, entre otros factores que incentivaron la inquietud de exploración.

El turismo fue visto por los gobernantes posrevolucionarios mexicanos como un negocio lucrativo más para enderezar la marcha económica del país. La ciudad-puerto no resultaba tan rentable ni generaba los ingresos suficientes a las arcas públicas estatales. Por lo tanto, una manera de generar una derrama económica era mediante la promoción del turismo y para esta tarea se requirió de un plan y los recursos disponibles, que hicieran transitar la organización productiva de la ciudad de puerto a un sitio donde la mercantilización del patrimonio arquitectónico fuera la fuente de ingresos en los años veinte y treinta del siglo XX. Bajo esta premisa, la imagen de la histórica ciudad portuaria fue promocionada en folletos y revistas.

En la década de los cincuenta hubo un cambio de dirección política y económica que afectó a la ciudad y sus aspiraciones de consolidarse como un polo de atracción turística de proyección nacional. En Campeche el régimen que se asumía como el heredero legítimo de la Revolución Mexicana comenzó a proyectar su ideal de ciudad sobre la capital en clara sintonía con las ideas urbanísticas de los planos reguladores influidos por el Movimiento Moderno. A su favor tenían la estabilidad política, económica y social del país bajo el presidencialismo mexicano. En esta época estaba en su apogeo el imaginario épico del conflicto armado, las aspiraciones de las conquistas sociales y las promesas modernizadoras y eso intentaron reflejarlo en el diseño de los estilos arquitectónicos y en el trazo de lo que pretendía ser la nueva urbe sobre los terrenos ganados al mar al reestructurar el modelo de la ciudad con base en sectores, cada uno de éstos destinados para fines específicos.

En este episodio sobresalieron dos momentos clave: 1) la planificación de una ciudad moderna bautizada con el nombre de *Campeche Nuevo* a lado del antiguo puerto, bajo el criterio de la sectorización de la ciudad, dentro del cual se conservara el recuerdo de su pasado glorioso, el elogio del presente moderno y las esperanzas de un futuro mejor, encabezado por Alberto Trueba (1955-1961) y, 2) una nueva reordenación territorial, que en teoría se regía con los mismos esquemas de urbanización del gobierno truebista, en donde se pretendía que el antiguo casco colonial ocupara uno de los sectores de la urbe con su estructura zonificada, mientras que las obras monumentales, las nuevas avenidas, instalaciones de salud, fuentes, parques, monumentos, central de abasto, fueran la prioridad, es decir, un mejor equipamiento en otros espacios de la ciudad en la administración de José

Ortiz (1961-1967). Sin embargo, las obras construidas no se cumplieron al cien tal y como estaba contemplando en los planos reguladores, primero de Domingo García Ramos y después el elaborado por Joaquín Álvarez Ordoñez.

Tras la exposición anterior, surgen varias interrogantes relacionadas con la evolución de la ciudad de Campeche desde 1870 en el siglo XIX y hasta 1967 del XX dentro de este escenario en la que se distinguió como una ciudad afrontando sus propias particularidades. ¿Cómo fue la dinámica política y económica en cada etapa histórica en la que se dividió este trabajo?

Para estudiar la ciudad puerto, en el primer capítulo se abrieron varias preguntas: Si Campeche aún era funcional como zona portuaria ¿Qué clase de puerto era dentro de un sistema complejo de puertos de diferentes jerarquías? ¿Con qué otras áreas portuarias Campeche tuvo un contacto comercial durante estas tres últimas décadas del siglo XIX? ¿Qué mercancías entraron al puerto campechano y qué clase de embarcaciones arribaron? ¿Qué otros oficios existían además de aquellos vinculados con el mar y cómo éstos contribuyeron a la subsistencia de Campeche como ciudad portuaria?

En el segundo capítulo, la ciudad liberal y republicana, las preguntas son: ¿Cuáles fueron las tareas hechas por las autoridades para que la ciudad de Campeche fuera considerada una urbe modelo según los cánones de ciudad moderna en el siglo XIX? ¿Qué acciones se pusieron en práctica para el saneamiento de la ciudad? ¿Qué medidas se realizaron para mejorar la vialidad y el traslado de los habitantes de la ciudad? ¿Cuáles fueron las ideas que prevalecieron en el discurso intelectual decimonónico sobre la ciudad de Campeche?

En el tercer capítulo, la ciudad turística, éstas son las preguntas: ¿Qué estrategias se implementaron a nivel estatal y federal para que la ciudad de Campeche fuera considerado un destino turístico destacado? Para lograr que la ciudad fuera un foco turístico de talla nacional, ¿cuáles fueron las mejoras públicas en los sistemas de transporte, ya sea por vía marítima, terrestre o aérea para arribar con mucha más facilidad a la ciudad y cambiar la situación económica local predominante? ¿De qué manera la política turística impactó la dinámica interna de los habitantes de la ciudad-puerto?

Por último, para el capítulo cuarto, la ciudad revolucionaria, las preguntas son estas: Si esta fue una etapa cargada de un mensaje de exaltación por los triunfos sociales derivados de la estabilidad económica y política del régimen posrevolucionario, ¿se aplicaron los principios de la planeación urbana según los parámetros del Movimiento Moderno? ¿Se trató solamente de una excesiva propaganda oficial para elogiar el progreso alcanzado por las autoridades? ¿Realmente fueron importantes las obras arquitectónicas resultantes dentro del conjunto de la ciudad, independientemente del fin perseguido por el poder político?

La ciudad campechana siguió una hoja de ruta modesta, pero interesante. A lo largo del periodo 1870-1967, Campeche fue receptivo a los cambios y transformaciones que provenían de las influencias del mundo exterior, sin embargo, la presencia de algunas aristas de los periodos precedentes permaneció, aunque con menor peso. Un ejemplo fue el puerto, ya que éste sufrió un declive, pero con un ritmo de funcionamiento cada vez más limitado. Estas limitaciones continuaron en los años treinta y sesenta, cuando los dirigentes querían convertir la ciudad histórica en una ciudad turística y después en un espacio moderno y revolucionario. Mientras los dirigentes planeaban el camino económico a seguir, las instalaciones portuarias fueron trasladadas al suroeste, a casi un kilómetro de la ciudad, un factor que rompió la principal característica de los siglos anteriores, cuando puerto y habitantes convivían en un mismo espacio abierto y no en una nueva sede portuaria cerrada a la mirada del público. Las condiciones geográficas fueron determinantes, ya que el poco calado entorpecía la movilidad de las embarcaciones y era más rentable encallar en otra ruta marítima comercial para facilitar las operaciones mercantiles.

Así como la importancia del puerto decayó y fue trasladado en otro espacio físico con mínimas operaciones comerciales, la promoción turística continuó en los cincuenta y sesenta recibiendo un apoyo muy limitado y asociado al proyecto gubernamental del Campeche Nuevo. De hecho, esta visión resaltó el proyecto de innovación urbanística que quería emprenderse en los cincuenta contrastándolo con un pasado aparentemente no menos progresista. No obstante, el énfasis se puso en la reorganización territorial de la ciudad cuya intención era dar el salto a la modernización social y económica. El tema turístico persistió, sobre todo poniendo su empeño en el valor histórico de las antiguas murallas, un discurso que se volvió muy repetitivo sin que nunca creciera la infraestructura turística. Por el



contrario, la extracción del camarón creció en el golfo de Campeche, cuyo éxito en el mercado mundial opacó cualquier tentativa de basarse en el sector turístico como área de especialización productiva y desarrollo económico. La nueva organización de la trama urbana era un proyecto integral, en donde el casco histórico preservado para el visitante conviviera armoniosamente con otras zonas productivas, como la industrial y los centros de trabajo.

Entre las hipótesis específicas a manejar en la tesis se destacan las siguientes: A) La ciudad-puerto de Campeche continuó vigente durante la primera mitad del siglo XX, así como la participación de sus habitantes en las actividades comerciales de la misma. Se sostiene que a la ciudad de Campeche todavía arribaban numerosas embarcaciones para realizar el desembarco de mercancías, mismas que surtían los establecimientos comerciales. B) Durante la etapa denominada ciudad liberal y republicana, que se complementa con la anterior, la introducción de las innovaciones tecnológicas como el transporte, los trabajos de limpieza e higiene, etc., buscaban fortalecer las políticas públicas sobre la ciudad y, especialmente, consolidar la relativa estabilidad de la entidad. C) Las autoridades locales pusieron todo lo que tenían a su alcance para potencializar el desarrollo turístico en la ciudad capital. No obstante, la patrimonialización de ésta nunca dio los frutos ni las expectativas se cumplieron, ya que, irónicamente, la frecuente intervención estatal solo logró que el turismo no se consolidara por sus limitaciones. D) El discurso triunfalista oficial de la posrevolución acerca de la realización de los anhelos populares, cristalizado en la construcción de las grandes obras vanguardistas en la ciudad, tampoco solucionó el problema del desorden urbano, todo quedó en una retórica auto elogiosa y su papel interventor y autoritario en muchas esferas de la vida pública, terminó enterrando las grandes obras plasmadas en los planos reguladores.

### **Estado de la Cuestión: Historia Urbana en las Regiones, Algunos Trabajos Importantes**

El tema de la historia urbana se ha abordado en nuestro país por un número cada vez mayor de historiadores mexicanos que buscan incorporar en sus investigaciones métodos de otras ramas de la historiografía, como es el caso de la historia política y económica, además de la social y cultural para enriquecer el diálogo multidisciplinario. Autores como Sergio Miranda

Pacheco han llamado la atención sobre si realmente existe un concepto definido de historia urbana. Sin embargo, para aquel no hay una certeza sobre su objeto, su metodología y en que teorías se sustenta. Entre las razones para lanzar estas afirmaciones están las de su dependencia a otros géneros historiográficos, como la historia económica o social, asimismo ha enfatizado sobre los alcances y limitaciones de la misma en nuestro país y América Latina a lo largo de los últimos años.<sup>1</sup> Sus conclusiones son contundentes, ya que para él esta inexistencia de historia urbana provoca que el estudio de las ciudades siempre esté inserto en lo cultural o social. Pese a esta negación de la historia urbana, logra que el debate se amplíe y que cada vez más un grupo mayor de historiadores centrados en diferentes ciudades intenten darle su lugar a la historia urbana.

Entre este grupo de especialistas preocupados en la discusión sobre la historia urbana, destaca Héctor Quiroz Rothe, un urbanista e historiador preocupado por los planteamientos teóricos del urbanismo y su desarrollo.<sup>2</sup> Asimismo, Quiroz diseña su propia propuesta basándose en la Ciudad de México y distinguiendo cuatro tipos de diseño urbanístico cuyas dinámicas propias la hacen distintas unas de otras, estos son: la ciudad jardín residencial, la ciudad racional, la ciudad histórica y la ciudad popular. Esta es una clasificación elaborada teniendo en cuenta las condiciones materiales que influyeron en el surgimiento de cada una en tiempos recientes, algunas de las cuales son aquellas creadas por los arquitectos y urbanistas, las que han sido valoradas por su antigüedad y las que nacieron en medio del caos y desorden poblacional promovidas en parte por las políticas oficialistas y que no tienen ningún sentido estético.

Los trabajos de la historiadora Eulalia Ribera Carbó también son sobresalientes en el campo de la geografía urbana. Entre sus investigaciones son interesantes aquellos dirigidos a explicar la función de las ciudades en el contexto de la formación del Estado-nación mexicano. Ribera comenta que los territorios, en especial las ciudades, son decisivas para el establecimiento de un sentido de pertenencia a un espacio geográfico. Las ciudades, afirma

---

<sup>1</sup> Citado por Sergio Miranda Pacheco. “La historia urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente”, en Héctor Quiroz Rothe y Esther Maya Pérez (Compiladores). *Urbanismo. Temas y tendencias*. México. UNAM. 2012, p. 352.

<sup>2</sup> Héctor Quiroz Rothe. “Elementos para una teoría de la ciudad mexicana contemporánea desde la práctica urbanística”, en *Andamios*, México, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, vol. 10, núm. 22, 2013, pp. 113-128.

la autora, son moldeadas según los intereses de sus actores sociales y estos trabajarán siempre para adecuarlas a sus conveniencias ideológicas.<sup>3</sup> De este modo las ciudades virreinales, las decimonónicas y del siglo XX llevarán la marca de la sociedad de su tiempo: serán espejos de los hombres que las hicieron posible. Las reflexiones sobre la estructura de las urbes mexicanas realizadas por Carbó están orientadas hacia la región central y no siempre toma en cuenta las particularidades de las diversas zonas geográficas del país. Sin embargo, sus investigaciones son imprescindibles para comprender la reconfiguración socioeconómica y política del entramado urbano en México.<sup>4</sup>

Durante muchos años, uno de los epicentros de las investigaciones de historia urbana ha sido la Ciudad de México, por tratarse de la capital de la República. Este no es un fenómeno exclusivo de nuestro país, pues tradicionalmente las grandes ciudades latinoamericanas han recibido mayor atención académica. En el interior de su estructura urbana se localizan las instituciones administrativas y financieras rectoras de un Estado, así como de otros organismos de gran importancia cultural. Asimismo, han sido escenarios de un rápido crecimiento económico y también poblacional, siendo considerados los motores del desarrollo o, en un sentido opuesto, fuente de conflictos derivados de la migración excesiva, la pobreza y la segregación social, el deterioro ambiental y muchos otros problemas. Consecuencia de esta centralidad, los historiadores minimizaron la trascendencia de ciudades medianas y pequeñas relegándolas al papel de testigos secundarios y mudos del progreso de aquellas.

Afortunadamente, la historiografía regional, preocupada por la observación de las particularidades de lugares de menor escala, puso el dedo en el renglón y surgieron diversos estudios que contribuyeron a romper el dominio de las historias que invisibilizaban los espacios territoriales aparentemente nada hegemónicos dentro de un sistema más complejo de regiones. En este tenor es necesario hacer hincapié en los núcleos urbanos que durante décadas fueron marginados por su posición periférica. Poco a poco, el campo de estudio se abrió para los especialistas en historia urbana y fijaron sus intereses en ciudades que no eran

---

<sup>3</sup> Eulalia Ribera Carbó. "Imagen urbana, nación e identidad: una historia de cambios y permanencias en el siglo XIX mexicano", en *Boletín Americanista*, España, Universitat de Barcelona, núm. 56, 2006, pp. 203-216.

<sup>4</sup> Eulalia Ribera Carbó. "Modernidad y servicios públicos en la conformación del espacio urbano del siglo XIX", en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*. México. Instituto Mora, núm. 50, mayo-agosto, 2001, pp. 168-189.

las cabezas de su región, pero que en su desempeño como enlace con otras ciudades fueron vitales en la distribución y funcionamiento entre las mismas. Sin demeritar su relevancia, la Ciudad de México y otras ciudades que tuvieron una supremacía indiscutible como Guadalajara o Monterrey, dejaron de ser las únicas protagonistas de los análisis de historia urbana. A continuación, se citan algunos títulos que son una pequeña muestra de esta inclinación, empezando con investigaciones de historia urbana en algunas ciudades periféricas, después ciudades portuarias medianas y pequeñas y, finalmente, una breve clasificación sobre la bibliografía campechana en este rubro.

Los trabajos de Gerardo Martínez Delgado son un notable ejemplo de descentralización de los estudios urbanos con enfoque histórico. En su estudio, este autor aborda la trascendencia de las ciudades mexicanas a través del tiempo. Asimismo, invita a meditar los procesos históricos de la ciudad, conjuntamente con otras disciplinas sociales, para entender los fenómenos actuales como consecuencia de los problemas del pasado.<sup>5</sup> Una propuesta interesante y que sirve de modelo a la presente tesis doctoral, puesto que intenta no perder de vista la trama urbana y sus relaciones con lo administrativo y social, añadiendo una especial consideración a la geografía, como también ya lo ha venido haciendo Ribera Carbó con sus trabajos sobre la transformación espacial de las ciudades centrales en el tiempo.

Martínez Delgado dirige su atención particularmente hacia la ciudad de Aguascalientes durante el siglo XX en su obra: *La experiencia urbana. Aguascalientes y su abasto en el siglo XX*.<sup>6</sup> Se adentra en la urbe hidrocálida, que sufrió una pobre expansión hacia afuera, pero hacia el interior vivió notables transformaciones. Martínez parte desde el interior de la estructura urbana de Aguascalientes y posteriormente expande sus horizontes hacia la zona periférica para comprender cómo se articulan ambos espacios. En este trabajo, Martínez Delgado pone en práctica ese diálogo interdisciplinario del cual es partidario y esto se refleja en la realización de una investigación minuciosa que vincula la historia de la ciudad,

---

<sup>5</sup> Gerardo Martínez Delgado. “Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar”, en *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Vol. 46, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Núm. 137, enero de 2020, pp. 5-26.

<sup>6</sup> Gerardo Martínez Delgado. *La experiencia urbana. Aguascalientes y su abasto en el siglo XX*. Instituto Mora/Universidad Autónoma de Aguascalientes/Universidad de Guanajuato, México, 2017, pp. 534.

conjuntamente con los aspectos administrativos y económicos, así como la discusión que estable entre la capital y zonas circundantes.

En los últimos años se han escrito otros ensayos y tesis que tienen como eje temático ciudades distintas a la capital de la República desde una orientación histórica. Se han elegido algunos ejemplos que, al igual que los trabajos de Martínez Delgado, tienen como común denominador el análisis del espacio como escenario del desarrollo de las actividades humanas, amén de que no desligan las vertientes espacio-temporal del dinamismo político, económico e ideológico, ya que estos son fundamentales en la configuración espacial en cada época. Evelyn Alfaro Rodríguez sigue esta tendencia historiográfica, pues su tesis doctoral: *La ciudad en torno al agua. El arroyo de La Plata como eje simbólico en el ordenamiento urbano de Zacatecas*,<sup>7</sup> se guía por un criterio integral para entender de manera más amplia la historia de la organización espacial de la ciudad de Zacatecas, en donde las condiciones físicas del terreno fueron factores decisivos, principalmente el arroyo de La Plata.

La vida política y económica de la ciudad zacatecana fue ordenada y modelada en torno al cauce del arroyo de La Plata. Las viviendas se asentaron a su alrededor, sus aguas sirvieron para derramar los residuos de las minas y más adelante, en el siglo XIX, las preocupaciones higienistas de la época llevaron al Estado asumir las tareas destinadas a la salud de los ciudadanos, hasta que el arroyo fue canalizado. Este hecho condujo a los dueños de las haciendas que tenían sus propiedades en los márgenes del arroyo a ampliarlas y fijar su valor, al ser quienes acaparaban el espacio en la urbe zacatecana.

La investigación de Alfaro Rodríguez sobresale de entre la bibliografía sobre las ciudades mexicanas en cuanto a que no es una monografía, sino un intento de explorar el impacto que aquel recurso hídrico tuvo en la administración pública, en las actividades laborales de sus habitantes y en las ideas sanitarias imperantes a lo largo de los siglos XVIII y XIX. Cabe mencionar que la cartografía fue una de sus fuentes más valiosas para relacionarlo en la evolución del arroyo en el tiempo fijado por la autora. Así como los autores referenciados en este apartado, es consciente de la trascendencia de los mapas como espejo

---

<sup>7</sup> Evelyn Alfaro Rodríguez. *La ciudad en torno al agua. El arroyo de La Plata como eje simbólico en el ordenamiento urbano de Zacatecas*. Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia. El Colegio de Michoacán. Centro de Estudios Históricos. Zamora, Michoacán. Febrero de 211. pp. 343.

de las ideas de quienes las elaboraron y que fueron testigos de una ciudad que posteriormente sería modificada para dar paso a la introducción de nuevos servicios y equipamiento urbano. Las fuentes visuales son primordiales, y de la misma manera que Alfaro Rodríguez, en esta tesis se busca darles un valor que no sea meramente ilustrativo, sino que éstas sean la expresión de los protagonistas de otras épocas.

Por otro lado, Mérida, la capital yucateca, es una ciudad cuya riqueza cultural ha atraído la atención de estudiosos de diferentes disciplinas sociales: desde historiadores y antropólogos, hasta escritores y cronistas. De la variedad de especialistas, solo unos cuantos han mostrado preocupación por estudiar a la llamada “Ciudad Blanca” bajo una mirada estrictamente histórica. Mérida ha sido analizada por urbanistas, pero recientemente la historiadora Leonor Eugenia Reyes Pavón, ha puesto especial interés en analizar dicha capital empapada de un bagaje teórico interdisciplinario y documental, por lo que su investigación: *Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, se suma a aquellos estudiosos que retoman a las urbes tomando en consideración diversos factores que inciden en su transformación. Es decir, aspectos de orden institucional, social, económico y tecnológico que intervinieron y decidieron en los cambios de las ciudades.<sup>8</sup>

Las grandes infraestructuras tuvieron y tienen impactos en los espacios urbanos a través del tiempo y esa es una de las afirmaciones que rigen la tesis de Reyes Pavón al bajar su escala de análisis hacia una de las ciudades mexicanas más notables: Mérida, cuya infraestructura ferroviaria desempeñó una función determinante y, así como ocurrió en el caso meridano, otros lugares experimentaron procesos de cambio donde los ferrocarriles fueron introducidos, dando como consecuencia una serie de usos del espacio por parte de los actores políticos y sociales en un periodo histórico concreto. Además de que su investigación aporta su granito de arena al no reducir a la ciudad a un simple escenario donde las transformaciones ocurren, sino que aquella es un sujeto histórico no desligada de otros protagonistas económicos, sociales, entre otros factores.

---

<sup>8</sup> Leonor Eugenia Reyes Pavón. *Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*. Tesis para obtener el grado de Doctora en Historia. El Colegio de Michoacán. Centro de Estudios Históricos. Zamora, Michoacán. Mayo de 2021. pp. 385

Dentro de las investigaciones que priorizan la historia urbana como uno de sus ejes principales cabe resaltar la tesis de Raymundo Ramos Delgado: *La conformación del espacio urbano de Tepic como capital del Séptimo Cantón de Jalisco*. Un trabajo interesante de una urbe poco explorada por la historiografía de las ciudades mexicanas. De ahí su importancia, ya que Ramos Delgado es consciente de que Tepic, a pesar de no ser una ciudad hegemónica, formó parte de un “complejo sistema de urbes dentro del territorio nacional”. El autor considera a Tepic como una ciudad intermedia poscolonial o núcleo protourbano que, al funcionar como enlace con otros núcleos portuarios y rurales, no ha recibido trabajos más exhaustivos por parte de estudiosos, quienes han dirigido su interés en urbes más pobladas como Guadalajara, Puebla, Monterrey, por citar algunas. Vale la pena mencionar este aspecto y que retomo en relación a las ciudades pequeñas y medianas como Campeche, ya que la investigación de Ramos se integra a aquellos trabajos que no estudian a las ciudades visibles como consecuencia de su gran extensión territorial o por experimentar un desarrollo “deslumbrante”, sino a una ciudad discreta que tuvo una capacidad de transformación económica, social y política dentro de la red de ciudades de su región.

La pregunta rectora de Ramos Delgado intenta dar respuesta a las condiciones históricas que intervinieron en la configuración del espacio urbano de Tepic como capital del Séptimo Cantón de Jalisco, así como también a las coyunturas políticas, económicas, sociales y culturales que repercutieron en sus transformaciones. En la tesis juegan un papel vital lo ideológico, cotidiano y simbólico como elementos determinantes en la apropiación y organización espacial tepicense, basándose en las ideas sobre el espacio de Lefebvre acerca de que una sociedad percibe y vive su territorio según las circunstancias del momento histórico que, en este caso, va de finales del virreinato hasta el periodo liberal, en el que se mostraron, a decir de Ramos, tres auges constructivos en Tepic. Para reconstruir esta temporalidad, el investigador echa mano de una variada bibliografía, hemerografía, informes, censos y cartografía, por mencionar algunas de sus fuentes.

En cuanto a los estudios sobre ciudades portuarias, cabe resaltar que prevalece un número nada despreciable de trabajos que toman como punto de partida de sus análisis a los puertos mexicanos. La mayoría son estudios interesantes, aunque se enfocan en las ciudades portuarias particulares desde una perspectiva regional o local ya sea desde el Pacífico o el

Golfo mexicanos, ejemplos son los trabajos de Julio Contreras, Filiberta Gómez Cruz, Roberto Hernández y otros autores como Laura Muñoz y Mario Trujillo Bolio.<sup>9</sup> La selección de este conjunto de autores, de entre un espectro bibliográfico amplio, es porque fueron puertos que en apariencia tuvieron un predominio local mínimo,<sup>10</sup> pero adquirieron una función vital dentro de todo este andamiaje portuario, a tal grado que a la par de sus labores marítimas también se entretejieron múltiples articulaciones sociales y culturales desde una óptica regional, además de los relacionados con los económicos y políticos desde una perspectiva global. Asimismo, se consideró puertos que estaban bajo esa lógica de ser parte de un sistema complejo de puertos aparentemente poco significativos, pero que contribuyeron al desarrollo de sus respectivas regiones.

Hubo puertos del Golfo, pequeños o medianos, que son puntualmente investigados en estudios de caso y que ponen sobre la mesa la inestimable función de éstos, como puentes que conectaron y acercaron territorios apartados para explicar el quehacer político-administrativo, económico y social de una región en sí misma. Julio Contreras, por ejemplo, menciona que la preocupación de los dirigentes de Chiapas por unir los principales centros de producción de dicho estado del sureste mexicano con los puertos de Villahermosa y Frontera en Tabasco para intensificar el comercio hacia los puertos caribeños, puso de manifiesto una reestructuración regional. Este autor afirma que los puertos tabasqueños de Villahermosa y Frontera fueron la “plataforma para el desarrollo del comercio chiapaneco”.<sup>11</sup> Este análisis y los siguientes son fundamentales, una de las razones por las cuales se tomaron en cuenta fue que no se distinguieron por tratarse de grandes puertos, no obstante, estos

---

<sup>9</sup> Laura Muñoz. “Los puertos mexicanos del golfo durante los primeros años del México independiente: fuentes para su estudio”, en *América Latina en la Historia Económica*, Instituto Mora, México, enero-junio, 2004; Mario Trujillo Bolio. *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*. H. Cámara de Diputados. LIX Legislatura/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Miguel Ángel Porrúa Editorial, México, 2005.

<sup>10</sup> Por lo menos en los últimos años del XIX Campeche aparentemente era irrelevante, pero reitero la pertinencia de estudiarlo más a fondo para mostrar su propio desarrollo portuario, que quizá se escapaba de los parámetros que dictaba la modernidad que el liberalismo centralizador mexicano pretendía imponer en todas las regiones para insertar a la nación en la competencia capitalista internacional.

<sup>11</sup> Julio Contreras Utrera. “La red mercantil de Chiapas hacia los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco, durante la segunda mitad del siglo XIX”, en *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, vol. 5, no. 9, Xalapa, 2000-2001.



lugares pequeños se constituyeron en pivotes para el desarrollo económico de la región donde estaban asentados.

Otro ejemplo de ciudad portuaria modesta con grandes capacidades económicas fue Tuxpan, estudiada por Filiberta Gómez Cruz.<sup>12</sup> Tuxpan está situado en la Huasteca veracruzana y cuyo protagonismo fue ampliándose conforme transcurría la primera mitad del XIX. Una de las causas que ocasionaron que fuera considerado como un foco primordial para el comercio fue la guerra de independencia. Para impedir el cierre de la ruta de la plata procedente de las minas del centro y norte que se dirigían a la Ciudad de México y que estaba provocando estragos en algunas regiones novohispanas, el puerto fue abierto temporalmente para no detener la circulación de las mercancías. Tras la finalización del conflicto bélico y el comienzo de la independencia, se mantuvo como eje articulador del comercio de cabotaje con los puertos de Campeche, Veracruz y Tampico, y con menor regularidad sostuvo intercambios con Nautla y Alvarado. Gómez Cruz disecciona todos estos puntos a través de la Sociedad de Fomento del puerto de Tuxpan y su definición de un padrón de desenvolvimiento económico regional, misma que fuera propuesta por comerciantes y políticos tuxpeños.

Tampico, asentado en el último recodo del río Pánuco, es otro de los puertos más estudiados por especialistas como Roberto Hernández Elizondo,<sup>13</sup> quizá por su rápido ascenso en el XIX y la competencia que significó para Veracruz. Al poco tiempo de su fundación la pequeña comunidad fue declarada puerto de altura en 1824 y se relacionó con puertos internacionales como Nueva Orleans, Nueva York, Liverpool, Burdeos, Hamburgo, La Habana, etc. Hernández Elizondo analiza la ruptura y permanencia de las prácticas comerciales de los hombres de negocios, muchos de origen español, así como la activa participación de éstos en los ramos bancarios, de servicios públicos y el petrolero, ya que el puerto ganó prestigio como foco refinador y exportador de hidrocarburos antes de 1918 bajo la organización de El Águila, la Mexican Petroleum y otras corporaciones petroleras que imprimieron un sello industrial capitalista a la región. Todo este proceso es investigado por

---

<sup>12</sup> Filiberta Gómez Cruz. "La sociedad de fomento en el puerto de Tuxpan, 1841", en *La Palabra y el Hombre*, no. 83, Universidad Veracruzana, julio-septiembre, Veracruz, 1992.

<sup>13</sup> Roberto César Hernández Elizondo. "Los españoles en Tampico: prestamistas, comerciantes y petroleros (1823-1920)", en *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Núm. 6, Universidad Veracruzana, Veracruz, julio-diciembre de 2005.

Hernández Elizondo tomando en cuenta la convivencia de un capitalismo moderno con viejas estructuras precapitalistas.

Las historias regionales de estos trabajos revelan la naturaleza de las infraestructuras portuarias de zonas particulares como el caso de Tampico, Tuxpan, Frontera, entre otros, además de la interconectividad con otros puertos en términos comerciales y administrativos e, incluso, tecnológicos y culturales; tampoco dejan de ser interesantes como referencia para asomarnos a las dinámicas específicas que tuvieron como sustento financiero, en mayor o menor medida, para comprender su jerarquía en la esfera regional y nacional; sobre todo, estos análisis permiten realizar comparaciones de los alcances y limitaciones que tuvieron puertos que, como Campeche, ocuparon alguna posición dentro de una trama más grande de ciudades portuarias. Estas que, a pesar de experimentar una reducida expansión espacial, vivieron situaciones complejas y cruciales.

### **Campeche y la Historia Urbana: Algunas Obras Básicas**

Acerca de la bibliografía campechana, sobresale una regular cantidad que tiene como punto de encuentro a la ciudad de Campeche. De los títulos existentes, estos los he clasificado en tres rubros: los relatos escritos por viajeros foráneos, las descripciones de intelectuales-políticos locales o nacionales con objetivos pragmáticos y las investigaciones que tienen fines estrictamente más académicos. En el caso del primer grupo, hubo un conjunto de extranjeros que recorrieron el territorio nacional y atravesaron la península de Yucatán en el siglo XIX, ya sea para explorar sus misterios arqueológicos, para descubrir su paisaje natural o para examinar las cualidades comerciales de la región. Fue el caso de Desiré de Charnay, quien recorrió las derruidas metrópolis mayas, pero también pasó por la capital campechana reuniendo sus impresiones y describiendo brevemente a la plaza central como ordenada y limpia.<sup>14</sup>

Las percepciones de Charnay sobre la ciudad son un ejemplo de la mirada europea decimonónica sobre las regiones latinoamericanas. Es imposible desligar las expediciones

---

<sup>14</sup> Desiré Charnay. *Viajes a Yucatán. Expediciones ilustradas, 1882-1886*. Editorial Dante. Mérida, Yucatán. 2017. pp. 175.

científicas de las políticas expansionistas de las naciones del viejo mundo y, como tal, las opiniones de los viajeros sobre los lugares que visitaban estuvieron empapadas de los prejuicios eurocentristas de la época. Así como lo hizo Charnay, otro conjunto de extranjeros hizo escala en Campeche: Frederick de Waldeck, Benjamin Moore Norman, Karl Bartholomeus Heller o William Parish Robertson.<sup>15</sup> A excepción de Robertson que era comerciante, todos eran científicos y sus apreciaciones variaban según sus intereses. Algunas veces se centraban en la cotidianidad y otras veces en los detalles arquitectónicos. Las referencias a Campeche por lo general eran fragmentos dentro de obras más extensas que describían sus travesías en las zonas a las que arribaban. Sin embargo, este primer conjunto de narrativas sobre la capital campechana es significativa para asomarnos a las formas de abordar la ciudad en la literatura de viajes.

El segundo conjunto bibliográfico corresponde a los políticos-intelectuales nacionales y locales que escribieron sobre Campeche y que eran impulsados por fines utilitarios. Destacaré dos trabajos interesantes: en las postrimerías del siglo XIX y principios del XX personas con un notorio conocimiento cultural realizaron monografías donde ensalzaban el nacionalismo y mostraban al país como un paraíso tranquilo para los inversionistas. La monografía *México y sus capitales* (1900) de Adalberto de Cardona refleja esta inclinación y en donde el autor recogió numerosos datos sobre las ciudades capitales de la República. A Campeche le dedicó unas cuantas páginas, en las que hizo un repaso histórico y geográfico, así como de sus alrededores integrados por las quintas y demás áreas verdes y marinas. Asimismo, elaboró la enumeración de sus edificios antiguos más emblemáticos y de la ciudad alabó su plaza, alamedas y barrios. La educación, el carácter ilustrado y el origen étnico hispano de su población no pasó inadvertido; el oficio naviero y comercial de sus habitantes también fueron sujetos de admiración por parte del autor. Por último, del puerto

---

<sup>15</sup> Un primer acercamiento sobre la importancia de la literatura de viajes para la historiografía local está en el trabajo de Carlos Alcalá Ferráez. "La ciudad de Campeche a través de viajeros extranjeros. 1834-1849", en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*. Vol. XXXI. No. 122. Colegio de Michoacán. Michoacán. 2010. pp. 201-244.

encomió su progreso e importancia mercantil en la Península, conectada con los más grandes del Golfo y de América y Asia.<sup>16</sup>

La grandilocuencia de estas expresiones hay que enmarcarla en un periodo de reorganización económica en el territorio nacional mexicano, que consistía en un proceso de modernización de la economía que aspiraba a integrarse en el mercado capitalista mundial para abandonar su imagen atrasada durante el porfiriato. De ahí que, en el capítulo relativo a Campeche, el autor reiterara las posibilidades comerciales del puerto, tratando de identificar las áreas de oportunidad para las inversiones sobresaltando sus recursos naturales y su ubicación geográfica. En la introducción de la monografía se establecía dicho objetivo para demostrar que las crisis políticas habían quedado atrás y que México ya era una nación desarrollada para los visitantes en calidad de científicos o capitalistas.<sup>17</sup>

La segunda monografía perteneciente a este conjunto bibliográfico fue autoría de Francisco Álvarez Suárez, quien en sus *Anales Históricos de Campeche* registró en tres volúmenes las efemérides del estado de 1810 a 1910. Álvarez Suárez, además de preocuparse por las actividades artísticas y literarias, también fungió como servidor público municipal antes de concluir el siglo XIX. Los *Anales Históricos* de Álvarez son textos básicos para la historiografía campechana. Abordó muchos asuntos políticos y plasmó fechas clave de la historia de Campeche como la creación del estado, pero uno de los temas más frecuentes se asoció a la modernización de la urbe campechana. Es por ello que prevalecía una compilación de eventos gubernamentales destinados a mejorar la imagen urbana de la capital, la apertura de vías de comunicación como el ferrocarril, el tendido del telégrafo y otras celebraciones oficiales orientadas a los servicios públicos de la ciudad portuaria.<sup>18</sup> En las páginas de la obra de Álvarez Suárez se evidencia la influencia de la corriente positivista, pues los sucesos históricos registrados se encaminaban hacia el progreso. Una condición que para Álvarez se estaba cumpliendo en los gobiernos liberales y durante el porfiriato.

---

<sup>16</sup> Adalberto de Cardona. *México y sus capitales. Reseña histórica del país, desde los tiempos más remotos hasta el presente, en la cual también se trata de sus riquezas naturales*. Tipografía "La Europea" de J. Aguilar y cía. Calle de Santa Isabel número 9. México. 1900. pp. 287-292.

<sup>17</sup> *Ibid.* pp. 1-2.

<sup>18</sup> Francisco Álvarez Suárez. *Anales históricos de Campeche* (facsímil de la edición de 1912), T. I, Colección San Francisco de Campeche, H. Ayuntamiento de Campeche, Campeche, 1991.

El tercer conjunto bibliográfico la integran aquellas investigaciones surgidas desde la academia. En un primer momento, el mérito de preocuparse por un análisis riguroso de la historia de la ciudad campechana perteneció a los urbanistas y arquitectos, aunque posteriormente historiadores de carrera retomarían estas inquietudes acerca de la urbe. Josefina Campos Gutiérrez forma parte del grupo de arquitectos y es autora de minuciosas investigaciones acerca de los centros históricos de Campeche y Mérida. Campos Gutiérrez enfoca sus análisis en los procesos de patrimonialización arquitectónica y cultural, así como el impacto negativo que acarrea este proceso para los edificios de distintas etapas históricas, aunado a los daños que provocan la modernización de las ciudades y la promoción turística en las mismas.

Imbuida por un sentido de responsabilidad de protección al patrimonio y siendo consciente de que para lograrlo es necesario conocer y divulgar los desafíos que los hombres del pasado enfrentaron durante la construcción de la ciudad de su tiempo, Josefina Campos aportó varios textos interesantes priorizando en lo histórico y exhortando al rescate de numerosos edificios que corren el riesgo de desaparecer en la actualidad como causa de la incompreensión de las autoridades gubernamentales. Uno de sus artículos escritos: *A más de 50 años del Plano Regulador de Campeche*, elaborado por Domingo García Ramos en 1952, explica los problemas derivados de una falta de planificación en la ciudad campechana y el desorden que existía a mediados del siglo XX en sus calles más congestionadas.<sup>19</sup> La autora no aborda mucho en su explicación, ya que es un pequeño artículo de divulgación. Cabe añadir que abunda en la propuesta de García Ramos para expandir la ciudad sobre el mar como una de las soluciones al crecimiento desmedido de la población y los conflictos que de ello se derivaron como la falta de espacios para circular en la vieja ciudad capital.

Continuando con esta premisa, Campos Gutiérrez ha participado en obras colectivas donde analiza la importancia de la conservación del patrimonio arquitectónico de mediados del siglo XX en Campeche y las circunstancias que intervinieron para su construcción, ya que los edificios “modernos” eran compromisos del Gobierno Federal para ofrecer una mejor cobertura de servicios, como ocurrió con las escuelas primarias de los cuarenta, demolidas

---

<sup>19</sup> Josefina del Carmen, Campos Gutiérrez. “A más de 50 años del Plano Regulador de Campeche”, en *do.co.mo.mo.-México*, boletín 34-35, 2016, pp. 15-18.

para dar paso a inmuebles con otros lenguajes arquitectónicos. La autora lanza un exhorto para impedir que siga repitiéndose el fenómeno de la pérdida de arquitectura del pasado reciente y considera que el reforzamiento de las leyes protegerá el patrimonio edificado en Campeche como en otras ciudades mexicanas. Su llamamiento incluye erradicar los “vacíos históricos”, ya que la presencia de éstos no permitirán tener referentes de la arquitectura que se realiza en estos tiempos.<sup>20</sup>

Otro representante destacado de este tercer grupo bibliográfico es el arquitecto y urbanista Iván San Martín quien, empapado por las ideas de preservación del conjunto arquitectónico de la segunda mitad del siglo XX en Campeche, ha escrito sobre la obra pública hecha durante el sexenio de José Ortiz Ávila. San Martín ha sido y todavía es un riguroso analista de la proyección de los nuevos espacios públicos (edificios, monumentos, plazas e inmuebles modernos) diseñados por Joaquín Álvarez Ordoñez e inaugurados por el gobernador Ortiz Ávila. San Martín hace un llamado a revalorar el conjunto urbano funcionalista de la ciudad de Campeche intervenido arbitrariamente en tiempos más recientes.<sup>21</sup> Además, critica la ignorancia de los gobernantes y la parquedad de los funcionarios-arquitectos, más ansiosos por concebir una arquitectura “regional” (arqueológico y virreinal), sin importarles los daños que las simpatías por “lo propio” pudiera ocasionar a los recintos históricos representativos de la vanguardia internacional arquitectónica, ante la flaqueza de una legislación que no ha podido evitarlo.

Por último, se abre paso una muy pequeña bibliografía elaborada por historiadores, dentro del cual la tesis doctoral de Ivett García Sandoval, *Dos ciudades para una región: análisis de la formación de identidades regionales en la península de Yucatán a través de las obras, imágenes y proyectos urbanos de Mérida y Campeche de 1810 a 1930*, es una muestra de ello. Los intereses de García Sandoval se distinguen por estudiar el imaginario oficial en relación al puerto de Campeche, fundamentalmente durante la etapa considerada

---

<sup>20</sup> Josefina del Carmen Campos Gutiérrez; Fernández de Lara Aguilar, Carmina y González Canto, Elvia María. “Patrimonio edificado del siglo XX, una herencia cultural sin protección”, en Javier Tobar; Alberto Zarate y José Luis Grosso (compiladores). *El patrimonio cultural en tiempos globales*. Universidad del Cauca, Popayán, Colombia. 2018. pp. 173-200.

<sup>21</sup> Iván San Martín Córdova. “Joaquín Álvarez Ordoñez: detonante de la modernidad arquitectónica de Campeche”, en San Martín, Iván y Winfield, Fernando N (Compiladores). *Miradas desde adentro y hacia afuera. Interpretaciones regionales y nacionales del Movimiento Moderno*, Universidad Veracruzana, do.co.mo.mo.-México. 2015, pp. 73-91.

como de decadencia de la ciudad portuaria y de baja productividad comercial. Es decir, la inquietud de dicha historiadora es adentrarse en la nostalgia de los gobernantes y sus vanos intentos por reactivar una industria marítima para revivir su antiguo apogeo tras la partida de los grandes comerciantes. Pareciera un poco tajante en ciertas afirmaciones como aquella que enfatiza sobre el declive que acabó con casi todo dinamismo en la capital.<sup>22</sup> Para acercarse a ese imaginario, Ivett García se centró en las interpretaciones de los intelectuales y políticos liberales como Justo Sierra O'Reilly, por lo que sus fuentes son mayormente discursos y memorias oficiales. Lo que sí es un hecho es que en las postrimerías del XIX la economía se había reducido y que estaba muy lejos de alcanzar la de Veracruz y posteriormente la de Tampico.

De Ivette García también vale añadir el ensayo de reciente aparición *Campeche, ciudad fortificada: la invención de un paisaje colonial*, en coautoría con la arquitecta Aida Amine Casanova Rosado, dando como resultado un trabajo que, al igual que la bibliografía elaborada por los urbanistas anteriores, asume una postura crítica contra los defectos de la mercantilización del centro histórico. Se trata de un interesante ensayo donde se expone un poco los planes turísticos del Gobierno del Estado, ambiciones que, según ambas investigadoras, arrancaron en los años cincuenta del siglo XX y se consolidaron en 1999 con la declaratoria de la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad. García y Rosado retoma en sus líneas reflexivas el imaginario que enaltecía el rico pasado marítimo de la ciudad capital y que hasta el día de hoy continúa condicionando las políticas públicas, reflejadas en la escenificación de una ciudad mitificada para el disfrute del turista y el gusto de los sectores con un alto perfil socioeconómico en detrimento del morador tradicional, desplazado del centro por la “invasión” de hoteles, restaurantes, establecimientos de souvenirs y boutiques de temáticas sobre piratas.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Ivett Magali García Sandoval. *Dos ciudades para una región: análisis de la formación de identidades regionales en la península de Yucatán a través de las obras, imágenes y proyectos urbanos de Mérida y Campeche de 1810 a 1930*. Tesis para obtener el grado de Doctora en Historia del Arte. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Cuernavaca, Morelos, 2011.

<sup>23</sup> Aida Casanova e Ivett García. “Campeche, ciudad fortificada: la invención de un paisaje colonial”, en Amalia Lejavitzter y Mario Humberto Ruz (editores). *Paisajes sensoriales: un patrimonio cultural de los sentidos (México-Uruguay)*. Universidad Nacional Autónoma de México/Universidad Católica de Uruguay. México. México-Uruguay. 2020. pp. 187-210.

A los análisis sobre la conformación de la estructura urbana de Campeche hay que agregar el artículo del historiador Ángel Omar May González y el antropólogo Pedro Antonio Be Ramírez: *Movimientos de población: distribución de la fuerza laboral en la ciudad de Campeche a fines del porfiriato. 1894*. Su propuesta se diferencia de las otras investigaciones en la manera de acercarse al estudio de la trama urbana campechana. Desde una perspectiva etnohistórica, es decir, mediante el diálogo entre la historia y la antropología, los autores intentan comprender la composición étnica de la capital campechana, especialmente de los grupos que habitaban el recinto intramuros y los seis barrios circundantes. A través de fuentes electorales, ya que en éstos quedaron registrados las ocupaciones y los apellidos de los pobladores de los barrios, May González y Be Ramírez logran aproximarse a la dinámica cotidiana de sus habitantes y reconstruyen los posibles continuidades y rupturas de las formas de relacionarse entre los distintos sectores sociales. No solamente es un balance cualitativo sino también cuantitativo, que conduce a valiosas conclusiones alusivos a dónde se concentraban las capas más ilustradas y económicamente más acomodadas y en qué barrios estaban distribuidos los grupos segregados.<sup>24</sup> Datos que indudablemente podrían servir como antecedentes para no pasar por alto las desigualdades que imperan en el tejido urbano del Campeche actual.

Finalmente, está la propuesta de la presente investigación. Con base en las lecturas comentadas, esta investigación retoma los principales planteamientos de los historiadores que, en mayor menor medida, han realizado historia urbana. Exceptuando la prioridad que le otorga en sus análisis a ciertas ciudades sobre otras como las ubicadas en las regiones del centro del país, de Ribera Carbó se recupera sus ideas sobre la geografía urbana. A saber, el estudio del ritmo de crecimiento y desarrollo de los núcleos urbanos como moldeadores del espacio y la manera como las ciudades se entretajan entre sí para formar un sistema más extenso y su interacción con su entorno rural, las relaciones humanas en su seno y la recuperación de los procesos políticos, los factores culturales y sociales, la movilidad dentro de la trama urbana, entre otros aspectos.

---

<sup>24</sup> Ángel Omar May González y Pedro Antonio Be Ramírez. *Movimientos de población: distribución de la fuerza laboral en la ciudad de Campeche a fines del porfiriato. 1894*, en Guillermo Benjamín Álvarez de la Torre y Elvia Guadalupe Ayala Macías (coordinadores). *Ciudad y sustentabilidad. Estructura urbana*. Universidad Autónoma de Baja California. Mexicali, Baja California. 2020. pp. 45-70.



De Martínez Delgado se rescatan sus sugerencias sobre la multidisciplinariedad que debe predominar en los estudios de historia urbana rompiendo las etiquetas existentes y que ya se ha mencionado con anterioridad. Por esta misma vía transitan justamente las tesis sobre Mérida, Tepic y Zacatecas citados líneas arriba y que han servido aportar un enfoque distinto a las tradicionales monografías o reflexiones que solamente abordan temas concretos desde el punto de vista de la economía, la arquitectura o las ideas, separadas entre sí sin ponerse a dialogar entre ellas. Por otro lado, alguna vez hemos escuchado los nombres de algunos de los puertos aludidos párrafos arriba, pero no siempre advertimos con detalle cuáles fueron las repercusiones de su presencia en las zonas dentro de las cuales funcionaron. Conocer las experiencias de estas poblaciones portuarias nos lleva a meditar que aun sin contar con una gran extensión territorial, fueron capaces de mantener durante largos periodos de tiempo el ritmo progresivo de la economía de sus respectivas regiones y aún más allá de sus fronteras. El conocimiento de estos puertos medianos y pequeños abrió senderos diferentes a las escritas sobre Veracruz, uno de los grandes puertos mexicanos.

Los tres grupos clasificados de la bibliografía campechana: crónicas de viajeros extranjeros, las monografías de los políticos-intelectuales y, más recientemente, las investigaciones hechas por académicos, estos últimos divididos a su vez en urbanistas e historiadores, son imprescindibles. Independientemente de sus intereses, los datos proporcionados por todos ellos posibilitan realizar un balance en el tiempo y en el espacio de las continuidades y rupturas sufridas en la ciudad portuaria de Campeche, además de las relaciones sociales imperantes en los periodos cronológicos de los títulos citados. Entre las permanencias se ha observado que la plaza principal ha sido y continúa siendo el centro de la vida política, económica y social de los campechanos de la capital. Así lo atestiguó Charnay, quien en la primera mitad del siglo XIX notó los arreglos en las áreas verdes del puerto. Esta preferencia constructiva dentro de la ciudad lo reafirmarían las monografías de los políticos-intelectuales de las últimas décadas de dicho siglo y de los inicios de la siguiente centuria como Álvarez Suárez y Adalberto de Cardona y persistiría con la creación de nuevas obras públicas representadas en las edificaciones funcionalistas de la Arquitectura Moderna en los años sesenta del XX como lo han debatido los urbanistas. Cabe valorar los trabajos de éstos, ya que una de las aristas que retoman en sus estudios es la perspectiva histórica, dando

como consecuencia textos bien logrados que han explicado la evolución física de la ciudad de Campeche.

Además de la localización de los procesos de cambio y permanencia de la estructura urbana campechana en los ámbitos espacial y temporal, también las ideas que le dieron sentido a la composición de su trama tanto física como humana son valoradas en esta investigación. De ahí que los análisis de historiadores como Ivett García sobre los imaginarios hayan sido importantes, con este complemento bibliográfico se entiende el porqué de la insistencia del discurso portuario a través de los años aún después de la pérdida de su jerarquía en la península yucateca. Asimismo, ligada al puerto está la retórica del pirata, que motivó la construcción de los baluartes que rodearon a la ciudad y que a mediados del siglo XX y actualmente sirvió para el rescate de la arquitectura militar como un elemento identitario y de tematización turística.

Una novedad en esta investigación y a diferencia de García y Rosado, que comentan que los antecedentes de la práctica turística iniciaron en los cincuenta, es hallar la documentación que rechaza esa tesis y que, por el contrario, conduce a asegurar que dicho patrón sobre la “escenificación” de la ciudad tuvo sus raíces en los años treinta y no dos décadas después. De May González y Be Ramírez se hace énfasis en la distribución de los distintos grupos sociales y étnicos en la ciudad y sus alrededores barriales. Con la propuesta de ambos se comprende todavía más el por qué el centro histórico de la ciudad sigue siendo un lugar excepcional tanto para autoridades como un sector de la sociedad campechana, mientras que algunos barrios han disminuido su prestigio para convertirse en sitios populares de menor rango socioeconómico. Desafortunadamente, a causa del vacío de fuentes, no es posible abundar mucho sobre los barrios, por lo que me concentro en las características y crecimiento del casco intramuros, los fenómenos que experimentó en su interior y los vínculos con algunas zonas rurales.

### **Manejo de las Fuentes y Centros de Consulta**

Los títulos referidos marcaron la pauta para redirigir los objetivos de estudio y fueron fundamentales para abrir el abanico de enfoques desde los cuales ha sido abordada la ciudad

capital como ya se comentó, más la producción historiográfica que a lo largo del trabajo nutrió la estructura de la presente investigación. Sin embargo, una de las columnas vertebrales que la sostienen son las diversas fuentes halladas en los archivos locales. De entre la variedad de fuentes sobresalen las hemerográficas, las memorias e informes gubernamentales, los expedientes de juicios, las fotográficas y algunos censos. De todos los centros de consulta, el Archivo General del Estado de Campeche (AGEC) fue uno de los imprescindibles, en cuyo acervo los ramos Hacienda Pública, Gobernación, Municipios, Obras Públicas, Fomento y, finalmente, Salubridad y Asistencia Social, proporcionaron datos clave para reconstruir algunos capítulos. A estos materiales debe agregarse la Fototeca Francisco Cicero, ubicado en el interior del AGEC y cuyas fotografías ilustran y refuerzan el contenido, así como también son valorados por ser testimonios de una manera de percibir la ciudad.

Los ramos relativos a Hacienda Pública, Gobernación y Municipios ofrecieron información valiosa sobre los movimientos marítimos, los servicios de la aduana y algunos registros de lo recaudado por los derechos de exportación en el puerto. Éstos, más los datos proporcionados por los expedientes de la serie penal del Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica, abrieron una ventana para asomarnos a algunas evidencias históricas de la dinámica portuaria en el último tercio del siglo XIX. Dichas evidencias recuperaron las diligencias que realizaban las naves que hacían escala en el puerto, el tipo de productos que transportaban, la clase de embarcaciones que fondeaban y hacia dónde se dirigían, o los conflictos suscitados por el tráfico ilegal de las mercancías en las costas campechanas. Los datos recabados comprueban que, si bien Campeche no era un centro portuario comercial de primer nivel, sobre sus aguas existieron actividades que permitieron mantener vivo un puerto que el discurso gubernamental daba por “muerto”.

La hemeroteca del AGEC y de la Universidad Autónoma de Campeche guarda en sus anaqueles numerosos periódicos de los siglos XIX y XX. De la primera centuria, el *Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Campeche*, *El Noticioso de Campeche*, *La Industria de Campeche* o *El Faro Industrial*, fueron consultados porque en sus páginas se pueden encontrar datos de las entradas y salidas de productos agrícolas y variados enseres domésticos, los lugares donde estos procedían y la distribución de los establecimientos

comerciales de la ciudad capital. Las listas registradas son indicios de que hubo un mercado modesto pero útil para los habitantes del puerto, quienes eran abastecidos desde núcleos urbanos cercanos o lejanos, con los artículos necesarios para su subsistencia. Estos impresos especializados en las actividades productivas, culturales y literarias, como lo manifestaban en sus lemas, alimentaron el primer capítulo. También se recurrió a la información de los periódicos para reforzar el segundo capítulo concerniente al equipamiento urbano de la capital campechana y sobre ciertas obras orientadas a embellecer su imagen, de acuerdo con los patrones de belleza de las ciudades occidentales de la época.

La hemeroteca universitaria concentra diarios locales y regionales. Uno de los más influyentes de la Península desde las primeras décadas del XX era -y continúa siendo- el *Diario de Yucatán*. Este medio no solamente reportó las noticias sobre los eventos políticos, económicos y sociales acontecidos en suelo yucateco, también le dio una considerable cobertura a los sucesos que impactaron en el estado vecino en una sección titulada *El Diario en Campeche*. Afortunadamente existe una gran colección que abarca casi desde los años de su fundación en la década de los veinte y prosigue en los años que comprenden esta investigación, fundamentalmente los correspondientes a los treinta. De esta temporalidad se consultaron las notas y crónicas que se referían a las campañas publicitarias para atraer a los visitantes, de entre los cuales sobresalieron la pavimentación de las calles, la limpieza de los monumentos históricos, sobre todo el sistema defensivo amurallado, la constitución de los organismos encargados de la promoción turística y otras notas. Estas reforzaron el capítulo tercero y se accedió al conocimiento de cómo fueron las estrategias particulares puestas en marcha para difundir la ciudad.

El Fondo Reservado de la Biblioteca Campeche resguarda otra cantidad nada despreciable de periódicos y revistas. Este fondo está dividido en materiales bibliográficos que datan del siglo XIX y XX y en menor medida de documentos hemerográficos de la misma periodicidad. Del fondo se obtuvo la colección completa de las revistas *Ah Kin Pech* y *Campeche*. Éstas coincidieron con la fase de incentivo turístico en los treinta. Sus páginas revelan datos muy interesantes, ya que el comité directivo de ambas tenía como objeto magnificar los rincones naturales e históricos de la ciudad a través de relatos, crónicas, secciones literarias y fotográficas. De igual manera, sus páginas registraron las sesiones del

club turístico *Ah Kin Pech* y los esfuerzos para atraer visitantes. Considero importante estas revistas, porque en sus variadas secciones pueden hallarse los antecedentes de la escenificación del antiguo puerto, es decir, lo que actualmente llamaríamos “tematización” del centro histórico para convertirlo en un lugar en cuyos rincones se tejieron leyendas, romances y aventuras de piratas.

Fue difícil hallar guías turísticas y folletería. En el Fondo Reservado se encontró un ejemplar inédito de 1933 y hasta ahora el único que ha sobrevivido. En el mismo fondo se localizó un libro de 1942: *Campeche. Ciudad turística* que fue otro de los primeros esfuerzos por crear una monografía donde se expusiera la oferta cultural y de servicios que en esos años poseía la ciudad. Un título imprescindible que ayudó a detectar la falta de solidez de un sector que apenas emprendía el vuelo, más los datos manejados en la incipiente infraestructura hotelera, restaurantera y demás bienes que se ofrecían en ese momento a los turistas que querían elegir como destino a la ciudad capital.

Desafortunadamente, hubo centros de consulta que no brindaron las fuentes deseadas para seguir profundizando en la historia de la ciudad y de los que se esperaba obtener un poco más. Entre éstos se menciona el Archivo Municipal de Campeche, recinto que debería concentrar los documentos administrativos que en el transcurso del tiempo ha producido el Ayuntamiento campechano. Lo rescatable de sus acervos fueron algunos expedientes que consignaban la apertura de ciertos comercios, cantinas y abarrotes en el casco intramuros en los años treinta, ubicados en las calles más transitadas de la capital. Documentos que nos expresaban que, por su cercanía a la plaza principal, hubo establecimientos situados estratégicamente para proveer de mayores comodidades a los peatones que circulaban en la calle y porque quedaba al alcance del transporte público. Es decir, nos dio la oportunidad de saber cuáles eran los giros comerciales de una ciudad escasamente industrializada y de demostrar la persistencia de un ritmo de vida comercial establecido en Campeche desde que su puerto dejó de ser productivo.

Los informes de Gobierno Municipal tampoco ofrecieron mucha información, ya que se conservan tres pequeños y contados folletines que se encuentran en mal estado y su contenido no es fácil distinguir. Lo poco que pudo rescatarse es el informe del edil Miguel Lanz en la que éste hacía referencia a la reparación de parques y jardines. Otras notables

ausencias en el Archivo Municipal fueron las actas de Cabildo, inexplicablemente en poder de otra oficina del Ayuntamiento fuera de toda posibilidad de consulta. Su acceso hubiera permitido rastrear la toma de decisiones respecto a temas prioritarios para la administración municipal como las obras públicas, el aseo, el turismo, por citar algunos rubros. En cambio, los informes estatales y periódicos oficiales del AGECE fueron impresos bastante provechosos, porque en sus páginas éstos han incluido desde sus inicios las gestiones gubernamentales en varios renglones de la administración pública, siendo la inauguración de parques, apertura de vías de comunicación o equipamiento urbano los renglones registrados, además de las leyes en la materia.

Debe resaltarse que fueron consultados los archivos digitales del Instituto Nacional de Geografía y Estadística, así como la mapoteca Manuel Orozco y Berra. Gracias a que su documentación ha sido almacenada en medios electrónicos, pudo revisarse los censos de población del periodo estudiado en la ciudad de Campeche para comprender el comportamiento demográfico y con base en ello evaluar los cambios suscitados en su interior. La mapoteca, a su vez, fue un gran recurso para ubicar el espacio de estudio: la ciudad de Campeche, y analizar cómo era vista la misma por sus creadores o detectar el pausado crecimiento de la urbe campechana. Estos archivos digitales fueron indispensables en el contexto de pandemia dentro del cual se desarrolló esta investigación. Por desgracia, a causa de las medidas restrictivas tomadas por las autoridades de salud, prácticamente todos los archivos suspendieron sus servicios, quedando pendientes por consultar recintos como el Archivo General de la Nación.

Desde sus inicios hubo claridad sobre cuál sería la línea general a desarrollar en esta investigación: la historia de la ciudad de Campeche, pero el hallazgo de las fuentes moldeó algunas veces la trayectoria del trabajo. La parte complicada de la investigación fue la limitación de fuentes, aunado a la falta de un consenso en el archivo estatal para colocarlas en un fondo definitivo. Por ejemplo: en mi experiencia, un acervo de expedientes aparecía clasificado en el fondo de Obras Públicas, pero al intentar consultarlo, ese mismo conjunto de expedientes ya lo habían reinsertado en otro fondo. Desafortunadamente tampoco aparecía en su nueva clasificación. Los constantes cambios y readecuaciones en la organización documental afectan a los investigadores en general. Un centro de consulta recomendado fue

el Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica ya que conserva en su acervo una serie de expedientes que fueron usadas para complementar la información sobre las actividades ilícitas en el puerto y fue de mucha utilidad.

Cabe recalcar que la trayectoria de esta investigación no fue fácil por otra razón, pues al poco tiempo de iniciarla se expandió la pandemia derivada por el COVID-19. Como consecuencia de esta enfermedad infecciosa las instituciones administrativas y los centros educativos tomaron la decisión de suspender sus actividades. Entre los locales que cerraron sus puertas y dejaron de ofrecer sus servicios se encontraban las bibliotecas y los archivos estatales y municipales. Indudablemente esta medida, pese a ser acertada para garantizar la salud de los usuarios, afectó el desarrollo de los trabajos de consulta para reunir información valiosa y que permitiera responder las interrogantes surgidas en esta investigación. Ésta fue una de las principales limitaciones, ya que las pesquisas se truncaron al no poseer un soporte documental más amplio. La interrupción de labores se reflejó en la ausencia de varios archivos en esta investigación, fundamentalmente los ubicados en la Ciudad de México: Archivo General de la Nación, archivo histórico de la Fundación ICA, Archivo Histórico del Agua, por citar algunos que hubieran sido sumamente enriquecedores.

La situación se ha normalizado en muchas dependencias públicas y privadas, a tal grado que ya han abierto sus puertas. Desafortunadamente, en el caso del Archivo General del Estado de Campeche permanecen las restricciones hasta ahora: la dirección del AGECE continúa condicionando a sus usuarios mediante el sistema de citas y limitando el tiempo de consulta a solo dos horas de duración. Este es un horario demasiado corto y que difícilmente puede aprovecharse, a menos que el investigador sepa con anticipación y con exactitud cuál es el expediente que consultará. Resulta increíble que permanezcan estas condiciones a los académicos justamente en un archivo, que rara vez se atesta de usuarios. Ante esta situación, una de las alternativas para adquirir material bibliográfico y documental estuvo en los archivos y bibliotecas digitales. Éstos realizaron una tarea de “salvamento” y gracias a la iniciativa de algunas instituciones de educación que subieron en Internet sus fondos, se pudo reunir un conjunto de fuentes útiles, por lo que la apuesta en el presente trabajo también se concentró en los recursos digitales.

## Capítulo 1

### **La Ciudad Puerto: la Persistencia de un Espacio Productivo en Declive**

En el último tercio del siglo XIX y principios del XX la ciudad de Campeche continuaba realizando operaciones portuarias y era un sitio seguro para numerosas embarcaciones, quizá no con la misma trascendencia comercial que mantuvo durante las etapas colonial e independiente en la península de Yucatán y el golfo de México,<sup>25</sup> pero sus servicios como punto de tránsito de mercancías hacia otras regiones del país eran importantes. La costa campechana resguardaba navíos con la capacidad suficiente para llevar a cabo traslados de artículos indispensables para la población. Aunque los movimientos mercantiles habían disminuido considerablemente en comparación con los años precedentes, que fueron los de mayor esplendor de la ciudad-puerto de Campeche, la existencia del muelle construido frente al casco antiguo permitió que los barcos de poco calado pudieran atracar, ya sea para el ascenso o descenso de personas y artículos, así como para el almacenamiento de los objetos que llegaban.

A medida que avanzaba la décimo novena centuria y se acercaba el siguiente siglo, la capital del estado contaba con las instalaciones adecuadas y modestas para desempeñar las tareas básicas de un puerto funcional: en su espacio marítimo todavía era posible el tráfico de bienes y personas que le garantizaran cierto grado de desarrollo económico. Ciertamente, el éxito nacional e internacional del puerto campechano declinó de manera notable. Prueba de lo anterior fueron los esfuerzos gubernamentales para recuperar su lugar dentro del concierto de los puertos más destacados del Atlántico o del Pacífico mexicanos, pero a pesar de su paulatina caída como enclave portuario de relevancia, en este capítulo se sostiene que, si bien las condiciones para Campeche no fueron las mejores en términos comerciales en relación con los años previos, sí conservó su función como sitio estratégico para el abrigo de los barcos que navegaban hasta sus aguas, además de disponer de los almacenes necesarios para el depósito de las mercancías y otros enseres. Asimismo, la ciudad contaba con algunos

---

<sup>25</sup> La península de Yucatán está compuesta por los actuales estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, en el sureste de la República Mexicana; en tanto que el Golfo de México baña las costas de las entidades federativas de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco y los litorales campechano y yucateco.



establecimientos destinados a distribuir entre la población porteña los productos que eran desembarcados y que provenían de otras costas.

La ciudad-puerto de Campeche era relativamente pequeña, sin embargo, la dinámica de intercambios y transporte de los productos prosiguió en los primeros decenios del XX. Dos de los puertos decimonónicos más sobresalientes en el golfo de México fueron Veracruz y Tampico. Éstos han recibido la atención de historiadores por tratarse de espacios que concentraron un nivel de crecimiento acorde con los proyectos de modernización de las autoridades liberales, quienes los equiparon con las herramientas para ofrecer un eficiente flujo mercantil. Ambos fueron los centros de recepción de grandes inversionistas en su constante búsqueda de crear riqueza, especialmente Veracruz que, por su posición geográfica en el Atlántico, funcionó como un puerto destacado desde tiempos coloniales y ya en las décadas finales del XIX, los proyectos oficiales detonaron un aumento demográfico y una expansión urbana en su suelo que trajo como consecuencia varios problemas derivados de estos procesos. Campeche siguió un desarrollo lento parecido a la de otras regiones, por lo tanto, analizar las características, alcances y limitaciones que lo distinguieron como puerto en el último tercio de dicha centuria e inicios del XX es uno de los objetivos centrales de este capítulo.

Hacen falta reflexiones más amplias del derrotero portuario de la capital campechana en esta temporalidad, pues aún hay vacíos historiográficos que llenar y que vayan más allá del punto de vista que afirma que el puerto había ingresado a un periodo de parálisis, misma que propició que los gobernantes locales no hallaran la brújula para retornar por el camino del progreso dentro de la extensa red de puertos mexicanos. Para complementar la propuesta de análisis, otro de los objetivos es situar la posición que ocupaba Campeche de entre el conjunto de ciudades portuarias de la costa del golfo de México e, incluso, de las zonas litorales del Pacífico. Para obtener este fin es fundamental una minuciosa observación que retome no solamente el estudio de los puertos veracruzanos o tampiqueños ya referidos, sino también las relaciones económicas y sociales que sostuvieron con otras ciudades que, en mayor o menor medida, por su favorable ubicación territorial experimentaron en su rada alguna forma de circulación marítima; con toda probabilidad éstos lugares también fueron habilitados para proveer artículos hacia otras áreas, ya sea terrestres o costeras; éstos también

desempeñaron papeles de importancia al permitir a las tripulaciones y a sus respectivas embarcaciones periodos de estadía breves o prolongados para realizar trabajos de avituallamiento, reparación, descargas de pasajeros o materiales, etc. Adentrarse a las maneras en que operaron comercialmente estas regiones alrededor del Golfo son clave para establecer un parámetro que ayuden a la comprensión de la ciudad-puerto de Campeche, ya que funcionaron como un sistema en la que cada una de sus piezas estuvieron algún grado de conectividad entre sí, tanto los espacios marítimos grandes como los más pequeños fueron igual de significativos y en donde los primeros dependieron de los segundos y viceversa. Además, salvo Veracruz, no debe afirmarse que el resto de los puertos haya logrado su consolidación.

Bajar la escala de observación hasta la ciudad-puerto de Campeche, en la península de Yucatán, es algo crucial porque nos posibilita definir el tipo de interacción que la capital del estado tuvo con otras regiones costeras con la capacidad para el amarre de los barcos y el suministro de éstos. Igualmente pone en una perspectiva particular al puerto para lograr una aproximación que arroje luces para saber cuáles fueron los alcances y restricciones de su quehacer portuario dentro del mercado del Atlántico y aún más allá de las aguas de este océano. Además, para poseer un entendimiento más concreto se pretende abordar otro asunto de consideración: la actividad interna y todo el trabajo vinculado con la rutina de los desplazamientos marítimos que comprendía oficios como los estibadores, pescadores y los traficantes que operaban fuera de la ley, entre otros empleos que distinguían a los porteños campechanos.

La revisión y análisis de las fuentes son primordiales para comprobar la propuesta principal de este capítulo: la permanencia de Campeche como una ciudad-puerto, aunque en un rango por debajo de los grandes puertos del Golfo. Campeche estaba atravesando por una fase de estancamiento a diferencia de los adelantos que vivió en la Colonia y principios del XIX, pero su sobrevivencia como centro costero de intercambios comerciales fue favorecido, sobre todo, porque el territorio estatal se encontraba desprovisto de las vías terrestres necesarias que permitieran una efectiva movilidad de los transportes de un rincón a otro del boscoso suelo campechano. Contrario a lo que pudiera pensarse, la falta de líneas ferroviarias no fue impedimento para la comunicación de la península yucateca con otras

regiones del país, más bien esta carencia de caminos por tierra fue suplida por la ventajosa presencia de un extenso litoral caracterizado por estar compuesto de una franja de poco oleaje, lo que facilitaba dos cosas: una navegación rápida sin muchos sobresaltos naturales y su conexión con algunos estados de la República distantes. Como resultado, el mar ayudó a integrar un sistema de circulación marítima que desplazó durante muchos años a los ferrocarriles, que en el siglo XIX ya eran vistos como señales del desarrollo y cuyas rutas unió a numerosos mercados regionales. De este modo, pese a la disminución de su influencia portuaria, se afirma que pudo desenvolverse con sus propias características: no detuvo su marcha como puerto porque su costa ofrecía seguridad a los barcos, como capital recibía mercancías de los pueblos, pero estuvo muy limitado en cuanto a la infraestructura de sus instalaciones, tuvo una influencia reducida, experimentaba una industria a la baja, su litoral era poco profundo y no contaba con un eficiente sistema de transporte por vía terrestre.

Así como ocurrió en Campeche, este ritmo de desarrollo desigual fue un signo distintivo del XIX en el país. Aun después de 1870, la economía siguió una trayectoria más bien modesta. El crecimiento mostraba disparidades e incluso un gran contraste en las regiones. Una parte del norte, centro y sureste mexicanos concentraron un éxito industrial importante pese a la deficiencia de sus instalaciones y que mermaban su competitividad: Monterrey, Torreón, Chihuahua, Distrito Federal, Puebla, Guadalajara y Veracruz.<sup>26</sup> Lugares como Zacatecas y Guerrero continuaban practicando una agricultura tradicional con bajos rendimientos y los que adaptaron una agricultura comercial como el mismo Veracruz, Morelos y Yucatán obtuvieron mejores resultados.<sup>27</sup> La dinámica de exportación de mercancías, en el marco del despliegue del capitalismo internacional, no derivó en la integración regional ni en el fortalecimiento económico inmediatos. El control político hizo posible una regulación jurídica en el orden económico, permitiendo las inversiones extranjeras y la industrialización.<sup>28</sup> Sin embargo, la modernización de la economía no alcanzó

---

<sup>26</sup> Sandra Kunz Ficker. “De las reformas liberales a la Gran Depresión, 1856-1929”, en Sandra Kunz Ficker. *Historia económica general de México. De la Colonia a nuestros días*. El Colegio de México/Secretaría de Economía. México. 2010. p. 327.

<sup>27</sup> *Ibid.* p. 331.

<sup>28</sup> Sandra Kunz Ficker. “La trayectoria de largo plazo de la economía mexicana”, en Kunz Ficker, Sandra. *Historia económica general de México. De la Colonia a nuestros días*. El Colegio de México/Secretaría de Economía. México. 2010. p. 795.

a todas las regiones y sus efectos desiguales prosiguieron a causa de la concentración de las propiedades territoriales, la existencia de oligopolios, entre otros factores.<sup>29</sup>

Campeche se incorporó a esta dinámica económica, pero su mercado interno tampoco logró consolidarse al cien en una región contrastante como la península de Yucatán, volcado hacia el exterior gracias al boyante comercio henequenero. Con base en los anteriores planteamientos y el diálogo con las fuentes reunidas se responden las dudas que surgieron en torno a la participación de Campeche en el marco de una estructura compleja de economías dispares e integrada a una red portuaria poco sólida, en la que cada nodo era un puerto, entonces ¿qué clase de nodo era la ciudad-puerto de Campeche en esta red de centros portuarios mexicanos, fundamentalmente en el Atlántico durante el último tercio del XIX e inicios del XX? Si la capital del estado progresivamente fue apagando su brillo en términos marítimos y comerciales, ¿qué estrategias implementaron las autoridades para sobrellevar el declive y de esa manera mantener abiertas las puertas a las transacciones mercantiles ¿Cuáles fueron los sitios costeros o terrestres con los cuales Campeche sostuvo relaciones económicas? ¿Qué mercancías entraron al puerto campechano para ser consumidos por los habitantes de la ciudad y cuáles salieron hacia otros lugares? ¿Qué otras actividades habían además de las profesiones ligadas con el mar y cómo éstos contribuyeron a la subsistencia de Campeche como ciudad portuaria?

Para iniciar este capítulo se eligió el último tercio del siglo XIX. Entre las razones para hacer esta selección estuvieron las actividades marítimas registrados en periódicos en una época considerada de decadencia, en medio de discusiones que se generaron en Campeche para que la ciudad fuera partícipe de las transformaciones que se estaban generando en otras latitudes del país. Todo este debate se manifestó cuando México comenzaba la adopción de políticas públicas fomentada por los liberales que pretendían impulsar cambios en las urbes para así no quedar al margen de los avances tecnológicos que distinguían a las naciones más importantes del mundo, que disfrutaban de estabilidad económica y política. Esta condición de progreso capitalista en la escena internacional despertó las aspiraciones de los gobernantes nacionales para dar los primeros pasos luego de épocas de crisis propiciadas por sucesivas guerras civiles, pero ahora una nueva era de

---

<sup>29</sup> *Ibid.*

relativa paz animó a los grupos dirigentes para atraer inversiones extranjeras o fomentar las exportaciones. Campeche no fue la excepción y la introducción de vías de comunicación y otras mejoras en la ciudad fue una exigencia de sus líderes. La clase política local hizo intentos para cristalizar cambios en sus sistemas de transporte o en la imagen urbana mediante el aseo de las calles, al tiempo que el puerto desplegaba sus particulares tareas comerciales.

## **Del Florecimiento Colonial a Los Primeros Años del Siglo XIX**

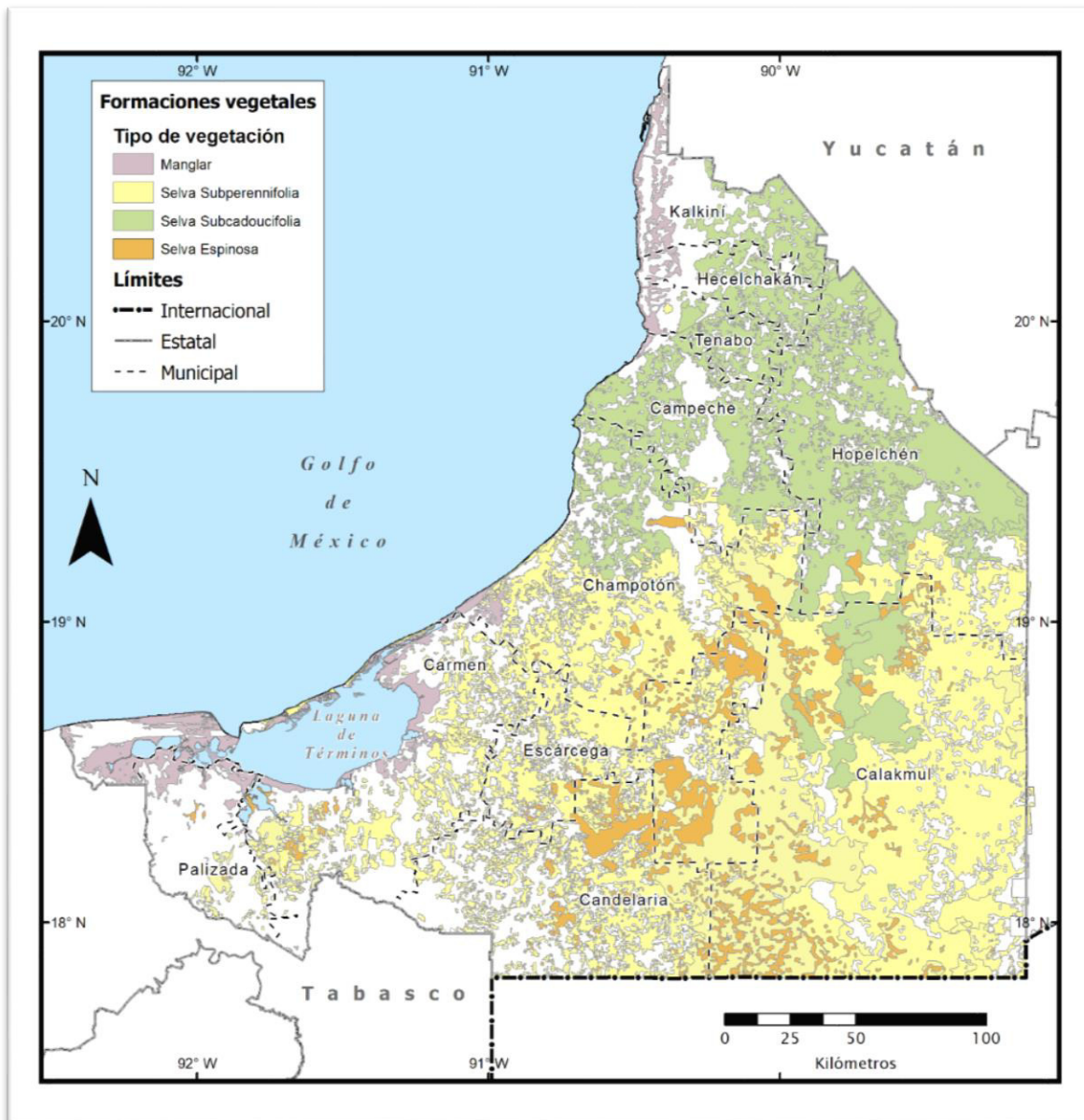
### ***Ubicación Geográfica y la Importancia de los Condicionantes Naturales en la Evolución Histórica del Territorio Campechano***

Es importante señalar las condiciones geográficas del territorio que actualmente comprende el estado de Campeche, ya que éstas determinaron el tipo de economía que se desarrolló en su suelo y favoreció el comercio marítimo como principal actividad a lo largo de su historia, tan es así que la imagen de la bahía campechana y en especial de la ciudad capital han sido ligadas estrechamente con su tradición marinera. Sobre todo, su carácter de exportador de materias primas forestales como fueron el palo de tinte y el chicle son consecuencia del predominio de las selvas húmedas y de su clima tropical en la mayor parte de su superficie, adquiriendo un puesto preponderante de entre los puertos del Golfo por su ubicación privilegiada y que lo puso en contacto con otros enclaves estratégicos del Circuncaribe y Europa. El territorio campechano se localiza al suroeste de la Península de Yucatán y en general es una gran planicie ligeramente ondulada. La selva ocupa alrededor del 83% de su superficie, de tal manera que esto lo hizo propicio para la explotación maderera como caoba, cedro, chicozapote y ceiba (Mapa 1). Solamente el 1% del suelo permitió la siembra de maíz, caña de azúcar y arroz, entre los más importantes cultivos.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Carlos Justo Sierra, Fausta Gantús y Laura Villanueva. *Campeche. Historia breve*. El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica/Fideicomiso Historia de las Américas, Serie Historias Breves, México, 2010, p. 16.

Mapa 1. Formaciones vegetales del estado de Campeche, situación actual



Fuente: Elaboración de Gabriela Arriola a partir de las descripciones de Carlos Justo Sierra. En este mapa se observa que gran parte de la superficie terrestre del territorio estatal campechano hasta ahora continúa siendo selvático, con diferentes tipos de vegetación, dando como resultado la explotación maderera como la principal actividad.

Además de extensos bosques tropicales en Campeche sobresalen también las corrientes fluviales. Entre estas corrientes están Champotón, Chumpán Candelaria, Palizada

e Isleño. Excepto el primero, el resto desemboca en la Laguna de Términos. Cabe destacar que los afluentes de estos ríos conformaron una red hidrológica que servía para transportar las maderas y las tintóreas que representaban las principales fuentes de riqueza. El caudal de estos ríos fue aprovechado como circuitos navegables; de hecho, el río Palizada fue bautizado con este nombre por las enormes cantidades del colorante vegetal que circulaban en sus corrientes. Como puede notarse, esta zona es muy húmeda y las precipitaciones pluviales son constantes durante casi todo el año; los nutrientes que las lluvias traen consigo colaboran en el fortalecimiento del follaje de los árboles y, de paso, condicionan las actividades económicas, ya que las temporadas lluviosas son útiles para la reproducción de plantas como el palo de tinte o el chicozapote, que han sido cotizados en el mercado internacional. Por el contrario, el norte se ha distinguido por sus pocas lluvias, el suelo es poroso y carece de ríos y lagunas. Solamente en esta parte del estado de Campeche existe un conjunto de colinas conocido como la Sierra de Campeche, que comprende las ahora localidades de Seybaplaya, Tenabo, Hecelchakán y Calkiní, así como la ciudad capital.<sup>31</sup>

El entorno físico ocupa un protagonismo esencial que va más allá del mero escenario de los procesos y hechos históricos. Campeche se encuentra inserto en el Golfo de México y, como menciona Claudio Vadillo, aquel es una región natural unificada por el clima, que a su vez se distingue por la frecuente interacción entre los movimientos marinos y de aire. La permanencia de los vientos que se desplazan hacia la tierra durante las estaciones del año alcanza las laderas de la Sierra Madre Oriental y las costas, que contribuyen a configurar el hábitat natural de los puertos de Tuxpan, Veracruz, Ciudad del Carmen, Campeche, Sisal y Progreso.<sup>32</sup> Sin duda, un factor que benefició la articulación marítima de estos puertos es la “corriente del Golfo”.<sup>33</sup> Ésta tiene su origen en el mar Caribe, continúa por el canal de Yucatán atravesando la costa hasta confluir en el estrecho de la Florida y posteriormente cruza el noroeste hasta llegar a los litorales europeos. Esta propuesta es interesante, porque toma en cuenta desde la larga duración braudeliana la influencia de los fenómenos naturales en el desarrollo histórico de Campeche y de la región, así como la correlación de los puertos

---

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> Claudio Vadillo López. “Una historia regional en tres tiempos: Campeche siglos XVIII-XX”, en *Revista Península*, vol. III, núm. 2, Universidad Nacional Autónoma de México, Mérida, México, 2008, p. 45.

<sup>33</sup> *Ibid.*

pertenecientes al Golfo de México y a su vez considera la conectividad que tuvo con las ciudades costeras internacionales.

Claudio Vadillo López es, precisamente, uno de los investigadores que más trabajos ha hecho sobre la dinámica de la economía campechana decimonónica, fundamentalmente acerca del puerto del Carmen, por lo que sus pesquisas se concentran en el suroeste de la Península de Yucatán. Vadillo reduce su lente analítico a lo que él denomina la región del palo de tinte, definido como un espacio histórico con sus propias peculiaridades organizativas para la extracción de este árbol tintóreo en medio de la selva, el sello que le imprimieron a la dirección del puerto carmelita y las relaciones que se tejieron entre la enriquecida clase política urbana de la isla, pero intentando no perder de vista sus conexiones con los puertos de Campeche, del Golfo de México y de Europa, desde los inicios de la explotación de este recurso natural en el siglo XVI hasta su consolidación internacional en el XIX. Más adelante se regresará a estos puntos con más detalles, por ahora importa la manera como el medio físico marcó a la península yucateca y específicamente a la ciudad campechana, que quedó comprendida dentro de una de las cinco regiones geoeconómicas sugerida por Claudio Vadillo López.

En general, la península yucateca es rica en recursos naturales, éstos han proveído de alimentos y productos de exportación a las comunidades que se asentaron alrededor de éstos. La clasificación de Vadillo toma como base los frutos de la tierra que fueron comercializados fuera de la Península y que influyeron en el desarrollo de los pobladores y sus asentamientos a lo largo de la historia. Las regiones geoeconómicas de este autor ofrecen una interpretación de conjunto de la superficie natural peninsular y son las siguientes: a) el norte-noroeste, con predominio de las haciendas maicero-ganaderas y el cultivo del algodón; se extendía en el centro-oriente y sus centros urbanos fueron Mérida y Valladolid; b) el centro de la Península en la vertiente oriental de la serranía Puuc y que tenía como sede la ciudad de Tekax con terrenos para el cultivo de la caña de azúcar; c) el centro peninsular en la vertiente occidental del Puuc en donde el poblado de Bolonchenticul predominaba con las siembras arroz, caña de azúcar y hortalizas; c) el puerto de Campeche y que comprendía una considerable extensión de la zona de Hecelchakán, esta región geoeconómica estaba rodeado de haciendas cañeras, maicero-ganaderas y de hortalizas, además resaltaba por sus bosques de cocoteros,



palmeras, etc.; y d) el sur de la Península, la región del palo de tinte, un área bastante pantanosa que, como ya se mencionó, era toda una extensa red fluvial que desembocaban en la Laguna de Términos y tenía como sedes las villas del Carmen y Palizada. Al este de Campeche y los Chenes, así como al sur de Valladolid y Tekax, un amplio paisaje selvático servía de refugio a muchos indígenas que se resistían a las políticas liberales.<sup>34</sup>

Finalmente, Vadillo recalca que todas estas regiones geoeconómicas se entrelazaban y a pesar de los obstáculos ocasionados por los accidentes geográficos, en el XIX la población navegaba en ríos y litorales mediante barcasas o recorría la Península por vía terrestre usando miles de mulas para llevar las mercancías, de acuerdo con el testimonio de José María Regil.<sup>35</sup> El contenido de la obra de Vadillo López se reduce a un espacio regional con su *hinterland* en El Carmen,<sup>36</sup> pero uno de sus méritos fue la investigación que hizo sobre los engranajes que movieron al puerto carmelita y sus enlaces con los porteños de Campeche, además del impacto que la exportación del palo de tinte provocó en el estado al entrar en contacto con los mercados europeos en el contexto del capitalismo global. Como puede observarse, para Vadillo la ubicación geográfica de la entidad campechana le permitió insertarse dentro de un escenario natural homogéneo como era el Golfo de México constituido por puertos que compartían clima, vegetación y otros recursos naturales. Estos elementos fueron decisivos en la conformación histórica de una serie de operaciones marítimas con sus respectivas complejidades sociales, políticas y económicas a lo largo de sus costas.

---

<sup>34</sup> Claudio Vadillo López. *La Región del Palo de Tinte: el Partido del Carmen, Campeche (1821-1857)*, Gobierno del Estado de Campeche/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto de Cultura de Campeche, Campeche, 1994, pp. 16-22.

<sup>35</sup> Vadillo, *Ibid*; en 1850, José María Regil y Alonso Manuel de Peón elaboraron la *Estadística de Yucatán*, misma que salió publicado en 1857 bajo los auspicios de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística y en la que, además de la descripción de la naturaleza y otros datos como los demográficos y sociales, llamaron la atención sobre la construcción naval y el comercio marítimo en la península yucateca. *Catálogo de documentos históricos de la estadística en México (siglos XVI-XIX)*, Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, México, 2005, pp. 164-165.

<sup>36</sup> Se refiere al área interna de influencia de un puerto, en este caso era la Región del Palo de Tinte con sus rutas de comunicación integrado por numerosos canales pantanosos que desembocaban en la Laguna de Términos; en la isla se había fundado la villa del Carmen, que era la sede del principal puerto. En este salían los artículos hacia el exterior, que a su vez es considerado un *foreland*, es decir, la zona de influencia, pero hacia afuera. Carlos Martner Peyrelongue. "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global", en *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Vol. 25, núm. 75, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales/Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 1999, p. 105.

### ***La Piratería Como Condicionante de la Villa y su Posterior Amurallamiento***

Así como el medio geográfico marítimo determinó las actividades cotidianas realizadas por comerciantes y navegantes, las condiciones históricas también impulsaron el diseño urbano de Campeche. La evolución del espacio portuario y la relación que sus habitantes sostuvieron con aquel encontró en la piratería a uno de los impulsores de la conformación definitiva de la morfología citadina, ya que los futuros diseños de la traza urbana fueron pensados para ofrecer una mejor defensa de los porteños. Una defensa que se concretó en la fortificación para proteger al puerto de las incursiones piráticas. Prácticamente desde los primeros intentos de colonización, la planicie donde se fundó la villa sirvió como una barrera natural de seguridad, ya que las colinas que la rodeaban en sus costados sur, oriente y poniente, así como el mar en el norte, permitirían a los primeros europeos una mayor organización en caso de cualquier ataque enemigo.<sup>37</sup>

En el transcurso del tiempo, el espacio que ahora ocupa el centro histórico fue diseñándose y rediseñándose según los proyectos defensivos de algunos vecinos preocupados por temor de los saqueadores de otras naciones extranjeras. Se observa que hubo un estrecho vínculo en la manera en que los porteños campechanos concebían el territorio que era blanco de los cada vez más frecuentes asaltos piratas. En la primera mitad del siglo XVII, los representantes de la Corona en el puerto ya eran conscientes de que había que reforzar su espacio urbano con la presencia de fortines en puntos estratégicos como San Román y San Francisco. Al tiempo que se construían estas pequeñas fortalezas, en 1651 se sembraron árboles y se construyeron trincheras de argamasa desde San Román hasta el poniente para que protegiera los márgenes de la villa.<sup>38</sup> Sin embargo, estas medidas de reforzamiento no evitaron la vulnerabilidad de la población, que fue objeto de posteriores agresiones que amenazaban con una mayor pérdida de la población porteña como consecuencia de la mortandad, la migración, el miedo social y la inestabilidad que los piratas provocaban en el comercio.

---

<sup>37</sup> Lorraine Williams-Beck y Eduardo López de la Rosa. "Historia de tres ciudades: Ah Kin Pech, Acanmul y San Francisco de Campeche", en *Estudios de Cultura Maya*, vol. XX, Instituto de Estudios Filológicos/Centro de Estudios Mayas/UNAM, México, 1999, p. 101

<sup>38</sup> José García Preciat. *Piratería y defensas en Campeche*. Editor Carlos Flores Marini. México. 2010. p. 107.

En los años posteriores los ataques piratas no cesarían. Esta situación originó que los habitantes del puerto se replegaran hacia el interior de la villa detrás de los bastiones edificados para salvaguardar sus vidas. Por lo tanto, la ciudad crecería notablemente dentro del sistema defensivo que se había logrado levantar.<sup>39</sup> En su afán de buscar refugio, los vecinos de los barrios no solamente abandonaron sus predios, sino que también despoblaron los alrededores y la ciudad experimentó una transformación, ya que los sectores sur y sur poniente, que todavía era dominado por baldíos en 1680, desaparecerían por el trazo urbano. Ante la gravedad ocasionada por el constante pillaje, la idea de una muralla que rodeara el núcleo urbano campechano persistió, pero nunca terminó de concretarse por falta de financiamiento.

En 1685 inició oficialmente el amurallamiento, partiendo de los baluartes que ya existían previamente como el de San Carlos. Como resultado, el espacio de la villa se reconfiguraría una vez más: los caseríos que aún se localizaban frente al mar y en las inmediaciones de la ciudad, exactamente a un lado de la zona donde se pretendía alzar los muros de la muralla, fueron demolidos. La razón principal de esta decisión era porque se necesitaba un terreno libre para que la artillería pudiera responder a los ataques, sin obstáculos que sirvieran al adversario para ocultarse de los disparos. Incluso hubo de demoler algunas casas que se interponían en el trayecto del trazo de la muralla, por lo que se procedió a realizar el avalúo de las casas y solares de los dueños de las viviendas afectadas.<sup>40</sup> Luego de atravesar una serie de carestías económicas, finalmente las autoridades del puerto consiguieron rodear a la villa con una muralla en 1704.

Las experiencias de los habitantes del puerto influyeron en los años siguientes en la manera como las sucesivas generaciones se fueron relacionando con el espacio físico que se encargaron de construir. Los porteños entablaron un estrecho vínculo con su ciudad, el cual les otorgó una identidad y una historia asociadas con la piratería. Les otorgó un sentido a quienes se desenvolvían en sus calles y especialmente en el interior de la urbe rodeada de las murallas. Esta nunca dejó de ser el eje de los proyectos gubernamentales posteriores y hasta el siglo XX se buscaría descentralizar los espacios de vivienda para optimizar las actividades

---

<sup>39</sup> Michel Antochiw. *Las primeras fortificaciones de la villa y puerto de San Francisco de Campeche*. Gobierno del Estado de Campeche. Campeche. 2007. p. 161.

<sup>40</sup> *Ibid.* p. 163.

desarrolladas, más allá del casco antiguo. Aunque el legado de aquellos asaltantes quedaría presente en la cultura de la ciudad hasta ahora.

### ***Del Auge Colonial a La Prosperidad Liberal. El Eterno Puerto Estratégico del Golfo de México***

No es la intención de este apartado abordar a fondo la historia de la implementación de los valores culturales de las etapas referidas entre la sociedad peninsular yucateca o profundizar en la organización administrativa de la región durante el periodo temporal, pero sí es necesario hacer un breve bosquejo de la ascendente presencia de la entonces villa de San Francisco de Campeche en el tráfico marítimo con España, para saber la importancia que llegó tener el puerto campechano dentro del esquema comercial de la Corona española en esta primera etapa de actividades mercantiles. Se hará una aproximación a la clase de nodo que se había gestado en Campeche durante sus años iniciales como puerto y en el marco de las reformas borbónicas. El recorrido continuará después en el siglo XIX hasta detenerse en el último tercio de esa misma centuria para explorar los posibles cambios y continuidades en su devenir histórico portuario inmerso en las oscilaciones de la economía internacional.

Es necesario enmarcar al puerto de Campeche en estos contextos porque fueron factores que condicionaron los futuros proyectos oficiales en los últimos decenios del XIX y que intentaron resucitar ese auge portuario campechano novohispano en una era distinta, caracterizado localmente por un comercio más bien modesto, que por sus penurias económicas no se sujetaba al cien con las directrices de desarrollo del Estado liberal, éstas eran la integración interna de los mercados, innovación tecnológica, aumento industrial y solidez en los transportes. Podría decirse que Campeche fue un ejemplo más del rezago que quería combatirse en casi todas las regiones del país. Se ha basado en la clasificación conceptual hecha por Busto Ibarra acerca de la convivencia de puertos o nodos primarios, estratégicos, secundarios y de escala. Aunque los criterios de esta historiadora los aplica para su estudio en el Pacífico durante la segunda mitad de la centuria decimonónica, hay ciertas características que Campeche compartió con los puertos estratégicos que lo aproximaron más a lugares como Acapulco.

*Grosso modo:* a) los puertos primarios tienen una localización geográfica estratégica, son salubres, confluyen en sus costas rutas marítimas internacionales, cuentan con el

equipamiento necesario para ofrecer servicios de reparación y también muelles que faciliten el desembarco de mercancías y personas, poseen un alto movimiento de altura y cabotaje, un desarrollo industrial diverso, sistema bancario e importación variada, un *hinterland* extenso y una alta concentración de población; b) los puertos estratégicos están geográficamente bien ubicados, por lo tanto, convergen en su seno rutas de navegación externas, pero sus movimientos de exportación son bajas y limitadas y su importación es variable, en cuanto a sus recursos económicos, nivel demográfico y *hinterland*, todos son medianos o reducidos; c) los puertos secundarios, a su vez, son notables para el comercio costero y de cabotaje, el cual es alto, su participación en el mercado internacional es limitada, pero también son parte de ese engranaje, cuenta con un volumen de exportación variable, su importación es reducida, capacidad industrial escasa o nula, tienen una población mediana, un *hinterland* variable y sus conexiones son más por rutas marítimas que terrestres y, d) los puertos de escala ocupan una posición neutral y no estratégica, su tráfico comercial es nacional y tienen muy poca movilidad de navíos internacionales, no cuentan con infraestructura portuaria ni desarrollo industrial, su población urbana es escasa, así como su *hinterland*.<sup>41</sup>

Desde el siglo XVI hasta el último tercio del XIX el Golfo de México y la bahía de Campeche fueron los escenarios naturales de varios cambios y continuidades. En todo este tiempo la economía pasó de proteccionista a abierta. Para situarlo mejor, he dividido el devenir del puerto campechano en tres etapas capitales y en la que se observará la evolución del mismo como nodo estratégico en el golfo: Campeche sobresalió del resto de los fondeaderos locales de la península yucateca, un posicionamiento que se consolidó a partir de la libertad comercial de las reformas borbónicas. No obstante, el último tercio del siglo XIX el puerto campechano se distinguió por su ritmo de desarrollo lento, las mismas que sufrían regiones portuarias donde las inversiones extranjeras brillaban por su ausencia, así como una conexión deficiente por vía terrestre a causa de sus caminos accidentados hasta antes de la introducción del ferrocarril. Es por ello que Campeche se aproximaba a los nodos estratégicos, porque cumplió una función de resguardo y abrigo con funciones comerciales, pero con una carga moderada ante la falta de inversiones. Es decir, en el siglo XIX existía una irregularidad portuaria en la que en ciertas etapas un puerto podría ser estratégico y, al

---

<sup>41</sup> Karina Busto Ibarra. El espacio del Pacífico mexicano. Puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927. Tesis para optar por el grado de Doctor en Historia. El Colegio de México. México, D.F. 2006. pp. 164-168.

cabo de cierto tiempo, éste declinaba para ocupar alguna posición secundaria. En el Golfo de México, solamente Veracruz reunía los requisitos de un nodo primario que nunca dejó de ser trascendental por su ubicación geográfica.

### **Etapa Mercantilista-Proteccionista. Monopolio Comercial Español (Siglos XVI-XVII). Un Punto Nodal Estratégico en el Comercio de La Nueva España.**

En esta primera etapa, caracterizado por “la acumulación de metales preciosos como la única fuente de riquezas de las naciones”,<sup>42</sup> hubo una excesiva dependencia económica de las colonias españolas en América, particularmente la más importante, la Nueva España, hacia la metrópoli. El puerto de Veracruz era el único puerto habilitado desde el cual salían las mercancías producidas en territorio novohispano hacía el puerto español de Sevilla (posteriormente lo compartiría con Cádiz) y de éste otra vez hacia la Nueva España entrando por las costas de Veracruz. Esta limitación comercial restrictiva ocasionó que el resto de los puertos no pudieran comerciar entre ellos y el surgimiento de un monopolio bilateral: el Consulado de Cádiz y el de la Ciudad de México, los comerciantes de ambos concentraron en sus manos las facultades para vender y comprar, así como las de distribución a otras regiones del reino. En este contexto se inserta las primeras experiencias portuarias coloniales del puerto campechano.

Los antecedentes del puerto se remontan en los albores de la colonización española, cuando el capitán Francisco de Montejo, el “Mozo”, al frente de una tropa de soldados, decidió fundar una villa cerca del poblado maya costero de Can Pech el 4 de octubre de 1540, misma que sería reorganizada administrativamente al año siguiente con el nombramiento de sus primeros funcionarios;<sup>43</sup> entre las razones para elegir dicho lugar hay que destacar la superficie de su terreno, ya que ésta delimitaba con varias colinas al sur, oriente y poniente, así como por las aguas del Océano Atlántico por el norte;<sup>44</sup> es decir, el entorno físico del

---

<sup>42</sup> Sergio Florescano. “La política mercantilista española y sus implicaciones económicas en la Nueva España”, en *Historia Mexicana*, vol. 17, núm. 3, El Colegio de México, México, 1968, p. 460.

<sup>43</sup> Existe una discusión sobre el año exacto de la fundación de la villa, 1540 o 1541, aún no hay un consenso, pero algunas crónicas describen que fue en 1540, consúltese a Román Piña Chan. *Campeche durante el periodo colonial*, Cámara de Diputados/LXIII Legislatura/Consejo Editorial, México, 2017, pp. 54-55.

<sup>44</sup> Williams y López polemizan acerca del lugar exacto donde estuvo establecido la localidad maya, señalando que pareciera que, el lugar donde se dijo que el asentamiento indígena se fundó, en realidad fue una creación

asentamiento brindaba seguridad a aquellos hombres ante algún eventual ataque indígena. Además, su planicie sirvió como punta de lanza para planificar la conquista militar y religiosa de Yucatán y extenderse hacia otras zonas de la región. Desde entonces, la historia de la ahora capital del estado de Campeche estuvo firmemente unida a las actividades productivas relacionadas con el mar.

A diferencia de otras regiones de la Nueva España basadas en la industria minera desde el siglo XVI como Zacatecas, Pachuca o Guanajuato,<sup>45</sup> la geografía de la Península condicionó sobremanera la división del trabajo. La carencia de yacimientos de metales preciosos de oro y plata, así como de una práctica agrícola a gran escala por la precariedad de su suelo y que dificultó la cosecha de plantas lucrativas como el trigo, promovieron la instauración del sistema de encomiendas en zonas aledañas a Mérida y Valladolid, pues los numerosos grupos indígenas fueron usados como mano de obra para el cultivo de maíz o frijol; por ende, la columna vertebral que sostuvo a la economía fue el trabajo y el cobro del tributo a los mayas.<sup>46</sup> En contraste, en el suroeste peninsular, la villa de Campeche no dependió mucho de la explotación de la tierra por su proximidad a los bosques tropicales, su escasa población indígena y, sobre todo, por su cercanía a la costa. Estos elementos fueron determinantes para el desarrollo y consolidación del comercio portuario de la villa, además de comenzar su impronta como uno de los focos vitales del tráfico de importación y exportación alrededor de 1560 y con una escasa presencia de encomenderos.<sup>47</sup>

La geografía peninsular pintó un cuadro en donde la distancia ocupó un primer plano, puesto que la dinámica mercantil de Yucatán se mantuvo alejada del peso político y fiscal dictada desde la Ciudad de México. Los placeres de oro y minas de plata, que contribuyeron a cimentar una de las fuerzas motrices de la economía novohispana al conjuntar diversas zonas cerealeras, agroganaderas y otras unidades productivas, reportándoles copiosas

---

de las autoridades para generar una identidad, para abundar véase a Williams-Beck y López de la Rosa. *Op. Cit.* p. 101.

<sup>45</sup> Andrés Lira y Luis Muro. "El siglo de la integración", en *Historia General de México*, El Colegio de México/Centro de Estudios Históricos, México, 2000, p. 333.

<sup>46</sup> Manuela Cristina García Bernal. *Economía, política y sociedad en el Yucatán colonial*, Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, Yucatán, 2005, pp. 127-129.

<sup>47</sup> *Ibid.* p. 139.

ganancias a la metrópoli, brillaron por su ausencia en la región.<sup>48</sup> En medio de este contexto, en la génesis del poder colonial en la creada Capitanía General de Yucatán en 1565, ya se describía al litoral de la villa campechana como una bahía donde podían encallar naos grandes a una legua de tierra. Sin embargo, su potencial para el comercio internacional todavía tardaría unos años más en afianzarse y además este predominio también la disputaría con Santa María de Sisal, en el norponiente de la península yucateca y a 38 de kilómetros de Mérida.<sup>49</sup> Campeche tenía una clara ventaja que su rival portuario no poseía: desde sus costas, numerosas embarcaciones podían zarpar y arribar a Veracruz en dos o tres días.<sup>50</sup>

Santa María de Sisal era un puerto que, aparentemente, adolecía de una eficaz dársena que protegiera a los navíos de las tempestades y era utilizado solo como sitio de descarga de mercancías que luego eran dirigidas a los comerciantes meridianos.<sup>51</sup> Muchos barcos que fondeaban en Sisal procedían de Campeche, algo que no pasó inadvertido para los comerciantes que también descargaban sus productos transatlánticos en aquel puerto alterno. A pesar de ello, tanto los litorales campechano y sisaleño que acapararon el comercio ultramarino en la Península, aún se encontraban muy lejos de transformar radicalmente las condiciones socioeconómicas de la población yucateca, ya que la precariedad minera de las tierras mayas no despertaba la misma avaricia de las autoridades españolas en la dinámica de la Carrera de Indias.<sup>52</sup> Según Pierre Chaunu, las denuncias contenidas en las cartas enviadas

---

<sup>48</sup> Durante los 300 años de dominación española, la plata novohispana fue el producto que reportó mayores ingresos fiscales a la Corona. El primer periodo de auge minero ocurrió entre 1580 y 1630 cuando se registró un valor anual aproximado de 4.6 millones de pesos. Véase a Brígida Von Mentz.. “La plata y la conformación de la economía novohispana”, en Sandra Kuntz Ficker. *Historia económica general de México. De la Colonia a nuestros días*, El Colegio de México/Secretaría de Economía, México, 2010, p. 117.

<sup>49</sup> Manuela Cristina García Bernal. *Campeche y el comercio atlántico yucateco (1561-1625)*, Gobierno del Estado de Campeche/CONACULTA, Campeche, 2006, p. 44.

<sup>50</sup> *Ibid.*

<sup>51</sup> De acuerdo con Álvarez Aguilar, a mediados del siglo XVI el tráfico marítimo y terrestre en Santa María de Sisal aumentó. Excepto el maíz y el algodón, víveres y mercancías eran traídas de afuera por el puerto de Sisal hasta Mérida, y desde la capital se distribuía a otras zonas de la Península. En este siglo se realizaron mejoras en la construcción de un camino para comunicar el puerto sisaleño con Mérida. Luis Fernando Álvarez Aguilar. *Confrontaciones entre grupos políticos y económicos dominantes en Yucatán: de Sisal a Progreso (1840-1881)*, Tesis para optar el grado de Doctor en Historia, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Mérida, Yucatán, febrero de 2017, p. 29.

<sup>52</sup> La Carrera de Indias era el sistema de comunicación marítima entre España y las Indias occidentales. A través del Océano Atlántico, las colonias enviaban a la península ibérica los principales recursos explotados en el continente americano, al tiempo que desde la metrópoli hispánica se mandaban productos europeos. Entre sus características sobresalían los convoyes mercantes que navegaban custodiados por una flota militar, así como el traslado no únicamente de mercancías, sino de pasajeros, documentos oficiales y privados, etc. José



confirmaba el estado de penuria de la región, a tal grado de considerar a Yucatán como uno de “los parientes pobres de la Carrera”.<sup>53</sup>

Las actividades comerciales eran muy limitadas en la Península, pero hubo algunos productos de la tierra que pusieron a Yucatán a la vista de los europeos y con esto, la villa y puerto de Campeche sería uno de los monopolizadores de la exportación de mercancías hacia España. El más importante de esos productos era el palo de tinte o de Campeche, que inicialmente no estuvo exento de inconvenientes propios de un puerto que aún presentaba problemas en sus instalaciones. Las tintóreas salían desde el puerto campechano hacia Veracruz antes de ser enviados a España, pero en ocasiones los embarcaban rumbo a La Habana y Honduras. En 1577 los oficiales reales argumentaron en que era preferible trasladar el palo directamente desde las costas campechanas hasta el “río de Sevilla” porque esta operación significaba un gran ahorro.<sup>54</sup> Se observa que el campechano era un puerto con una geografía privilegiada, ya que comenzaba a concentrar la navegación de cabotaje en la región peninsular y el comercio marítimo de altura se vislumbraba con un alto potencial.

Con todo y las insuficiencias portuarias de la provincia, Campeche registró entre 1590 y 1600 alrededor de 17000 quintales exportados, lo que indica que tuvo más protagonismo en la exportación directa de la que normalmente se creía.<sup>55</sup> La concesión real en 1590 que autorizó la distribución de bastimentos a precios moderados a través de dos pequeñas naves para subsanar la “pobreza” de la región y que llegaron con la flota que partían de la metrópoli hasta el virreinato de la Nueva España, contribuyeron al “afianzamiento de un tráfico comercial que hasta entonces parecía haberse caracterizado por su precariedad”.<sup>56</sup> Ese año fue un hito para el desarrollo de la región como establece Manuela Cristina García Bernal, ya que pareció institucionalizarse el flujo comercial entre la metrópoli y la provincia.<sup>57</sup> Con base en los datos de artículos importados desde Sevilla y que realizó García Bernal, la

---

Manuel Díaz Blanco. “La Carrera de Indias (1650-1700): continuidades, rupturas, replanteamientos”, en *e-Spania. Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes* 29 [en línea], février 2018, p. 2.

<sup>53</sup> Citado por García Bernal, *Op. Cit.* p. 67.

<sup>54</sup> Así se referían al río de Guadalquivir, que atraviesa la parte occidental de Sevilla y ha sido el de más fácil acceso para la navegación.

<sup>55</sup> Manuela Cristina García Bernal. “El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)”, en *Historia Mexicana*, vol. L, núm. 2, El Colegio de México, México, D.F., octubre-diciembre, 2000, pp. 244-245.

<sup>56</sup> *Ibid.* p. 206.

<sup>57</sup> *Ibid.* p. 207.

historiadora Verónica Cordero González lo sintetizó en la Tabla 1 y nos proporciona una idea general de los productos que se importaron entre 1590 y 1600:<sup>58</sup>

Tabla 1. Productos importados de Sevilla (1590-1600).

Artículos importados de Sevilla*	
Productos de la tierra:	Vino, aceite, vinagre, aceitunas.
Frutos secos y especias:	Canela, pimienta, azafrán, pasas, almendras y avellanas.
Alimentación en general (productos que no tenían mucha demanda en la población):	Azúcar, arroz, lentejas y jamones.
Textiles (representaron la mayor parte de las exportaciones):	Tejidos corrientes: naval, rúan, brin de melinge, paños, lienzos, tocas, vitre, Holanda y lanilla.
Textiles de hogar:	Tejidos finos: terciopelo, tafetán, argentaria, damasco, raso, seda y pelo de camello.
Ropa, complementos y zapatos:	Toallas, cojines, colchas, almohadas, sábanas, alfombras y mantelerías.
Metales y herramientas:	Camisas, capas, sayas, jubones, calzones, cuellos, pechos, mangas, paños, medias, sombreros, guantes, gorgueras, tocas, sobretocas, escofiones y pañuelos, chapines, borceguíes y se villas.
Aparejos:	Hierro sin labrar y labrado (clavazón, herrajes, alambre, candados, hachas,

<sup>58</sup> Verónica Cordero González. *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral, 1770-1814*, Universidad Autónoma de Campeche/Gobierno del Estado de Campeche/CONACULTA, Campeche, 2004, pp. 37-38.

	sierras, azuelas, brocas, alesnas, limas de platero y tachuelas), frenos de jinete, puños y vainas des espada y los anzuelos.
Menaje de hogar:	Cuchillos, candeleros, bacinicas, cofres, platos, vasos, cazuelas, sartenes, cazos, cántaros, escobillas, etc.
Productos de farmacia, droguería y perfumería:	Brea, bálsamos, jeringas, anteojos, agua rosada e incienso, albayalde, cardenillo, almácigo y mirra.
Mercería:	Agujas, cuentas, gargantillas, broches, anillos y zarcillos.
Artículos religiosos:	Rosarios, medallas, imágenes, campanas, estampas e inciensos

Fuente: Tabla elaborada con base en la lista de Verónica Cordero González. En la tabla pueden observarse los géneros que consumían los yucatecos, aquellos que tenían mayor demanda entre la población peninsular tras la apertura que dio pie a un mayor tráfico comercial entre España y Yucatán mediante el puerto de Campeche.

Cabe resaltar que Takeshi Fushimi propone que, para aproximarnos a los alcances de la economía yucateca y particularmente para acercarnos a la importancia del dinamismo de puertos como el de Campeche entre 1609 y 1675,<sup>59</sup> es mejor estudiar estos centros costeros de intercambio y distribución en relación con otras actividades productivas que se desarrollaron dentro de la Península,<sup>60</sup> ya que los investigadores tradicionalmente consideraban que ésta tierra no era muy lucrativa en términos comerciales al tener pocos productos para exportar. Dicha afirmación la hacían comparándola con Veracruz, indudablemente superior a los puertos yucatecos en cuanto a la magnitud de su tráfico

<sup>59</sup> Para realizar su análisis, el autor usó datos de almojarifazgo, es decir, los impuestos de aduana que cobraban las autoridades portuarias según el valor de las mercancías que se exportaban e importaban. Fushimi reconoce que los datos no están completos y también hay deficiencias ya que no siempre se registraban las mercaderías. No obstante, la temporalidad de su estudio fue la que más aportó información. Fushimi, Takeshi. "El comercio intercolonial de Yucatán (1609-1675)", en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*. núm. 56, Instituto Mora, México, mayo-agosto de 2003, p. 97.

<sup>60</sup> Fushimi toma como ejemplo el volumen de la encomienda: el valor global de éstas oscilaba entre 160 000 y 80 000 pesos en el siglo XVII, entonces el comercio peninsular que rondaba entre 120 000 y 30 000 pesos no era despreciable y, por el contrario, era sumamente beneficioso. *Ibid.* p. 109.

comercial. Fushimi piensa que estas aseveraciones había que tratarlas con reserva, ya que en el siglo XVII no solamente Veracruz, sino también Campeche y el resto de los puertos yucatecos, mantenían una relación con otras radas novohispanas.<sup>61</sup>

Campeche no alcanzó los mismos incentivos por parte de la Corona, a diferencia de su coetáneo veracruzano que, como ya se dijo, desde temprana etapa de la colonización fue elegido para funcionar como puerta de entrada y salida de productos americanos hacia el viejo continente, convertido en el “gran puerto del Atlántico”,<sup>62</sup> y siempre conservando su hegemonía en los intercambios comerciales. Muestra de lo anterior era que la exportación hacia Veracruz representaba más de dos terceras partes de toda la exportación de Yucatán, pero debe resaltarse que las sedes portuarias yucatecas, entre ellas San Francisco de Campeche, expandió sus vínculos comerciales con los ríos de barlovento, es decir, aquellos puertos situados a lo largo de la costa novohispana como fueron Tampico (Pánuco), Nautla, Tuxtla, Alvarado y Coatzacoalcos. En este tenor, existió un gran movimiento de cabotaje con aquellos, al tiempo que la navegación marítima de altura, fundamentalmente con España, comenzaba a levantar vuelo.

La sal era el principal producto que se trasladaba hacia Tampico, Nautla, Tuxtla, Alvarado y Coatzacoalcos, todos ellos puertos enclavados en las bocas de los ríos para ser llevados después al interior por vía fluvial. Durante gran parte del siglo XVII perduró el comercio con los ríos de barlovento y significó entre 10 y 20 por ciento de la exportación total de Yucatán.<sup>63</sup> En esta centuria, la explotación salinera fue un negocio redituable para el puerto campechano, ya que fueron exportadas legalmente más de 20 mil fanegas,<sup>64</sup> volúmenes que fueron incrementándose hasta alcanzar las 60 mil fanegas anuales a finales del siglo siguiente.<sup>65</sup> La costa peninsular era rica en salineras y una de las más importantes se localizaba a 18 leguas del puerto,<sup>66</sup> pero al norte de Campeche se encontraba Real de Salinas,

---

<sup>61</sup> *Ibid.* p. 99.

<sup>62</sup> Pierre Chaunu. “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII”, en *Historia Mexicana*, Vol. 9, núm. 4 (36), El Colegio de México, México, D.F., abril-junio de 1960, p. 521.

<sup>63</sup> Fushimi, *Ibid.* p. 101.

<sup>64</sup> Mariano Báez Landa. *Campeche: la otra puerta de México*. Gobierno del Estado de Veracruz/Comisión Estatal Conmemorativa del V Centenario del Encuentro de dos Mundos, Xalapa, Ver., 1990, p. 29.

<sup>65</sup> Alejandro Negrín. Campeche. *Una historia compartida* (edición revisada y actualizada), Gobierno del Estado de Campeche/Instituto Mora, México, 2019, p. 42.

<sup>66</sup> *Ibid.*

otro de los puntos de mayor extracción de sal y que contaba con aguas de poca profundidad, trabajado por indígenas de las encomiendas que laboraban arduas jornadas que eran consideradas más rudas que el trabajo en los tintales. Familias enteras fueron enviadas a ese punto para la extracción de sal.<sup>67</sup>

Sin tener un papel estelar en la Nueva España como importador a gran escala, Campeche fue un nodo estratégico en el Golfo de México, una función que lo mantendrá vigente durante décadas: recibía y distribuía mercancías europeas y de otras partes de América, que tuvo como principales receptores a los mismos porteños, Mérida y Valladolid. Simultáneamente, las zonas maiceras y de hortalizas del interior yucateco surtían de alimentos al puerto campechano, ya que éste y sus barrios casi no producían, pero era un centro urbano de consumo importante.<sup>68</sup> A diferencia de Santa María de Sisal, que en 1630 reportó un descenso en sus actividades, luego de disputarle la supremacía a San Francisco de Campeche e, inclusive, llegar a ser por un breve tiempo el más importante de los puertos según Fushimi. Un tercer pueblo costanero, Río Lagartos, perteneciente a la jurisdicción de Valladolid, registró algunos intercambios, pero en una escala menor. Sin embargo, los tres conjuntos portuarios alcanzaron cifras globales que variaba entre 20 mil y 120 mil pesos. Solamente el campechano pudo sobrevivir el siglo XVII con relativa estabilidad.<sup>69</sup> La razón para considerarlo estratégico, es que su talón de Aquiles siempre fue su baja profundidad, ya que las grandes embarcaciones tenían que fondear a cierta distancia y eso representaba una dificultad.

A decir de Piña Chan, los navíos salían desde el puerto campechano hacia el exterior cargados no solamente con palo de tinte, el producto “estrella” debido a la demanda de las tintóreas que crecían de manera silvestre cerca de las instalaciones portuarias y a las riberas del río Champotón, sino también depositaban en dichas naves otros bienes como añil, sal, cera y miel, copal, maíz, cacao, frijol, grana, productos de henequén, mantas de algodón, pieles, pescado, aves y otros géneros; en la villa desembarcaban con destino a otras zonas yucatecas: vino, aceite de olivo, aceitunas, menestras, muebles, cristalería, vestidos, armas,

---

<sup>67</sup> Báez Landa, *Op. Cit.* p. 29.

<sup>68</sup> *Ibid.* p. 50.

<sup>69</sup> Fushimi, *Ibid.* p. 99.

entre otras mercaderías que necesitaban los habitantes de la Península.<sup>70</sup> La estabilidad del puerto cosechó sus primeros frutos y en 1650 se instaló un astillero en el barrio de San Román, desde el cual se construyeron sólidos navíos de jabín, cedro y otros materiales, hechas por carpinteros de ribera y calafates.<sup>71</sup> La infraestructura del puerto campechano fue reforzada con el astillero, pues a partir de ahora contó con facilidades para el arreglo de los barcos.

Campeche se vinculó también comercialmente con la isla del Carmen y Villahermosa, de éstos el puerto obtenía palo de tinte, maderas preciosas y cacao, posteriormente los exportaba vía Veracruz y La Habana. A su vez, la isla carmelita y el puerto villahermosino eran abastecidos por Campeche con productos importados que éste obtenía desde las costas veracruzanas y habaneras. Báez Landa sostiene que este comercio triangular entre Campeche, Villahermosa y Carmen mantenía una gran autonomía, porque cada puerto contaba con una aduana propia y los derechos por los movimientos de descarga eran captados como si se tratase de regiones fuera de la jurisdicción territorial de Yucatán, es decir, como un tipo de comercio exterior.<sup>72</sup>

Entre los siglos XVI y XVII muchos productos yucatecos habían sido distribuidos en diferentes plazas comerciales de España, y en el transcurso de esta última centuria y el XVIII, las relaciones económicas entre las Islas Canarias y San Francisco de Campeche fue adquiriendo mayor trascendencia para los comerciantes. Trujillo Bolio refiere a que la ruta mercantil entre estos dos puntos geográficos fue algo más que una simple extensión o itinerario marginal de la Carrera de Indias, ya que Campeche sobresalió, “no sólo como principal puerto de la provincia de Yucatán, sino como un puerto terminal de la navegación colonial novohispana, donde se establecieron comerciantes y consignatarios dedicados a la compraventa de productos y mercaderías”.<sup>73</sup>

De este modo, los puertos de las Canarias: Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas o Puerto de la Luz y Garachico entablaron vínculos gracias a las facilidades comerciales desde

---

<sup>70</sup> Piña Chan, *Op. Cit.* p. 185.

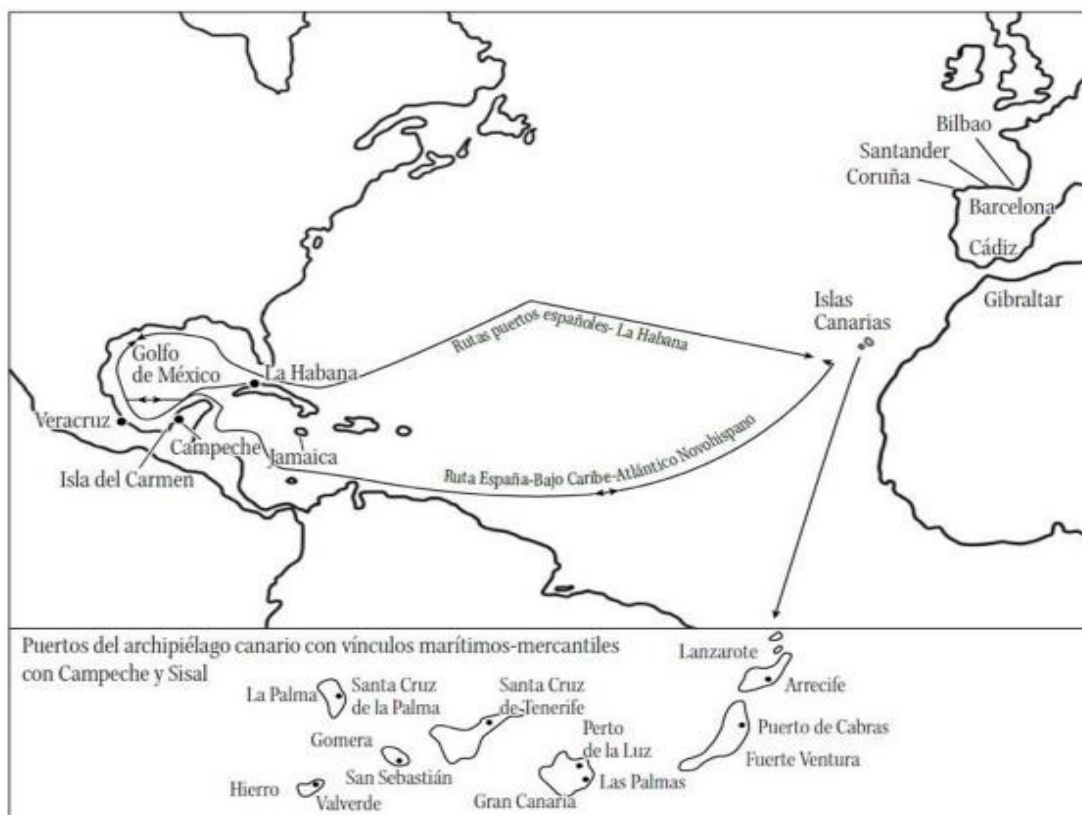
<sup>71</sup> *Ibid.* p. 186-187.

<sup>72</sup> Báez Landa, *Op. Cit.* p. 50-51.

<sup>73</sup> Mario Trujillo Bolio. “Tráfico marítimo-mercantil entre los puertos de Yucatán y los embarcaderos del archipiélago canario, siglos XVII y XVIII”, en *Signos Históricos*, vol. XXIII, núm. 43, Universidad Autónoma Metropolitana, México, enero-junio de 2020, pp. 13-14.

el XVII con Veracruz, San Francisco de Campeche, Honduras e Islas de Barlovento. A través de sus puertos, Yucatán dejó su aislamiento con el mundo y el complejo insular canario desempeñó un papel imprescindible (Mapa 2). La península yucateca expandió sus contactos con los puertos caribeños españoles, se expandió hasta el Golfo de Honduras con Puerto Caballos y el Istmo de Panamá con Puerto Belo. De igual manera el litoral campechano sirvió de trampolín para que el trasiego comercial llegara hasta las costas colombianas vía Cartagena de Indias y Santa Marta. Unas veces Santa Cruz de La Palma era el centro de operaciones marítimas y otras lo era Las Palmas de acuerdo con los desembarcos registrados.<sup>74</sup>

Mapa 2. Itinerario de los navíos que salían de las Islas Canarias. Siglo XVII.



<sup>74</sup> *Ibid.* pp. 15-16.

Fuente: Mapa elaborado por Mario Trujillo Bolio. Se observa que las naves atravesaban el Océano Atlántico hasta llegar a los puertos coloniales de América, incluyendo Campeche, así como su viaje de retorno.<sup>75</sup>

Una gran variedad de artículos cruzó el Océano Atlántico desde las Islas Canarias hasta Veracruz, San Francisco de Campeche, isla del Carmen y Santa María de Sisal. En estos sitios convergieron objetos europeos como cera blanda labrada, pieles de pergamino, papel para escribir, tinta para plumas, pieles de oveja, fuelles para herreros, cuerdas para barcos, botijas de vino, cerveza, etc. Para ser más concretos, en el puerto campechano las naves ibéricas descargaban hierro, mercurio, quincallería, productos textiles, libros y papel de escribanía, telas de esterlín, hilo casero, cintas de hilos encarnadas, pasamanos de seda, holandesas, toquillas negras, jerga, lanilla, bayetones negros, sábanas y alfileres.

Desde San Francisco de Campeche, a su vez, se cargaban en los barcos hispanos: bultos de cochinilla, achiote, cacao, pescado en salmuera, cueros, pieles de venado, índigo, lana, maderas preciosas para la construcción y plantas medicinales. Trujillo Bolio enfatiza que los cuatro primeros productos salían de San Francisco de Campeche e isla del Carmen hasta Veracruz o zarpaban del litoral yucateco para dirigirse al archipiélago canario. Los navíos permanecían en los embarcaderos de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma y Las Palmas o Puerto de la Luz, posteriormente continuaban su trayectoria hasta Cádiz.<sup>76</sup>

El siglo XVII fue testigo de una etapa de bonanza para el puerto de San Francisco de Campeche dentro del mercado internacional. Las Islas Canarias fueron centros receptores de las mercaderías procedentes de tierras yucatecas vía el puerto campechano y, en menor medida, Santa María de Sisal, pero otros puntos de encuentro marítimo mercantil también recibían suministros de Campeche, entre los cuales destacaban Sevilla, Veracruz y las islas caribeñas de La Habana, Jamaica y Barbados. Comienza a observarse la navegación por otros puertos distintos al veracruzano, un aspecto que oficializará la Corona al flexibilizar las medidas comerciales. El puerto de San Francisco de Campeche perteneció, así, a un complejo circuito comercial que tenía como eje articulador a las Islas Canarias, que extendió sus rutas hacia La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo, San Juan y Honduras, poco después

---

<sup>75</sup> *Ibid.* p. 22.

<sup>76</sup> *Ibid.* p. 19.



abarcaría el bajo Caribe: Cartagena, Santa Marta, Río de el Hacha, La Guaira, Cumaná, Isla Margarita y Trinidad de la Guyana.<sup>77</sup>

### **Etapa Borbónica Reformista de Libre Comercio. El Puerto Estratégico de la Península de Yucatán en el Golfo de México (Siglos XVIII y Primer Decenio del XIX).**

Antes de concluir el siglo XVII San Francisco de Campeche ya era el centro nodal de la ruta interprovincial de Yucatán, “pese a la inclemencia de los huracanes, los destrozos de los campos de cultivo por las plagas de langostas, las llegadas de las epidemias que devastaron a la población y los recurrentes atracos de los ladrones de mar a la villa portuaria”.<sup>78</sup> De esta forma, su lugar en la Península era indiscutible porque existía un regular tráfico de entrada y salida de embarcaciones, así como también, se había convertido en una parada de servicio para que los barcos se abastecieran de agua dulce y bastimentos. Mario Trujillo reafirma, apoyándose en el planteamiento de Amelia Polónia, en la función sobresaliente que ejercieron los puertos menores en el movimiento marítimo del Atlántico americano en las centurias XVII y XVIII, al insertarse en los circuitos regionales con intercambio de productos.

Las reformas borbónicas a mediados del siglo XVIII fueron una de las piedras angulares que aseguraron el posicionamiento definitivo de Campeche como el mayor puerto de la península de Yucatán. Si antes pudo sortear las dificultades iniciales que enfrentó en los primeros años de la colonización y dejar en el camino la competencia de puertos regionales como Santa María de Sisal, las readecuaciones administrativas y económicas que tuvieron su matriz en España la catapultaron como un puerto sólido. Dichas reformas buscaron renovar el estado de cosas imperante en la península española, tanto en lo interno como en su trato comercial con sus colonias americanas. El objetivo de las políticas

---

<sup>77</sup> *Ibid.* p.20.

<sup>78</sup> *Ibid.* p. 23. Sobre los huracanes, la península al parecer registraba un promedio de tres impactos de huracanes por cada siglo entre el XVI y el XVIII, coincidiendo con la temporada de huracanes en el Atlántico; en cambio, las plagas de langosta eran más frecuentes, afectando severamente la producción agrícola y, por ende, la escasez y carestía en una sociedad que dependía de la tierra como la yucateca desde el siglo XVI hasta inicios del XIX. María Isabel Campos Goenaga. “Sobre tempestades con remolinos y plaga de langostas. Siglos XVI al XIII en la península de Yucatán”, en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, núm. 129, El Colegio de Michoacán, Michoacán, 2012, pp. 138 y 145.

implementadas por la casa reinante de Borbón, influidos por el despotismo ilustrado, reorientaba el modelo seguido por sus antecesores en el gobierno y delegaba al monarca amplias facultades sobre los individuos y corporaciones, el fomento de la agricultura, la industria y el comercio bajo un sistema racional, así como el patrocinio del conocimiento técnico, científico y artístico.<sup>79</sup> El proteccionismo español persistió en cierto grado, con la diferencia de que oficialmente ahora los puertos bajo la tutela de la Corona ya podían comerciar entre ellos.

La medida se reflejó en la disminución del poder de los grupos que monopolizaban las actividades mercantiles y el permiso otorgado a varios puertos americanos para comerciar directamente con España. El régimen de comercio libre, a través de una real cédula, eximió a diversos puertos americanos de solicitar permisos para comerciar entre sí, les rebajó impuestos y autorizó a sus habitantes conducir sus productos hacia la península ibérica. En 1770 las concesiones se extendieron a Yucatán, beneficiando principalmente al puerto de San Francisco de Campeche.<sup>80</sup> En esta fase de su vida portuaria se aproximó al nivel mercantil que ya había alcanzado Veracruz en el Golfo de México al convertirse en el único puerto autorizado en la península de Yucatán para ejecutar relaciones comerciales con España y La Habana y tras ser declarado puerto menor en 1778, lo que trajo como consecuencia la reducción de impuestos hasta la derogación de éstos en 1784.<sup>81</sup> El único inconveniente fue la nula profundidad de la bahía campechana y las comunicaciones, dos condiciones en la que Veracruz siempre tuvo ventaja por su conexión con la Ciudad de México.

Teniendo carta blanca de la Corona hispana, los comerciantes campechanos vieron en estas reformas una valiosa oportunidad para la realización de intercambios directos con la metrópoli, por lo que inmediatamente pusieron manos a la obra para extender sus zonas de influencia en el Golfo de México, logrando colocarse como los intermediarios del comercio

---

<sup>79</sup> Enrique Florescano e Isabel Gil Sánchez. *1750-1808: la época de las reformas borbónicas y del crecimiento económico*, Cuadernos de Trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1974, p. 36.

<sup>80</sup> En 1765 los primeros puertos americanos pertenecientes a la Corona española y que resultaron ampliamente favorecidos fueron Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita, estas islas del Caribe pudieron comercializar libremente con los puertos españoles de Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander y Sevilla; en 1768 le tocó el turno a Luisiana y en 1774 una nueva real cédula levantó la prohibición del comercio entre la Nueva España y los virreinos de Nueva Granada y Perú. Florescano y Gil Sánchez. *Ibid.* p. 79.

<sup>81</sup> Báez Landa, *Ibid.* p. 51.

de Tabasco e isla del Carmen con el mercado colonial, metropolitano y extranjero. Aún después de la crisis mercantil que estalló en 1796, los porteños campechanos volvieron a maniobrar para reforzar sus conexiones internacionales. De este modo, buscaban no depender de los veracruzanos, quienes desde el control del puerto jarocho se habían consolidado como el centro distribuidor del comercio exterior novohispano. Al mismo tiempo, en San Francisco de Campeche no se conformaron e intentaron romper las ataduras que los unía exclusivamente a La Habana para la entrada y salida de productos en aras de afianzar su propio espacio de autoridad comercial en la región peninsular yucateca y también en el Golfo de México.<sup>82</sup>

Las reformas borbónicas consumaron su desarrollo económico y junto a los componentes geográfico, sanitario, un desarrollo industrial sostenido por su astillero que a su vez era alimentado por maderas de gran calidad, también se destacó su frecuente movilidad mercantil. Con unos más que otros, pero San Francisco de Campeche se articuló con diferentes rutas comerciales que lo hacían un nodo estratégico que estaba en aras de ser un nodo primario en el Atlántico, de tal manera que estrechó relaciones comerciales a través de seis rutas marítimas: Cádiz, La Habana, el Caribe (Santa Marta, Río Hacha y Trinidad), Estados Unidos (Baltimore, Nueva Orleans, Nueva York, Boston y Filadelfia), costa del Golfo (Laguna de Términos, Salinas, Sisal y Tabasco) y, por supuesto, Veracruz.<sup>83</sup> Hay que agregar dos elementos más para considerarlo como un nodo estratégico: la inauguración de un muelle y una sede aduanal fija, además de poseer una población porteña alta que superaba, por mucho, al fondeadero de Santa María de Sisal.

La modernización del puerto se inició con la construcción de un muelle que facilitarían las labores de carga y descarga de los barcos, misma que finalizó en 1778 gracias a la recaudación de recursos que provino de diversos impuestos.<sup>84</sup> Ese mismo año fue expedido un decreto para la construcción de dos casas aduanales: una en Mérida y otra en Campeche

---

<sup>82</sup> Herrera y Alvarado, *Op. Cit.* p. 125.

<sup>83</sup> Cordero González afirma que igualmente se registró en 1810 un barco que salió del puerto de Alejandría hasta San Francisco de Campeche que transportaba harinas, galletas y maíz y regresó a las costas alejandrinas cargado de palo de tinte y añil. De todos los mencionados, La Habana, Veracruz y los otros puertos del Caribe son los que más entraron en contacto con los campechanos. Cordero González. *Op. Cit.* pp. 91-102.

<sup>84</sup> Cordero González consigna que se designó el 1 ½ % sobre el comercio de importaciones y el 4 % por cada 100 fanegas de sal que se extrajeran de Campeche hacia otros puertos americanos. Cordero González. *Ibid.* p. 64.

para el registro de barcos y el almacenamiento de las mercancías que ingresaban y salían del puerto campechano, cuya asiduidad iba en aumento. Hasta entonces, los porteños no contaban con una aduana estable, pues las oficinas de los oficiales reales eran habilitadas para tal fin. Sin embargo, los espacios eran reducidos para el resguardo de los artículos, amén de que se hallaban lejos de la costa y el muelle. Finalmente, luego de varios retrasos a causa de vicisitudes económicas, políticas y bélicas, sobre todo por el estallido del conflicto contra Inglaterra, la casa aduanal fue concluida en 1790.<sup>85</sup>

En cuanto a la población porteña campechana, de acuerdo con Báez Landa, ésta ascendió a un ritmo acelerado en el siglo XVIII, a tal grado que alcanzó entre 20 mil y 30 mil habitantes, transformándose en una metrópoli regional y superaba, con creces, el núcleo poblacional de Veracruz, que en 1791 llegó a 3 mil 961.<sup>86</sup> Por otro lado, superaba al puerto de cabotaje de Santa María de Sisal, el segundo más importante de la península yucateca que de igual forma sería favorecido por las reformas borbónicas y que en el siglo XVIII conducía hasta Campeche productos como cera de abeja, palo de tinte, copal o ébano.<sup>87</sup> El surgidero sisaleño careció durante gran parte de la Colonia española de una población masiva, salvo que era habitado por los vigías temporales y los trabajadores estacionales de las pequeñas salinas.<sup>88</sup> Incluso en 1804, en los albores de la centuria decimonónica, algunos edificios distribuidos en el lugar eran el fuerte de San Antonio, unas bodegas de materiales

---

<sup>85</sup> *Ibid.* p. 68; Ignacio J. López Hernández. “Proceso y proyectos sobre la construcción de la Aduana de Campeche. 1778-1790”, en María del Mar Albero Muñoz y Manuel Pérez Sánchez (coordinadores). *Las artes de un espacio y un tiempo: el setecientos borbónico*. Fundación Universitaria Española/Universidad de Murcia, España, 2016, p. 195.

<sup>86</sup> Para las cifras de población del puerto de Veracruz en aquel año, Mariano Báez Landa se basó en un Padrón del Archivo Municipal; para el de Campeche, en una carta del procurador general de este puerto dirigido al rey. Báez Landa, *Ibid.* p. 56.

<sup>87</sup> Emiliano Canto Mayén. “Sisal: comercio y vida cotidiana (1806-1871)”, en Ivett García Sandoval, Marisa Pérez Domínguez y José Ronzón León (coordinadores). *Puertos y comercio en el Golfo de México. Siglo XIX*, Gobierno del Estado de Campeche/Ediciones Morbo, México. 2016. p. 58.

<sup>88</sup> El puerto de Santa María de Sisal se encontraba bajo la jurisdicción del pueblo de Hunucmá y hubo registro que confirman la existencia de austeras chozas y otras pequeñas construcciones que la rodeaban. Susana Alejandra Sotomayor Sandoval. *Población y reconstitución familiar de Hunucmá 1746-1800*. Tesis para obtener el grado de Doctora en Historia, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Mérida, Yucatán, marzo de 2019, pp. 61-62.

perecederos, dos pozos, las chozas mayas de algunos pescadores y una casa de cal y canto. Completaban este cuadro la calzada en dirección a Mérida.<sup>89</sup>

Dentro del sistema de clasificación del circuito portuario en el litoral del Atlántico, San Francisco de Campeche fue un nodo que no levantó vuelo para llegar a la jerarquía de puerto primario. En este sentido, considero que fue así no porque se careciera de las condiciones para salir de su estado de nodo estratégico, pues ya se revisó que cumplió con varios requisitos para desplazar a Veracruz como principal puerto del Golfo de México, sino porque se conjugaron dos factores fundamentales que fueron determinantes desde dos frentes: externamente disputó contra Veracruz el tráfico marítimo del Atlántico luego de las reformas borbónicas y recibió las embestidas de los jarochos e, internamente, luchaba contra Mérida, la capital de la intendencia yucateca,<sup>90</sup> por el control económico y político de la Península:

- a) Con el libre comercio, el puerto de Campeche se había convertido en un re-exportador de manufacturas de España y La Habana hacia Veracruz y Tabasco - muchas de ellas de contrabando-, por lo que este hecho fortaleció al gremio mercantil campechano que primero solicitó una diputación dependiente del Consulado de Veracruz fundado en 1795; la petición fue rechazada por dicha institución argumentando que la lejanía entre los conjuntos portuarios jarocho y campechano dificultaría resolver los procesos judiciales y que saldría muy oneroso llevar una cuenta por separado de la avería yucateca. La diputación

---

<sup>89</sup> Aun cuando Alexander von Humbold no desembarcó en la península de Yucatán durante su viaje de exploración en la Nueva España, al divisar a la distancia a Santa María de Sisal, del surgidero comentó que era “el puertecillo de Mérida”. Canto Mayén, *Op. Cit.* pp. 61-62; por otro lado, Mérida, la capital de Yucatán, en el siglo XVIII contaba con 17 mil 416 habitantes entre 1794 y 1795. Sin embargo, la cifra que nos otorga Báez Landa hay que tomarlo con cautela o como un dato aproximado, pues en otro estudio se estima que la población de San Francisco de Campeche en esos mismos años era de 16 mil 727, en tanto que en otras jurisdicciones territoriales yucatecas la cantidad de habitantes que tenían Mérida y Campeche hacia finales del XVIII era superada, como la Sierra Alta, que alcanzó 45 mil 781. Datos de Sherburne Cook y Woodrow Borah citados por D. J. Robinson y Carolyn G. McGovern. “La migración regional yucateca en la época colonial: el caso de San Francisco de Umán”, en *Historia Mexicana*, vol. 20, núm. 1 (117), El Colegio de México, México, julio-septiembre de 1980, p. 102.

<sup>90</sup> Desde 1786 la Nueva España fue dividida en 12 intendencias como parte de las reformas borbónicas. La ahora Intendencia de Yucatán, antes Capitanía General, comprendía los distritos de Campeche, Mérida, Tabasco, los presidios del Carmen y Bacalar, así como 13 subdelegaciones. Sergio Quezada. *Yucatán. Historia breve*, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México/Fideicomiso Historia de las Américas, Serie Historias Breves, México, 2012, p. 98.

comercial fue rechazada en 1807 y 1811,<sup>91</sup> pero los porteños campechanos ya habían acusado a sus contemporáneos veracruzanos de monopolistas del mercado del Golfo, mientras que éstos calificaban a aquellos como contrabandistas.<sup>92</sup> Los años postreros del siglo XVIII y los inicios del XIX fueron testigos de una progresiva rivalidad entre los comerciantes de ambos puertos. Los jarochos temieron que su influencia fuera relegada tras la libertad comercial permitida por la Corona para que los campechanos enviaran a Veracruz buques cargados de bastimentos europeos. La respuesta de las autoridades veracruzanas no se hizo esperar y en 1805 embargó los barcos de Campeche aduciendo que el cargamento introducido solo podían manejarlo ellos.<sup>93</sup>

- b) El estallido de la guerra entre España con Inglaterra en 1804 resultó perjudicial para Campeche, pues a Santa María de Sisal le fue concedido un permiso para que los barcos mercantes procedentes de La Habana y algunos puertos de la costa oeste de Estados Unidos encallaran en el surgidero.<sup>94</sup> La medida buscaba disminuir el asedio de los buques ingleses en el Golfo de México y combatir el contrabando, pero una de las consecuencias inmediatas fue que benefició a los meridianos, quienes recibieron de manera directa y sin la intromisión de los intermediarios campechanos los productos que necesitaban. Los sisaleños comenzaron a exportar palo de tinte, sebo, cueros y carnes sin que estos pasaran antes a San Francisco de Campeche. En 1811 Sisal, como también se le conocía, fue nombrado puerto menor y los campechanos vieron mermado su poder sobre el manejo de las mercaderías hacia el interior yucateco.<sup>95</sup> Cabe resaltar que entre Mérida y Sisal solo había 10 leguas de camino y que era mucho más favorable

---

<sup>91</sup> Matilde Souto Mantecón. "Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España", en *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 32, Universidad Complutense de Madrid, España, 2006, pp. 31-33.

<sup>92</sup> Báez Landa, *Ibid.* p. 58.

<sup>93</sup> Jorge Ignacio Rubió Mañé. "Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche 1801-1810", en *Boletín del Archivo General de la Nación*, t. 24, núm. 4, México, D.F., 1954, pp. 608-609.

<sup>94</sup> Luis Ángel Mezeta Canul. *El abastecimiento mercantil en la ciudad de Mérida, 1790-1850. Las redes marítimo mercantiles y las cadenas comerciales de tierra adentro a la capital yucateca*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Mérida, Yucatán, agosto de 2014, p. 133.

<sup>95</sup> Cordero González, *Ibid.* p. 90-91.

por su corta distancia, una mayor rapidez en el traslado de mercancías, seguridad para los traficantes y una inversión menos gravosa.<sup>96</sup>

Sin duda, San Francisco de Campeche permaneció como el “gigante” portuario de la península de Yucatán, el nodo principal interno, pero frente a Veracruz en el exterior, continuó como un nodo estratégico al que no pudo arrebatarse su primacía en el Atlántico y así saltar a la categoría de nodo primario. Los comerciantes campechanos no tuvieron la fuerza para romper el monopolio que ejercían los jarocho, pero los meridianos sí pudieron eliminar el monopolio que sus vecinos peninsulares tenían sobre los productos que arribaban a tierras yucatecas. La guerra hispano-inglesa fue uno de los causantes de esta pérdida de influencia económica. Hacia finales de la década del 90 del siglo XVIII en el puerto campechano floreció un tráfico comercial todavía estable y que no preocupaba a sus intereses particulares.<sup>97</sup> En el primer lustro del XIX, pese a que el terreno había sido allanado para que el desembarcadero de Santa María de Sisal ocupara ese sitio de privilegio, Pérez Mallaina asienta que el comercio aún mostraba cierta consistencia en el distrito de Campeche en el valor de las entradas, pero será hasta 1812 cuando detectó un descenso comercial tanto en la importación como en la exportación.<sup>98</sup>

La fluidez comercial con Veracruz tampoco volvió a hacer la misma. A las dificultades que enfrentó el puerto campechano como el impedimento para transportar mercancías españolas bajo el riesgo de que fueran retenidas, hay que sumarle que entre 1802 y 1804 se hizo palpable una drástica baja en el arribo de navíos veracruzanos a San Francisco de Campeche,<sup>99</sup> una tendencia que se mantendrá, pero el valor de las importaciones y exportaciones en la primera década de la decimonovena centuria tendrán cierta regularidad

---

<sup>96</sup> Mezeta Canul, *Op. Cit.* p. 134.

<sup>97</sup> Todo parece indicar que en el último tercio del siglo XVIII: 1797, 1798 y 1799, el valor de las importaciones no sufrió grandes alteraciones, de acuerdo con datos proporcionados por Pérez Mallaina, y antes de concluir dicha centuria las importaciones alcanzaron el valor de 410 mil 7.5 reales. Pablo Emilio Pérez Mallaina Bueno. *Comercio y autonomía en la intendencia de Yucatán (1797-1814)*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España, 1978, pp. 84-90.

<sup>98</sup> En 1802 y 1804 el valor de las entradas fue alto: un millón 289 mil 122 pesos y un millón 133 mil 255 pesos respectivamente. Pérez Mallaina, *Ibid.* pp. 87-89.

<sup>99</sup> En 1802 llegaron de Veracruz a Campeche 46 barcos, en 1803 fueron 27 y en 1804 solamente tres bergantines. En 1805 el total de navíos mercantes que encallaron en las costas campechanas ascendió a 8. Mario Trujillo Bolio. *El péndulo marítimo mercantil en el atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*, Universidad de Cádiz/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Publicaciones de la Casa Chata, México, 2009, pp. 74-78.

aún, como se puede observar en el cuadro basado en Cordero González y que prueba la importancia que todavía tenía (Tabla 2 y 3). Ante los cada vez más limitados recorridos de las flotas veracruzanas, en 1805 el puerto campechano logró sostener su comercio con el tráfico marítimo de La Habana y con lo que recibía del contrabando.<sup>100</sup>

Tabla 2. Importancia de las importaciones de Campeche desde Veracruz donde aparecen las cantidades en pesos. Principios del siglo XIX.

<i>Año</i>	<i>Cantidad</i>
1802	224.123
1803	149.708
1804	116.076
1805	163.810
1809	153.875
1810	306.075
1811	162.088
1814	9.771

Fuente: Con base en los datos de Verónica González Cordero reconstruido a partir del ramo Marina del Archivo General de la Nación (AGN). En los primeros años del siglo XIX, San Francisco de Campeche continuaba siendo un nodo estratégico y esto se reflejó en el valor de las entradas. En 1814 el declive fue notorio, justamente cuando Sisal empezaba repuntar como puerto menor.<sup>101</sup>

Tabla 3. Importancia de las exportaciones de Campeche hacia Veracruz. Principios del siglo XIX

<i>Año</i>	<i>Valor (en pesos)</i>
1802	162.273
1804	188.181

<sup>100</sup> Pérez Mallaina, *Ibid.* p. 87-88; en 1804 de La Habana recibió 45 buques. Mezeta Canul, *Ibid.* p. 127; una de las consecuencias de la guerra contra Inglaterra y las medidas de la permisividad para que buques nacionales y extranjeros comerciaran productos no prohibidos con España y potencias neutras, fue al aumento del contrabando. Herrera y Alvarado. *Ibid.* p. 125.

<sup>101</sup> González Cordero. *Ibid.* pp. 100-101.



1806	134.319
1810	129.508

Fuente: Con base en los datos de Verónica González Cordero reconstruido a partir del ramo Marina del AGN. En relación al comercio de exportación, existió un incremento en 1804, en tanto que en 1806 comienza a declinar hasta que en 1810 alcanzó su punto más bajo como se ve en la tabla.<sup>102</sup>

### **Etapa de Indefiniciones Político-Ideológicas y de Consolidación Liberal. Dinámica y Vicisitudes Comerciales de Un Puerto Estratégico del Golfo de México (1810-1867).**

Ciertamente, el puerto de San Francisco de Campeche vivió una época dorada en la etapa colonial, especialmente durante las reformas borbónicas, pero en el siglo XIX existía todavía un grado de operatividad que lo mantuvo vigente en esta centuria y que tampoco podría considerarse como algo despreciable. Los últimos decenios de vida del virreinato de la Nueva España, cuando los puertos americanos bajo el dominio español ingresaron a una etapa del libre comercio, marcarán profundamente a los porteños campechanos. En adelante, la competencia en los mercados que exigía el capitalismo internacional sería uno de los signos distintivos de los comerciantes locales que querían subirse al barco de la libertad económica para cruzar los mares con sus mercancías y así integrarse más a la economía global a lo largo de la centuria decimonónica. Después de 1867 la narrativa hegemónica será aquella de la nueva clase política que gobernó bajo las directrices del liberalismo que había triunfado y en Campeche esos aires republicanos y modernizadores quisieron imponer su visión en el puerto, pero antes en la primera mitad del XIX, el apogeo iba viento en popa como se verá en las siguientes líneas.

Lo que es un hecho era que, con todo y reducción de su peso mercantil, entre 1800 y 1820 el puerto campechano recibió una diversidad de productos básicos para el consumo interno y distribuyó hacia el exterior una cantidad relevante de artículos, sobre todo el palo de tinte.<sup>103</sup> El mar seguía constituyendo el medio fundamental para el tráfico ante la

<sup>102</sup> *Ibidem.* p. 102.

<sup>103</sup> María Luisa Parras Arias se adentró en los ramos de Marina y Consulado del AGN para proporcionarnos, mediante una interesante lista extraída de fuentes primarias, el tonelaje de productos comestibles que salían del puerto, así como las medidas de los artículos no comestibles que también ingresaban. La lista es grande, pero destacaron en la importación: aceite, harinas, jamón, quesos, alfombras, loza de Puebla y de Jalapa, pañuelos, plata, seda de china, etc., y en la exportación: caco de Tabasco, sal, vino, café, palo de tinte, hamacas, costales, hilo de henequén, cera, etc. María Luisa Parras Arias. *El puerto de Campeche (1800-1829)*,

precariedad de las comunicaciones terrestres y, por lo tanto, el puerto de San Francisco de Campeche permanecía en ese pedestal de primer orden para movilizarse fuera de la Península. Quizá ya no fuera la única puerta de entrada y salida de gran preponderancia que tenía la ahora Diputación Provincial de Yucatán,<sup>104</sup> pero sí era el acceso para que los insumos básicos ingresaran en provecho de los porteños y de los poblados cercanos que estaban bajo su jurisdicción. La enorme ventaja del puerto campechano era que, a diferencia del resto de los desembarcaderos del Golfo y como ya se ha dicho, era de los pocos que se asentaron sobre el litoral y no en las márgenes de un río.

Durante el desarrollo de la guerra hispano-inglesa (1804-1805), el comercio marítimo del palo de tinte entre los puertos de San Francisco de Campeche, Tabasco, isla -entonces presidio- del Carmen y Veracruz no se interrumpió salvo en 1806, por lo que hubo pocas afectaciones ante la demanda de textiles de los mercados europeos. Es decir, la tintórea fue el soporte económico para que la funcionalidad de los fondeaderos no se viniera abajo, mientras que Tabasco envió a Veracruz entre 1797 y 1807 un total de 65 mil 828 quintales (37.52%), Campeche hizo lo mismo con 62 mil 293 (35.50%) y Carmen con 47 mil 339 (26.98%).<sup>105</sup>

Pérez Maillana afirma que el conflicto bélico internacional ocasionó que los comerciantes campechanos estrecharon lazos con otros puertos para exportar la tintórea. Si los veracruzanos traficaban con ellos con gran recelo, desde Campeche también prefirieron tejer relaciones mercantiles costaneras con Salto del Agua, Alvarado, Tlacotalpan, Coatzacoalcos, Tampico y Tuxpan; otras alternativas fueron los puertos de Cabello, Omoa y

---

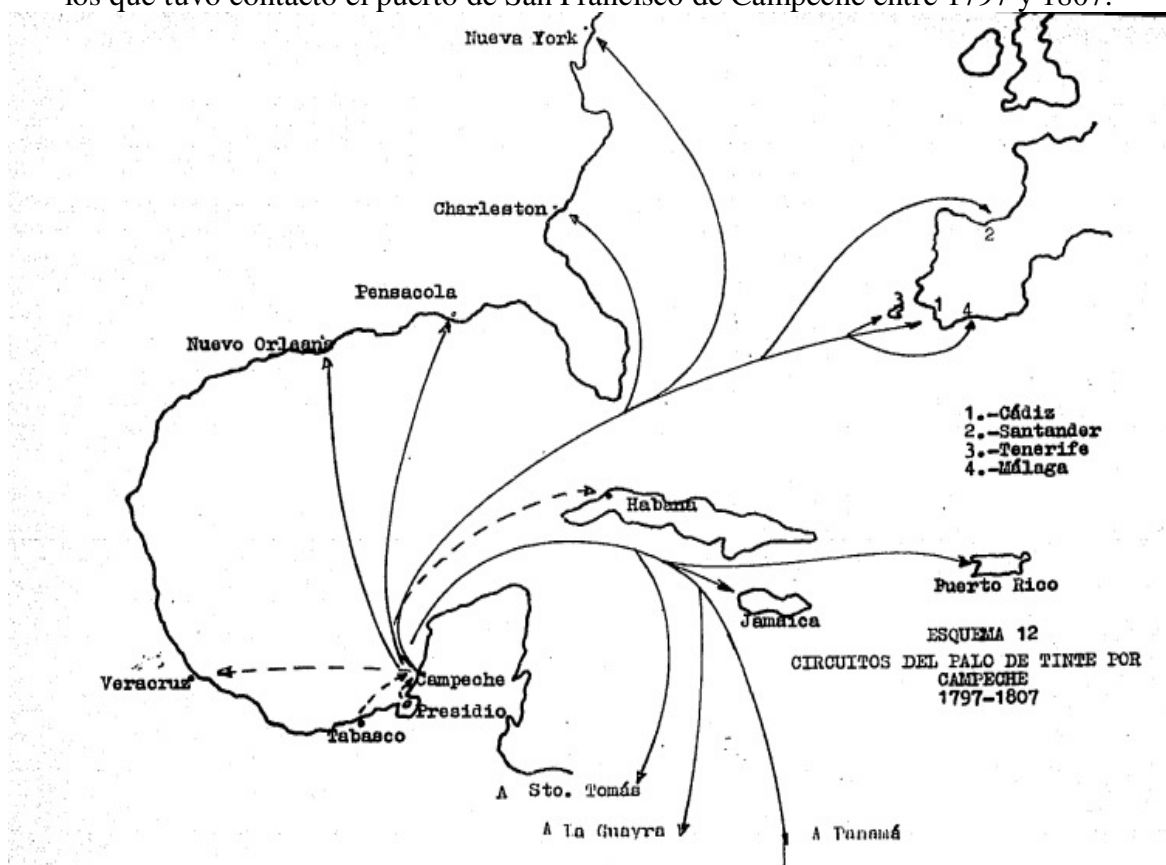
Tesis para obtener el grado de Licenciada en Historia, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, México, diciembre de 1998, pp. 50-64.

<sup>104</sup> A partir de 1813 Yucatán se convirtió en una Diputación Provincial, luego de ser disuelta la intendencia. Las diputaciones era una innovación de la Constitución de Cádiz de 1812, que tenían como objetivo un nuevo ordenamiento institucional en todas las posesiones americanas de la monarquía española y que también tendrían la soberanía para administrar sus respectivas provincias. La Diputación Provincial de Yucatán fue disuelta el 11 de agosto de 1824. Bock, Ulrike. "La dimensión simbólica de los actos institucionales. La Diputación Provincial de Yucatán, 1813-1824", en Sergio Quezada e Inés Ortiz Yam (coordinadores). *Yucatán en la ruta del liberalismo mexicano, siglo XIX*, Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, Yucatán, 2008, pp. 83-85.

<sup>105</sup> Alicia del Carmen Contreras Sánchez hizo un análisis pionero del palo de tinte que abarcó mediados del XVIII y los primeros años del XIX, y no encontró series estadísticas de este rico producto que salió del puerto de Campeche. Alicia del Carmen Contreras Sánchez. *El palo de tinte, su proceso de explotación y sus circuitos comerciales 1750-1807*, Tesis para obtener el grado de Licenciada en Economía, Universidad Nacional Autónoma de México/Facultad de Economía, México, 1987, p. 75.

Trujillo (Honduras); Cartagena, Jamaica, Santo Tomás, Puerto Rico, La Guaira y Panamá, Nueva Orleans, Panzacola, Nueva York y Charleston (Estados Unidos); la isla caribeña Santa Cruz perteneciente a Dinamarca; Cádiz, Santander, Tenerife y Málaga en la metrópoli española (Mapa 3).<sup>106</sup> Esta tendencia se mantuvo, por lo menos en los primeros dos decenios del siglo XIX, justamente enmarcado por la demanda de tinturas vegetales que ocupó el segundo lugar entre los artículos mexicanos de exportación.<sup>107</sup>

Mapa 3. Puertos del Golfo de México, caribeños, estadounidenses y europeos con los que tuvo contacto el puerto de San Francisco de Campeche entre 1797 y 1807.



Fuente: Elaborado por Alicia del Carmen Contreras Sánchez. El mapa muestra que los comerciantes campechanos continuaban dentro de la competencia internacional del libre comercio en los primeros años del siglo XIX.<sup>108</sup>

<sup>106</sup> Pérez Mallaina. *Ibid.* p. 85-89.

<sup>107</sup> Otras tintóreas extraídas en territorio nacional y eran exportadas eran la grana cochinilla fina y en polvo, la granilla, el añil, el palo del moral, el palo amarillo y el de jovillo. Herrera Canales, *El Comercio exterior... Op. Cit.* pp. 95-96.

<sup>108</sup> Contreras Sánchez, *Op. Cit.* p. 79.

La virtud del fondeadero campechano a mar abierto fue clave para que el 9 de marzo de 1820, las Cortes Españolas decretaran la apertura de San Francisco de Campeche al tráfico marítimo, en los meses previos al triunfo del movimiento que suprimió la dependencia política de la Corona hispana. Sin embargo, la independencia nacional no acabó con esta continuidad como puerto de altura, pues la disposición fue ratificada por el arancel del 15 de diciembre de 1821, expedido por la Junta de Gobierno del Imperio Mexicano. En las décadas del 30 y 40 se emitió un conjunto de decretos y aranceles -1837, 1842, 183, 1845 y 1849- que lo refrendaron para admitir navíos del exterior y de gran calado, aun cuando en ocasiones la baja profundidad de su rada dificultara las operaciones de carga y descarga de grandes volúmenes de mercaderías.<sup>109</sup>

De nueva cuenta la geografía fue una pieza crucial para que las autoridades nacionales la apreciaran como un puerto rentable y esta condición natural fue decisiva para que, pese a los reacomodos administrativos en Yucatán originados por la rivalidad con Mérida y el puerto alternativo de Santa María de Sisal, la categoría de nodo estratégico en el Golfo de México no se perdiera: la industria naval fue un elemento que hizo que Campeche preservara esa posición nodal. En el astillero ubicado en el barrio de San Román se reparaba una gran cantidad de buques y vapores averiados:<sup>110</sup> fue el centro principal de barcos mexicanos y hubo noticias de que en la primera mitad del XIX fueron construidos y echados al mar numerosas embarcaciones grandes y menores.<sup>111</sup> Asimismo, aunado a la fama de sus instalaciones para la reparación y construcción de buques, Campeche sobresalía por su área de influencia territorial y comercial que no solo giraba alrededor de Mérida en la Península, sino que también intentó controlar el segundo puerto de importancia que quedó bajo su jurisdicción: El Carmen, en el suroeste peninsular yucateco.<sup>112</sup>

---

<sup>109</sup> Trujillo Bolio, *Op. Cit.* pp. 97-98.

<sup>110</sup> De 1811 a 1819 en el astillero de San Román fueron construidas 398 naves: 3 fragatas, 11 bergantines, 31 goletas, 34 pailebots, 56 bongos y 272 canoas. Datos proporcionados por Juan de Dios Bonilla y citado por Trujillo Bolio, *Ibid.* pp. 99-100.

<sup>111</sup> En 1837 se terminaron 13 buques para alta mar; también se tuvo registro de que entre 1817 y 1851 se echaron al mar 43 embarcaciones, como buques mayores y naves menores como bongos y canoas. *Ibid.* p. 100.

<sup>112</sup> La isla del Carmen, sede del partido del Carmen, fue un territorio cuya participación comercial estuvo muy presente desde épocas muy tempranas y las constantes readecuaciones política-administrativas dieron cuenta de que se trataba de un lugar en disputa. En 1822 fue declarado puerto de altura incorporándose a la

El puerto campechano, que luego de la independencia nacional fue incluido como uno de los 15 partidos que integraron el estado de Yucatán creado en 1825, volvió a sufrir diversos ajustes territoriales y administrativos. En 1837, en el marco del régimen centralista nacional (1835-1846), Yucatán pasó a ser un departamento y Campeche fue elevado al rango de distrito, a su vez éste se dividió en cinco partidos: Campeche, Hecelchakán, Hopelchén, Seybaplaya y Carmen.<sup>113</sup> Este último, al quedar sujeto al partido de Campeche, sede del puerto principal del distrito, enfrentó las injerencias de los comerciantes campechanos y quedó comprendido dentro de su *hinterland*. Desde la capital del distrito se administraba el comercio regional pero la explotación del palo de tinte se encontraba en el partido del Carmen, que comenzó a mostrar signos de intensa actividad marítima por su fácil acceso y porque el costo del transporte era más barato que en Campeche.<sup>114</sup>

El Carmen era una auténtica mina de oro por la riqueza de recursos forestales y la red fluvial que rodeaban a la isla. En 1845 los carmelitas controlaban el comercio de exportación del palo de tinte hacia Europa y Estados Unidos,<sup>115</sup> contribuyendo a dividir aún más la política peninsular yucateca, ya que un sector de comerciantes carmelitas deseaba desligarse del puerto campechano. Las maderas tintóreas eran transportadas desde la superficie de explotación hasta la playa, luego por toda la costa hasta los embarcaderos en pequeñas

---

provincia de Puebla; en 1823, desde el centro del país se decretó que pasara a formar parte de la provincia de Tabasco; en 1824, la Constitución Federal la reintegró al estado de Yucatán; en 1835, el presidente Antonio López de Santa Ana le arrebató la categoría de puerto de altura para que su comercio fuera controlado mejor desde el puerto de San Francisco de Campeche; en 1843, al crearse la República de Yucatán, el partido del Carmen fue reincorporado a Tabasco; en 1853, el mismo Santa Ana decretó la conversión de Carmen en territorio federal; en 1856 se anexaría, por última vez, al estado de Yucatán, hasta que, en 1857, apoyó el movimiento separatista del distrito de Campeche que culminaría con la creación de este en una entidad federativa en 1863. Juan Bolívar A. y Jorge Obrador G. *Ensayo histórico de Ciudad del Carmen*, Colección Documentos e Investigación, Universidad Autónoma del Carmen, Ciudad del Carmen, Campeche, 1999, pp. 30-60.

<sup>113</sup> La división territorial del país quedó plasmada en las llamadas Siete Leyes. En este documento constitucional la República Mexicana fue dividida en departamentos y desaparecieron los estados; los departamentos se componían en distritos y éstos en partidos. Emilio Rabasa. *Historia de las Constituciones Mexicanas*, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2000, pp. 38-39.

<sup>114</sup> Pascale Villegas y Ma. Del Rosario Domínguez Carrasco. “Las vicisitudes de un puerto cerrado a la navegación extranjera. El caso de La Laguna-El Carmen (1835-1850)”, en Ivett García Sandoval, Marisa Pérez Domínguez y José Ronzón León (coordinadores). *Puertos y comercio en el Golfo de México. Siglo XIX*, Gobierno del Estado de Campeche/Ediciones Morbo, México. 2016. pp. 41-51.

<sup>115</sup> Vadillo López, *Op. Cit.* p. 132.

naos,<sup>116</sup> de esta manera al puerto campechano llegaba el palo de tinte en canoas, bongos y piraguas. En el transcurso de los años se consolidó una oligarquía carmelita, algunos de cuyos miembros tejieron redes en ambos puertos del distrito campechano y que hicieron un frente común cuando la coyuntura así lo exigía, sobre todo para unir intereses, unas veces contra las políticas fiscales del Gobierno Federal y en otros casos contra Mérida, la capital yucateca. Atraerse a los carmelitas logró preservar para el puerto de San Francisco de Campeche una esfera de control que no podía pasar por alto, un *hinterland* seguro.<sup>117</sup>

El carácter librecambista de los comerciantes campechanos y la resistencia a la sujeción fiscal impuesto por el centro del país -que dio como resultado que no pocas veces el comercio del palo de tinte se escapara del pago de impuestos al Gobierno Federal-, fue un rasgo esencial a lo largo del periodo. Hubo sucesos tensos, como el asalto de buques operados por rebeldes texanos en las costas yucatecas entre 1835 y 1837,<sup>118</sup> el tráfico ilícito de mercancías dentro del cual prevalecía la complicidad de las autoridades porteñas campechanas y sisaleñas;<sup>119</sup> la permanente crisis institucional y mercantil entre el cabildo campechano y meridano durante la década del 40;<sup>120</sup> la delicada relación de Yucatán con el

---

<sup>116</sup> Contreras Sánchez, *Ibid.* p. 33.

<sup>117</sup> Vadillo López enumera la importancia de la alianza entre los mercaderes carmelitas y campechanos que les permitió: 1) mantener la libre circulación comercial con la isla y la capital del distrito; 2) conservar la libre circulación comercial entre Campeche y los puertos del Golfo de México; 3) mantener libre de impuestos la importación del consumo de productos del comercio cotidiano en Campeche y, 4) beneficiarse de los impuestos a la exportación del palo de tinte, de tal manera que no fueran un obstáculo a la exportación pero que hicieran crecer el tesoro municipal. Vadillo López, *Ibid.* pp.165-169.

<sup>118</sup> Los combates encabezados por los independentistas texanos (1835-1836) no solamente se libraron en los campos de batalla terrestres, también en el mar las flotas texanas infringieron varias derrotas a los mexicanos, siendo el Golfo de México el mayor escenario de los enfrentamientos. Los puertos de Campeche y Sisal sufrieron algunas incursiones de navíos "piratas" de procedencia texana, algunas veces con la colaboración de los tripulantes de goletas cargados de mercaderías. Para abundar, léase a Pascale Villegas. "Las costas de Yucatán, escenario de batallas navales durante la guerra Méjico-Tejas 1835-37 ", en *Caribbean Studies*, vol. 44, núm. 1-2, Instituto de Estudios del Caribe/Facultad de Ciencias Sociales/Universidad de Puerto Rico, San Juan de Puerto Rico, enero-diciembre de 2016, pp. 196-197.

<sup>119</sup> Pascale Villegas registra entre 1835 y 1836, el mayor número de juicios de contrabando de toda la década en el puerto de Campeche. En el litoral campechano desembarcaban y vendían efectos ilegales extramuros e intramuros ante la complacencia de las autoridades. El cónsul de Francia, a pocos meses de asumir su cargo diplomático, se enteró de que la fortuna del gobernador interino de Yucatán, Francisco de Paula Toro (1835-1837) provenía del comercio ilícito, aunado a que el cierre del puerto del Carmen en 1836 provocó una caída en el tráfico legal de mercancías en todo el distrito. Villegas, *Ibid.* p. 195.

<sup>120</sup> Los ayuntamientos de Campeche y Mérida se enfrentaron, así como sus respectivas guarniciones militares. En 1846 estalló una rebelión en el puerto campechano, oponiéndose a las negociaciones de Mérida con Santa Ana para unirse a México, ya que los porteños temían un bloqueo estadounidense que afectaría su comercio marítimo exterior. Ese mismo año los comerciantes campechanos desconocieron al gobernador Miguel Barbachano y nombraron para ese cargo en calidad de provisional al jefe político Domingo Barret, un

Gobierno Federal que dio como resultado que el primero declarara su independencia en 1846, manifestara su neutralidad en la guerra contra Estados Unidos (1846-1848) y que los norteamericanos tomaran la decisión de ocupar la isla Carmelita y la costa peninsular.<sup>121</sup> Todos estos factores que amenazaban con desmembrar el territorio yucateco, sirvieron como telón de fondo hasta el estallido del movimiento separatista del distrito campechano en 1857,<sup>122</sup> que concluirá en la creación del estado de Campeche en 1863 y el manejo de su puerto, a partir de entonces libre de la intromisión de los meridianos.

El puerto campechano había basado gran parte de su desarrollo en el comercio marítimo de importación y exportación y eso lo sabían muy bien los nuevos dirigentes de la entidad federal en proceso de formación, quienes adoptaron las ideas liberales en el marco de la Guerra de Reforma (1858-1861) encabezado por Benito Juárez contra el bando conservador y que alteró el funcionamiento institucional del país. Una de sus tareas inmediatas fue la reorganización administrativa, dentro del cual la hacienda pública fue uno

---

importante comerciante del puerto de Campeche. En 1847 hubo un pronunciamiento tras otro en la que ambas ciudades lucharon militarmente y en donde las dos facciones en pugna armaron y reclutaron indígenas. Estas acciones derivarán en la insurrección maya de 1847, grupo étnico cansado de promesas incumplidas y de ser utilizado por los políticos campechanos y meridianos. El acecho de los mayas y la casi derrota de los blancos obligaron a Yucatán a reincorporarse definitivamente a la República Mexicana en 1848 a cambio de apoyo militar. María Cecilia Zuleta Miranda. "El federalismo en Yucatán: política y militarización (1840-1846)", en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, núm. 31, Instituto Mora, México, enero-abril de 1995, p. 44.

<sup>121</sup> El 1 de enero de 1846 Yucatán desconoció al gobierno centralista de México reafirmando su soberanía política y comercial. En diciembre de ese mismo año, la presencia de la marina estadounidense frente a las costas yucatecas, y en especial en la isla del Carmen, acentuó la complejidad mercantil entre los protagonistas del comercio peninsular. Desde la isla del Carmen los invasores estadounidenses prohibieron el comercio con las plazas comerciales de México. María Cecilia Zuleta. "Yucatán y la guerra con Estados Unidos ¿una neutralidad anunciada?", en Josefina Zoraida Vázquez (coordinadora). *México al tiempo de su guerra con Estados Unidos (1846-1848)*, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México/Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1998, p. 607.

<sup>122</sup> El movimiento separatista inició en agosto de 1857. Éste tuvo su origen en las protestas de rechazo por los resultados electorales y que dieron como vencedor a Pantaleón Barrera como gobernador del estado de Yucatán, apoyado por el líder regional Santiago Méndez y los meridianos; en tanto que el candidato de los porteños campechanos, Liborio Irigoyen, quedó en segundo lugar y contó con el respaldo del caudillo Miguel Barbachano. El conflicto no solamente tuvo un causal político, también hubo una lucha de intereses por el control aduanal. Para Mauricio Cantún, la idea de separar a Campeche del estado de Yucatán tuvo sus antecedentes en la propuesta del presidente conservador Félix Zuluaga en enero de 1858 para elevar a Campeche en territorio federal, dicho proyecto germinó entre los líderes rebeldes, ahora para convertir al distrito campechano en la capital de una entidad federativa. Mauricio Cantún Caamal. "México, la reestructuración territorial del siglo XIX y la creación del estado de Campeche", en José Manuel Alcocer Bernés (coordinador). *Creación del estado de Campeche*, Colección Justo Sierra, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2010, pp. 77-83.

de los renglones prioritarios para la obtención de ingresos; por lo tanto, los nuevos gobernantes se hicieron cargo del control de las aduanas de los puertos campechano y carmelita. Permeados por el espíritu de libre comercio, los insurrectos reforzaron y reactivaron sus circuitos mercantiles con cierto grado de autonomía, pues el Gobierno Federal se hallaba ocupado en resolver a su favor la culminación de la guerra contra los conservadores y tardaría varios años más en consolidar su poder sobre las regiones.

En esta primera etapa centralizadora de la administración pública estatal, el Juzgado de Distrito de Campeche, que dependía del Poder Judicial del Estado, tomó las riendas de los asuntos civiles, criminales y hacendarios sin la intervención de las autoridades federales en la política interna campechana. En 1858 se decretó la *Ley para arreglar la administración de la hacienda pública del estado de Campeche*, que contempló las dos aduanas de la entidad y las rentas del papel sellado como dos fuentes importantes de contribuciones y que rendirían cuentas en los informes de la Tesorería General del Estado de Campeche. Así, en ese mismo año se registró por concepto de impuestos en las aduanas la cantidad de 45 mil pesos con 80 centavos, es decir, el 60.40 % del total de ingresos en la tesorería.<sup>123</sup> Con esta cifra se comprueba que los movimientos comerciales marítimos nunca dejaron de aportar recursos al erario público y gracias a la actividad mercantil es que la tesorería estatal pudo subsistir después de separarse de Yucatán. En el transcurso del primer gobierno liberal de Campeche, liderada durante más de 10 años por Pablo García (1858-1870) se cobrarían otros impuestos a las mercaderías que entraban y salían de los puertos.<sup>124</sup>

---

<sup>123</sup> Miriam Edith León Méndez y Emilio Rodríguez Herrera. "La configuración del estado de Campeche y su dinámica en el Circuncaribe. 1858-1859", en María del Rosario Rodríguez Díaz y Jorge Castañeda Zavala (coordinadores). *El Caribe: vínculos coloniales, modernos y contemporáneos. Nuevas reflexiones, debates y propuestas*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Asociación Mexicana de Estudios del Caribe, México, 2007, pp. 223-224.

<sup>124</sup> Todo producto que ingresó al puerto de Campeche procedente del extranjero pagaría el 10 % de los derechos íntegros que cobraban en la aduana marítima, los extranjeros nacionalizados pagarían el 25 % por cada quintal de peso bruto; los nacionales pagarían el 2 % sobre los aforos del arancel vigente y por el aguardiente de caña pagarían 30 centavos por barril de 30 frascos; los productos que ingresaban al puerto campechano y se produjeran en el estado cubrirían la mitad de los impuestos anteriores; los productos que se exportaban por el puerto como el palo de tinte, pagarían un peso 50 centavos por cada 100 quintales; la sal en granel se le cobró 75 centavos por cada 100 fanegas de 12 almudes; la sal en benequenes se le impuso pagar 37 ½ centavos por cada 100 fanegas de 100 almudes y la cal se le cobró 25 centavos por cada 100 fanegas de 12 almudes. León Méndez Y Rodríguez Herrera, *ibid.* p. 227.



En los años fundacionales (1858-1859) del estado de Campeche,<sup>125</sup> éste entabló relaciones comerciales con naciones del exterior: Inglaterra, Francia, Estados Unidos y Alemania. En menor medida entró en contacto con Nueva Orleans, España, La Habana, Dinamarca, Noruega, Bélgica, Holanda y Rusia. La circulación marítima por el Golfo representó el 65 % y por el Caribe fue del 35 %. La gran mayoría encallaba en el puerto campechano y luego zarpaban hacia el Carmen en busca del palo de tinte y maderas preciosas. El tráfico mercantil en el litoral mexicano era hecho mayormente con los puertos ribereños de Veracruz (Coatzacoalcos, Tuxpan, Alvarado, Nautla), Tabasco (Villahermosa) y Tampico. En cuanto al interior peninsular, la ciudad-puerto de Campeche comerciaba con los fondeaderos de Seybaplaya, Champotón, Sabancuy, Palizada y Carmen dentro del nuevo territorio estatal; con Celestún, Telchac, Río Lagartos, Sisal, San Felipe, Santa Clara, Las Salinas, Bajo de los Alacranes e Isla Mujeres en Yucatán.<sup>126</sup>

Los ingresos obtenidos por concepto de los impuestos al tráfico comercial marítimo fue uno de los argumentos usados firmemente por los diputados representantes del distrito de Campeche en el Congreso de la Unión en 1862 para justificar su separación de Yucatán y demostrar que la nueva entidad federal campechana podría sostenerse por sí misma. A decir del documento expuesto, pese a la existencia de varias industrias: "...el más importante de todas las industrias es la de mar. Empleáanse en ella muchas embarcaciones, destinadas á la pesca, á la conducción de frutos de un punto á otro de la costa del Estado, al barqueo del palo de tinte en la Laguna de Términos, al comercio con el resto de toda la península, al de cabotaje con los puertos de la República y al comercio extranjero [...] y es también el único puerto del Seno que mantiene un comercio bastante activo con los puertos de los Estados Unidos, especialmente Nueva Orleans, en buques nacionales."<sup>127</sup> Finalmente, el 29 de abril de 1863,

---

<sup>125</sup> Campeche ya era un estado de facto desde 1858 luego del triunfo de la revuelta y la firma de los convenios de División Territorial que celebró con los representantes del gobierno de Yucatán. Sin embargo, faltaba el reconocimiento oficial de la Federación, que logrará en 1863. Véase a Alcocer Bernés, José Manuel. "Campeche: de la dependencia yucateca a la creación de un estado (1821-1857) ", en José Manuel Alcocer Bernés (coordinador). *Creación del Estado de Campeche*, Colección Justo Sierra, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2010, pp. 47-55.

<sup>126</sup> León Méndez y Rodríguez Herrera, *Ibid.* pp. 230-132.

<sup>127</sup> Tomás Aznar Barbachano y Juan Carbó. *Memoria sobre la conveniencia, utilidad y necesidad de erigir constitucionalmente en Estado de la Confederación Mexicana el antiguo Distrito de Campeche* (facsimil de la primera edición de 1861), Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa/Gobierno del Estado de Campeche, Colección Campeche núm. 11, México, 2007, p. 128.

el presidente liberal Benito Juárez ratificó, con la previa aprobación de los estados de la República,<sup>128</sup> la creación del estado libre y soberano de Campeche.<sup>129</sup>

No obstante, poco duraría la celebración del triunfo de los dirigentes del nuevo estado, pues las fuerzas francesas tomaron por asalto la ciudad-puerto en enero de 1864,<sup>130</sup> acciones que ya venían realizando un año antes en aras de controlar las aduanas más importantes y financiar la intervención militar en México, así como para controlar las rutas del tráfico mercantil.<sup>131</sup> De igual manera, para intentar conciliar los intereses políticos y económicos particulares que todavía eran fuentes de conflictos entre peninsulares, el territorio yucateco fue dividido en tres departamentos:<sup>132</sup> Mérida, Campeche y La Laguna (con sede en Carmen), bajo la administración de un Comisariato Imperial. Con esta medida, las autoridades imperiales buscaron disminuir las pugnas geopolíticas entre las principales ciudades de la Península y cada uno conservaría su autonomía frente al otro.<sup>133</sup>

---

<sup>128</sup> En 1862 Juárez ya había enviado a las legislaturas estatales un decreto para que, a consideración de éstas, decidieran si Campeche se convertía en una entidad federal. Finalmente, 12 estados de los 23 existentes aprobaron la erección de una entidad federativa más. Emilio Rodríguez Herrera y Justo Miguel Flores Escalante (compiladores). *Correspondencia que ratifica la erección de Campeche como Estado Libre y Soberano de la Federación Mexicana*, Colección Campechanos Constituyentes, H. Congreso del Estado de Campeche, Campeche, 2013, pp. 9-41.

<sup>129</sup> Cantún Caamal, *Op. Cit.* p. 86.

<sup>130</sup> Una de las ambiciones del emperador francés Napoleón III era crear un imperio franco-americano. Esta situación la aprovechó cuando el sector mexicano conservador entabló pláticas con él para establecer un imperio que contrarrestara el poderío de Estados Unidos y derrotar a los liberales. Ante la suspensión del pago de la deuda externa decretada por Benito Juárez, las tropas de Inglaterra, España y Francia ocuparon el puerto de Veracruz en 1862. Después de un arreglo, solamente el país galo permaneció en México dispuesto a iniciar la invasión. Sobre este capítulo existe una historiografía con una cantidad de posturas positivas o negativas hacia el Segundo Imperio, véase a Erika Pani. “El llamado imperio: la construcción historiográfica de un episodio de la memoria nacional”, en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, núm. 49, Instituto Mora, México, enero-abril de 2001, p. 88-105.

<sup>131</sup> Carlos de Jesús Becerril Hernández. “El sistema tributario del Segundo Imperio Mexicano, 1863-1867”, en *La legislación del Segundo Imperio* (presentación de Patricia Galeana), Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México/Secretaría de Cultura, México, 2016, p. 111.

<sup>132</sup> La división territorial propuesta para México en 1865 por el emperador Maximiliano de Habsburgo, con base en un estudio encargado a Manuel Orozco y Berra, quedó compuesta por 50 departamentos y tomó en consideración elementos geográficos, criterios científicos y comerciales. Véase a Aurea Commons. “La división territorial del Segundo Imperio Mexicano, 1865”, en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1989, p. 89-91.

<sup>133</sup> De acuerdo con Emiliano Canto, Carmen tenía su propio proyecto de desarrollo micro regional y quedar bajo la tutela de los franceses les permitió a los comerciantes isleños no romper con el comercio que sostenían con Francia, al mismo tiempo, aquellos se liberaban de la dependencia de Campeche; por su parte Mérida adoptó el régimen imperial para no perder completamente su influencia sobre su antiguo distrito campechano, que finalmente se rindió ante los intervencionistas extranjeros. Emiliano Enrique Canto Mayén. *Los partidarios del proyecto imperial en la Península de Yucatán: de la implementación monárquica a la última*

La reorganización de la administración tributaria fue una prioridad para el Imperio con el fin de recaudar más recursos. Los ingresos aduaneros eran de los más importantes del país, por lo que las aduanas fueron intervenidas bajo el gobierno de Maximiliano. Un paso que intentaría controlar el comercio fue la creación de las prefecturas marítimas y las capitanías de puerto de acuerdo con el Estatuto Provisional del Imperio Mexicano. El Segundo Imperio estimaba que las aduanas de las costas del Atlántico y Pacífico mexicanos proporcionarían fuertes sumas monetarias: alrededor de 16 millones de pesos entre los puertos de Matamoros, Tampico, Tabasco, Mazatlán, Manzanillo, San Blas, Acapulco y, por supuesto, Campeche (Tabla 4 y 5).<sup>134</sup> La reestructuración de las oficinas aduanales nos ofrecen una idea de la relevancia portuaria: de las tres prefecturas marítimas, una estaba en el Golfo de México, Veracruz, y las otras dos en el Pacífico, Acapulco y Mazatlán.<sup>135</sup> Veracruz continuó siendo un puerto primario, de hecho éste fue la principal fuente de recursos aduaneros a lo largo del siglo XIX.<sup>136</sup>

Tabla 4. Puertos habilitados para el comercio en el Golfo de México (1863-1867).

Comercio de altura	Comercio de cabotaje
Sisal	Coatzacoalcos
Campeche	Alvarado
Tabasco	Tecolutla
Veracruz	Tuxpan
Tampico	Sontecomapan
Matamoros	
El Carmen	

Fuente: Tabla realizada con base en los datos proporcionados por Can Dzib sobre el comercio marítimo de altura y de cabotaje. Siguiendo los criterios de Karina Busto Ibarra, es posible advertir que Campeche fue

---

*conciliación republicana (1864-1898)*, Tesis para obtener el título de Licenciado en Ciencias Antropológicas con especialidad en Historia, Universidad Autónoma de Yucatán/Facultad de Ciencias Antropológicas, Mérida, Yucatán, 2006, pp. 42-56.

<sup>134</sup> Damián Enrique Can Dzib. *La Restauración. Vocero de la vida cotidiana en Campeche durante la intervención francesa (1864-1865)*, Universidad Autónoma de Campeche/Gobierno del Estado de Campeche/Conaculta, Campeche, 2002, p. 78.

<sup>135</sup> Damián Enrique Can Dzib. *Campeche en el Segundo Imperio*, Colección Bicentenario-Campeche Solidario, Gobierno del Estado de Campeche/Conaculta, Campeche, 2010, p. 21.

<sup>136</sup> Alicia Gil Lázaro. "La fiscalidad durante el Segundo Imperio en México (1863-1867)", en Alicia Gil Lázaro y Claudia Elina Herrera (coordinadoras), *El pensamiento liberal atlántico 1770-1880. Fiscalidad en perspectiva comparada*, Universidad de Alcalá/Instituto Universitario de Investigación en Estudios Latinoamericanos, España, 2013, pp. 89-90.

elegido por el Segundo Imperio como un punto obligatorio, un nodo estratégico para el comercio internacional en el Golfo de México.<sup>137</sup>

Tabla 5. Puertos habilitados para el comercio en el Pacífico mexicano (1863-1867)

<b>Pacífico mexicano</b>	
<b>Comercio de altura</b>	<b>Comercio de cabotaje</b>
Acapulco	Zihuatanejo
Manzanillo	La Escondida
San Blás	Tonalá
Mazatlán	Zapaluta
Guaymas	Cabo de San Lucas
	La Paz
	Navachiste
	Altata

Fuente: Elaborada con base en los datos proporcionados por Can Dzib, sobre el comercio marítimo de altura y de cabotaje en el Pacífico. De los puertos del Pacífico mexicano, Mazatlán era el nodo primario, mientras que Acapulco era un nodo estratégico, los demás podían ser secundarios y de escala, según su función dentro del mercado internacional.<sup>138</sup>

En los cuadros 4 y 5 se ofrecen un panorama general de la categoría de los puertos mexicanos más significativos del Atlántico y Pacífico mexicanos durante la ocupación francesa. Ya se comentó que, con base en los criterios de Busto Ibarra, Mazatlán era el nodo primario del Pacífico porque reunía las características del sistema de navegación internacional al estar bien ubicado geográficamente y por su conexión con las poblaciones costeras y terrestres. En el otro extremo, Veracruz nunca perdió su condición de puerto de entrada y salida del Atlántico y reunía los requisitos de nodo de gran envergadura. Campeche, como se observa en la tabla 4, era un puerto clave y aún con todo y la competencia económica y rivalidad política que representaban Sisal y Carmen en la península yucateca, se mantenía como un puerto central en el mercado mundial por la protección que sus aguas brindaban para el tráfico comercial. Internamente era un nodo primario, pero fuera de las tierras

<sup>137</sup> Can Dzib, *Campeche... Op. Cit.* p. 21.

<sup>138</sup> *Ibid.* p. 22.

peninsulares era el nodo estratégico que no pudo ocupar el lugar de Veracruz en el Golfo de México. La presencia del Carmen y Sisal era una molestia para los comerciantes campechanos y éstos ya no lograron quitarse del camino a aquellos. A la larga, las crisis políticas terminaron por afectar su rendimiento y zona de influencia portuaria.

De acuerdo a la disposición imperial, la rada campechana quedó bajo la vigilancia de un capitán de puerto. Éste, además de cuidar el orden y el correcto funcionamiento de los embarques, así como de los desembarques, tenía autoridad sobre los empleados de la capitanía e informaban a los prefectos marítimos sobre los ingresos y las infracciones a las leyes cometidas por los comandantes y capitanes de las embarcaciones. Gracias a éstos se conoce parte del movimiento marítimo de la capital del estado en los años del Segundo Imperio de 1864 a 1867. El registro de algunos datos como la procedencia y el destino de los navíos en el comercio de cabotaje y de altura nos abre una ventana para evaluar su importancia en el circuito del tráfico marítimo internacional: todavía era un punto obligado de resguardo de bergantines, goletas o pailebotes por la calma de sus aguas, amén de la carga y descarga de numerosas mercaderías.<sup>139</sup>

El comercio de altura era practicado con Nueva Orleans, La Habana, Inglaterra, Francia, Bélgica, España, Holanda, Belice y la navegación de cabotaje era sostenida con Sisal, Coatzacoalcos, Veracruz, Tuxpan, Nautla y Tampico. El producto que más exportaba Campeche a los mercados locales e internacionales era el palo de tinte -éste continuaba como una de las mercancías de mayor demanda en la industria textil-, seguido de otros como sal, chicle, costales de hilo de henequén, pescado salado y, en menor medida, algodón;<sup>140</sup> a su fondeadero llegaban artículos de primera necesidad como queso, azúcar, zapatos, muebles, rebosos, entre otros. Cabe agregar que en la lista que elaboraba el capitán del puerto, también

---

<sup>139</sup> Can, Dzib. *Campeche... Ibid.* p. 23.

<sup>140</sup> La guerra civil norteamericana (1861-1865) afectó la industria textil de lugares como Nueva Inglaterra, necesitado de algodón. Como resultado del conflicto bélico, el cultivo de algodón se diversificó sin mucho éxito en varios estados de la República: Yucatán pudo exportar varias cantidades y Campeche luchó para comerciar esta fibra vegetal hacia el mercado exterior. La falta de brazos en el campo hizo que las autoridades campechanas propusieran la colonización extranjera de su territorio. Estados Unidos incluso, se ofreció en 1861 y 1862 el envío de negros libertos para Campeche con el fin de contribuir al cultivo de algodón. Thomas Schoonover. "El algodón mexicano y la guerra civil norteamericana", en *Historia Mexicana*, vol. 23, núm. 3, El Colegio de México, enero-marzo de 1974, p. 495; en 1864 hubo un indicio de la instalación de una despepitadora de algodón en la capital, pero no se tiene más información sobre su funcionamiento. Can Dzib, *La Restauración... Op. Cit.* p. 84-85.

incluía el tipo de embarcación, el nombre de éste, del capitán del barco, la carga y el número de pasajeros y el tonelaje.<sup>141</sup>

La navegación marítima comercial en las costas campechanas prosiguió a un ritmo regular en los años de la ocupación francesa. Sin embargo, la suerte del Segundo Imperio estaba echada desde finales de 1866 cuando las tropas francesas comenzaron a abandonar el país ante la amenaza de una guerra entre las potencias europeas. Lo anterior sirvió para que los republicanos prepararan la contraofensiva militar hasta la derrota definitiva de los imperialistas en 1867. En Campeche, mientras tanto, los liberales encabezados por Pablo García y algunos jefes militares se reagruparon de nuevo para sitiar la capital del departamento por mar y tierra. Ante la debilidad de los simpatizantes de Maximiliano que también se hallaban agotados por las hostilidades de los destacamentos republicanos a la plaza de Mérida y que impedía recibir refuerzos, los últimos representantes del emperador capitularon en la ciudad-puerto el 1 de junio de 1867.<sup>142</sup> Comenzaría otra etapa en México, el de la consolidación de las instituciones liberales y republicanas para hacer efectivo sus postulados de desarrollo y modernización, mismos que en Campeche intentarían aplicar imbuidos por ese espíritu de libertades económicas y de empresa.

El comercio marítimo desarrollado en la capital campechana era la columna vertebral de la economía de la joven entidad y prácticamente los dirigentes cargaron sobre los hombros de la ciudad-puerto la enorme responsabilidad de sostener las finanzas de todo el territorio estatal. Si bien es cierto que el puerto de la isla del Carmen también significaba un ingreso importante, las decisiones políticas y administrativas recayeron en San Francisco de Campeche, cuya aduana marítima era testigo del arribo de los buques que trasladaban el palo de tinte desde El Carmen para ser exportados, mientras que los habitantes del puerto campechano comerciaban productos de primera necesidad.

---

<sup>141</sup> Damián Can Dzib se basó en los registros proporcionados por el capitán del puerto en los periódicos imperiales locales *La Restauración* (1864-1865) y *El Periódico Oficial del Departamento de Campeche* (1865-1867), *Ibid.* p. 24.

<sup>142</sup> Emilio Rodríguez Herrera. "Las contiendas republicanas en tierras campechanas para la restauración de la República en la península de Yucatán, 1866-1867", en Alfonso Milán López y Alfonso Rodríguez Herrera (coordinadores). *El Segundo Imperio y la resistencia Republicana en el Sur-Sureste de México*, Centro de Estudios de Derecho e Investigaciones Parlamentarias/Cámara de Diputados, México, 2018, pp. 74-75.

La ciudad portuaria de Campeche se caracterizó por tres etapas (Tabla 6), dentro de las cuales las dos primeras se distinguieron por estar bajo la sujeción de España y la tercera correspondió al periodo independiente. A lo largo del siglo XVI y durante gran parte del XVII la Corona solamente permitió comercializar con puertos españoles, hasta que en el siglo XVIII y principios del XIX también autorizó entrar en contacto con otros puertos americanos. Campeche sobrevivió como ciudad portuaria tras la independencia, pero su dinamismo comercial ingresó a una etapa de inestabilidad. Dentro del sistema portuario, Campeche fue un nodo portuario estratégico, pues a sus costas arribaron embarcaciones con cierta frecuencia. No obstante, en la tercera etapa experimentó un proceso de desindustrialización que se reflejó en la pérdida de importancia del astillero, aunado a las diferencias de intereses políticos y económicos con Mérida, que convergieron en la apertura de nuevos puertos como el de Sisal y la creación del estado de Campeche en 1863 y luego en 1867 con el control del estado por parte de los liberales tras la derrota de los invasores franceses. En esta última etapa recibía naves europeas y estadounidenses cargados de enseres domésticos para el consumo local y no contaba con instalaciones grandes para la reparación y construcción de embarcaciones. Sus costas eran salubres y tranquilas para que los navíos continuaran fondeando, pero las que llevaban cargas extensas pasaban de largo para arribar a puertos mejor equipados.

Tabla 6. Devenir histórico portuario de San Francisco de Campeche. Siglos XVI-XIX

- 1) Etapa mercantilista-proteccionista. Monopolio comercial español (s. XVI-XVII).
- 2) Etapa reformista borbónica de libre comercio (s. XVIII-primer decenio del XIX).
- 3) Etapa proto liberal de indefiniciones ideológicas e intereses regionales (s. 1810-1867).

Nodo	Localización geográfica	Salubridad	Comunicaciones e infraestructura portuaria	Comercio	Desarrollo Industrial	Población y <i>hinterland</i>
Etapas: 1 y 2) Estratégica	Estratégica	Salubre	Rutas marítimas con:	Exportación alta e importación variada	Industria naval constante	Número de habitantes extenso

Su litoral recibía embarcaciones con regularidad	Buena ubicación en la península de Yucatán para la recepción y distribución de mercancías	Contaba con un litoral limpio	Puertos españoles (primera etapa)  Puertos españoles y americanos (segunda etapa)	El palo de tinte fue uno de sus fuentes de riqueza, sin embargo, la competencia con El Carmen y el puerto alterno de Sisal le imposibilitaron tener el control del comercio peninsular	Astillero de San Román	Al no haber censos oficiales es difícil cuantificar la población  <i>Hinterland</i> extenso que abarcaba parte del Carmen, alrededores del puerto y zonas de Mérida
Etapa: 3) Escala  No siempre recibía naves en su litoral	Buena ubicación, pero con pérdida de importancia	Salubre	Puertos europeos y estadounidenses (tercera etapa)	Exportación comercial a gran escala a la baja	Astillero en declive	Pérdida de población

Fuentes: Inspirado en la clasificación de tipo de puertos que identifica Karina Busto Ibarra para el Pacífico mexicano. Existe una larga continuidad de Campeche como puerto estratégico, pese a las readecuaciones borbónicas a escala internacional, la competencia del Carmen y la apertura de Sisal apoyado por Mérida a nivel regional.

### **Las Interpretaciones del Liberalismo: Un Puerto a la Deriva**

Este periodo de declive portuario coincidió en el contexto político con el dominio estatal de Joaquín Baranda (1870-1901), hombre cercano a Porfirio Díaz, quien primero fue gobernador de Campeche (1871-1877) y a partir de 1887 ocupó el ministerio de Justicia e Instrucción Pública hasta su caída en 1901. La facción de Baranda desplazó al grupo político libera que encabezó el movimiento separatista contra Yucatán y que después creó el estado de Campeche en 1863. Con su posición privilegiada como parte del gabinete porfirista, los mandatarios administraron el estado bajo su protección e hicieron vanos esfuerzos por construir un astillero de influencia nacional aprovechando el apoyo del barandismo. En 1901, con la renuncia de Baranda como consecuencia de la lucha por el poder que mantuvo contra los científicos desde el gabinete, ascendió en la gubernatura estatal una nueva generación liderada por los hijos de los fundadores del estado. Sin embargo, el empeño de las autoridades



eran prácticamente las mismas: intentar revivir el esplendor portuario, aunque éste funcionara para actividades consideradas menores.

A medida que disminuían sus actividades portuarias y puertos como Progreso y Sisal ocupaban un lugar prioritario en el comercio internacional dentro de la península de Yucatán, la ciudad de Campeche fue apagando su brillo, o por lo menos en términos de la modernización liberal, ésta fue testigo de la decadencia de su tráfico marítimo y de su población. Ivette García reafirma este último punto, enfatizando que el siglo XIX “marcaría el final de la ciudad como puerto”.<sup>143</sup> Es posible ubicar una de las causas del desplome de sus operaciones mercantiles durante el porfiriato, cuando el régimen apoyó el desarrollo del comercio de cabotaje, principalmente a los buques extranjeros en vez de las embarcaciones locales.<sup>144</sup> A esta nueva preferencia oficial, debe sumarse la existencia de las aguas poco profundas de Campeche, que impedía la existencia de naves de gran calado.

García se basa, fundamentalmente, en autores liberales preocupados por la pérdida campechana de su influencia portuaria en el escenario de la modernización naviera que se estaba construyendo en los decenios previos al inicio de la siguiente centuria. Uno de los intelectuales más importantes que describieron la trayectoria histórica del puerto campechano para justificar la necesidad de establecer un astillero nacional en aguas locales fue Justo Sierra O'Reilly. Este escritor proponía un acta de navegación para dar un nuevo aliento al comercio y la tradición marinera de la ciudad aprovechando la disponibilidad de recursos humanos y naturales.<sup>145</sup>

Desde antes de la consolidación de las administraciones liberales en el país, pueden rastrearse voces como las de Santiago Martínez Zorraquín en 1862, que hacían llamados urgentes para la recuperación de la marina mercante, que a su parecer comenzó a hundirse como consecuencia del monopolio de las flotas extranjeras.<sup>146</sup> En todas las expresiones

---

<sup>143</sup> Ivette Magali García Sandoval. *Dos ciudades para una región: análisis de la formación de identidades regionales en la Península de Yucatán a través de las obras, imágenes y proyectos urbanos de Mérida y Campeche de 1810 a 1930*. Tesis para obtener el grado en Doctora en Historia del Arte. Facultad de Artes. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Cuernavaca, Morelos. Diciembre de 2011. p. 85.

<sup>144</sup> *Ibid.*

<sup>145</sup> Testimonio de Justo Sierra O'Reilly citado en García Sandoval. “Languidece un puerto: Campeche en la segunda mitad del siglo XIX”, en Ivette García Sandoval, Marisa Pérez Domínguez y José Ronzón León (Coordinadores). *Puertos y comercio en el Golfo de México (siglo XIX)*. Ediciones Morbo. Campeche. 2014. p. 29.

<sup>146</sup> *Memoria de la Secretaría General de Gobierno del Estado de Campeche, redactada por el Secretario General, Ciudadano Santiago Martínez y leída ante la primera Legislatura Constitucional, por el Oficial Mayor*

gubernamentales, perduraba un sentimiento de pesadumbre por una grandeza que se fue a pique y que necesitaba del auxilio federal para aliviarse de la zozobra. En palabras de Pedro Lavalle, la marina campechana era una especie de náufrago que desfallecía.<sup>147</sup>

En 1875 el gobernador Joaquín Baranda continuó exhortando a la Federación para que los buques extranjeros detuvieran sus servicios de cabotaje en aguas nacionales, dentro del cual el puerto campechano no era la excepción.<sup>148</sup> El reclamo de los dirigentes liberales locales fue persistente y estuvo impregnada de una añoranza que no fue suficiente para convencer al régimen porfirista de que subvencionara a las embarcaciones campechanas y frenara así el tráfico marino controlado por naves foráneas. Cualquier decisión oficial dirigido a favorecer las instalaciones portuarias era vista como una oportunidad para reactivar el otrora principal motor económico del estado, es por ello que las intenciones de Díaz para abrir un astillero en las inmediaciones de la capital, en el poblado de Lerma, preservó dicha esperanza. Sin embargo, ésta se esfumó cuando el varadero y los talleres de reparación naval finalmente fueron reubicados en 1883 en Coatzacoalcos.<sup>149</sup> De esta forma, el astillero fue trasladado definitivamente hacia otra plaza, significando un retroceso para Campeche que ya no pudo recuperar su influencia en la reparación de navíos.

Los últimos años del XIX y los principios del XX fue un tema recurrente entre los gobernantes estatales. Algunas obras públicas señalaban esta inclinación: en 1882 fue inaugurada la Escuela Náutica para formar profesionales vinculados con las técnicas marítimas.<sup>150</sup> Sobre este respecto, el mandatario Juan Montalvo destacaba en 1886 que los egresados del plantel ya se encontraban laborando en los buques nacionales.<sup>151</sup> Cabe añadir que la presencia de un arsenal naval en las costas de Lerma hizo pensar a la clase política que este establecimiento para la reparación de buques de guerra podría convertirse en la punta de

---

*de la Secretaría, Ciudadano José María Marcín*, en la Sesión del 29 de marzo de 1862. Imprenta de la Sociedad Tipográfica por José María Peralta. Campeche. 1862. p. 58.

<sup>147</sup> *Memoria de la Secretaría de Gobernación y Hacienda del Estado Libre y Soberano de Campeche redactada por el C. Secretario Pedro Lavalle y leída ante la H. Legislatura del Estado en la Sesión del día 19 de agosto de 1869*. Imprenta de la Sociedad Tipográfica. Campeche. 1869. p. 169.

<sup>148</sup> Joaquín Baranda. "En defensa de la marina nacional y de Campeche", en Alejandro Negrín Muñoz (Compilador) *Campeche. Textos de su historia 1*. Gobierno del Estado de Campeche/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. México. 1991. p. 389.

<sup>149</sup> García Sandoval. *Op. Cit.* p. 32.

<sup>150</sup> *Informe leído por el ciudadano Arturo Shiels, gobernador constitucional del estado, ante la X Legislatura*. Campeche, 7 de agosto de 1882. p. 5.

<sup>151</sup> *Informe leído por el ciudadano Juan Montalvo, gobernador interino constitucional del estado, ante la XII Legislatura*. Campeche, 7 de agosto de 1886. pp. 3-4.

lanza que haría resurgir al puerto. Las peticiones para que el arsenal no sea trasladado a ninguna otra parte se convirtió en una exigencia del Gobierno del Estado. Éste proponía dos soluciones para su permanencia: trasladar a Campeche el varadero que se tenía proyectado para Acapulco en caso no fuera posible establecerlo en aquel puerto del Pacífico o que la administración federal le concediera el varadero bajo la condición de que los gastos del traslado corrieran por cuenta de las autoridades campechanas.<sup>152</sup>

Los números del informe de Carlos Gutiérrez MacGregor de 1900 reflejaban el optimismo gubernamental acerca del futuro portuario: 26 embarcaciones fueron construidos en los astilleros locales y algunas alcanzaron las 50 toneladas.<sup>153</sup> Sus cifras desbordaban una confianza desmedida y esta misma línea se extenderá en los siguientes años. No era una suma grande, pero el número de embarcaciones revelaba cierto grado de persistencia de las actividades relacionadas con el mar que se pretendía superar con modernos y ambiciosos planes. En 1902 José Castellot pediría al presidente de la República mejoras para el puerto de Campeche con el fin de “reabrir las puertas de nuestro comercio al tráfico nacional y extranjero, en las condiciones favorables de que disfrutaba algunos años”,<sup>154</sup> y de este modo se incorporaría en la dirección del progreso.

El pasado fue determinante en la construcción del imaginario portuario exitoso. Precisamente el argumento central en los intentos de revivir el puerto fue su antiguo esplendor y sobre la base de ese discurso las autoridades siempre elaboraron sus planteamientos frente a la administración federal porfirista.<sup>155</sup> Los propósitos de instalar un moderno astillero que favoreciera el tráfico comercial estatal nunca fructificaron. Pero en medio de toda esa defensa para la reactivación portuaria, convivía un puerto menor cuyos movimientos no se correspondían a la creencia dominante descrita en los textos oficiales. Es

---

<sup>152</sup> *Informe leído por el ciudadano licenciado Juan Montalvo, gobernador constitucional del estado, ante la XII Legislatura.* Campeche, 7 de agosto de 1887. p. 3.

<sup>153</sup> *Informe leído por el ciudadano Carlos Gutiérrez MacGregor, gobernador constitucional del estado, ante la XIX Legislatura.* Campeche, 7 de agosto de 1900. p. 5.

<sup>154</sup> *Informe leído por el ciudadano José Castellot, gobernador constitucional del estado, ante la XX Legislatura.* Campeche, 7 de agosto de 1902. p. 10.

<sup>155</sup> Testimonio de esta presunción es el himno campechano, cantado por primera vez en 1899 en el marco del aniversario de la Independencia de México. Sus primeras estrofas resaltan las cualidades que decían tener los habitantes del puerto y su filiación partidaria en el siglo XIX: “Liberales y heroicos patriotas que nacisteis a orillas del mar”, y también recordaba que Campeche era: “la madre querida de marinos audaces y valientes”. Solamente hacía referencia a los residentes del puerto y excluía a los grupos indígenas que habitaban el territorio estatal. Aun teniendo su propio puerto, los carmelitas no eran comprendidos en este himno.

decir, en la realidad no es que el puerto haya muerto, sino que el desempeño del mismo contrastaba con el funcionamiento comercial que buscaban los dirigentes. Fue esta escasa participación comercial lo que condujo a aquellos a abordar la idea de rescatar la jerarquía de la vieja ciudad portuaria de entre el sistema de navegación imperante.

Según la clasificación elaborada por Karina Busto Ibarra, se puede concluir que el puerto de Campeche alcanzaba el rango de nodo de escala. En la segunda mitad del siglo XIX la ciudad portuaria campechana ya había perdido esa categoría que los funcionarios públicos pretendían restablecer: su relevancia internacional dentro de las rutas marítimas, puesto que desde tiempo atrás había disminuido considerablemente su hegemonía en la comunicación global. Este descenso que tanto les preocupaba se repitió en los movimientos de altura y cabotaje; asimismo, los volúmenes de su comercio exterior flaqueaban, su desarrollo industrial era débil, su población tampoco era alta, su *hinterland* era limitada, por mencionar algunos aspectos destacados.

El hecho de reunir las características de un nodo de escala en este complejo esquema de redes portuarias no demerita su importancia. El anhelo de la clase política para la recuperación del papel de Campeche como puerto de primer orden terminó desplazando del discurso gubernamental, el interés por conocer cuáles eran los alcances económicos del puerto que sobrevivía en esas décadas. Una retórica profundamente pesimista se desprendió sobre el vocabulario político, a tal grado de que en los informes y opiniones existe la impresión de que el puerto estaba en ruinas. No hay que negar que, en comparación con sus años de gloria, la ciudad-puerto de Campeche no tenía una posición de gran envergadura, pero su funcionamiento era complementario en el sistema portuario. Sin duda presentaba limitaciones, aunque su posición para las áreas circundantes era estratégica.

### **Campeche: La Supervivencia del Puerto Estratégico**

Los puertos estratégicos podían tener una diversidad de rutas nacionales, pero las internacionales no les eran ajenas; tampoco era polos industriales y aún así sus aguas nunca eran descartadas por las embarcaciones para resguardarse; servían de escala y su ubicación geográfica les favorecía.<sup>156</sup> Hubo un conjunto portuario en el Golfo que, salvo Veracruz, ocupaban posiciones menores en esta época de reconstrucción económica, donde en

---

<sup>156</sup> Busto Ibarra. *Ibid.* p. 167.

ocasiones brillaban y en otras se apagaban: nadie era dominante y sí muy endeble. Campeche era uno de esos: frágil y útil al mismo tiempo. Existen relaciones de salidas que el Ayuntamiento reportaba: el tipo de embarcación y los productos que transportaban y, efectivamente, el comercio que se hacía en las costas campechanas, marcadamente regional y de cabotaje. Existía un nivel de funcionalidad en el cual las pequeñas embarcaciones trasladaban algunos productos en el mercado local y regional. La mayoría de las naves que navegaron en estos decenios del XIX eran canoas casi todas y unos contados pailebotes y cayucos. Los lugares a los que arribaban en su mayoría estaban en territorio estatal, por ejemplo: Seybaplaya, Champotón, Palizada y Carmen, es decir, prácticamente la costa campechana.

En diciembre de 1869 la Capitanía del Puerto reportó que habían salido 37 embarcaciones, de los cuales uno se dirigió a La Habana.<sup>157</sup> Las naves que habían entrado a la ciudad portuaria de Campeche eran 36 y entre estos hubo uno procedente de Belice. Asimismo, Nueva York y Marcella arribaron con la misma cantidad de navíos.<sup>158</sup> No fueron anotados los pasajeros salvo en algunos casos y por las características del transporte, este no requería de un gran número de tripulantes. Las canoas dominaban la navegación de las aguas campechanas, ya que eran de poco calado y aptas para circular en una costa poco profunda. Solamente cuando la procedencia era foránea se usaban pailebotes o bergantines, a juzgar por el tipo de embarcación usados por los cubanos, estadounidenses y franceses registrados en la lista.

Gracias a ciertas situaciones que obligaba a los barcos mercantes a detenerse en el puerto campechano, es posible aproximarnos a la cantidad de efectos que cargaban en sus bodegas y nos ofrecen una idea sobre cuáles eran los productos de consumo que más circulaban en la bahía de Campeche. Por ejemplo, el pailebot guardacosta “Juárez” transportaba una cifra destacada de artículos indispensables hacia Veracruz, fundamentalmente alimentos y enseres domésticos, entre los cuales sobresalían: arroz, frijol, tasajo, puerco salado, azúcar blanca, café, manteca, aguardiente, galletas, bacalao, aceite, vinagre, especias, cebollas, pámpano, coñac, fósforos, velas, verduras, huevos, carbón,

---

<sup>157</sup> AGE. Ramo: Hacienda Pública. Sección: Aduana Marítima. Serie: Marítimo. Caja: 1. Expediente: 45. *Estados que manifiestan la entrada y salida de buques y pasajeros habidos en el puerto de Campeche*. Campeche, 31 de diciembre de 1869. f-2.

<sup>158</sup> *Ibid.* f-3.

platos, cucharas, papas, tenates, costales, etc.<sup>159</sup> El valor total de los productos que debía erogar en su viaje a Veracruz era de 30 mil 770 pesos.<sup>160</sup>

Los barcos que anclaban en Campeche, cuando estos eran de un tamaño capaz de soportar cargas significativas, llevaban a cuestas los productos básicos que cubrían las necesidades de una población, como puede notarse en la lista que transportaría el pailebot “Juárez” con destino a Veracruz. En este caso la circulación era legal y se consignaba en la hoja la cantidad a pagar. Aunque en otras circunstancias el puerto era asediado por canoas cuyos ocupantes eran sancionadas por intentar introducir mercaderías subrepticamente para evadir los impuestos. Estos eran naves de menor anchura que podían esquivar la vigilancia, como ocurrió con el decomiso de cuatro sacos de cacao.<sup>161</sup> Sea de manera lícita o clandestina, en este punto el comercio de cabotaje que se desarrollaba en la ciudad portuaria campechana estuvo determinada por el tipo de productos que tenían demanda en el mercado regional y que resultaba estratégico para el tráfico de aquellos.

En el registro de salidas del pequeño puerto también se incluían poblados de estados vecinos, siendo los más cercanos las comunidades de Celestún, la ciudad portuaria de Progreso y Chetumal (actual estado Quintana Roo) en Yucatán. El comercio de cabotaje también se realizaba en las costas de Frontera y Tabasco, en no pocas veces la ruta de navegación llegó hasta Minatitlán, Alvarado y Veracruz.<sup>162</sup> El patrón en relación a la entrada de embarcaciones se repetía: en 1875 continuaban frecuentando las costas campechanas los pailebotes, bergantines y, en ocasiones, circulaban barcos, goletas y vapores. Estos últimos eran los de mayores dimensiones, llegando alcanzar un peso de 1026 toneladas.<sup>163</sup> La cantidad de pasajeros que eran transportados en los buques variaba, pero su número pocas veces

---

<sup>159</sup> AGEC. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 1. Expediente: 33. *El Gobierno del Estado registra el pailebot Juárez con la cantidad que ascienden los gastos a erogar en su viaje a Veracruz*. Campeche, 22 de marzo de 1869. fs. 2 y 4.

<sup>160</sup> *Ibid.* f-4.

<sup>161</sup> AGEC. Ramo: Hacienda Pública. Sección: Aduana Marítima. Serie: *Marítimo*. Caja: 1. Expediente: 74. *Acta de juicio administrativo celebrado en la aduana marítima de Campeche por evadir el pago del impuesto al desembarcar sacos de cacao*. Campeche, 9 de abril de 1875. f-2.

<sup>162</sup> AGEC. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 2. Expediente: 82. *Movimiento marítimo del puerto marítimo del puerto de Campeche durante el mes de diciembre*. Campeche, 1 de diciembre de 1875. 23 fs.

<sup>163</sup> AGEC. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 4. Expediente: 79. *Relación del movimiento marítimo del puerto de Campeche con expresión de la clase de buques, aparejos, nombres, números de pasajeros de toneladas y pasajeros habidos*. Campeche, 26 de agosto de 1875. f-2.

sobrepasaba los 10 tripulantes. Salvo algún barco que tenía capacidad para 29 personas,<sup>164</sup> o un vapor de 39 pasajeros a bordo,<sup>165</sup> la mayoría oscilaba de cinco a un integrante.

Como puede observarse el tráfico marítimo de Campeche se efectuó entre las entidades sureñas del Golfo de México. La presencia de la navegación internacional, aunque esporádica, tampoco se vio interrumpido. En la lista de movimientos del puerto de junio de 1875, distintos buques de factura extranjera fondearon en Campeche: del total de buques dos eran de origen español, seis ingleses, cuatro franceses y, de sello noruego, danés y holandés solamente había uno;<sup>166</sup> el mismo mes salieron del puerto tres embarcaciones españolas, cinco ingleses, cuatro franceses, dos holandeses y un danés.<sup>167</sup> Los vacíos documentales no permitieron cuantificar las cifras de naves foráneas que entraban y salían, quizá la pauta era similar en los siguientes años, tomando en cuenta que el puerto campechano era un nodo de escala, cuyo tráfico marítimo internacional era bajo. Sin embargo, las autoridades locales solicitaron en 1873 a la administración federal que los buques internacionales tocasen el puerto de Carmen y Campeche, como ocurrió en la solicitud que hicieron para que en su ruta de Nueva Orleans a Veracruz, las líneas de vapor fondearan en costas campechanas.<sup>168</sup>

En un día el puerto de Campeche recibía en promedio de dos a cinco buques nacionales. Así tenemos que el 18 de septiembre de 1881, arribaron a su bahía dos canoas, dos pailebotes y un bergantín;<sup>169</sup> al día siguiente fondearon un pailebote y una canoa,<sup>170</sup> dos días después anclaron una goleta y una canoa.<sup>171</sup> Las salidas hacia otros centros portuarios eran de dos navíos diarios aproximadamente: el 19 de septiembre salió un pailebote hacia Alvarado, Veracruz, con escala en Celestún para cargar sal y también una canoa se dirigió hacia el fondeadero de Champotón, dentro del territorio estatal; el día 20 zarpó un pailebote

---

<sup>164</sup> *Ibid.* f-3.

<sup>165</sup> *Ibid.* f-4.

<sup>166</sup> *Ibid.* fs.-1-7

<sup>167</sup> *Ibid.* fs.-8-13.

<sup>168</sup> AGECE. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo: Caja: 1. Expediente: 62. *Notificación de la solicitud para que, al contratarse la línea de vapores entre Nueva Orleans y Veracruz, se tenga la condición de que en su travesía pasen por el puerto del Carmen y Campeche.* Campeche, 12 de marzo de 1873. f-1.

<sup>169</sup> Hemeroteca Histórica Campechana/Universidad Autónoma de Campeche (HHC/UAC). *La Industria de Campeche. Periódico mercantil, agrícola, noticioso, de literatura, variedades y anuncios.* Año 1. Campeche, 25 de septiembre de 1881, núm. 2. p. 3.

<sup>170</sup> *Ibid.*

<sup>171</sup> *Ibid.*

y una canoa; finalmente el 21 partieron un bergantín y una canoa; todos con destino a Progreso.<sup>172</sup>

El comercio de altura el día 7 de ese mismo mes se realizó con un pailebote nacional que salió de Nueva Orleans y el día 8 se hizo con un bergantín de Nueva York. Para seguir teniendo una idea de los efectos traficados, la lista es muy clara en el registro del movimiento marítimo: de Nueva Orleans llegaron 1042 sacos de maíz, 20 barriles de papa, 20 barriles de cebolla, 10 barriles de alquitrán y 498 piezas de madera ordinaria. En tanto que de Nueva York se descargaron en el puerto de Campeche 240 cajas de cerveza en botellas, 550 cajas de petróleo, 200 cajas de alquitrán, 100 bultos de baldes de madera, 50 cuñetes de galletitas, 200 barriles de harina, 55 cajas de agua de florida, 3240 sacos de maíz, 78 fardos de tablas y 3012 piezas de tablas, 25 barriles de sebo y 5 pailas para azúcar.<sup>173</sup>

El patrón se repitió en 1881, las salidas de embarcaciones desde el puerto campechano eran marcadamente regional, sobre todo, estas se concentraban hacia los estados sureños con litoral en el Golfo de México: Tabasco, Veracruz y Yucatán),<sup>174</sup> incluyendo fondeaderos dentro del estado como Champotón y el puerto carmelita.<sup>175</sup> El primero poseía una corriente marítima escasa debido a su baja profundidad, pero muy útil para naves de poco calado que se acercaban a los establecimientos agrícolas ubicados en las riberas para comerciar maíz, frijol, arroz, palo de tinte, sebo, tabaco, aguardiente, etc., y que salían de la isla del Carmen o Campeche.<sup>176</sup> En cambio, Carmen había sido históricamente un importante centro portuario exportador de maderas preciosas y tintóreas, así como un sitio clave para el acceso de mercancías extranjeras hacia el sureste mexicano.<sup>177</sup>

La importación continuó su curso de manera menos recurrente ese mismo año: en octubre la barca francesa María, procedente de Marsella y Barcelona, descargó varias cajas en Campeche, de las cuales sobresalieron el vino tinto y rojo, estraza, aceite de olivo, alcaparras y cuerdas para guitarra; y al mes siguiente el bergantín austro-húngaro Elpida,

---

<sup>172</sup> *Ibid.*

<sup>173</sup> *Ibidem.*

<sup>174</sup> HHC/UAC. *La Industria de Campeche. Periódico mercantil, agrícola, noticioso, de literatura, variedades y anuncios*. Año 1. Campeche, 1 de diciembre de 1881, núm. 21. p. 3.

<sup>175</sup> *Ibid.*

<sup>176</sup> Trujillo Bolio, Mario. El Golfo de México en la centuria decimonónica. *Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*. H. Cámara de Diputados/Centro de Investigaciones en Estudios Superiores en Antropología Social/Miguel Ángel Porrúa. México. 2005. p. 97.

<sup>177</sup> *Ibid.* p. 93.



llegó de Marsella para dejar diversas cantidades de vino, damajuanas de vidrio (recipientes para líquido), ladrillos para pisos y refractarios y tejas de barro.<sup>178</sup> Para enero de 1882, según reportó *El Noticioso de Campeche*, el litoral campechano transcurría su dinámica como punto de confluencia de navíos mayormente nacionales y muy contadas naves extranjeras de regular calado como los vapores estadounidenses City of Alejandría o el City of Washington.<sup>179</sup> Todos navegaban en las playas del sureste y eventualmente anclaban en Tampico.

La prensa oficial era intermitente en cuanto a la publicación de los movimientos marítimos en el puerto campechano; en sus páginas reflejaba lo que era el flujo de embarcaciones en las aguas locales. El periódico gubernamental *La Nueva Era* consignó en 1882 que la actividad fluctuaba entre uno, tres y cinco entradas y salidas diarias. La ciudad portuaria de Campeche seguía manteniendo vínculos comerciales con Carmen, Champotón, Progreso, Frontera y Veracruz. El número de naves internacionales que fondeaban en su costa era limitado, pero seguían llegando a su muelle barcas francesa y española de 342 y 243 toneladas respectivamente; el vapor estadounidense City of Washington de 2615 toneladas volvió a fondear en el puerto local o el pailebot inglés de 28 toneladas con rumbo a Belice también hizo acto de presencia.<sup>180</sup>

Según los datos de ingresos y egresos del año fiscal del 30 de junio de 1881 al 30 de junio de 1882 enviado por el administrador de la Aduana Marítima, Luis Mejía, al periódico oficial *La Nueva Era*, aquel fue un buen año. Los números obtenidos durante ese lapso de tiempo fue razón para que aquel fuera felicitado por la editorial, y en palabras de ésta: “deseando que la Aduana que se halla bajo su dirección continúe progresando, a fin de alcanzar en los años venideros mejores resultados”.<sup>181</sup> Las cifras positivas, a decir de los editores, eran los siguientes y nos ilumina un poco sobre las ganancias y gastos generados por la Aduana Marítima del puerto de Campeche en la tabla 7:

Tabla 7. Ingresos y egresos de la Aduana Marítima del puerto de Campeche (1881-1882).

---

<sup>178</sup> HHC/UAC. *La Industria de Campeche... Op. Cit.* p. 3.

<sup>179</sup> HHC/UAC. *El Noticioso de Campeche. Periódico mercantil, agrícola, noticioso, de literatura, política, variedades y anuncios.* Año 1. Campeche, 22 de enero de 1822, núm. 5. p. 3.

<sup>180</sup> AGECE. *La Nueva Era. Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Campeche.* Año V. Campeche, viernes 18 de agosto de 1882, núm. 554. p.3.

<sup>181</sup> *Ibid.*

Ingreso	
Derecho de importación	\$ 257, 730 15
Derecho de toneladas	\$ 4, 735 69
Derecho de fardo	\$ 725
Derecho de exportación sobre oro y plata amonedados	\$ 25
Derecho de exportación de maderas de construcción y ebanistería	\$ 422 45
Derecho adicional de exportación de maderas de construcción y ebanistería	\$ 281 63
Derecho adicional de toneladas	\$ 204 49
Derecho adicional de bultos	\$ 288 11
Derecho adicional de líquidos	\$ 81 26
Sueldos de empleados de la Aduana. Anticipaciones	\$ 316
Sueldos de empleados del resguardo. Anticipaciones	\$ 1, 1500 46
Reintegros por derechos de importación	\$ 59 82
Responsabilidades en el manejo de fondos federales	\$ 132
Depósitos	\$ 2, 696 57
Dos por ciento para hospitales	\$ 152 27
Jefatura de Hacienda para el Estado de Campeche	\$ 722 50
Premios y cambios	\$ 30 25
Tesorería general	\$ 23

Existencia anterior	\$ 4 200 99
Total ingreso	\$ 274, 327 64
Egreso	
Sueldos de los empleados de la Aduana	\$ 12 524 50
Sueldo de los empleados del Resguardo	\$ 11, 064 72
Sueldos de la tripulación de falúas	\$ 2 796 03
Gastos menores de administración	\$ 734 79
Vapor Resguardo de Campeche	\$ 1, 062 07
Total egreso	\$ 28, 182 11
Producto líquido	\$ 246, 145 53
Inversión del producto líquido	
Con cargo a depósitos	\$ 3, 163 18
Con cargo a órdenes a pagar. Las de la Tesorería General de la Federación, según nota	\$16 500
Con cargo a municipalidad del puerto. Entregados al tesorero de los fondos, producto del \$ 1 37 cs. por ciento	\$ 3, 524 08
Con cargo a dos por ciento para Hospitales, remitidos al Hospital general de esta ciudad	\$ 172 23
Con cargo a confiscaciones y multas. Distribuidas a partícipes	\$ 1, 013 41

Con cargo a gastos generales, comunes y extraordinarios de Hacienda. Ramo 8, partida número 8,894 del Presupuesto	\$ 2, 443 34
Con cargo a Tesorería General de la Federación	\$ 125, 598 26
Con cargo Jefatura de Hacienda del Estado de Campeche. Remisiones a dicha oficina	\$ 77 000
Con cargo a deuda pública	\$ 344 55
Con cargo a devolución de derecho por exceso de cobro. Los de importación, cobrados de más y devueltos por orden superior	\$ 1, 017 24
Con cargo de Ferrocarril de Campeche a Calkiní. Lo abonado por cuenta de los primeros dos kilómetros	\$ 4, 000
Con cargo a telégrafos	\$ 47 10
Con cargo a faro de Campeche	\$ 430 08
Con cargo a dos por ciento adicional sobre derechos de importación	\$ 103 38
Con cargo a derecho adicional de bultos	\$ 707 01
Con cargo a certificados de ferrocarriles	\$ 4 0000
	\$ 240, 064 12
Existencia para el 1 de julio	\$ 6 081 41

Fuente: Datos de ingresos y egresos de la Aduana Marítima de Campeche. *La Nueva Era. Periódico Oficial del Gobierno Libre y Soberano de Campeche*. Año. 1. Campeche, viernes 18 de agosto de 1882, núm. 554. p. 3.

El cuadro anterior es un indicativo de lo que aproximadamente generaban los movimientos portuarios de Campeche por concepto de los impuestos aplicados a las importaciones, tonelaje de los navíos y otros. También nos acerca en sus gastos anuales y los ingresos de los diferentes empleados de la Aduana Marítima. Entre otras cosas observamos que se invertía para el hospital y para financiar el ferrocarril de Campeche a Calkiní en el

norte del estado. Los números aparentemente son positivos según la editorial de *La Nueva Era*, haciendo notar que pueden mejorar todavía más, pero hay que recalcar que no caía en el profundo pesimismo de sus coetáneos, quienes dibujaban un ambiente desolador en el puerto. Los altos dirigentes campechanos no querían quedar rezagados en la competencia internacional, es por ello que intentaban persuadir al Gobierno Federal para que apoyara en la construcción de una mayor infraestructura portuaria en el estado.

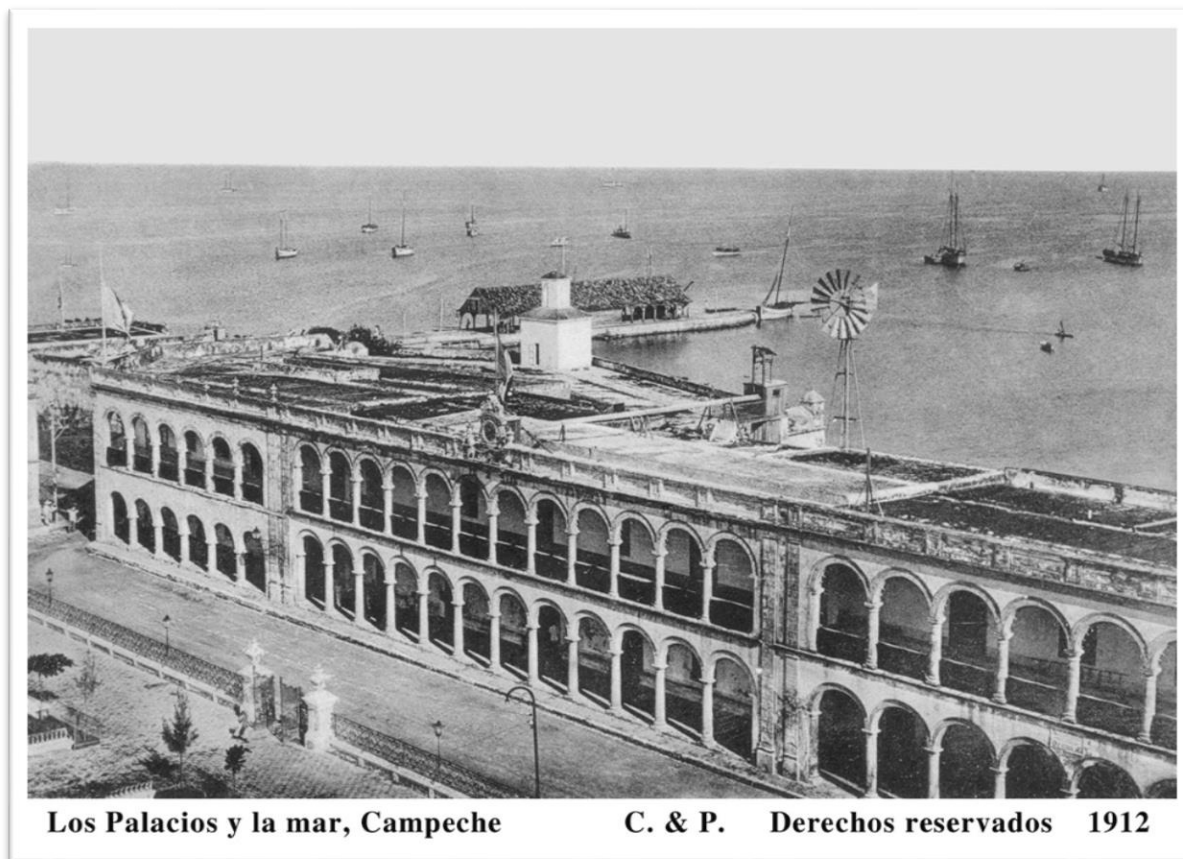
En diciembre de 1883 solamente se registró una salida hacia Nueva York,<sup>182</sup> siendo la única vez que hubo contacto internacional entre el puerto de Campeche con uno estadounidense a través de un bergantín. Un barco este último con una velocidad notable especializado en mover mercancías a largas distancias y a una velocidad conveniente. En estos momentos muy lejos se encontraba Campeche de formar parte de una red de comercio mundial de gran trascendencia. Los volúmenes de su exiguo comercio exterior eran bajos, pues los productos exportados a Nueva York consistían en un fardo de pieles de venado; la cantidad estimada de las pieles fueron de 195 kilos según la relación de diciembre.<sup>183</sup> A principios del XX aún se apreciaba que las naves ancladas en las aguas campechanas eran relativas pequeñas (Imagen 1).

---

<sup>182</sup> AGECE. Ramo: Municipios. Sección: Campeche. Caja: 1. Expediente: 42. *Relación de lo recaudado del derecho de exportación del presente mes*. Campeche, 31 de diciembre de 1883. f-29.

<sup>183</sup> *Ibid.*

Imagen 1. Panorámica de los edificios de la Aduana, Palacio de Gobierno y el Ayuntamiento en 1912.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche (AGEC). Fototeca Francisco Cicero. Fotografía: Los palacios y el mar. Autor: Cicero y Pérez. Año: 1912. Algunas embarcaciones fondeaban en el pequeño puerto, debido a las aguas poco profundas todas eran de un tonelaje capaz de ingresar a la costa campechana. La fotografía revela lo que posiblemente son cayucos y algunos pailebotas.

Si el tráfico comercial con el extranjero era casi inexistente, para este tiempo también sus vínculos mercantiles nacionales eran demasiado limitados, teniendo su pequeño radio de influencia exclusivamente en el sureste y en especial en la península de Yucatán. Respecto a las mercancías exportadas en los estados mencionados, la cal era una de las principales enviadas hacia Tabasco y Minatitlán,<sup>184</sup> cacao y arroz circulaban hacia Progreso.<sup>185</sup> En todos los destinos se enviaban “varios efectos”, aunque las listas no especificaban a qué artículos se referían. Muy probablemente se trataba de productos de primera necesidad y que en esos

---

<sup>184</sup> *Ibid.* f.27.

<sup>185</sup> *Ibid.* f.29.

momentos tenían regular demanda, como los enseres domésticos y comestibles ya especificados líneas arriba.

Dentro del territorio estatal entre las mercaderías que circulaban del puerto de Campeche hacia los pueblos costeros sobresalían el azúcar en Seybaplaya;<sup>186</sup> manteca, jabón y aguardientes para Champotón;<sup>187</sup> éstos y otros abarrotos eran algunos de los productos más aludidos en el registro. En cambio, en el rubro de importaciones, se detallaba que Progreso remitía hacia el puerto campechano barriles de vino;<sup>188</sup> Carmen hacía lo propio con cerveza;<sup>189</sup> de Veracruz salían alfombras, espejos y lienzos para la capital campechana.<sup>190</sup> Al parecer, los sitios con los cuales Campeche traficaba las mercancías tanto externa como internamente eran casi los mismos y de vez en vez en la lista se mostraba que partía algún pailebot para Alvarado en Veracruz o un bergantín para Tampico.<sup>191</sup>

En la relación de lo que produjo el derecho de hospital y de patente del mes de febrero de 1885, las variantes que presentaba el registro era que un par de barcas zarparon hacia Marsella, Francia y un bergantín se hizo a la mar hacia Nueva York,<sup>192</sup> Estados Unidos. Ninguno daba cuenta de los artículos que cargaban hacia dichos destinos europeo y norteamericano, respectivamente. Cinco años después, en 1890, seguían llegando bergantines desde Marsella al puerto de Campeche, como fue el caso de una nave de este tipo de hechura noruega.<sup>193</sup> Independientemente de que algunas naves internacionales tocaban a su puerto, Campeche muy difícilmente pudo extender su zona de influencia hacia otras zonas, pero en ciertas ocasiones fondeaban canoas inglesas que zarpaban de Belice.<sup>194</sup>

De los puertos del Golfo de México siguieron arribando a Campeche bergantines desde Tampico,<sup>195</sup> uno de los centros portuarios más importantes favorecidos por las políticas modernizadoras del porfiriato en las postrimerías del siglo XIX, en la mira de las vías

---

<sup>186</sup> *Ibid.* f.27.

<sup>187</sup> *Ibid.*

<sup>188</sup> *Ibid.* f-32.

<sup>189</sup> *Ibid.*

<sup>190</sup> *Ibid.*

<sup>191</sup> *Ibid.* f-36.

<sup>192</sup> AGECE. Ramo: Municipios. Sección: Campeche. Caja: 1. Expediente: 45. *Relación de lo que produjo el Derecho de Hospital en el presente mes.* Campeche, 28 de febrero de 1885. fs-2 y 5.

<sup>193</sup> AGECE. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 2. Expediente: 127. *Movimiento marítimo del presente año.* Campeche, 26 de marzo de 1890. f-3.

<sup>194</sup> *Ibid.* f-9.

<sup>195</sup> *Ibid.* f-7.

marítimas internacionales y ligado también a una red nacional de distribución de productos. Tampico estuvo motivado por el establecimiento de compañías metalúrgicas en Monterrey, San Luis Potosí o Aguascalientes, que buscaban una salida de los productos de la explotación de la industria metalúrgica por la ruta del Golfo de México.<sup>196</sup> En este sentido, como nodo de escala, se advierte que Campeche dependía de nodos primarios para su subsistencia, aquellos que, como Tampico, tenían la primacía del comercio exterior y que usaban las instalaciones de otros puertos menores como sitio de avituallamiento, maniobras de carga y descarga de productos antes de continuar con su travesía por el mar.

Tampico, asentado en el último recodo del río Pánuco, experimentó un rápido ascenso en el XIX y representó una seria competencia para Veracruz. La activa participación de sus comerciantes en los ramos bancarios, de servicios públicos y el petrolero, contribuyó en su prestigio como foco refinador y exportador de hidrocarburos en las primeras décadas del XX bajo la organización de El Águila, la Mexican Petroleum y otras corporaciones petroleras que imprimieron un sello industrial capitalista a la región.<sup>197</sup> Por su parte, desde su fundación el puerto jarocho fue un espacio neurálgico y esto derivó en una frecuente preocupación para mejorar sus instalaciones. Las autoridades municipales veracruzanas se concentraron en torno a las obras de equipamiento portuario para modernizar la rada marítima y las acciones complementarias como la extensión de las líneas ferroviarias o la construcción de un muelle.<sup>198</sup>

Realmente la situación del puerto campechano no era tan distinta a la de sus contemporáneos, pues el único que podría considerarse un nodo primario era Veracruz. Es decir, en el último tercio del siglo XIX gran parte de las instalaciones portuarias mexicanas eran insuficientes para asegurar la descarga de mercancías de los navíos internacionales, existía una lentitud en el transporte de los productos hacia la aduana (por ejemplo: Tampico en el Atlántico),<sup>199</sup> así como falta de inversiones que no aprovecharon las condiciones

---

<sup>196</sup> Hernández Elizondo, Roberto Cesar. "Los españoles en Tampico: prestamistas, comerciantes y petroleros (1823-1920)", en *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*. vol. 3, núm. 6. Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales/Universidad Veracruzana. Veracruz. Julio-diciembre de 2005. p. 19.

<sup>197</sup> *Ibid.* p. 26.

<sup>198</sup> Olivia Domínguez Pérez. "El puerto de Veracruz: la modernización a finales del siglo XIX", en *Anuario VII*, Centro de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Humanísticas/Universidad Veracruzana, Veracruz, 1990, p. 95.

<sup>199</sup> Sandra Kunz Ficker. *El comercio exterior de México en la era del capitalismo liberal, 1870-1929*. El Colegio de México. México 2007. p. 107.



favorables de las costas del lugar (caso de Guaymas en el Pacífico) ni siquiera en las primeras dos décadas del siglo XX.<sup>200</sup> Igualmente, los altos impuestos por el tonelaje y otros derechos volvían menos atractivos la oferta de servicios para las navieras foráneas. Cabe agregar que según los acuerdos a las que llegaban, los barcos europeos realizaban pocos viajes, uno o dos veces al mes entre los puertos de Europa y los de Veracruz y Tampico, en cambio no siempre tuvieron conexiones marítimas con los puertos de menor importancia.<sup>201</sup>

De acuerdo con las investigaciones, los intentos de modernización de los puertos dieron frutos, ya que estos aumentaron junto con las rutas de navegación. En las costas del Atlántico y del Pacífico fueron abiertos 24 y 28 puertos respectivamente, pero más del 90 por ciento de toneladas ingresó en una docena de dichos centros portuarios. De hecho, la gran mayoría tuvo una vida efímera o esplendorosa: Frontera y Acapulco decayeron, en tanto que Guaymas y Coatzacoalcos registraron significativas toneladas en el siglo XX.<sup>202</sup> Una idea de la importancia que tuvo Campeche para el comercio marítimo en el Golfo de México nos la proporcionó Antonio García Cubas en su obra de 1885, en donde podemos ver números considerables a diferencia de puertos como Coatzacoalcos y Matamoros. Incluso en Carmen y Tampico ingresaron más barcos que en Campeche, pero el tonelaje fue menor,<sup>203</sup> quizá estas diferencias tengan que ver con las variaciones del comercio, en la que un puerto como el campechano era necesario pese a que no era de gran jerarquía.

Tabla 8. Movimientos marítimos en 1882-1883 en los puertos del Golfo

<b>Puerto</b>	<b>Embarcación</b>	<b>Tonelada</b>
Veracruz	772	568,410
Tampico	134	71,737
Tuxpan	58	29,805
Matamoros	18	14,932
Coatzacoalcos	44	15,353

<sup>200</sup> *Ibid.* p. 108.

<sup>201</sup> *Ibid.* p. 112.

<sup>202</sup> *Ibid.* p. 116.

<sup>203</sup> Antonio García Cubas. *Cuadro geográfico, estadístico, descriptivo e histórico de los Estados Unidos Mexicanos*. Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento. México. 1885. p. 87.

Tabasco	94	68,248
Isla del Carmen	107	28,166
Campeche	77	84,012
Progreso		
	1,304	880,663

En los registros de entrada y salida de la capitanía de puerto campechano, Veracruz aparecía entre sus conexiones navieras,<sup>204</sup> así como también otros puntos que alcanzaron un dinamismo comercial en la región veracruzana, como eran los litorales de Alvarado y Tlacotalpan.<sup>205</sup> Sostuvo con menor regularidad contactos comerciales con los puertos veracruzanos de Alvarado y Nautla,<sup>206</sup> y fue partícipe de una corriente mercantil esporádica por la nula frecuencia en la que aparecen dichos sitios en la lista de 1890, pero que adquirió un grado de importancia, conformándose una constelación entre puertos aparentemente de preminencia menor que enlazaban centros portuarios de un rango superior. Por ejemplo, Nautla se caracterizó por ser un pequeño embarcadero para el tráfico interno de mercancías y que a partir de 1870 ya era un puerto de cabotaje.<sup>207</sup> Este, junto con otros fondeaderos de la región, se subordinaron a la aduana marítima de Veracruz, cuya jerarquía en el tráfico marítimo comercial del Golfo de México siguió siendo indiscutible en este siglo.<sup>208</sup>

El interés por la infraestructura portuaria fue aumentando tras el inicio de la construcción ferrocarrilera y es que los puertos fueron el complemento del sistema ferroviario en expansión. En este marco, la modernización del puerto de Veracruz y su presencia en las rutas marítimas de Campeche y algunos puertos más se explica, entre otras cosas, porque el veracruzano fue uno de los centros portuarios en recibir una gran inversión de parte del Gobierno Federal con apoyo de un contrato a través de la compañía británica S. Pearson & Son, que también incluyó a Coatzacoalcos en el Golfo y Salina Cruz en el Pacífico (se le

<sup>204</sup> AGECE. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 2. Expediente: 125. *Movimientos marítimos ocurridos en el puerto de Campeche*. Campeche, 13 de febrero de 1890. fs-9 y 10.

<sup>205</sup> *Ibid.* fs-7 y 9.

<sup>206</sup> AGECE. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 2. Expediente: 127. *Movimiento marítimo del presente año*. Op. Cit. f-7.

<sup>207</sup> Trujillo Bolio. *El Golfo de México...* Op. Cit. p. 53.

<sup>208</sup> *Ibid.* p. 20.

invertieron 98 millones de pesos).<sup>209</sup> Mientras que el Ferrocarril Central Mexicano, de firma británica, recibió el contrato de las obras portuarias de Tampico en 1901 y el saneamiento del mismo quedó a cargo en 1902 del estadounidense Aston Chanler con una inversión de seis y dos millones de pesos, respectivamente.<sup>210</sup>

En tanto que en el litoral peninsular, la capital campechana conservó sus rutas marinas con la isla del Carmen en aguas estatales y con Progreso en Yucatán.<sup>211</sup> En esta península, el puerto campechano ya había sido desplazado en orden de jerarquía por Progreso y no será en este último tercio del XIX cuando este centro portuario comercial alcance su etapa de esplendor: desarrolló una población especializada en las actividades marinas, fue construido un camino carretero y una línea ferroviaria que ligó al puerto progreseño con las haciendas henequeneras que se enriquecían con la exportación de la fibra, las labores mercantiles se efectuaron entre Progreso y Mérida, así como con el resto de las poblaciones yucatecas.<sup>212</sup> La prosperidad atrajo casas comerciales, agencias de consignatarios, oficinas para el funcionamiento de líneas marítimas y concesionarias para la construcción de obras portuarias.<sup>213</sup>

A diferencia de los puertos primarios como Veracruz y Tampico, las fuentes de financiación para las mejoras de las instalaciones de Progreso provinieron directamente del Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.<sup>214</sup> Los puertos más pequeños como Campeche, que tuvieron intervenciones menores en su infraestructura, fueron el fruto de las concesiones. Obras nuevas como muelles, dársenas, ferrocarriles de acceso y almacenes fueron construidos por concesionarios particulares, extranjeros y nacionales, en fondeaderos mexicanos de los océanos Pacífico y Atlántico: Acapulco, Guaymas, San Juan Bautista y Campeche.<sup>215</sup> Connolly afirma que los términos de las concesiones variaban, pero era común que las autoridades otorgaban el permiso de cobrar

---

<sup>209</sup> Priscila Connolly. *El contratista de Don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*. El Colegio de Michoacán/Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco/Fondo de Cultura Económica. México. 1997. p. 90.

<sup>210</sup> *Ibid.*

<sup>211</sup> AGE. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 2. Expediente: 125. *Movimientos marítimos ocurridos en el puerto de Campeche*. *Op. Cit.* f-6.

<sup>212</sup> Trujillo Bolio. *Op. Cit.* p. 106.

<sup>213</sup> *Ibid.*

<sup>214</sup> Connolly, Priscila. *Op. Cit.* p. 91.

<sup>215</sup> *Ibid.* p. 93.

por el uso de los establecimientos portuarios, en tanto que la administración federal controlaban el precio de los fletes y concedían tarifas especiales.<sup>216</sup>

En mayor o menor medida, Campeche se integró a un sistema portuario que estaba constituido por puertos con un espacio extenso de influencia y que abarcaba rutas de navegación nacional e internacional constante; otros puertos estratégicos poseedores de una infraestructura portuaria limitada; puertos que dependían del cabotaje y aquellos que, como Campeche, tenía sus puertas abiertas al comercio interno y externo, aunque no haya sido frecuentado por naves foráneas, mantenía comunicación con la mayoría de los puertos del Golfo de México, pero su autoridad no fue determinante en este espacio geográfico. En 1899 La Compañía Mexicana de Navegación se comprometió a realizar tres viajes redondos cada mes entre Tampico y Progreso, tocando de ida y vuelta en los puertos de Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, Laguna (Carmen) y Campeche.<sup>217</sup> Así este último quedaba integrado a las rutas de los puertos estratégicos del momento.

### ***El Comercio Ilegal en el Puerto de Campeche***

Por un lado, las instalaciones portuarias recibían una cantidad limitada de embarcaciones nacionales y algunas internacionales que atracaban en su bahía, por otro lado, en las aguas campechanas las actividades ilegales también contribuyeron a la sobrevivencia del puerto campechano, o por lo menos a su funcionamiento. Si las nulas rutas de navegación en pequeña escala despertaban poco entusiasmo entre la clase política campechana, cautivados por el progreso económico de una etapa precedente, el tráfico clandestino de bienes era rechazado. No obstante, el muelle local fue escenario de transacciones que eran descubiertas y condenadas por los mandos portuarios porque resultaba más lucrativo para aquellos que decidían operar al margen de las normas establecidas por la ley.

En el último tercio del XIX se notificaron algunos flujos de circulación costero que intentaban establecer un comercio prohibido a la largo del litoral peninsular yucateco. El 19 de mayo de 1873 el guardia del muelle retuvo una canoa cuyo tripulante llevaba un equipaje

---

<sup>216</sup> *Ibid.*

<sup>217</sup> AGECE. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 1. Expediente: 1. *Contrato celebrado entre el C. Ingeniero Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal de los Estados Unidos Mexicanos y el C. Luis Enrique Torres Torija, en la de La Compañía de Navegación, S. A., para el establecimiento de un servicio de navegación entre puertos mexicanos del Golfo.* México, 3 de junio de 1899. p. 1.

cargado de mercancías importadas que salió de Progreso y que pretendió introducir en Campeche.<sup>218</sup> En un baúl había varios enseres domésticos y prendas de vestir, entre los que sobresalían: cucharones de sopa y cuchillos finos, así como varios cubiertos más, pañuelos, pares de medias de lino, corbatas, sombrillas de seda, jabones y 200 puros de La Habana,<sup>219</sup> siendo el artículo más numeroso que transportaba.

De igual forma en las operaciones se registraron naves de origen extranjero, que fueron demandadas por el incumplimiento de algún pago a la aduana marítima campechana. En las omisiones que se hacían en las declaraciones se registraban cuáles eran algunos de esos productos que ingresaban en el puerto, origen y tipo de embarcación. Si bien las irregularidades que se presentaban afectaban el cobro de los impuestos, todavía se reflejaba una dinámica portuaria que, se insiste, preservaba con vida un puerto menor que querían resucitar para ser competitivo a los ojos del mundo. Durante las transacciones hubo casos en los que no se registraban los productos, como sucedió con una goleta de Nueva York que fondeó en Campeche con 200 nudos de baúles de madera y que, al no aparecer en la factura consular, le exigieron el pago del valor al receptor de las mercancías y una multa por la falta, misma que no quiso pagar.<sup>220</sup>

Los navíos que por una u otra razón tocaban el puerto de Campeche debían cumplir con ciertos requisitos. En 1873 un pailebote estadounidense al parecer cargado de madera que había partido de Belice ancló por falta de agua, pero al no presentar los documentos aduanales para pagar el arancel correspondiente por su entrada, su capitán fue detenido.<sup>221</sup> También un bergantín francés que zarpó de Progreso con dos sellos en su proa, que al ser rotos por su capitán, se inició la diligencia correspondiente, pues al no contar con los mismos, era motivo de censura por tratarse de documentos indispensables para el permiso de

---

<sup>218</sup> Archivo Histórico. Casa de la Cultura Jurídica de Campeche. (AH/CCJ). Fondo: Campeche. Sección: 1er. Juzgado de Distrito. Serie: penal. Subserie: procesos. Año. 1873. No. de expediente: 2. Materia: penal. Promovente: Clemente Herrera. *Diligencia instruida en virtud de la aprehensión verificada el 19 de mayo del presente año en la guardia del muelle de varias mercancías.* f-1.

<sup>219</sup> *Ibid.* Relación de los efectos aprehendidos en la guardia del muelle al C. Clemente Herrera el día 19 del presente y se forma para conocimiento del Juzgado de Distrito de este Estado. f-2.

<sup>220</sup> AH/CCJ. Fondo: Campeche. Sección: 1er. Juzgado de Distrito. Serie: penal. Subserie: procesos. Año: 1873. No. de expediente: 4. Materia: penal. Promovente: R. Preciat e hijos. *Diligencia promovida por R. Preciat e hijos para que se declare que no debe pagar los derechos que le exige la aduana por no haberse manifestado en la factura consular la materia de 200 nudos de baúles de madera.* f-1.

<sup>221</sup> AH/CCJ. Fondo: Campeche. Sección: 1er. Juzgado de Distrito. Serie: penal. Subserie: procesos. Año: 1873. No. de expediente: 5. Materia: penal. Promovente: quien o quienes resulten responsables. *Diligencia instruida a consecuencia de la armada a este puerto del pailebot americano Wendonah, su capitán S. R. Hemball.* f-1.

tránsito.<sup>222</sup> Aunque no hicieron operaciones comerciales importantes a su paso por el puerto campechano, era evidente que sus costas ofrecían una seguridad a los navegantes antes de continuar con su travesía hacia otros litorales y como se observa entre las embarcaciones que llegaban habían varios europeos y estadounidenses.

El 26 de febrero de 1874 el pailebote norteamericano que venía de Pensacola, Estados Unidos, se detuvo en la bahía campechana con el propósito de reparar una avería previo a continuar su ruta hacia Sisal, Yucatán.<sup>223</sup> Sin embargo, la situación se complicó cuando en la aduana local se le exigió que desembarcara todo su cargamento de maderas de construcción. El capitán se negó por considerar que contradecía las leyes y que se le permitiera seguir hacia su destino.<sup>224</sup>

Pero no era únicamente por razones de resguardo que anclaban las naves foráneas, también eran retenidos aquellos bergantines que tenían como destino realizar alguna descarga de sus mercancías al puerto campechano y que eran multados al descubrirse que los efectos que llevaban a bordo excedían el peso permitido. Esto ocurrió en 1874 cuando el bergantín Unión que antes había estado en Nueva York, fondeó en la ciudad portuaria y notaron que su carga se desbordaba; entre los objetos que desembarcaron se encontraban varias lámparas y accesorios de cristal finos, algodón, medias de lana, camisas, un ropero y un tocador de madera.<sup>225</sup> Para combatir acciones de esta índole y algún tipo de defraudación fiscal, en 1875 se dictaron disposiciones para combatir el tráfico ilegal y para que el comercio de cabotaje fuera vigilado.<sup>226</sup>

---

<sup>222</sup> AH/CCJ. Fondo: Campeche. Sección: 1er. Juzgado de Distrito. Serie: penal. Subserie: procesos. Año: 1873. No. de expediente: 6. Materia: penal. Promovente: Lamort. *Diligencias instruidas a causa de que Mr. Lamort, capitán del bergantín francés Navigator rompió dos sellos de su viaje de Progreso a este puerto que aquella aduana le puso a su salida de él.* fs-1 y 2.

<sup>223</sup> AH/CCJ. Fondo: Campeche. Sección: 1er. Juzgado de Distrito. Serie: penal. Subserie: procesos. Año: 1874. No. de expediente: 2. Materia: penal. Promovente: Joseph Brouw. Diligencia promovida por el ciudadano americano Joseph Brouw, capitán del pailebot Stephen Lee para que se le permitiera seguir su viaje al puerto de Progreso, y no hacer su descarga en este como se le exigía ciudadano administrador de la Aduana. f-1.

<sup>224</sup> *Ibid.* f-2.

<sup>225</sup> AH/CCJC. Fondo: Campeche. Sección: 1er. Juzgado de Distrito. Serie: penal. Subserie: procesos. Año: 1874. No. de expediente: 20. Materia: penal. Promovente: José de la Parra. *Diligencias del juicio celebrado con motivo a los excesos notados en las mercancías que de Nueva York condujo a este puerto el bergantín Unión, su capitán Pinto.* f-1.

<sup>226</sup> AGECE. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 1. Expediente: 76. *Notificación que conforme a las leyes fiscales se vigile el tráfico de embarcaciones de cabotaje a fin de evitar que se defraude el tesoro del estado.* Campeche, 2 de junio de 1875. f.-2.

Lo interesante de los procesos penales es que permite asomarnos a los vericuetos que atravesaban el puerto campechano. Muchos buques internacionales fondeaban por haber sufrido algún tipo de daño y Campeche era el lugar más cercano para llevar a cabo las reparaciones. La bahía se había constituido en una especie de taller para las naves nacionales o extranjeras a su paso por sus costas, y las situaciones se tornaban críticas cuando por desconocimiento el capitán no presentaba ciertos documentos imprescindibles que podían ser objeto de multas. En 1875, por ejemplo, un pailebote estadounidense que estuvo en Puerto Cabo haitiano fue sancionado con mil pesos por no presentar el documento consular a su arribo en las costas locales por considerarse una falta grave.<sup>227</sup>

Los anteriores casos eran derivados de la legislación que establecía una serie de estrictos preceptos respecto a la omisión de mercaderías transportadas, el exceso de equipaje o los sellos permisivos para navegar o trasladar algún producto. En 1877 el gobernador decidió realizar algunas adiciones a una ley promulgada cinco años antes concerniente a las obligaciones de las naves que fondearan en los puertos del Carmen y Campeche. En su artículo 1º a las embarcaciones nacionales que condujeran efectos de otras entidades de la República, se le prohibía la descarga de las mercancías si no portaban un permiso de la Tesorería del Estado; el artículo 2º establecía que los dueños, capitanes y patronos debían presentar a la Aduana Marítima una hoja para que se les permitiera la descarga y los consignatarios mostrarían un pedimento (declaración fiscal) para su despacho.<sup>228</sup>

Esta normatividad también asentaba en su artículo 3º que toda embarcación permanecería anclada cerca del muelle con su carga a bordo hasta después de que el celador hubiera autorizado el fin del fondeo; en el artículo 4º mencionaba que quienes introdujeran palo de tinte o moral por vía terrestre tendrían que justificar su procedencia a través de un pase expedido por su respectiva municipalidad y presentarlo a la Tesorería del Estado; el artículo 5º fijaba que la Tesorería podía fijar los gastos que consideraba necesarios para que el celador persiguiera con eficacia el fraude y, por último, el artículo 6º dejaba claro que el

---

<sup>227</sup> AH/CCJ. Fondo: Campeche. Sección: 1er. Juzgado de Distrito. Serie: penal. Subserie: procesos. Año: 1874. No. de expediente: 2. Materia: penal. Promoviente: Wood. *Diligencias instruidas a consecuencia de haber anclado en este puerto el 3 del presente abril el pailebot americano procedente de Haiti en los documentos legales de su despacho*. f-1.

<sup>228</sup> AGE. Ramo: Gobernación. Sección: Marítimo. Caja: 2. Expediente: 94. *Informe del C. Gobernador Marcelino Castilla, ha tenido bien adicionar a la ley del 25 de septiembre de 1872, que trata sobre embarcaciones de los partidos del Carmen y Campeche*. Campeche, 29 de junio de 1877. f-1.

incumplimiento de los artículos 1, 2, 3 y 4 serían vistos como casos de fraude y se castigaría a los infractores con las penas que considerara convenientes.<sup>229</sup>

A lo largo de este decenio y antes de la conclusión del siglo XIX, parecía una constante este tipo de faltas administrativas por descuido o desconocimiento de las leyes vigentes. En 1879 el pailebote procedente de Tampico con carga nacional no tenía los sellos por lo que su capitán fue sancionado con una multa por no haberlos conservado en su paso por el puerto campechano.<sup>230</sup> Con el transcurrir del tiempo los decomisos también fueron recurrentes. En 1880 el vapor estadounidense City of Mérida que había estado en Nueva York y luego en La Habana, fue detenido en Campeche y dos de sus cajas fueron decomisadas, ya que no estaban comprendidas entre los demás enseres que habían registrado los consignatarios. Como resultado las dos cajas selladas quedaron en los almacenes de la aduana marítima.<sup>231</sup>

En 1883 se decretó que los artículos que se introdujeran por vía marítima en los puertos de Campeche y Carmen, debían pagar un 10 por ciento sobre los precios de las tarifas y aquel que evadiera el pago sería castigado con una multa.<sup>232</sup> Asimismo, los efectos que se transbordaran para otro estado quedarían depositados en los almacenes del Estado en un lapso de ocho días y se cobraría tres centavos por quintal, además de que los comerciantes estarían obligados a reportar la naturaleza, calidad y cantidad de las mercaderías introducidas.<sup>233</sup> Entre los productos contemplados que debían pagar tal porcentaje predominaban los comestibles y otros enseres domésticos, como aceite, achiote, algodón, azúcar blanco, añil, brazos de henequén para hamacas, bateas, cerveza en botellas, cueros de venado y res, etc.<sup>234</sup>

---

<sup>229</sup> *Ibid.* fs-1 y 2.

<sup>230</sup> <sup>230</sup> AH/CCJC. Fondo: Campeche. Sección: 1er. Juzgado de Distrito. Serie: penal. Subserie: procesos. Año: 1879. No. de expediente: 16. Materia: penal. Promovente: quien o quienes resulten responsables. *Autos instruidos con motivo de haberse quebrado los tres sellos puestos por la aduana marítima de este puerto, a los dos cuarteles que cubren la escotilla del pailebot Carmela procedente de Tampico y cargados de efectos nacionales fondeó en este puerto el 18 de mayo del presente año.* f-1.

<sup>231</sup> AH/CCJC. Fondo: Campeche. Sección: 1er. Juzgado de Distrito. Serie: penal. Subserie: procesos. Año: 1880. No. de expediente: 4. Materia: penal. Promovente: quien o quienes resulten responsables. *Diligencia de juicio decomiso seguido a dos cajas marca R. P. E. que condujo a este puerto del de N. York el vapor americano City of Mérida.* f-1.

<sup>232</sup> AGE. "Ley sobre los derechos de Estado que deben pagar los productos de dentro y fuera de él a su introducción", en *La Nueva Era. Periódico Oficial del Gobierno Libre y Soberano de Campeche*. Año V. Campeche, martes 9 de enero de 1883, núm. 595. p. 2.

<sup>233</sup> *Ibid.* pp. 2-3.

<sup>234</sup> *Ibid.*



### **Comerciantes en la Ciudad-Puerto y Oferta de Productos en la Capital Campechana**

En el último tercio del siglo XIX los comerciantes de la ciudad mostraban a Campeche como un lugar cosmopolita donde los productos de importación eran garantía de buenos precios. Gracias a los anuncios publicitarios, es posible asomarnos a los productos que los establecimientos comerciales ofrecían a sus clientes y que presumían eran del extranjero, como fue el caso de José Castellot, un comerciante especializado en telas de seda, popelina, brillantina y vestimentas de origen animal como alpacas y merino.<sup>235</sup> Algunos otros dueños de establecimientos comerciales aseguraban que sus productos los recibían directamente de Nueva York y Europa como José Ferrer y luego los vendía a precios reducidos por mayoreo y menudo: vino tinto o blanco, aceite francés, cuerdas romanas y barcelonesas, almendras, aceitunas, sardinas, quesos de Holanda, cerveza negra, ciruelas pasas, velas francesas, papel de estraza estadounidense, mantequilla alemana y sobrasada (embutido) de Mallorca, por mencionar algunos.<sup>236</sup>

Joaquín Ramos Quintana constató que los efectos recibidos del extranjero podían ser de Nueva York o de La Habana, pero hubo estados de la República como Veracruz y Puebla, además de la capital del país, que también mandaban mercaderías como rebozos de hilo, seda y algodón; mantequilla, garbanzos, pasas, galletas, sal de Vichi, agujas para máquinas de coser, libros de instrucción y recreo, etc.<sup>237</sup> Las páginas de *La Industria de Campeche* hacía un enlistado de los enseres que se vendían en la ciudad capital, los dueños de las tiendas y los principales puntos de venta, siempre resaltando la procedencia de los mismos y las ofertas. Se manifestaba un dinamismo comercial y una variedad de productos que circulaban en el viejo centro portuario y que da la pauta para establecer que muchos habían cruzado el mar o bordeado el litoral del Golfo de México en naves de diferente tipo antes de arribar a su destino en el puerto de Campeche para ser vendidos a la población local.

En 1881 se aprecia una diversidad de ofertas consideradas de calidad y a precios módicos, entre los cuales abundaban bebidas alcohólicas francesas o inglesas, máquinas de

---

<sup>235</sup> HHC/UAC. *La Industria de Campeche. Periódico mercantil, agrícola, noticioso, de literatura, novedades y anuncios*. Año 1. Campeche, 22 de septiembre de 1881, núm. 1. p. 3.

<sup>236</sup> *Ibid.* p. 4.

<sup>237</sup> HHC/UAC. *La Industria de Campeche. Periódico mercantil, agrícola, noticioso, de literatura, novedades y anuncios*. Año 1. Campeche, 25 de septiembre de 1881, núm. 2. p. 4.

coser, petróleo, lámparas y un variado surtido.<sup>238</sup> En suma, los anunciantes siempre proponían accesibilidad y comodidades en la adquisición de sus artículos e invitaban a visitarlos pronto en sus almacenes. Inclusive, algunos comerciantes como Eduardo Berrón vendían productos elaborados en su propia fábrica: jabones.<sup>239</sup> El farmacéutico Pedro Ortega, por su parte, no solo se ufanaba de tener los precios más bajos de la plaza, sino los mejores descuentos en las medicinas importadas de Europa y Estados Unidos.<sup>240</sup>

La mayor cantidad de objetos de consumo y productos comestibles como especias y frutos de la región se reunían en el mercado más importante ubicado en pleno corazón de la capital. En 1884 *El Faro Industrial* daba a conocer una cantidad considerable de artículos de primera necesidad que se vendían en el mercado de Campeche y a precios moderados. Algunas de las cosas que podía encontrarse eran: aguardiente, azúcar, arroz, achiote, cacao y pimienta de Tabasco, café de Veracruz, frijol, henequén, harina, manteca, palo de tinte, sombreros de jipijapa, sal en grano de Celestún, miel, tabaco,<sup>241</sup> por mencionar aquellos que tenían una circulación amplia.

Muchos de los locales estaban ubicados en las calles del Comercio, Hidalgo y América. Con lo cual, desde su etapa de puerto, el casco antiguo tuvo una gran preponderancia mercantil sobre el resto de los barrios y poblaciones aledañas y así permaneció a medida que el siglo XIX languidecía. En el recinto intramuros se concentraba el mayor número de habitantes de raíces españolas, poseedores de un nivel educativo superior y su grado de alfabetismo era sobresaliente en 1894 en comparación con los barrios anexos.<sup>242</sup> Ese año, tan solo en la zona “centro”, se contabilizaron 65 comerciantes, 50 empleados y 48 gendarmes, siendo éstos las actividades y empleos más abundantes, por encima de los abogados, médicos, profesores, zapateros y carpinteros, etc.<sup>243</sup>

---

<sup>238</sup> *Ibid.*

<sup>239</sup> *Ibid.*

<sup>240</sup> HHC/UAC. *El Faro de Campeche. Periódico mercantil, agrícola, noticioso, de literatura, novedades y anuncios*. Año 1. Campeche, 29 de septiembre de 1889. núm. 3. p. 4.

<sup>241</sup> HHC/UAC. *El Faro Industrial. Periódico mercantil, agrícola, noticioso, de literatura y anuncios*. Año 1. Campeche, 2 de octubre de 1884, núm. 28. p. 1.

<sup>242</sup> Ángel Omar May González y Pedro Antonio Be Ramírez. “Movimientos de población: distribución de la fuerza laboral en la ciudad de Campeche a fines del porfiriato. 1894”, en Guillermo Benjamín Álvarez de la Torre y Elvia Guadalupe Ayala Macías (Coordinadores). *Ciudad y sustentabilidad. Estructura urbana*. Universidad Autónoma de Baja California. Baja California. 2020. p. 59.

<sup>243</sup> *Ibid.* p. 61.

En la ciudad-puerto de Campeche, la sede económica, mercantil y de servicios se encontraba en el recinto intramuros, al tiempo que los barrios de su rededor concentraban las labores marinas subordinadas, en cierta forma, a las decisiones del poder político y comercial. Estos barrios costeros eran San Román, Guadalupe y La Ermita, con el 56, 15 y 14 por ciento de sus habitantes que conservaron una tradición marinera, al tiempo que las personas dedicadas a los trabajos agrícolas casi alcanzaban a aquellas consagradas a las marinas con un total de 237.<sup>244</sup> Una condición que proseguirá en el transcurrir de las décadas, ya que el mayor mercado local estaba en pleno corazón de la ciudad.

En la recta final de la centuria, es decir, en los años 90 del siglo XIX, esta característica persistía en las principales calles de la ciudad. La publicidad era frecuente en los periódicos y nos da una idea del giro de los establecimientos comerciales que se asentaron en la ciudad-puerto campechano. Los anunciantes insertaban ventas de casas, medicinas, cigarros, servicios médicos y de abogados, cafeterías y relojerías, etc. (Imagen 2); asimismo, informaban sobre las embarcaciones nacionales e internacionales que arribaban al puerto de Campeche en 1888 (Imagen 3). La editorial del periódico solía invitar a los comerciantes para que hicieran pública sus ofertas en las páginas de la prensa.

---

<sup>244</sup> *Ibid.* p. 64.


Imagen 2. Anuncios publicitarios de algunos establecimientos comerciales de la ciudad de Campeche. 1898

<p>SECRETARIO DE REDACCION <b>MANUEL LAVALLE B.</b></p> <p><b>CONDICIONES.</b></p> <p>Este periódico verá la luz pública cada semana. El precio de suscripción es de 49 centavos mensuales, pago anticipado. Los números sueltos valdrán 25 centavos.</p> <p>Las peticiones de inserta general se publican gratis, las de interés particular a precios convencionales. No se devuelven originales.</p> <p>Registrada como artículo de segunda clase.</p>	<p><b>JACINTO PEREYRA</b> ABOGADO.</p> <p>ESTUDIO EN LA CALLE DE HIDALGO N.º 2, LETRA A.</p> <p>Se encarga de toda clase de asuntos judiciales y administrativos, compra y venta de fincas, otorgamiento de contratos y cobro y protesto de letras. Para la compra de terrenos baldíos y composición de títulos de propiedad, cuenta con un corresponsal en la capital de la República.</p> <p>Campeche de Baranda, Marzo 1.º de 1898.</p>	<p>¿Deseará vd. tomar buen café?</p> <p>COMPRELO EN <b>"LA FRATERNIDAD"</b></p> <p>Donde se expende molido á</p> <p><b>\$1.32 cts. kilo.</b></p>
<p><b>RELOJERIA</b></p>  <p><b>OPETICA</b></p> <p><b>CAMILO CARRANCA,</b></p> <p>ACABA de recibir un variado y elegante surtido de alhajas finas y corrientes que da á precios muy equitativos.</p> <p><b>Especialidad en los anillos y relojes para Señoras.</b></p> <p>Lentes y espejuelos de oro y piedras del Brasil de todas graduaciones.</p> <p>En relojería desempeña toda clase de trabajos, garantizando la buena marcha de los relojes.</p> <p>5.º del "Comercio," N.º 45.</p>	<p>"TODAS MÁS QUE TODAS LAS OTRAS"</p> <p><b>EL MODELO N.º 4</b></p> <p>tiene todas las</p> <p>Condiciones de Durabilidad que han hecho famosa en el mundo</p> <p>LA MÁQUINA DE ESCRIBIR</p> <p><b>"CALIGRAPH."</b></p>  <p>Tiene también varias mejoras que ahorran trabajo y hacen su manejo fácil.</p> <p>Esta máquina es sin duda, la más apropiada para los países Hispano-Americanos.</p> <p>Enviamos gratis nuestro Catálogo Ilustrado y descriptivo, á las personas que nos lo piden.</p> <p>AMERICAN WRITING MACHINE CO. 27 y Broadway, New York, E. U. A.</p>	<p>TOMEN</p> <p>Cognac</p> <p><b>ROBIN</b></p> <p>JULES ROBIN &amp; C.º COGNAC.</p> <p>JOSE WOLF, Agente. México 15.</p> <p>MEXICO.</p>

Fuente: Hemeroteca Histórica Campechana/Universidad Autónoma de Campeche (HHC/UAC). *La Aspiración del Estado. Periódico político, literario, de variedades y anuncios*. Segunda época. Año VI. Campeche de Baranda, domingo 13 de marzo de 1898. No. 1. p. 1. En la ciudad intramuros se ofrecía una variedad de servicios de distinto giro: relojerías, cafeterías, venta de aparatos mecánicos y bebidas alcohólica, etc., en las calles más importantes de la capital campechana

Imagen 3. Anuncio del arribo de un vapor a Campeche. 1888.

**VAPORES-CORREOS.**




**NEW YORK AND CUBA.**  
*Mail Steamship Company.*

El vapor americano "Manhattan" procedente de N. York, Habana y Progreso deberá llegar á este puerto el día 21 del presente Noviembre. Admite pasajeros para Frontera y Veracruz y carga para Habana y N. York.

Para más informes ocurrase á los Agentes.

Campeche, Noviembre 4 de 1888.  
*Miguel Llocera y C<sup>ca</sup>.*



**VAPOR CORREO NACIONAL**  
**"CAMPECHANO."**

Procedente de Progreso saldrá para Veracruz y escalas el día 5 del entrante Nbre. —Admite carga, pasajeros y correspondencia franquenda.

Campeche, Noviembre 4 de 1888.  
*Domingo Diego en liquidación.*  
*pp. José Diego.*

Imagen 3. Publicidad del puerto en 1888.

### **La Población en la Ciudad-Puerto de Campeche**

En este periodo temporal una de las características de la ciudad portuaria de Campeche fue su número de habitantes. En 1895 el censo registró un total de 23, 476 habitantes, mientras

que entrando el siglo XX esta cantidad ya había descendido considerablemente a 16,665. No es posible establecer con certeza del porqué de este descenso, pero pudiera realizarse una interpretación de dicha cifra. De hecho, en ese año se experimentó el último decremento demográfico, pues a partir de 1910 la población capitalina comenzó a aumentar en las siguientes décadas, aunque muy lentamente, tal como se observa en el cuadro (Tabla 9). Como afirma Carlos Alcalá, las cifras deben considerarse parciales, ya que en éstas intervinieron diversas motivaciones políticas de los encuestadores: unas veces colocaban cantidades elevadas de la población total en el estado con el objetivo de atraer inversionistas con proyectos económicos y en ocasiones podían ubicarse en el otro extremo de la balanza para demostrar el escaso impulso económico del grupo político en turno.<sup>245</sup>

**Tabla 9. Población urbana de las ciudades de Campeche y Carmen (1895-1960)**

Censo Año	Población urbana	
	Campeche	Ciudad del Carmen
1895	23,476	14,513
1900	17,665	11,775
1910	16,775	6,535
1921	16,938	7,357
1930	20,125	7,180
1940	23,277	7,687
1950	31,272	5,550
1960	43,874	21,164

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Sección: Censos de Población. Área geográfica: Campeche. Comparativo entre las ciudades de Campeche y Carmen, las dos más importantes del estado. La población urbana de la capital es superior a la de la isla desde el primer censo de 1895. Se observa la delantera de la ciudad amurallada en número de habitantes. Es probable que el peso político, administrativo y comercial fuera determinante.

Los márgenes de error en las encuestas debido a las limitaciones que se tenían en los primeros diseños de los censos eran factores que también pudieron incidir en los resultados

<sup>245</sup> Carlos Alcalá Ferrández. “Cambios demográficos en el estado de Campeche (México). Conflictos, desarrollo y economía, 1846-1910”, en *Historiolo. Revista de Historia Regional y Local*, vol. 10, núm. 20, julio-diciembre, Universidad Nacional de Colombia, Colombia, 2018, p. 150.

para no contar con una cifra certera, amén de la mortandad poblacional que todavía afectaba demográficamente a las ciudades y comunidades, pese a los avances en la medicina. Sobre este último tema, aún eran comunes enfermedades que actualmente son controlables y se evitan a través de la prevención. Por ejemplo, en 1903 en la entidad en general, hubo 398 defunciones a causa del paludismo, 308 por diarrea y enteritis, 159 por disentería, 201 por tuberculosis y 154 por neumonía,<sup>246</sup> por mencionar algunas de las afecciones con mayor número de defunciones en aquel año en Campeche. El decremento del sector infantil también era palpable, ya que de 1895 a 1905, pasó de 1,025 a 883 defunciones de niños.<sup>247</sup>

En la capital campechana existía un número importante de residentes dedicados al comercio y otros oficios como pescadores, marinos, carpinteros, zapateros, empleados gubernamentales, etcétera. Todos ellos alimentaron el dinamismo económico de una ciudad como Campeche. Pero en un periodo de cinco años, es decir de 1895 a 1900, la población se redujo significativamente, así como en la segunda urbe más relevante de la entidad: Ciudad del Carmen. Una respuesta que ayuda a explicar la caída de habitantes en la ciudad capital fue la circulación de personas hacia zonas donde existían mayores oportunidades económicas. La parte sur de Campeche es densamente boscosa y la extracción de palo de tinte y luego el chicle en otras regiones costeras generaba una oferta laboral muy atractiva para muchos residentes desempleados y aquellos que buscaban mejorar su suerte monetaria, tanto de Campeche como Carmen. Las principales zonas productoras de chicle en suelo campechano eran las regiones de Los Chenes, Champotón y El Carmen,<sup>248</sup> por lo que es un hecho que en las selvas se internó un núcleo nada despreciable cuando era la temporada de explotación de estos recursos.

De acuerdo con las *Estadísticas Sociales del Porfiriato 1877-1910*, el número de peones, es decir, de trabajadores rurales, aumentó en toda la entidad: en 1895 existían 5,333; en 1900 creció a 15,792 y finalmente, en 1910 pasó a la cifra de 19,465.<sup>249</sup> Estos datos revelan

---

<sup>246</sup> *Estadísticas Sociales del Porfiriato, 1877-1910*. Secretaría de Economía. Dirección General de Estadística. México. 1956. p. 25.

<sup>247</sup> *Ibid.* p. 28.

<sup>248</sup> Martha Patricia Ponce Jiménez. *La montaña chiclera. Campeche: vida cotidiana y trabajo (1900-1950)*. Cuadernos de la Casa Chata/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. México. p. 7.

<sup>249</sup> *Estadísticas Sociales... Op. Cit.* p. 40.

que el estado sufrió un incremento de la población del campo. No solamente las personas que trabajaban en las haciendas, sino también de aquellos que levantaron sus campamentos en los bosques tropicales para explotar las riquezas forestales de la zona sur de la superficie campechana.

Por otro lado, hubo familias acomodadas que decidieron abandonar el territorio estatal para instruirse en el vecino estado de Yucatán, en la Ciudad de México o fuera del país. En este sentido, no debe descartarse que la emigración campechana capitalina también fuera estimulada por intereses intelectuales y educativos ante la ausencia de escuelas de calidad, causas que se sumaron a los ofrecimientos labores en las zonas de producción de la tintórea ya mencionados y que sin duda afectaron el crecimiento poblacional en la ciudad portuaria. El presupuesto oficial casi no se destinaba para el mantenimiento de las escuelas y, a decir del escritor y periodista Gustavo Martínez Alomía, de sesenta a setenta familias campechanas habrían emigrado por esta razón.<sup>250</sup> Asimismo, influyó la carencia de una industria sólida en el puerto, donde las autoridades gubernamentales se aferraban a la tradición marítima, pero donde el comercio de cabotaje era el dominante. Sin un proyecto grande como la instalación del astillero que intentaba revivir la construcción y reparación de embarcaciones,<sup>251</sup> finalmente las actividades comerciales en el puerto no crecieron más ni se expandieron. En cambio, ocurrió un fenómeno que continúa hasta la fecha: el Gobierno del Estado se convirtió en el principal generador de empleos.

Ingresar a la burocracia era la única oportunidad de ascender en la escala social. La práctica se convirtió en un obstáculo para otras actividades, ya que el aparato estatal fue adquiriendo una trascendencia como empleador en la ciudad, con la consecuencia de que a la postre la política presupuestal de gasto corriente era para el sostenimiento de la burocracia y muy poco para el fomento y la instrucción.<sup>252</sup> A falta de grandes empresarios locales y unidades productivas que captaran el interés de los residentes de la capital o de otras comunidades del interior de la entidad, sus pobladores nunca decidieron moverse en masa

---

<sup>250</sup> Gustavo Martínez Alomía. *Causas que han determinado la decadencia del estado de Campeche* (facsimilar de la edición de 1909). Gobierno del Estado de Campeche. Campeche. 2010. p. 36.

<sup>251</sup> García Sandoval. *Ibid.* p. 32.

<sup>252</sup> Fernando Soria. "Los presupuestos públicos y el diseño del gasto campechano durante el periodo 1870-1895", en *Tiempo y Economía. Historia económica, empresarial y del pensamiento*, vol. 10, núm. 1, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Colombia, 2023, p. 15.



hacia la ciudad capital ante la ausencia de incentivos para residir de manera permanente durante esta etapa de exportación. Como puede observarse en la tabla, hubo un ligero repunte en las siguientes décadas, pero era evidente que la falta de brazos era una constante en la ciudad y que afectó en su desempeño económico en los siguientes lustros. Momentos como la construcción del Ferrocarril del Sureste y el arribo de algunos comerciantes de los recursos naturales como el chicle fueron determinantes para que creciera un poco la población campechana capitalina décadas después.

Se mencionó en este primer capítulo de la importancia que tuvo la ciudad y puerto de Campeche para el comercio marítimo internacional en la península de Yucatán durante varios siglos. Tras su declive paulatino en el siglo XIX la economía de exportación continuó, no así su lugar como puerto de primer orden, pues descendió a un nivel parecido a la de otros puertos poco desarrollados. Este punto es lo que se ha querido subrayar a lo largo del capítulo, ya que no ha existido una investigación diferente que aporte un conocimiento distinto a lo que se suele pensar respecto a Campeche luego de su descenso portuario. Se ha señalado el gran pesimismo de intelectuales y políticos liberales respecto al futuro económico del puerto campechano. Las expresiones que han sido reproducidas por historiadores parecieran disolver el ritmo comercial portuario dando por hecho que éste desapareció por completo. Campeche quedó relegado junto con otros puertos a una participación menor dentro de la red portuaria de México. Uno de los principales alcances de esta investigación es demostrar que, pese a la pérdida de protagonismo, hubo un pequeño puerto funcional.

El puerto de Campeche quizá ya no era el receptor de embarcaciones con variadas mercancías y grandes cantidades, pero sobre sus aguas persistían las prácticas de carga y descarga de artículos o el avituallamiento de las naves, además que mantenía una ruta marítima que, en cierta medida, hizo que conservara una conectividad internacional con algunos puertos grandes integrados a escala planetaria con diversas regiones. Uno de los hallazgos procedió de la Casa de la Cultura Jurídica de Campeche, pues gracias a los expedientes de las demandas penales concentrados en su archivo histórico, se percibe que hubo en el último tercio del siglo XIX una vida marítima mercantil activa y modesta, que deja ver la utilidad que tuvo el puerto para algunos comerciantes ilegales o capitanes de barcos que decidían encallar en las costas campechanas. Lo mismo podría decirse de la vida

comercial de la ciudad, que continuó con la venta de bienes originarios de otros lugares para el consumo de la población local. Esta dinámica quedó registrada en las listas de periódicos consultados.

En conclusión, y desde esta perspectiva, se muestra que una ciudad portuaria como Campeche no se caracterizó por ser un gran centro poblacional de una importancia nacional o internacional, pero en una escala menor sí pudo vincularse con aglomeraciones más pequeñas e interactuó con éstas, gracias a su comercio de cabotaje. Dichas condiciones se conservaron en las siguientes décadas, ya que formó parte de las ciudades que no condensaron labores industriales trascendentes ni tampoco éxitos económicos visibles, pero que sobrevivieron con sus propios altibajos. El puerto continuó en otra ubicación, con instalaciones muy modestas, así como con un equipo especializado encargado de las labores marítimas. Sin embargo, la importancia de continuar analizando los puertos de las características de Campeche, es que sirvió como punto de apoyo de embarcaciones que habían salido de otros puertos mejor equipados, al tiempo que existió la posibilidad de contacto entre la ciudad portuaria campechana con localidades aledañas que eran los beneficiarios de los bienes de consumo que llegaban.

## Capítulo 2

### La Ciudad Liberal Republicana: Ideas de Progreso e Industria en un Lugar Modesto

A continuación, se analizarán las particularidades internas de la ciudad-puerto, una temporalidad que coincidió con la consolidación del proyecto liberal a finales del siglo XIX y la visión progresista del porfiriato encabezada por Joaquín Baranda, pero también prosiguió en los primeros decenios del XX con otros grupos. El puerto tendrá cada vez menos influencia económica, desde que el proyecto decimonónico del astillero se frustró, las instalaciones se asentaron en otro punto para recibir algunas embarcaciones. Sin embargo, los proyectos en torno a la ciudad no cesaron en los sucesivos gobiernos tras la caída del régimen porfirista, desde los autonombrados revolucionarios que encabezaron el poder desde 1914 hasta los políticos posrevolucionarios denominados socialistas, aunque con claras tendencias hacia el liberalismo y capitalismo con una igualitaria distribución de la riqueza, que asumieron la gubernatura a partir de 1920 y concluyeron su influencia hacia finales de la década del treinta. La capital del estado continuó siendo la sede política administrativa indiscutible y los pequeños negocios comerciales mantuvieron su presencia distribuidos en las principales calles de la ciudad, con lo que ésta se alimentó de los productos provenientes de zonas aledañas e incluso más alejadas de la ciudad. La centralidad de la capital persistió y los avances administrativos en materia de transporte y obras públicas fueron la norma en todo este tiempo. Todos los avances siempre hicieron pensar que estos eran símbolos del progreso hacia el cual se dirigía la ciudad y, por lo tanto, las industrias podrían mejorar y diversificarse.

Aunque no es el objetivo entrar en detalle, se recalcarán brevemente algunos antecedentes como las características de la trama urbana del puerto, así como los procesos políticos y sociales. Es decir, los elementos físicos, pero también aquellos otros engranajes que hacen posible el funcionamiento de una ciudad para poner en perspectiva el desarrollo histórico del núcleo urbano campechano. Con este objetivo en mente, se quiere resignificar el papel de una ciudad portuaria que, a diferencia de Veracruz, en las postrimerías de la decimonovena centuria no figuraba como un enclave de primer orden para el porfiriato, pero que indudablemente era un eslabón indispensable y que cumplía determinadas funciones como centro articulador administrativo, social y económico: proporcionó los servicios

básicos a sus habitantes, comercializó con mercaderías y se conectó con su entorno rural para así poseer una movilidad que se tradujo en algún grado de influencia cultural en los espacios que la circundaban.

### ***Estructura Física: La Plaza, Centro Articulador de la Ciudad y sus Alrededores***

En esta etapa, hubo la ciudad fue ideologizada por el poder a través de dos vertientes: la política pragmática, que obedeció a la lógica del proyecto liberal que partió de los dirigentes locales y otra más de índole romántico, que respondió a un enfoque más cercano a un relato épico. Se comenzará con una breve descripción física de los lugares más emblemáticos de la ciudad, sobre todo la plaza principal, posteriormente se revisará la manera como éste y otros sectores urbanos se convirtieron en el centro de las preocupaciones de la agenda gubernamental y, finalmente, cómo las vertientes política y literaria se fusionaron desde el principio como parte de un instrumento ideológico que sirvió para justificar las intervenciones oficiales en la ciudad. Fausta Gantús menciona que en este punto se concretaron las ideas de modernización y progreso de los líderes campechanos, además de que existió una nostalgia por el pasado glorioso desde la segunda mitad del siglo XX.<sup>253</sup> No obstante, el orgullo por el pasado fue un discurso que fluyó casi al mismo tiempo que el proceso de gestación del estado en 1857 y primero presentó a la ciudad en su conjunto como un sitio privilegiado y excepcional dentro de la península yucateca.

La ciudad de San Francisco de Campeche tuvo sus orígenes en la instalación de un campamento militar a unos metros de la población maya y, desde su sitio natural costero, los hispanos expandieron la conquista hacia todo el territorio peninsular. No hubo necesidad de elegir otro lugar, ya que sus costas sirvieron casi desde el comienzo para el enlace mercantil con el resto de los rincones de las tierras recién colonizadas y para el comercio de ultramar gracias a su fondeadero. A partir de entonces, la vida marítima es indisoluble con la historia de la capital campechana, que nació como una villa española en 1540. Las villas de inspiración occidental eran, en la etapa formativa de la Nueva España, las que organizaron el

---

<sup>253</sup> Fausta Gantús. "La Plaza de la Independencia: de signo de modernidad a símbolo histórico. Campeche, 1858-1940", en Ribera Carbó, Eulalia. *Las plazas mayores mexicanas. De la plaza colonial a la plaza de la República*, Instituto Mora, México, 2014, p. 307.

espacio económico e institucional conjuntamente con los pueblos de indios.<sup>254</sup> Las dificultades de los transportes no fueron impedimento para que las villas, ciudades y pueblos crearan un espacio comunicado entre sí, en donde cientos de comunidades de dimensiones distintas estuvieron intercomunicadas, cada una con una especialización productiva, así como una funcionalidad administrativa y política específicas.<sup>255</sup>

Así tenemos que desde sus orígenes el puerto de Campeche tuvo una función clave como centro administrativo, comercial y religioso. Estos servicios se reflejaron en la forma física del asentamiento urbano que, como gran parte de las poblaciones fundadas en el reino, obedeció a criterios de orden y control en la ardua misión colonizadora y evangelizadora. En muchas ocasiones la topografía fue determinante en la configuración de la traza,<sup>256</sup> sin embargo, el patrón era similar en casi todas las ciudades y villas: un diseño reticular o de damero con calles dispuestas de manera vertical y horizontal, la existencia de una plaza central y en torno a ésta la distribución de los edificios principales del poder civil, eclesiástico y mercantil.<sup>257</sup> En Campeche se impuso esta concepción urbana europea que, de acuerdo con la tipología de Jorge E. Hardoy, correspondería a un modelo regular, es decir, encierra las características clásicas mencionadas, pero al mismo tiempo contiene variantes, producto del origen espontáneo de esta clase de ciudades por su importancia económica, administrativa o estratégica.<sup>258</sup> Campeche se distinguió por poseer una plaza excéntrica, es decir, no estaba centralizada como resultado de su posición frente al mar, sino que ésta se encontraba adyacente al puerto.<sup>259</sup>

---

<sup>254</sup> Manuel Miño Grijalva. "Las ciudades novohispanas y su función económica, siglos XVI-XVIII", en Sandra Kunz Ficker. *Historia económica general de México*, El Colegio de México/Secretaría de Economía, México, 2010, p. 144.

<sup>255</sup> *Ibid.* p. 146.

<sup>256</sup> La traza, como menciona Eulalia Ribera, era nombrada y concebida como sinónimo de ciudad. La traza tenía su origen en un núcleo central, generador y articulador de todo el sistema urbano: la plaza mayor. Eulalia Ribera Carbó. "Casas, habitación y espacio urbano en México. De la colonia al liberalismo decimonónico", en *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales* [en línea], vol. 7, 2003, <https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/60216>.

<sup>257</sup> Jorge E. Hardoy. "La construcción de las ciudades de América Latina a través del tiempo", en *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, vol. 9, núm. 34, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Económicas, México, 2013, p. 89.

<sup>258</sup> Jorge Hardoy. "La forma de las ciudades coloniales en Hispanoamérica", en *Ficha Bibliográfica no. 8*, Cátedra Arq. Carlos Pernault, Historia II, Universidad de Buenos Aires/Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Argentina, 1975, p. 4.

<sup>259</sup> Román Piña Chan. *La ciudad donde nació. Una arqueología de la memoria*, Instituto de Cultura de Campeche/Conaculta, México, 1997, pp. 20-21.

En el siglo XIX, el puerto campechano tenía una trama urbana definida: los principales edificios de la administración política, religiosa y económica se situaban alrededor de la plaza mayor o principal y ésta fue el eje alrededor del cual confluía su sistema de calles, el espacio público vital donde tenían lugar las diligencias burocráticas, las procesiones religiosas y las transacciones mercantiles. Para mediados de la decimonovena centuria, luego de ciertas etapas constructivas, la sede de las oficinas públicas y mercantiles estaban adosados al baluarte de La Soledad: la Aduana marítima, el Palacio Municipal (durante la colonia fue la Casa del Cabildo) y el Palacio de Gobierno (antes de la independencia era llamado el Principal). Anexo a este último se encontraba el Cuerpo de Guardia y los almacenes de pertrechos de guerra (atarazanas).<sup>260</sup> Estas instituciones compartieron el espacio central urbano con la plaza principal,<sup>261</sup> la iglesia parroquial de la Inmaculada Concepción,<sup>262</sup> además de otros edificios que, a través de los años, se fueron estableciendo como centros de reunión social con vista al norte de la plaza.<sup>263</sup>

A unos metros de distancia de la plaza principal se hallaba un inmueble no menos importante para la vida de los moradores de la capital: el mercado.<sup>264</sup> Desde antes de la independencia mexicana y en las primeras décadas del siglo XIX, éste era un espacio físico donde ya se vendían alimentos y otros productos básicos,<sup>265</sup> colindante con los edificios de

---

<sup>260</sup> Las oficinas de la Aduana marítima, la Casa del Cabildo y el Principal fueron iniciadas en el siglo XVIII y constituían un solo inmueble unidas por un corredor, excepto el Cuerpo de Guardia y el almacén que era contigua al Principal. Por problemas políticos y económicos no fueron concluidas pronto y aún en el siglo XIX sus ampliaciones sufrirían retrasos a causa de la inestabilidad provocada por los grupos de poder locales y nacionales. Para más detalles descriptivos, consúltese a José Manuel Alcocer Bernés. *El viejo palacio de Gobierno. Entre el recuerdo y el presente (reconstrucción histórica)*, Colección Justo Sierra, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2013, pp. 70-80.

<sup>261</sup> En 1858, al poco tiempo del movimiento separatista campechano, sus primeros dirigentes intentaron modificar la plaza de acuerdo a sus proyectos de transformación liberal. *Ibid.* p. 80.

<sup>262</sup> Adriana Delfina Rocher Salas. “Los rostros de la catedral de Campeche: los rostros de la fe o la imagen de la discordia”, en *Temas Americanistas*, Núm. 31, Universidad de Sevilla, España, 2013, pp. 28-29.

<sup>263</sup> Aarón Enrique Pérez Durán. *El vetusto edificio del Archivo Municipal de Campeche. Una historia intramuros*, Colección Rafael Rodríguez Barrera, H. Ayuntamiento de Campeche, Campeche, 2014, pp. 24-25.

<sup>264</sup> Gantús, Fausta. La plaza... *Op. Cit.* p. 311.

<sup>265</sup> Eduard Mühlenpfordt era un alemán que radicó varios años en México para trabajar en una compañía minera británica aprovechando la política del gobierno mexicano a favor de la inversión extranjera en el país. Durante su paso por Campeche en los años 30 del siglo XIX, describió los productos agrícolas que se vendían en el mercado, el cual le pareció bien aprovisionado. En el mercado podían adquirirse arroz, frijol, nabos, col, piñas, plátanos, naranjas, aves, ostras, tortugas, etc. Citado por Laura Suárez de la Torre. “La mirada en tierra firme: Campeche a través de los viajeros”, en Humberto Ruz y Eréndira Peniche García (coordinadores). *Del mar y la tierra firme. Miradas viajeras sobre los horizontes peninsulares*, Universidad Nacional Autónoma de México/Universidad Autónoma de Campeche, México, 2011, p. 111.

las autoridades civiles; junto a ella estaba ubicada la carnicería y al extremo opuesto del mercado el muelle fiscal era el sitio dedicado al tránsito de mercancías y pasajeros.<sup>266</sup> Para completar este panorama del llamado Campeche intramuros, sobresalieron en la ciudad otros edificios distintivos para los comerciantes, navieros y hacendados porteños, fundamentalmente de carácter religioso: el templo del Dulce Nombre de Jesús, a una calle de la plaza principal; el hospital de Nuestra Señora de los Remedios (más tarde de San Juan de Dios) administrada por la orden de los juaninos y que fue el único nosocomio al sureste de la ciudad; el templo de San Roque y el de San José, esta última fue dirigida por los jesuitas y en 1860 el edificio anexo que antes ocupara un colegio clerical fue transformada por los liberales,<sup>267</sup> estableciéndose un centro educativo con un programa eminentemente laico: el Instituto Campechano.<sup>268</sup>

El tejido urbano local quedó enmarcado dentro de un perímetro amurallado hexagonal con ocho baluartes que funcionó para la defensa de los porteños ante los frecuentes asaltos piráticos.<sup>269</sup> Afuera de la fortificación se hallaban seis recintos defensivos más,<sup>270</sup> además de los suburbios. Éstos se hallaban habitados por los representantes de los estratos sociales bajos: indígenas y negros, así como españoles venidos a menos.<sup>271</sup> Estos suburbios se remontaban al periodo colonial y eran los barrios de: San Francisco y Santa Lucía, ocupados por los mayas peninsulares; San Román y Santa Ana, habitados por naborías o indígenas del

---

<sup>266</sup> Gantús. La plaza... *Ibid.* p. 311.

<sup>267</sup> Una descripción amplia y detallada de los templos ubicados dentro del recinto amurallado, así como de las capillas y parroquias fuera de la ciudad se encuentra en: José Manuel Alcocer Bernés. *Arquitectura religiosa en Campeche (Siglos XVI-XX)*, Multi Impresos, Campeche, 2010, pp. 7-160.

<sup>268</sup> Manuel A. Lanz. *El Instituto Campechano. Ensayo histórico*, Colección Instituto Campechano Núm. 3, Campeche, 2007, p. 159.

<sup>269</sup> Los ocho baluartes recibieron nombres de santos y éstos eran: el de Nuestra Señora de La Soledad, San Carlos, Santa Rosa, San Juan, San Francisco, San José, San Pedro y Santiago; las cuatro puertas de acceso eran las popularmente conocidas como de Mar y de Tierra, así como las puertas de San Román y Guadalupe. Para más de detalles descriptivos consúltese a José García Preciat. *Piratería y defensas en Campeche*, Editor Carlos Flores Marini, México, 2010, pp. 112-114.

<sup>270</sup> Tres de estos edificios militares se levantaron al noreste de la ciudad y al suroeste del puerto campechano se construyeron tres fortalezas más: sobre una serranía paralela al mar el fuerte de San Miguel, siguiendo el mismo patrón que el fuerte de San José, en las faldas de la serranía fue ubicada la batería de San Luis contigua a la playa y el último baluarte exterior fue el de San Fernando, próximo al cementerio y a la playa. *Ibid.* pp. 117-119.

<sup>271</sup> Isaac García Venegas. *Puerto, ladrones de los mares y murallas. Una propuesta de interpretación de la villa de San Francisco de Campeche en el siglo XVII*, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2001, p. 171.

altiplano central, y mulatos.<sup>272</sup> Un barrio más era el de Guadalupe, conformado inicialmente por migrantes canarios muy pobres que no se relacionaron con los españoles del puerto, pero tampoco se mezclaron con los indígenas mayas.<sup>273</sup> La muralla funcionó como una barrera segregacionista y más adelante cada barrio comenzó a poblarse más, convirtiéndose en pequeños núcleos urbanos con construcciones civiles y religiosas, adoptando características similares a las que tenía la ciudad dentro del sistema defensivo, con un parque y un templo central, así como edificios destinados para el comercio rodeados de viviendas (Véase plano 1).<sup>274</sup>

Plano 1. Croquis de la muralla y ciudad de Campeche que en el siglo XIX.



Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Título: Muralla y parte de la ciudad de Campeche. Autor (es): s/a. Autor por institución: s/i. Año/siglo: siglo XIX. El cinturón amurallado defensivo en el que se especifica el nombre de los ocho baluartes y las cuatro puertas. De igual forma nos enseña la ubicación del edificio de los poderes civil y comercial: la aduana marítima, el Palacio Municipal (a veces llamado casa consistorial) y el Palacio de Gobierno (el Principal). Junto a este inmueble se localizaba la plaza del mercado y a su lado la carnicería.

<sup>272</sup> Rodríguez Herrera, Emilio. "Los barrios tradicionales e históricos de San Francisco de Campeche", en *Lienzo. Crónicas municipales*, H. Ayuntamiento de Campeche, San Francisco de Campeche, México, enero-marzo, núm. 33, p. 4.

<sup>273</sup> Humberto Novelo Sánchez. *Construir el vecindario señorial: la conformación del barrio de Guadalupe durante el siglo XVIII y XIX*, Gobierno del Estado de Campeche/Secretaría de Cultura/Conaculta, 2014, pp. 40-41.

<sup>274</sup> Rodríguez Herrera, *Los barrios... Op. Cit.* p. 4.



### *Ideología Política: La Ciudad Como Espejo de las Ideas y Proyectos Liberales*

**La Ciudad Industriosa y del Ornato.** Desde tiempos coloniales, la fisonomía urbana de la villa y después ciudad de San Francisco de Campeche reflejó la idea del grupo dominante: la separación física y jurídica entre los indígenas y blancos procuró evitar la contaminación de los primeros por parte de los segundos, por ser considerados como portadores de numerosos vicios;<sup>275</sup> al tiempo que esta medida aseguraba el control estatal y religioso de los europeos sobre la cultura recién subordinada a la Corona. Con el paso de los años, la presencia de un sistemático cinturón amurallado acentuó la exclusión social entre los porteños españoles y los moradores de los suburbios aledaños. Los edificios administrativos civil, mercantil y eclesiástico antes mencionados y que circundaban a la plaza confirman que ese lugar fue elegido como sede de los poderes centrales y estuvo acorde al ritmo de los tiempos que corrían, los recintos fueron readaptados según el signo ideológico dominante, por ejemplo: las reformas borbónicas incidieron en la reestructuración de la plaza principal, encargándose de hacer a un lado su imagen inicial predominantemente religiosa para sustituirla por inmuebles con una tipología mucho más civil, la aparición de los portales como elemento arquitectónico fue una muestra de los gustos políticos del momento.<sup>276</sup>

Según Jorge Segovia, los rasgos arquitectónicos predominantes de la ciudad de San Francisco de Campeche correspondieron al espíritu ilustrado que se comenzó a gestar desde las altas esferas con el cambio de mentalidad cultural en el siglo XVIII y que probablemente arribaron al puerto traídos por arquitectos europeos, particularmente por franceses. La corriente artística clasicista también fue introducida a Campeche desde Cuba, cuya academia de arte influyó notablemente en el antiguo colegio clerical de San José y marcó las sucesivas construcciones civiles en el puerto.<sup>277</sup> En la segunda mitad del XIX, previo a la separación campechana del estado de Yucatán, las autoridades municipales porteñas preservaron la

---

<sup>275</sup> Idea de Edmundo O'Gorman sobre la distribución urbana colonial de la Ciudad de México y retomada por Humberto Novelo que hacía referencia a la separación étnica en dos repúblicas: la de españoles e indios. Novelo Sánchez, *Op. Cit.* p. 34.

<sup>276</sup> Josefina Campos Gutiérrez. "Génesis y evolución de la plaza colonial campechana", en Marco Tulio Peraza Guzmán (coordinador). *Arquitectura y urbanismo virreinal*, Universidad Autónoma de Yucatán/Facultad de Arquitectura, México, 2000, p. 206.

<sup>277</sup> Jorge Omar Segovia Balmes. *El clasicismo de San Francisco de Campeche. 1792-1847*, Tesis para optar el grado de Doctor en Historia del Arte, Universidad Nacional Autónoma de México/Facultad de Filosofía y Letras/Instituto de Investigaciones Estéticas, México, diciembre de 2013, pp. 240-254.

forma estilística heredados de los borbones y en 1855 la Comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento dictó el *Reglamento de Artes y Oficios de Campeche*, con el objetivo de respetar “el orden y decoro de la ciudad”.<sup>278</sup>

Los valores arquitectónicos clasicistas se perpetuaron en la etapa liberal de la ciudad-puerto, ya que la junta gubernativa emanada del movimiento emancipador de 1857 necesitaba un centro de poder que simbolizara las tendencias ideológicas de la administración estatal. Después de una interrupción provocada por las tensiones políticas regionales, la obra fue reanudada al año siguiente y el resultado fue la ampliación del edificio de una sola planta (denominado el Principal durante la Colonia) y que siguió los cánones estilísticos del clasicismo arquitectónico: la segunda planta integrada al conjunto original estuvo compuesta por arcos de medio punto, sostenidos por columnas estilo dórico, con un friso y un doble casetón decorado.<sup>279</sup> Concluido en 1859, sobre la fachada se colocó una placa con la leyenda: “Viva el pueblo y la Constitución”.<sup>280</sup> Esta frase enunciaba la formación político e ideológico del grupo que ahora ostentaría el poder y su actuación pública intentó obedecer las directrices normativas de la Carta Magna creada por los constituyentes liberales del 57.

De acuerdo con la estructura del primer cuadro de la ciudad, la denominación de sus calles y los rituales políticos realizados en la plaza principal, se pretendió resignificar en el plano discursivo la idea de una ciudad liberal-republicana sobre la huella material del colonialismo español simbolizado en la trama urbana campechana. El nombre oficial de la plaza mayor fue refirmado: Plaza de la Independencia, a manera de homenaje al acontecimiento que condujo a la separación política de España en 1821 y al año siguiente de la creación del estado de Campeche se planteó la necesidad de rediseñarla, ya que aquella era un espacio vacío cubierta de plantas silvestres.<sup>281</sup> De este modo, el liberalismo hizo intentos por regularizar la ciudad que ahora tenía bajo su control mejorando algunos espacios públicos emblemáticos. No obstante, la plaza principal fue terminada y embellecida en 1869, es decir,

---

<sup>278</sup> Documento de Álvarez Suárez citado en: Segovia Balmes, p. 74.

<sup>279</sup> Aunque Alcocer Bernés no relaciona al Palacio de Gobierno con alguna preferencia estilística en particular como el clasicismo, si realiza una descripción física de la sede de la administración estatal recién ampliada. Alcocer Bernés, *El Palacio... Op. Cit.* p. 80.

<sup>280</sup> La placa también se refería en un segundo plano al movimiento político de 1857 y al batallón que participó en ésta, a Pablo García y Pedro Baranda, quienes fueron dos de los principales artífices de este proceso. Álvarez Suárez, *Ibid.* p 546.

<sup>281</sup> Álvarez Suárez, Francisco, *Ibid.* p. 541.

durante los años iniciales de consolidación de la República tras ser restaurada por el presidente liberal Benito Juárez en 1867.

Con la idea de una ciudad liberal-republicana me refiero a que el gobierno quiso imprimir su sello político-ideológico sobre la urbe mediante una serie de transformaciones fundamentadas sobre los preceptos republicanos, especialmente en las instituciones y leyes creadas para normar jurídicamente la vida de los ciudadanos y que buscaban el mejoramiento de las relaciones entre éstos en los lugares públicos como la plaza, paseos y calles donde convivían diariamente, así como la introducción de la ciencia y la tecnología en la capital campechana a través de diversas obras; aunque la idea de un ordenamiento de la ciudad en lo territorial, económico y social no era nueva, los dirigentes se apoyaron en el Gobierno Federal que afianzó su poder a nivel nacional después de la derrota de los conservadores y, cuando ocurrió el ascenso de Porfirio Díaz en la presidencia de la República en 1876, la concepción del “orden y progreso” porfirista como sinónimo de desarrollo fue cobijado en el ideario de la clase política campechana.<sup>282</sup>

El gobierno estatal dispuso de un grupo de medidas que sintetizaron su confianza en los avances industriales, los adelantos de las técnicas agrícolas y las artes en exposiciones como las de 1875 en el teatro de la ciudad, que fue el reflejo de la predilección de la clase política local por la perfección científica y los logros en materia tecnológica que se estaban expandiendo en México y el mundo occidental, ya que se consideraba que éstos serían para la prosperidad de la civilización en el marco de una economía capitalista que integró a los mercados nacionales. Se resaltó la importancia del trabajo para las sociedades humanas y “los beneficios que particularmente produce para las clases obreras”.<sup>283</sup> Con este preámbulo, se infiere que una de las vocaciones de los líderes campechanos de los últimos decenios del XIX sería mostrar a los ojos de los demás su capacidad productiva y en el relato de la exposición se evidenciaba la fe en la ciencia aplicada a la industria, misma que llevaría al progreso de la civilización.<sup>284</sup> Dicha exhibición agrícola, industrial y artística celebrada

---

<sup>282</sup> Leopoldo, Zea. *El positivismo en México: nacimiento, apogeo y decadencia*, Fondo de Cultura Económica, México, 1968, pp. 55-57.

<sup>283</sup> La exposición se llevó a cabo en el teatro de la ciudad “Francisco de Paula Toro”. La crónica del evento resaltó la participación de los partidos que integraban el estado de Campeche y que exhibieron sus “objetos según su clasificación”. *La Discusión. Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche*, año VI, Campeche, viernes 7 de mayo de 1875, núm. 496, pp. 1-2.

<sup>284</sup> “La industria es necesaria a la civilización, la industria viene a completar los descubrimientos de las ciencias”. Fragmento del discurso del joven Eduardo Lavallo Castillo durante la clausura de la exposición. *La*

parecía una muestra en pequeña escala de las grandes ferias que se hacían en ese siglo: las exposiciones universales, cuyos objetivos eran la aclamación del progreso de las naciones a través de la muestra de las novedades en las comunicaciones, la arquitectura, el urbanismo, la industrialización o el comercio. La exaltación continuaba así:

Afortunadamente para Campeche, se halla al frente de sus destinos uno sus más dignos hijos. Amante de la gloria, del bienestar y de la prosperidad de nuestro país, ha reanimado el abatido espíritu industrial, ha estimulado a los artesanos desarrollando el amor a las artes, ha hecho, en fin, que los agricultores se afanen, para que los productos de la agricultura, de la industria y de las artes, exportados por el comercio, lleven a lejanas tierras la prueba de los adelantos de nuestro país.

Para llegar a conseguir definitivamente su objeto, ha llamado al pueblo a la fiesta del trabajo, ha convocado a los artesanos, industriales y agricultores a un certamen completamente desconocido entre nosotros, en el cual se admiran hoy los adelantos que, durante tanto tiempo, han estado ocultos ya en el taller del artesano, ya en el campo del agricultor o en la fábrica del industrial.<sup>285</sup>

Las veloces transformaciones a nivel internacional sustentada en México por los “científicos” para que nuestro país se dirigiera económicamente por el camino de la industrialización fueron las causas que motivaron este despliegue,<sup>286</sup> pero la capital campechana carecía del poder industrial para presumir sus innovaciones y, por lo tanto, sus alcances serían muy limitados.<sup>287</sup> El hecho de tener poco margen de maniobra no desalentó a los gobernantes para demostrar una mayor proyección en otras áreas, y ésta se concentró en

---

*Discusión. Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche*, año VI, Campeche, martes 25 de mayo de 1875, núm. 501, p. 1.

<sup>285</sup> Este fragmento del discurso del joven Eduardo Lavallo Castillo hacía alusión al gobernador de Campeche, Joaquín Baranda y Quijano (1871-1877), quien en 1884 fue nombrado ministro de Justicia e Instrucción Pública de Porfirio Díaz. Una vez más, era palpable la confianza en la industria. *La Discusión, Ibid.* p. 2.

<sup>286</sup> Con el nombre de “científicos” se le conoció a ese grupo intelectual y político identificado con el positivismo afín a las inversiones extranjeras y la transformación industrial, pero según algunos análisis, realmente estuvo integrado por hombres con personalidades particulares y características propias, véase a: María y Campos, Alfonso de. “Los científicos: actitudes de un grupo de intelectuales porfirianos frente al positivismo y la religión”, en Roderic Ai Camp, Charles A. Halle y Josefina Zoraida Vázquez (coordinadores) *Los intelectuales y el poder en México*, El Colegio de México/University of California, México, 1991, pp. 121-138.

<sup>287</sup> Zea menciona que los mexicanos de esta época tenían una gran fe en el progreso industrial como instrumento de orden social. Zea, *Op. Cit.* pp. 285-288.

la imagen de la ciudad, sobre todo en el cuadro más visible de la misma: la remodelación de la plaza, el Palacio de Gobierno, el mercado y algunos nuevos espacios para el recreo de la sociedad campechana. Las inauguraciones fueron la ocasión idónea para el lucimiento oficial, actos públicos que se convertían en verbenas populares pero que también eran acciones de comunión entre el pueblo y el gobierno, como lo fue la apertura de una galera del mercado: una “genuina” demostración de progreso y que contribuía con su ornato público al embellecimiento de la capital campechana.<sup>288</sup>

No hubo cabida para la ostentación de grandes construcciones urbanas, tampoco para el diseño de arquitecturas palaciegas. No obstante, el ornato en los espacios públicos era el reflejo de los gustos refinados de las élites globales de fines del XIX y los destellos de esta preferencia por lo decorativo permeó entre las autoridades locales, quienes pusieron en marcha una suerte de *Belle Époque* campechana (Imagen 4),<sup>289</sup> apuntalando hacia la manifestación artística en la escultura pública y que era el símbolo de sus ideales sofisticados como ocurrió en la delineación del jardín de la plaza principal que olía al perfume de las flores,<sup>290</sup> además de la colocación de un jardín botánico en uno de los patios del Instituto Campechano para facilitar a los estudiantes del mismo el conocimiento de las plantas y que de igual manera “sirviese de ornato a la ciudad (Imagen 5)”.<sup>291</sup> Todas estas expresiones en la capital campechana eran una prueba más de la alineación oficial por la creación de zonas ajardinadas que en las metrópolis europeas ya funcionaban como lugares de encuentro para el uso y disfrute de la población, una inclinación que asentaba sus raíces en la centuria anterior pero que conocerá una magnitud extraordinaria en el XIX, “los arquitectos se

---

<sup>288</sup> La crónica decía: “La animación que reinó durante aquella fiesta, que propiamente debemos llamar del progreso, fue harto extraordinaria, pues desde la mañana del referido día una ingente concurrencia invadía aquel local que estaba exquisitamente engalanado con banderas y otras exterioridades propias del caso, durando la animación hasta las once de la noche”. A esta ceremonia de inauguración acudieron el gobernador, el jefe político del partido de Campeche y el presidente municipal, así como funcionarios públicos, en un acto similar a la ritualidad política de los futuros gobiernos. *La Discusión. Periódico Oficial del Estado de Campeche*, año VI, Campeche, martes 9 de febrero de 1875, núm. 471, p. 4.

<sup>289</sup> La Bella Época (en francés *Belle Époque*) fue un periodo de relativa paz en Europa (1871-1914) dominado por un profundo optimismo en el progreso de la civilización. James Scobie R. “El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930”, en Leslie Bethell (coordinador), *Historia de América Latina 7. América Latina: economía y sociedad, c. 1870-1930*, Editorial Crítica, Barcelona, 1990, pp. 222-226.

<sup>290</sup> En la recta final de la reposición del pavimento de la plaza fue enladrillado y la fuente central fue mejorado. *La Discusión. Periódico Oficial del Estado de Campeche*, año VI, Campeche, viernes 3 de diciembre de 1875, núm. 556, p. 4.

<sup>291</sup> Álvarez Suárez, *Ibid.* p. 159.

esforzarán por diseñar la imagen de una urbe renovada, a partir de nuevos planteamientos urbanísticos y buscando un estilo que se identifique con su tiempo, emblema de una naciente era, protagonizada por un anhelo de modernidad”.<sup>292</sup>

Imagen 4. Vista de la Plaza de la Independencia desde la Calle del Comercio (actual calle 10) en 1911.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca: Francisco Cicero Autor: Cicero y Pérez. Año: 1911. Esta fotografía refleja que en el primer decenio de la vigésima centuria el discurso dominante todavía era afín al ornato en las plazas y paseos de las ciudades, fundamentalmente para que la imagen de las metrópolis fuera elegantes, modernas y bellas.

---

<sup>292</sup> María del Pilar Poblador Murga. “El ornato de la ciudad y la labor del arquitecto a comienzos del siglo XX: los símbolos y la exaltación de lo vernáculo”, en José Antonio Hernández Latas (coordinador). *El arte público a través de su documentación gráfica y literaria homenaje a Manuel García Guatas*, Institución Fernando el Católico, España, 2015, p. 271.

Imagen 5. Jardín botánico del Instituto Campechano en 1911.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. Año: 1911. Su existencia quería contribuir al embellecimiento de la ciudad, que no tenía muchas áreas verdes salvo el jardín de la plaza principal. El jardín botánico del Instituto Campechano fue usado para el conocimiento de los alumnos, en concordancia con la enseñanza decimonónica y primeros decenios del siglo XX que pretendía ser científica. En los alrededores también sobresalen en primer plano una persona caminando, un hombre sobre su carreta y un grupo de personas, tal vez vendedores ambulantes, y dos niñas mirando hacia la cámara.

Fausta Gantús coincide en que los proyectos de remozamiento de la plaza obedecían una búsqueda de embellecimiento de la ciudad y era una forma de mostrar el grado de modernidad alcanzado.<sup>293</sup> En efecto, la administración estatal la encabezaba una generación de liberales que tenía esas aspiraciones, pero tampoco debe descartarse que éstas iban más allá de lo decorativo y que sus gestiones también se enfocarían a un asunto más lucrativo que tenía como protagonista esencial la sanidad. Tras bambalinas, había una estrategia gubernamental para que la ciudad de Campeche ingresara a los circuitos comerciales del

---

<sup>293</sup> Gantús, *Ibid.* p. 311.

mundo, ya que proyectar una imagen ordenada e higiénica sería atractiva para los inversionistas extranjeros. Los propósitos para el embellecimiento ciudadano estaban inspirados en el estilo de vida cosmopolita que deslumbraba a las burguesías latinoamericanas o, como diría José Luis Romero, “la cotidiana imitación de Europa”.<sup>294</sup>

La plaza, como principal núcleo de socialización de la ciudad, fue quizá el espacio físico más favorecido por el ornato público. El lugar más visible donde podía presumirse la nueva configuración urbana alcanzada por el régimen liberal campechano o, por lo menos, su elegancia ornamental buscaba transmitir esa idea, aunque la realidad fuera diferente. En efecto, los jardines lograron otorgarle una imagen limpia y respetable y las obras de embellecimiento resultaron dignas de admiración, como lo consignaba el escritor local Pedro F. Rivas en 1880: “Los setos de vegetación estaban sembrados de limonarias y lirios cuyo olor perfumaban el ambiente”.<sup>295</sup> Una admiración reafirmada en 1882 por el explorador francés Désiré Charnay, a su paso por la ciudad, quien registró que la gran plaza estaba rodeada de una magnífica reja que se encargó en Nueva York, y además “tiene el piso enlosado, le prestan su sombra hermosos árboles y está llena de flores”.<sup>296</sup> En 1906 el poeta Luis G. Urbina también hizo escala en la capital campechana y dejó su testimonio, en un tono muy similar. A continuación, se reproduce un fragmento de sus impresiones sobre el jardín de la plaza:

Casi toda la plaza -un gran cuadrado en el que desembocan las calles principales- está ocupada por el jardín, en cuyos camellones, que acotan alambrados y bancos de piedra, se desbordan copas de arbustos, rígidos follajes y flexibles ramas de plantas tropicales... El verde es el matiz que resalta... Por entre estos verdes, como por entre una cabellera, asoman las vívidas estrellas de grana ruborosa de los tulipanes... Las calzadas curvas y rectas del jardín están pavimentadas con un tablero de casillas rojas y azulosas, y en la rotonda central enlozada de mármol blanco y negro, se yerguen, superpuestas, las tazas labradas de una fuente.<sup>297</sup>

---

<sup>294</sup> José Luis Romero. *Latinoamérica, las ideas y las ciudades*, Ediciones Era, Argentina. 2001. pp. 283-285.

<sup>295</sup> Pedro F. Rivas citado por Piña Chan, *Op. Cit. La ciudad...* pp. 32-34.

<sup>296</sup> Désiré Charnay. *Viajes a Yucatán. Expediciones ilustradas 1882-1886*. Editorial Dante, Mérida, Yucatán, México, 2017, p. 161.

<sup>297</sup> Urbina citado por Piña Chan, *La ciudad... Ibid.* pp. 34.35.



Con base en la idea anterior, el Palacio Municipal fue objeto de continuas restauraciones,<sup>298</sup> e influidos por la planeación urbanística europea proclive al ensanchamiento de las arterias viales, las autoridades decidieron que la calle del Comercio sufriera una prolongación y que ésta se uniera con los barrios de San Francisco y San Román tras el derrumbamiento de un fragmento del cinturón amurallado, dando lugar a un paseo que fue bautizado solemnemente el 15 de septiembre de 1894 con el nombre del presidente Porfirio Díaz “para ampliar la comunicación que existía entre el centro y el exterior de la ciudad”,<sup>299</sup> y para reverenciar al primer magistrado del país. Esta última obra pública no solamente respondía a la creación de un paseo para el esparcimiento social, también existieron elementos, una vez más, de carácter higienista, una preocupación que nació en concordancia con los problemas de salubridad derivados de las enfermedades infecciosas que la expansión industrial ocasionó en la población europea y por el desorden demográfico en las ciudades, principalmente por el hacinamiento en espacios reducidos ante la falta de habitaciones o de viviendas populares adecuadas, mismas que intentaron ser solucionadas a través de reglamentos y leyes sobre sanidad.<sup>300</sup>

Ciertamente, la apertura de la ciudad luego de derribar las primeras piedras del lienzo de la muralla que encerraba a la ciudad capital y que se mantuvo vigilante durante décadas también estuvo asociada con la práctica sanitaria que formaba parte del discurso modernizante oficial en torno al tema. En nuestro país durante el porfiriato, las élites se hicieron eco de los avances científicos destinados al control de cuestiones epidémicas y buscaron afanosamente la instauración de establecimientos dedicados a la preservación de la salud de los residentes de los pueblos y ciudades. La organización del territorio urbano incluía la detección y registro de focos infecciosos a fin de sustentar la imagen progresista de México

---

<sup>298</sup> *La Discusión*, Periódico Oficial del Estado de Campeche, año I, Campeche, viernes 1 de septiembre de 1871, núm. 112, p. 3; *La Nueva Era. Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Campeche*, año III, viernes 22 de agosto de 1879, núm. 242, p. 4.

<sup>299</sup> *Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Campeche*, año XII, Campeche de Baranda, martes 18 de septiembre de 1894, núm. 1185, p. 1.

<sup>300</sup> Países como Francia, Inglaterra, Italia y España, además de Estados Unidos en América, habían tomado el liderazgo en el combate a la falta de higiene emprendiendo trabajos de saneamiento y discutiendo sus planes en congresos internacionales, donde se compartían sus experiencias y emitían recomendaciones como el cuidado del agua, enseñanza de la higiene, procedimiento para la desinfección, etc. Sánchez Ruiz, Gerardo G. “Epidemias, obras de saneamiento y precursores del urbanismo. La ciudad de México rumbo al primer centenario”, en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, núm. 78, Instituto Mora, México, 2010, p. 126.

para estar en sintonía con las naciones más prósperas.<sup>301</sup> En las ciudades el mantenimiento de la salubridad pública fue una prioridad y la limpieza de las calles fue un reclamo que se hizo eco en la prensa como consecuencia de un pensamiento que convergía hacia la modernización de la sociedad en muchos estados de la República.

La ciudad y puerto de Veracruz, por ejemplo, muy pronto recibió la atención de los gobernantes por los padecimientos infecto-contagiosos que casi siempre aquejaban a su población como el cólera, viruela, fiebre amarilla, etc.<sup>302</sup> El Ayuntamiento se hizo cargo de la reparación y empedrado de las calles, la remodelación de las plazuelas, las obras de nivelación y la limpia de zanjas. En esta cruzada contra las enfermedades el cabildo veracruzano solicitó la destrucción de las murallas, recintos a las que le atribuyeron la causa de sus males endémicos.<sup>303</sup> De manera paralela al de Veracruz en este proceso de demolición del antiguo sistema defensivo, aparecieron tardíamente en la retórica oficialista campechana diversas manifestaciones en contra de la existencia de la muralla, expresiones que en Europa y América Latina ya se habían hecho presentes mediante su destrucción en los comienzos del XIX. Tras la política destructiva sobrevino la reforma urbana: una cara renovada para muchas ciudades, prueba fehaciente de lo anterior fue la moderna traza que abarcó la inauguración de avenidas anchas y espacios abiertos en capitales europeas emblemáticas como Viena o París.<sup>304</sup>

Derribar fragmentos del lienzo para conectar la ciudad intramuros con el exterior mediante el paso Porfirio Díaz significaba beneficios para la capital acorde con los ideales transformadores de la clase política local influidos por las élites globales, aunque hayan sido unos pequeños lienzos destruidos que se veían como señales del triunfo progresista. En esto coinciden algunos autores:<sup>305</sup> la muralla no era liberal ni moderna y, en contraste, “las

---

<sup>301</sup> Alfonso Valenzuela Aguilera. “El bosque en la ciudad: la invención del urbanismo moderno en la Ciudad de México (1870-1930)”, en *Amérique Latine Histoire et Mémoire Les Cahiers AHLIM* [en línea] 29, 2015, URL: <http://journals.openedition.org/alhim/5237>.

<sup>302</sup> Ronzón, José. *Op. Cit.* p. 104.

<sup>303</sup> Domínguez Pérez. *Op. Cit.* p. 92.

<sup>304</sup> Narcís Bassols y Carlos E Soutto-Colón. “¿Mantener las murallas o demolerlas? Urbanismo y disputas sociales en Cartagena, Colombia y San Juan, Puerto Rico (1880-1920)” en *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, vol. 46, núm. 137, Pontificia Universidad Católica de Chile/Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Santiago de Chile, enero de 2020, p. 51.

<sup>305</sup> Así lo concibe Adely Mendoza Novelo, quien apoyándose en fuentes hemerográficas sostiene la idea de que uno de los motivos fundamentales de la caída de las murallas fue porque éstas representaban un obstáculo para el progreso. Adely Mendoza Novelo. “La percepción imaginaria de los campechanos: la Alameda y el sistema de fortificaciones durante el siglo XIX”, en García, Ivett (coordinadora). *Campeche, una*

fortificaciones representaban el pasado de violencia, inseguridad, irracionalidad e incivilización del antiguo régimen del que pretendían borrar sus huellas”.<sup>306</sup> Ahora ya no tenían razón de ser, eran un estorbo, como afirmaba un testigo de la época y que defendía la caída de sus piedras “para que sus escombros sirvan para formar los cimientos del ensanche de la ciudad abierta”.<sup>307</sup> La destrucción de los altos muros que rodeaban a la ciudad de Campeche tuvo esa finalidad, pero añadiré que, en esta disertación sobre el progreso, el control sanitario era una escalón para alcanzar la modernidad que promovía el grupo gobernante.

La obra pública planificada buscó reducir el ambiente insalubre favoreciendo la creación de espacios libres de inmundicias en la ciudad, donde fueran notorios a la vista del ciudadano el orden y el aseo en apego a las tendencias de las metrópolis “modernas” que al desorden anteponían la armonía en la forma urbana: calles anchas y desinfectadas, distribución de edificios adecuados para una positiva ventilación y una suficiente iluminación, así como parques cubiertos de jardines y árboles para contrarrestar la contaminación y que era una moda en algunas capitales mexicanas.<sup>308</sup> Del mismo modo que sus contemporáneos veracruzanos, el impacto de la higiene en un sector de los liberales campechanos fue grande y sus esfuerzos se dirigieron a disipar la imagen de un puerto malsano, aunque en este proceso las murallas serían las víctimas. Así fue como en la prensa se podía leer este texto:

Se escucha en todos los círculos de esta ciudad el rumor de que se tiene en estudio un proyecto interesante para echar abajo las antiguas murallas que circuyen en una parte de la población.

A la verdad, si la noticia fuera cierta, debemos felicitarnos. Los enormes paredones que cierran el edificio edificado, no solamente afean muchísimo la ciudad sino que contribuyen poderosamente a hacerla anti-

---

*ciudad en la península*, Colección Bicentenario Campeche Solidario, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2010, p. 139.

<sup>306</sup> *Ibid.* pp. 137-138.

<sup>307</sup> Testimonio del señor Francisco C. Cicero aparecido en el seminario de variedades *La Esperanza* en 1882, citado por Mendoza Novelo. *Ibid.* p. 139.

<sup>308</sup> En la ciudad de Mérida, por ejemplo, la restauración de parques a partir del decenio de 1870 era una expresión de la modernización, en la que las autoridades convirtieron estos escenarios en lugares de sociabilidad con la inclusión de jardines, verjas y en ocasiones fuentes; a los usos de recreación y paseo, a los parques también hay que verlos como espacios públicos para la sanidad. Para un análisis más detallado de la modernización en los parques, véase a Pedro Miranda Ojeda. “La modernización de los parques en la ciudad de Mérida, Yucatán (1870-1910), en *Letras históricas*, núm. 3, Universidad de Guadalajara/Departamento de Historia, Guadalajara, Jalisco, 2010, pp. 191-208.

higiénica, porque obstruyen la libre circulación del aire y ponen obstáculos a la luz del sol.

Mucho ganaría la higiene, y mucho también el ornato público, si el pensamiento en cuestión se llevara a cabo. Sinceramente lo deseamos y prometemos ocuparnos con más detención en el estudio del punto.<sup>309</sup>

Se observa en la opinión anterior publicado en la editorial del periódico *El Reproductor Campechano*, la importancia que alcanzó el discurso higienista ligado a los planes urbanos en México,<sup>310</sup> haciendo alusión al paso del aire y aunque no lo mencionó, su interpretación también debió estar encaminado al desmantelamiento del recinto fortificado para facilitar el tránsito de las personas, que era una de las aspiraciones de los líderes nacionales, así como a la existencia de las áreas de entretenimiento, lo que se reflejó en las líneas del editor al destacar la relevancia del ornato, que serviría para redondear la idea de una urbe bella poseedora de un entorno saludable. Esta condición era, precisamente, a lo que aspiraban los habitantes de Campeche intramuros, algo que la ciudad no ofrecería, a decir de un autor anónimo que escribió sobre la existencia de dos ciudades: la abierta y la cerrada. La primera estaba relacionada con los barrios, algunos cercanos a la playa y donde abundaban las sombras de árboles y la ausencia del calor. La descripción era la siguiente:

En Campeche hay dos ciudades, la abierta y la cerrada; dos climas distintos, uno caliente y otro templado y agradable; dos atmósferas, una paralizada, impregnada de las emanaciones que se desprenden de los establecimientos, del fango de las calles, de la aglomeración de las gentes, resultado del amontonamiento de las habitaciones con el fin de aprovechar el corto terreno de que intramuros se puede disponer, atmósfera que se encuentra cuando no sopla un fuerte viento, como presa, como atada, y que se recalienta al calor de tantas y tantas paredes hasta llegar a ser sofocantes en las horas, por fortuna escasa, de la calma: trasponed en cambio, aún en esas mismas horas, las famosas puertas que ya llegan a seis, aunque sin embargo solo se nos consiente el uso de

---

<sup>309</sup> *El Reproductor Campechano. Semanario noticioso de variedades, literatura y anuncios*. 28 de septiembre de 1888, año 1, núm. 9, p. 3.

<sup>310</sup> En prácticamente todo el país, la preocupación higienista y el diseño de las ciudades fueron de la mano en lugares como Mérida, Orizaba, San Luis Potosí, Guadalajara, por mencionar algunas. Sobre Mérida véase a Pedro Miranda, *Ibidem.*; sobre Orizaba, consúltese a Eulalia Ribera Carbó. "Orizaba, de villa cosechera a ciudad industrial", en Gerardo Martínez Delgado y Mario Bassols Ricardez. *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano* (coordinadores). Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, 2013, pp.88-89; sobre San Luis Potosí véase a José Armando Hernández Soubervielle. *Sueños de papel y sillar. Proyectos monumentales para San Luis Potosí durante el porfiriato*. El Colegio de San Luis, San Luis Potosí, 2018, pp. 81-97; sobre Guadalajara puede consultarse a Esmeralda Foncerrada Cosío. *Los olores, la ciudad y sus habitantes. Discursos y prácticas higiénicas en Guadalajara durante el porfiriato*, Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia de México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Instituto de Investigaciones Históricas, Morelia, Michoacán, 2011, pp. 141-156.

cuatro, y al par que vuestra vista encuentra mil motivos de recreo, se ensancharán vuestros pulmones respirando un ambiente que se cuele, perfumado por las deliciosas flores del campo o lleno de saludables emanaciones marinas, saturado de esa fresca humedad que tanto refrigera y vigoriza, que nos llena de contento en las fastidiosas y prolongadas horas de nuestros calores.

[...] De modo que los desgraciados moradores del centro, o sea de la parte amurallada de la ciudad, se ven privados, gracias a esos negros y feos paredones que por todas partes limitan y estrechan sus miradas, de multitud de encantos; se encuentran así mismo por tal motivo expuestos a muchas causas de malestar y enfermedades. Y tantos y tan grandes inconvenientes no encuentran compensación, en primer lugar, porque la razón de ser de estas fortificaciones ya no existe, los barcos piratas ya no surcan ni con frecuencia, ni nunca, las aguas tranquilas de nuestra bahía; en segundo lugar, porque aunque tal cosa pasase, las tales fortificaciones serían una irrisión careciendo como carecen de la artillería indispensable para defenderlas.

Cosa curiosa y digna de especial mención es cuando tanto en Europa como en América, se ha procurado y procura echar abajo esta clase de monumentos que para los adelantos actuales en el arte de la guerra no significan nada; que cuando hasta en la misma Nación mexicana se hace otro tanto con las murallas de Veracruz, se ponga todo el empeño posible por parte de las autoridades federales en conservar las de Campeche: ¿por qué causa? ¿qué interés puede haber en conservar esto que no solo no trae ninguna utilidad, sino que ocasiona positivos y numerosos perjuicios?<sup>311</sup>

Si bien el autor estaba de acuerdo con la modificación de la imagen urbana de la ciudad y deseaba una transformación progresista, como se reflejó en el recordatorio que hizo respecto a la destrucción de las murallas europeas y americanas, incluyendo las de Veracruz, por la inoperatividad de aquellas, también era afín a la convivencia de la ciudad intramuros con las zonas naturales circundantes. En éstas los árboles y las flores cumplían su función purificadora y se encargaban de mantener distantes las impurezas del aire, fundamentalmente gracias al medio campestre contiguo a la capital pero que, según afirmaba convencido, los viejos muros coloniales impedían que los efectos beneficiosos de la naturaleza como la ventilación y la iluminación no llegaran a la ciudad. De nuevo hay una afirmación que apelaba a la sanidad como elemento de la modernización en las postrimerías del XIX, ya que en su breve consideración en los sitios públicos campechanos estaban presentes los malos olores, los charcos y la ausencia de espacios amplios que solamente suscitaban el

---

<sup>311</sup> *El Reproductor Campechano. Semanario noticioso, de variedades, literatura y anuncios.* Campeche, 4 de noviembre de 1888, año. 1, núm. 15, p. 3

amontonamiento de los habitantes y, por ende, el pésimo tráfico de éstos en las calles.<sup>312</sup> En consecuencia, eran las murallas, fundamentalmente, los que debían derribarse para evitar los contagios y las enfermedades.

La intervención de la ciudad continuó ininterrumpidamente en los primeros años del siglo XX y el lienzo amurallado fue, quizá, el símbolo de una época que obedeció a un antiguo esquema urbano, pero que en las postrimerías del XIX ya no correspondía a los nuevos patrones de urbanización. Éstos últimos exigían el ensanche de los espacios para dar cauce a los modernos servicios de transporte, pero también, las calles angostas del viejo casco causaban malestar en algunos sectores liberales ya sea porque entorpecían la movilización, porque no rompían con el pasado virreinal o por la influencia de los criterios higienistas de las instituciones médicas finiseculares.<sup>313</sup> Las peticiones para derribar el cinturón amurallado dieron sus frutos paulatinamente y en 1893 se volvió abrir un boquete, esta vez el Cuartel Militar Federal quedó de cara al mar y se vio favorecido al obtener una mayor ventilación.<sup>314</sup> En 1900 gran parte del baluarte de San Francisco fue semi demolido para que el recién inaugurado tranvía pudiera atravesar la ciudad y completar su ruta hacia el barrio de Santa Ana.<sup>315</sup> No obstante, la higienización y la estética de la capital campechana seguían siendo determinantes como vemos en la solicitud del gobernador del estado, Carlos Gutiérrez MacGregor dirigida en 1901 al secretario de Guerra y Marina, Bernardo Reyes, que a continuación se reproduce:

---

<sup>312</sup> Las estrategias de los higienistas del siglo XIX para la limpieza de las urbes provenían de un siglo atrás en Europa. La práctica de erradicar los hedores que emanaban de los fangos a través de varias acciones como la pavimentación en las calles, el dragado de un puerto, la desecación de pantanos pestilentes cercanos a las ciudades, o el procedimiento de desamontonar a los hombres para atender el asunto de la ventilación y así dominar las exhalaciones que se desprendía del cuerpo social. Se creía que el miasma era capaz de infectar el aire y propagar las enfermedades en los seres humanos, de ahí la preocupación de poner en marcha las anteriores políticas públicas sanitarias. Alan Corbin. *El perfume o el miasma. El olfato y lo imaginario social. Siglos XVIII y XIX*, Fondo de Cultura Económica, México, 1987, pp. 105-121.

<sup>313</sup> Estas nuevas ideas sobre la ciudad en la que existían murallas fueron paralelas en Europa y en América Latina, como fue el caso de Lima, donde la urbanización moderna se dio bajo un régimen liberal que conjugó los proyectos de la industrialización, el saneamiento y la apertura para la circulación de bienes y personas. Francisco Javier Navarro Jiménez. "Del derribo de las murallas a los tranvías electrificados: elementos para la modernización urbana de la ciudad de Lima, 1869-1910", en *Biblio3w. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, v. 22, núm. 1, Universidad de Barcelona, 2017, pp. 1-21.

<sup>314</sup> *Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Campeche*, Campeche de Baranda, 17 de junio de 1893, año XI, núm. 1057, p. 1.

<sup>315</sup> Silvia Teresa Marcial Gutiérrez. *Los tranvías: un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural, política y en la traza urbana de la ciudad de Campeche (1883-1838)*, Universidad Autónoma de Campeche, 2002, p. 80.

De la muralla que hasta hace muy poco tiempo rodeaba la parte céntrica de esta población existen actualmente los lienzos los baluartes “San José y “San Pedro”, “San Juan” y “San Francisco” y una parte del que una los de Santiago y Soledad; habiendo siendo derribado los demás en virtud de concesión especial de esa Secretaría de su digno cargo hecha a particulares, que explotaron en provecho propio el material que resultó de la demolición.

Ahora bien a la higiene y embellecimiento de la Ciudad conviene en grado extremo la destrucción de estos Lienzos de muralla que impiden el ensancho del centro o casco de esta población hacia sus barrios; y como por otra parte este Gobierno necesita utilizar en obras de construcción los materiales de los restos de muralla referidos espero que en atención a las necesidades del Servicio Público en esta Ciudad que mucho ganaría con la concesión que hoy solicito, se servirá Ud. concederme el decreto de derribar los Lienzos de muralla que unen los baluartes de “San José” y “San Pedro”, “San Juan” y “San Francisco” y una parte del que une los de “San Santiago” y “Soledad” y aprovecharse en beneficio del Estado los materiales que resultasen de la demolición, dándome la preferencia sobre cualquiera otra solicitud hecha en este sentido en el caso de que cualquiera otra persona hubiese ocurrido a esa Secretaría con el mismo objeto en el concepto de que se procediera enseguida a la demolición.<sup>316</sup>

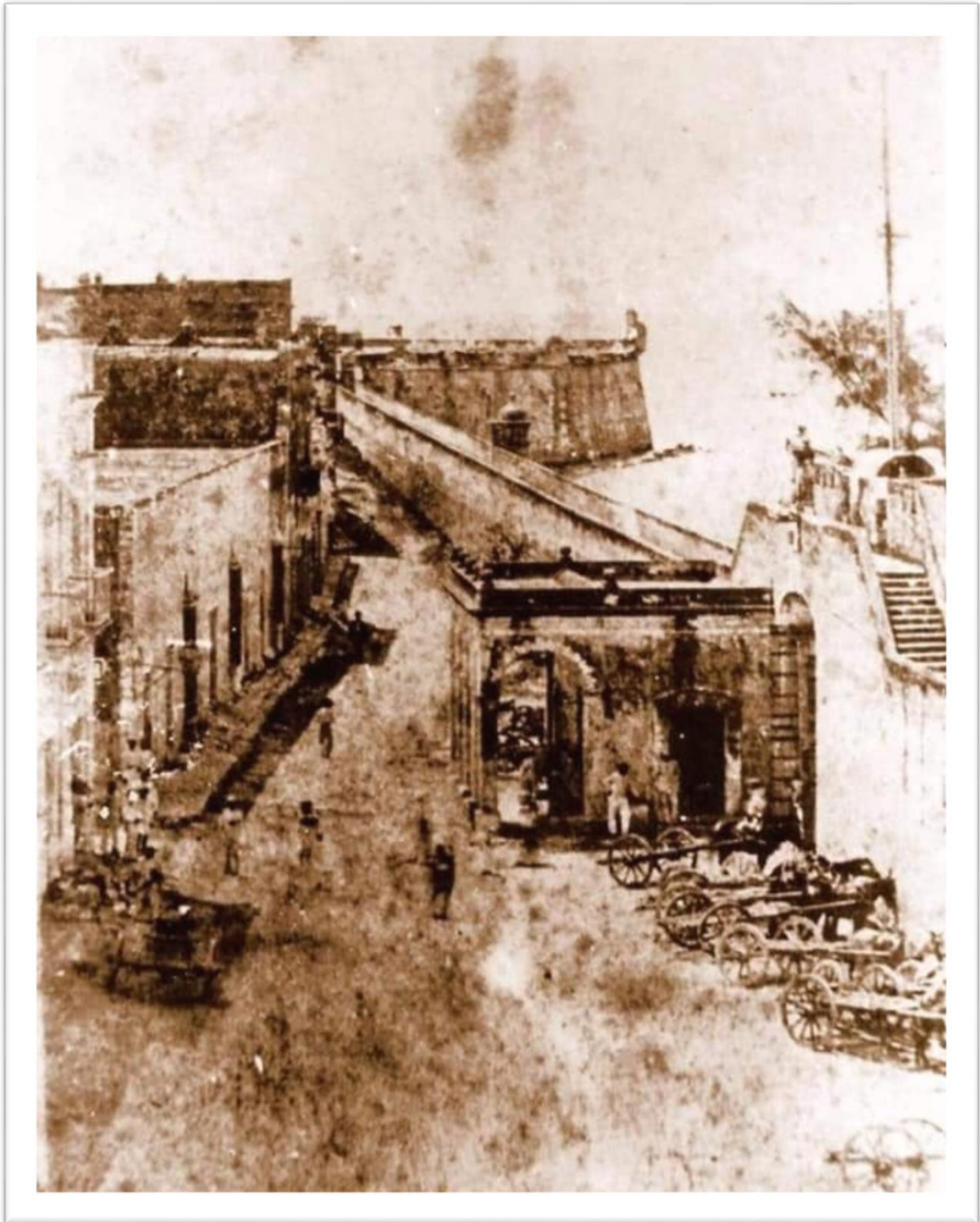
En la solicitud sobresalía, además de la referencia de los elementos sanitario y decorativo, el sentido utilitario que el gobernador Gutiérrez MacGregor quería otorgarle a los escombros de las murallas derribadas y de las que, como puede notarse en el comentario, la Secretaría de Guerra y Marina ya estaba sacando provecho al conceder los derechos de explotación a particulares. Es perceptible la idea gubernamental del ensanche de los límites del núcleo urbano original para el establecimiento de servicios públicos que, con toda seguridad, incluían comercios, comunicaciones, salones para la socialización, etc., y que no era posible porque la ciudad todavía se hallaba encerrada por el cinturón amurallado. En este contexto, el lienzo de muralla contiguo al baluarte de San Carlos y Santa Rosa fue fragmentado, mientras que el de San José fue completamente desmantelado para beneficiar a las empresas tranviarias.<sup>317</sup>

---

<sup>316</sup> Finalmente, la petición para que el Gobierno estatal lucrara con las piedras de la muralla fue autorizada. Archivo General del Estado de Campeche (AGEC). Fondo Obras Públicas, Sección Sitios y Monumentos, Serie Muralla, *El Gobernador del Estado solicita del Srío. de Guerra y Marina autorización para acabar de derribar las murallas*, Campeche de Baranda, Agosto 31 de 1901, fs. 1-3.

<sup>317</sup> Marcial Gutiérrez, *Op. Cit.* p. 80.

Imagen 6. Puerta de mar y lienzo de muralla. Fines del siglo XIX o principios del XX



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. Autor y fecha desconocidos. El interés por mostrar esta fotografía radica en que en ésta se muestran varios aspectos criticados por los gobiernos y sectores liberales campechanos de la época. A pesar de que es un poco borrosa, pueden observarse situaciones como: a) el



encierro, representado por el antiguo lienzo de muralla que aún no había sido demolido en la parte que daba al mar; b) la aglomeración, tal y como se nota, hay varias personas y carretas distribuidas casi en un mismo espacio físico, además la calle era muy angosta, imposibilitando la entrada de transportes modernos, todos estos eran elementos contrarios a las ideas de ensanche que tenían las élites sobre los cascos antiguos y su movilidad; c) la higiene, ésta también era muy importante y es posible darse cuenta de que hay una ausencia de ventilación, aunado a que la calle pareciera estar en condiciones arcillosas, factores que originaban los malos olores y la fealdad citadina de la que tanto se quejaban algunos ciudadanos de la capital. La foto fue tomada en la llamada Calle de la Muralla, contigua al muelle y la Puerta de Mar (actual calle 8) entre fines del siglo XIX y principios del XX.

Imagen 7. Destrucción del lienzo de muralla y casas en estado de abandono.



Fuente: Jesse Nusbaum, University New Mexico, Libraries. Año: 1913. Autor desconocido. Tomado de la página de Facebook Descubriendo Campeche. Una persona no identificada, al parecer de traje, está parada encima de los restos destruidos y mirando hacia las casas de una sola planta. La ubicación también corresponde a la Calle de la Muralla (ahora ese sector de la ciudad es una avenida llamada Circuito Baluartes), al fondo está el acceso al baluarte de Santa Rosa y el lienzo derrumbado conectaba con la Puerta de San Román.

En la tabla que se presenta, inspirado en otro realizado por el arquitecto Carlos A. de J. Domínguez Vargas, se muestran los años, las intervenciones y las causas de la demolición, en la que el autor coincide en que fue para darle una mayor fluidez al sistema de transporte. Sin embargo, hay dos factores del proceso de modernización urbana que Domínguez Vargas no está considerando y que agrego: el sanitario y el decorativo, ya que, como he expuesto,

los planes de desmantelamiento de la muralla tenían como finalidad evitar los malos olores según las teorías miasmáticas como resultado de los espacios angostos de la ciudad y embellecer la capital para erradicar una imagen de fealdad que podrían ocasionar los baluartes en estado ruinoso:

Tabla 10. Cronología de la destrucción del sistema defensivo amurallado y algunos baluartes

<b>Año</b>	<b>Intervención</b>	<b>Causa</b>
1892	Apertura de la nueva Puerta de San Román	Dar paso al tranvía que iba del Hospital de San Lázaro
1893	Demolición del lienzo de muralla entre los baluartes de San Carlos y la Soledad y la Puerta de Mar	Dar vista al mar
1893	Boquete hecho a la muralla cercano al Cuartel Militar Federal	Dar vista al mar
1894	Demolición del lienzo de muralla anexa a la Puerta de Guadalupe	Crear el Paso Porfirio Díaz
1894	Boquetes en los tramos amurallados perpendiculares a las calles de Iturbide (calle 53), Independencia (calle 55) y Zaragoza (calle 63)	Prolongar las vialidades para optimizar el tránsito vehicular
1900	División en dos partes del baluarte de San Francisco	Dar paso al tranvía que partía de la Plaza Principal sobre la calle 57 hacia la Alameda y Calle Real (hoy

		Av. República) de Santa Ana
1903	Demolición del lienzo de muralla entre los baluartes de Santa Rosa y San Carlos, también fue destruido la Puerta de San Román y su reducto	Dar paso a los tranvías
1905	Destrucción parcial de la Maestranza (antiguo depósito de artillería), anexo al baluarte de Santiago y demolición del de San José	Obtener material de construcción
1910-1915	Demolición del tramo amurallado entre los baluartes de Santa Rosa y San Juan, así como el tramo entre los baluartes de San José y San Pedro	Mejorar el tránsito vehicular
1916	Demolición total de la Maestranza y del baluarte de Santiago	Se encontraban en ruinas

Fuente: Basado en un cuadro cronológico realizado por el arquitecto Carlos A. de J. Domínguez Vargas.<sup>318</sup>

**La Ciudad Limpia y Saludable.** El derribo del lienzo de muralla era parte de una política higienista más amplia que se estaba desarrollando desde décadas atrás y que preocupaba a la clase dirigente campechana en su afán de ingresar por la puerta grande a la era del orden y progreso pregonados por el liberalismo. Dicha preocupación comenzó a reflejarse, fundamentalmente, en la integración de las juntas de salubridad que decidirían el rumbo sanitario a partir del último tercio del siglo XIX y que intentaban cumplir al pie de la letra

<sup>318</sup> Carlos A. de J. Domínguez Vargas. *Ah Kin Pech. Origen e infinito. Escultura pública en Campeche*, Universidad Nacional Autónoma de México/Facultad de Arquitectura/Fundación Pablo García, México, 2015, p. 48.

las reglamentaciones emitidas desde el Gobierno Federal.<sup>319</sup> La inquietud en este rubro será una constante y se comprueba en el continuo interés de las autoridades estatales para participar en las convocatorias lanzadas, ya sea desde el centro del país o por organismos internacionales como la Asociación Americana de Salubridad Pública, que reunía a los comités de sanidad de naciones como Estados Unidos o Canadá y retomaban los temas más prioritarios para la limpieza de las ciudades, entre los que destacaban: las condiciones higiénicas en la construcción de habitaciones, la disposición de las atarjeas (canal que conduce las aguas residuales), el saneamiento de los puertos de llegada de buques, la prevención y restricción de tuberculosis, hospitales de aislamiento para enfermedades infecciosas y contagiosas, etc.<sup>320</sup>

Las preocupaciones oficiales no eran para menos, pues los puertos fueron la puerta de entrada de las mortales enfermedades que azotaron el país durante el XIX y que procedían de Europa, como fue el caso de Veracruz. Las condiciones climáticas de éste agravaron el esparcimiento de epidemias como la fiebre amarilla, sarampión, peste bubónica, viruela y cólera, esparciéndose hacia otras poblaciones jarochas y regiones, al tiempo que alertaban al gobierno para emprender medidas de vacunación.<sup>321</sup> Del mismo modo, desde las primeras décadas de ese siglo en Yucatán se aprobaron medidas para evitar la propagación de enfermedades infecciosas: se ordenó a las embarcaciones que anclaran a cierta distancia del muelle de los puertos de Sisal y Campeche, las autoridades portuarias proporcionarían los barcos para la descarga de productos y una Junta de Sanidad inspeccionaría el estado de salud de los tripulantes.<sup>322</sup>

---

<sup>319</sup> AGE. Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Asistencia Social. Serie: Juntas de Sanidad. Caja 4. Expediente 1. A. *Espínola, jefe político del Partido de Campeche, solicita al oficial mayor de la Secretaría de Gobernación y Hacienda, la aprobación de la Junta Sanitaria de ese Partido*, Campeche, 20 de junio de 1872, 2 fjs.

<sup>320</sup> AGE. Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Asistencia Social. Serie: Juntas de Sanidad. Caja 4. Expediente 15. A. *Liceaga, presidente del Consejo Supremo de Sanidad de México, comunica al Gobierno del Estado de Campeche, la invitación de la Asociación Americana de Salubridad para que envíe delegados a la junta de dicha asociación*. Secretaría de Gobernación y Hacienda, México, 4 de noviembre de 1890, f-3.

<sup>321</sup> Silvia María Méndez Maín. "Un siglo de epidemias en territorio veracruzano: la viruela en Xalapa (1821-1920)", en Manuel González Portilla, José María Beascochea Gangoiti y Karmele Zarraga Sangroniz (editores). *Procesos de transición, cambio e innovación en la ciudad contemporánea*. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea/Servicio Editorial. Bilbao. 2011. p. 97.

<sup>322</sup> Carlos Alcalá Ferráez. *Población y epidemias en San Francisco de Campeche 1810-1861*. Universidad Autónoma de Yucatán. Mérida, Yuc. 2015. p. 123.

Sin embargo, la prevención sanitaria gubernamental no fue capaz de frenar la transmisión del cólera y éste invadió la ciudad campechana y sus barrios dejando una estela de muertos. Un patrón que se repitió a mediados del XIX tras el brote de viruela, dejando alrededor de 178 fallecidos en 1855.<sup>323</sup> Las estrategias para combatir los problemas de salud serían reforzadas conforme la centuria avanzaba y denotaban las aspiraciones estatales para transformar a la capital campechana en una ciudad libre de brotes epidémicos y para que alcanzara la modernización pregonada por el porfiriato. Para ello, la Secretaría de Gobernación instruyó en 1887 a los presidentes de las juntas de sanidad de Campeche, Progreso, Coatzacoalcos, Acapulco, Salina Cruz, etc., para que se cerraran a los puertos mexicanos infectados por el cólera y desinfectaran aquellas mercancías procedentes de naciones contagiadas como Chile y Argentina, como medidas preventivas.<sup>324</sup>

La vigilancia portuaria en Campeche continuó en forma rigurosa en 1887 ante la presencia de barcos extranjeros, como fue el caso de una goleta inglesa que zarpó de Brasil y que, pese a llevar una patente de limpia, al tocar las costas campechanas fue puesta bajo observación durante tres días para ser fumigada.<sup>325</sup> Cuando se confirmaba que un pasajero era portador de algún virus, inmediatamente era conducido al hospital de San Lázaro para ser aislado, como ocurrió con un tripulante del vapor Sinaloa que se contagió de viruela. Además, se procedió a la desinfección de las personas que mantuvieron contacto con él.<sup>326</sup> San Lázaro se convirtió en uno de los principales recintos para el análisis y tratamiento de enfermedades virales luego del aislamiento y recuperación de los pacientes, éstos eran dados de alta con las debidas precauciones conforme a lo dispuesto por la ley.<sup>327</sup> Era evidente que los dirigentes locales tenían conciencia de las campañas de sanidad, por lo que estaban pendientes de la

---

<sup>323</sup> *Ibid.* p. 158.

<sup>324</sup> Arturo Fierros Hernández. "El contexto histórico de las prácticas sanitarias y las enfermedades en las Californias durante el siglo XIX", en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*. Vol. 37. Núm. 146. El Colegio de Michoacán. Michoacán. 2016. p. 35.

<sup>325</sup> AGECE. Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Salud. Serie: Epidemias. Caja 3. Expediente 17. *Xavier Santamaría, secretario de la Junta Superior del Estado, manifiesta que el buque llegado de Pará, Brasil, trae patente de limpia, quedando bajo observación a consecuencia de la epidemia de cólera*. Campeche, 13 de julio de 1887. 1 f.

<sup>326</sup> AGECE. Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Salud. Serie: Epidemias. Caja 3. Expediente 28. *El jefe político informa al secretario general de Gobierno que en Lazareto se encuentra un individuo atacado de viruela, pasajero del vapor Sinaloa*. Campeche, 1 de agosto de 1907. f-1.

<sup>327</sup> AGECE. Fondo: Gobernación. Sección: Gobernación. Serie: Leyes. *Ley del 25 de agosto de 1904. Disposiciones reglamentarias de salubridad e higiene públicas en orden a la fiebre amarilla*. Imprenta del Gobierno del Estado. Calle de América. Núm. 42, Campeche, 1908, p. 3.

aparición de cualquier indicio entre los habitantes de la ciudad para ser inmediatamente atendidos.<sup>328</sup>

La adecuación y mejoras del sistema hospitalario eran rubros que Campeche necesitaba para garantizar una correcta protección sanitaria a sus pobladores, tal y como lo venían desarrollando las instituciones científicas destinadas al cuidado de la salud en México y el mundo. El Gobierno estatal era consciente del ambiente climatológico y la vulnerabilidad en que se hallaban los edificios de la ciudad por estar asentada en una zona costera, húmeda y cálida. Estas circunstancias hacían que el puerto fuera susceptible de sufrir los embates de enfermedades epidémicas. La atención a la ciudadanía requería de instalaciones modernas y, de hecho, la habilitación de San Lázaro en las afueras de la capital era una petición respaldada por médicos.<sup>329</sup> A juzgar por estos, el recinto era salubre, contaba con paseos amplios al aire libre para convalecientes y el conjunto era armónico.<sup>330</sup> En contraste, el San Juan de Dios ubicado en la ciudad era calificado como inseguro,<sup>331</sup> debido a la acumulación de aguas residuales y su inapropiada ventilación,<sup>332</sup> además de que no era amplio, carecía de jardines y en vez de eso se encontraba rodeada de casas, murallas, falta de iluminación, etc.<sup>333</sup>

...un hospital como el de San Juan de Dios, poco acumulado en verdad, pero carente de todo lo que hace salubre el establecimiento nosocomial; falta de renovación del aire de las salas, ninguna solicitud del aseo de los enfermos, por imposibilidad económica, como en el de los

---

<sup>328</sup> AGECE. Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Salud. Serie: Epidemias. Caja 3. Expediente 29. *El jefe político del Partido de Campeche comunica al secretario de general de Gobierno, que el cabo Rodolfo Aguilar se encuentra infectado de fiebre amarilla en el Lazareto de ese partido, sospechándose de otro caso en el Colegio Guadalupe*. Campeche, 30 de septiembre de 1907. 14 fs.

<sup>329</sup> La construcción del hospital de San Lázaro fue propuesta en 1779, pero éste sería concluido hasta 1795 y se destinó a los enfermos de lepra. Carlos Ramón Alcalá Ferráez. *Asistencia, sanidad y población en la ciudad de San Francisco de Campeche, 1812-1861*. Tesis del Programa de Doctorado "Recuperación de la memoria. América Latina". Universidad de Barcelona/Facultad de Geografía e Historia. Barcelona. 2008. p. 136.

<sup>330</sup> AGECE. Fondo: Reservado. Sección: Documentos del siglo XIX. *Ampliación del informe que emitieron los cc. Doctores Domingo Duret, Juan Pérez Espínola, José del R. Hernández, Ángel A. Gaudiano Echartea y Patricio Trueba. En virtud de la consulta que el Ejecutivo del Estado se dignó hacerles en 1877 sobre los hospitales de San Juan de Dios y San Lázaro, reiterada últimamente por el H. Ayuntamiento de Campeche*. Imprenta Cisneros Cámara de Comp. Mérida, 1881, p. 81.

<sup>331</sup> Este hospital, antes denominado de Nuestra Señora de Los Remedios, fue administrado desde 1635 por la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios: los juaninos. Rocher Salas, Adriana. "Clerecía y sociedad en Campeche durante el periodo colonial", en *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, núm. 41. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Michoacán. Enero-junio de 2005. p. 16.

<sup>332</sup> *Ibid.* pp. 20-21.

<sup>333</sup> *Ibid.* pp. 60-61.

objetos que les pertenecen; hemos visto enfermos acostados en las parihuelas cubiertas de viejas y sucias esteras de palma, que habían servido para muchos que anteriormente las habían ocupado; enfermos desnudos por falta de ropas, o cubiertos con lienzos que no disimulaban la miseria del establecimiento; muebles, vasos, etc., que causaban repugnancia apóritos que indicaban la escasez de recursos materiales; por todas partes, en fin, una mezquindad no compatible con la suma de auxilios que es de esperarse con un instituto que ofrece protección al desvalido, alivio al enfermo, condiciones de bienestar al exhausto que arrastra penosa existencia; y todas estas circunstancias reemplazan por sus malos efectos a la acumulación, contra la cual los higienistas levantan a una sus voces para evitar las consecuencias terribles de esta falta sobre los enfermos mismos, o sobre los habitantes de la localidad, sobre cuyas cabezas está pendiente la espada inflexible de la enfermedad epidémica.<sup>334</sup>

Como puede observarse, el edificio destinado para albergar el nosocomio tenía varios problemas que debían solventarse, especialmente para brindar al paciente una asistencia segura. Aunque algunas reparaciones ya se habían realizado décadas antes, el Ayuntamiento de Campeche se hizo cargo de la administración del Hospital de San Juan de Dios, que fue rebautizado con el nombre de Manuel Campos, anexo al templo católico construida por la orden religiosa juanina en el siglo XVIII. De este modo, el Ayuntamiento financió las medicinas que surtían la botica en 1889,<sup>335</sup> también patrocinó las mejoras en el inmueble para su higiene en 1897,<sup>336</sup> y se procuró que ese semblante “deprimiente” que ocasionaba rechazo en el enfermo, así como el deseo de alejarse del hospital sin volver atrás los ojos, según los médicos,<sup>337</sup> desapareciera. No obstante, era palpable que el edificio no contaba aún con los espacios necesarios para la práctica médica y las mejoras interiores no significaron ventajas para su funcionalidad acorde con las ideas hospitalarias y sanitarias decimonónicas (Imagen 8).

---

<sup>334</sup> *Ibid.* p. 50.

<sup>335</sup> AGECE. Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Salud. Serie: Hospitales. Caja 1. Expediente 25. A. Sotelo, jefe político del Partido de Campeche, solicita al secretario de Gobierno y Hacienda, la aprobación del gasto de 200 pesos que el H. Ayuntamiento necesita para medicinas en el Hospital Municipal de ese Partido. Campeche, 24 de enero de 1889. 3 fs.

<sup>336</sup> AGECE. Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Salud. Serie: Hospitales. Caja 1. Expediente 29. Carlos Gutiérrez MacGregor, jefe político del Partido de Campeche, informa al secretario de Gobierno, el acuerdo del H. Ayuntamiento de esta ciudad sobre el gasto de 154 pesos, 25 centavos para la buena higiene del hospital Manuel Campos. Campeche, 22 de mayo de 1897. 3 fs.

<sup>337</sup> *Ampliación del informe que emitieron los cc. Doctores Domingo Duret, Juan Pérez Espínola, José del R. Hernández, Ángel A. Gaudiano Echarte y Patricio Trueba... Op. Cit.* p. 40.

Imagen 8. Templo de San Juan de Dios y antiguo hospital Manuel Campos en 1910



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Autor: Cicero y Pérez. Año: 1910. El conjunto era sobrio y modesto. Al estar dentro de la ciudad y rodeada de viejas casonas en espacios reducidos, la capital era propensa a numerosos contagios, por lo que reubicar a los pacientes en un área cercana a la periferia y con un mejor equipamiento hospitalario fue una tarea pendiente para cristalizar las ideas sanitarias de los dirigentes de las últimas décadas del XIX.

El discurso de la modernización y la prosperidad estaba inconcluso si los gobiernos liberales no consolidaban primero sus servicios públicos de salubridad. Con este objetivo en mente, las campañas de vacunación impulsadas desde las instituciones sanitarias fundadas durante el porfiriato intentaron convertirse en el reflejo de los beneficios de la ciencia médica entre la sociedad mexicana, en donde sus habitantes no solamente fueran trabajadores sino



también ciudadanos sanos y vigorosos.<sup>338</sup> Bajo el régimen de Díaz, la acción de las vacunas y las campañas pudo contener el impacto negativo de las afecciones que habían estado presentes a lo largo de la historia del país. Por ejemplo, se tomaron cruzadas para combatir la epidemia de peste en Mazatlán o la fiebre amarilla y el paludismo, así como la tuberculosis en 1907 o la sífilis en las Californias.<sup>339</sup> El uso de las vacunas no era nuevo en el puerto campechano, ya que el Ayuntamiento las distribuyó a mediados de los años 30 del XIX,<sup>340</sup> pero ante la desconfianza de la gente, su aplicación fue desigual. Esta inconstancia no frenó el reparto de vacunas contra la viruela en algunos partidos desde que Campeche inició su proceso de conversión a estado de la República en los 60,<sup>341</sup> y la ciudad capital adquirió importancia como principal proveedor de las mismas.<sup>342</sup> En aquellos casos en que faltaban vacunas, éstas eran solicitadas al Gobierno Federal.<sup>343</sup>

En 1892 el H. Ayuntamiento aprobó varios acuerdos para contrarrestar la propagación de cólera que se estaba desarrollando en Europa y Nueva York. Las medidas fueron sumamente estrictas, pues en la ciudad intramuros, así como en cada uno de los barrios, fueron nombradas varias comisiones compuestas de 6 a 12 personas: una correspondía a la ciudad intramuros y 6 a los barrios. Cada comisión era una Junta Auxiliar de Higiene tenía la facultad de visitar las casas de los cuarteles para exigir a sus propietarios el mayor aseo posible en las letrinas, sumideros, caños y patios.<sup>344</sup> Asimismo, recomendaban evitar las aglomeraciones de basuras barriendo el

---

<sup>338</sup> Claudia Amalia Agostoni. "Estrategias, actores, promesas y temores en las campañas de vacunación antivariolosa en México: del Porfiriato a la Posrevolución (1880-1940)", en *Ciencia & Coletiva*. Associação Brasileira de Saúde Coletiva/Abrasco. Río de Janeiro, vol. 16, núm. 2. Febrero de 2011. p. 461.

<sup>339</sup> Fierros, *Op. Cit.* p. 41.

<sup>340</sup> Alcalá Ferráez. *Op. Cit.* p. 151.

<sup>341</sup> Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Salud. Serie: Vacunas. Caja 2. Expediente 1. *La jefatura política del Partido del Carmen, solicita al gobernador del estado de Campeche, un tubo de vidrio para propagar la inoculación de la vacuna y evitar el desarrollo de la viruela en ese Partido*. Carmen, 28 de enero de 1861. 1 f.

<sup>342</sup> Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Salud. Serie: Vacunas. Caja 2. Expediente 8. *José Leandro Solís, jefe político del Partido de Los Chenes, notifica al oficial mayor encargado de la Secretaría de Gobernación y Hacienda, que se tomaron fondos del Partido para los gastos de los dos jóvenes enviados a Campeche para ser vacunados contra la viruela*. Bolonchén, Campeche, 11 de junio de 1875. 2 fs.

<sup>343</sup> Fondo: Salubridad y Asistencia Social. Sección: Salud. Serie: Vacunas. Caja 2. Expediente 26. *El gobernador constitucional del estado de Campeche, solicita al presidente del Consejo Superior de Salubridad, se sirva a disponer que se envíen algunos tubos de linfa vacunal a este Gobierno*. Campeche, 29 de mayo de 1906. 5 fs.

<sup>344</sup> La capital campechana se dividía en 34 cuarteles. Dentro de los cuales 6 de ellos estaban localizados en la ciudad intramuros y los restantes se distribuyeron en los barrios. El objetivo de esta división era mejorar el control y el orden. Laura Isabel Caamal Pacheco. *La policía de la ciudad de Campeche durante el porfiriato*.

frente de las calles y las azoteas, dando aviso y auxiliándose con la policía para el cumplimiento de la limpieza.<sup>345</sup> El Gobierno Federal expidió códigos sanitarios donde se reforzaba a la organización del servicio sanitario en coordinación con las autoridades estatales,<sup>346</sup> para poca fortuna de éstas, la presencia de hierbas invadía los edificios de manera frecuente,<sup>347</sup> y los habitantes de la ciudad realizaban reuniones que obstruían las calles, propiciando fangales debido al estancamiento de agua y porque las banquetas no podían ser reparadas ante la irresponsabilidad de los vecinos.<sup>348</sup> Al parecer, no había congruencia entre las disposiciones sanitarias oficiales con las prácticas higiénicas de la población de la capital.

### **Medios Modernos de Comunicación: Anhelos de Modernización de La Ciudad**

La irrupción del ferrocarril, el telégrafo y el tranvía en las ciudades significó la reconfiguración de la trama urbana. En el caso del ferrocarril y el tranvía, la presencia de ambos trajo la presencia de un conjunto de normas de movilidad y la fragmentación o el ensanchamiento de los núcleos urbanos, principalmente de aquellos donde la industrialización fue más acentuada. Las instalaciones ocasionaron la expansión de la red en las calles, además de la atracción de mano de obra y nuevas edificaciones especializadas en la infraestructura ferroviaria. El telégrafo, por su parte, originó que la información viajara más rápido de un lugar a otro, siendo usado inicialmente por establecimientos comerciales. La introducción del ferrocarril en las inmediaciones de la ciudad portuaria de Campeche fue modesta, provocada por las insuficientes inversiones; a su vez el tranvía fue básico para el traslado de algunas mercancías y la conexión de las personas de los barrios hacia sus centros de trabajo situados en el casco antiguo. La organización territorial del espacio urbano campechano permaneció casi intacto, solo alterado por la demolición de algunos fragmentos del lienzo de muralla para dar paso del tranvía.

---

Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia. Universidad de Guadalajara/División de Estudios Históricos y Humanos. Guadalajara, Jalisco. 2018. p. 180.

<sup>345</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Libre y Soberano de Campeche*. Año X. Campeche, martes 27 de septiembre de 1892. Núm. 979. p. 2.

<sup>346</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Libre y Soberano de Campeche*. Año X. Campeche, viernes 30 de septiembre de 1892. Núm. 980. p. 4.

<sup>347</sup> *El Reproductor Campechano. Seminario Noticioso, de Variedades, Literatura y Anuncios*. Año VI. Campeche de Baranda, 13 de mayo de 1894, núm. 297. p. 3.

<sup>348</sup> *El Reproductor Campechano. Semanario Noticioso, de Variedades, Literatura y Anuncios*. Año XI. Segunda Época. Campeche de Baranda, 16 de octubre de 1898, núm. 500. p. 2.

*El Ferrocarril.* El ferrocarril fue proyectado desde 1850 para alcanzar altos vuelos en la economía mexicana, ya que el régimen liberal pretendía integrar mercados locales y transportar un mayor número de mercancías y personas. El “orden y progreso” del porfiriato requería de la certeza para invertir en las vías férreas y el marco de paz que poco a poco ganaba terreno en el territorio nacional parecía el campo propicio para obtenerlo, sobre todo para dar el gran salto a la modernidad prometida. Las bases para la construcción de las redes ferroviarias ya estaban puestas desde la primera mitad del siglo XIX, Díaz continuó y consolidó esa expansión en el último cuarto de siglo hasta llegar a tener la máxima extensión ferrocarrilera. La existencia de las vías afianzó el vínculo entre el centro del poder político y económico, la Ciudad de México, con las regiones, fundamentalmente puertos como Veracruz y Tampico, así como la comunicación con la frontera norte para dar cauce a los artículos hacia el extranjero, al mismo tiempo que se reforzó el comercio interno.<sup>349</sup>

El crecimiento económico que indujo la entrada del ferrocarril en los mercados internos fue disímil y los beneficios que encontraron algunos actores políticos fueron dispares como en el caso peninsular. El auge del henequén a mediados del XIX en Yucatán necesitaba de una sólida infraestructura, entre las cuales el ferrocarril era indispensable para la agroexportación, y en efecto, la traza de las vías férreas incentivó el cultivo de este agave a gran escala. El tendido de rieles no estuvo exento de dificultades, pero finalmente se concretó la inauguración del ferrocarril Mérida-Progreso en 1881 y después las líneas Mérida-Valladolid y Mérida-Peto. La construcción de los ferrocarriles en Yucatán fue fomentada por una oligarquía local enriquecida por la explotación de henequén y no por inversionistas foráneos.<sup>350</sup>

La suerte de Campeche fue diferente, pues ante la falta de recursos los sucesivos proyectos para hacer realidad la extensión de líneas ferroviarias que conectaran la ciudad capital con fincas, haciendas y zonas agrícolas muy pronto se evaporaron. En 1881 el Gobierno Federal aprobó el contrato para iniciar la construcción del camino entre Campeche y Calkiní en la parte norte del

---

<sup>349</sup> Sandra Kuntz Ficker. “Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del porfiriato”, en *Historia Mexicana*, vol. 45, núm. 1. El Colegio de México. México. Julio-septiembre de 1995. p. 40.

<sup>350</sup> Raquel Ofelia Barceló Quintal. “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX”, en *Mirada Ferroviaria*. Revista Digital. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. México. Septiembre-diciembre de 2015, núm. 15. pp. 14 -15.

estado, con un ramal en el pueblo de Lerma, y pretendía abarcar depósitos, talleres y estaciones.<sup>351</sup> Sin embargo, los trabajos avanzaron lentamente hasta que éstos quedaron totalmente paralizados. Cuando al año siguiente se retomó la obra, la empresa estatal solo reparó el tramo previamente construido.<sup>352</sup> De una otra forma, los planes para unir la ciudad campechana con los pueblos fracasaron, como aconteció en 1883 con la vía Campeche-Tixmucuy o la posibilidad de enlazar en 1898 a la capital con Bolonchenticul, una región vasta en maderas y tierras cultivables al oriente del estado.<sup>353</sup>

No solamente se contempló contactar a las poblaciones ricas en producción agrícola dentro de la entidad, también a nivel interestatal, los dirigentes campechanos apostaron por reforzar comercialmente a Campeche con Mérida a través de un ferrocarril. La preocupación se expresó desde la máxima investidura, ya que para el gobernador Juan Montalvo, la conclusión de la vía que uniría a ambas ciudades era necesario para el “engrandecimiento y progreso del estado” y para ello se había celebrado un arreglo con la Compañía Peninsular de Ferrocarriles en 1897.<sup>354</sup> Originalmente, el gobierno yucateco concibió el sistema ferroviario hasta el municipio campechano de Calkiní gracias a una concesión del presidente Díaz,<sup>355</sup> en tanto que el de Campeche ya había puesto en marcha sus propios caminos hasta el mismo municipio, con lo que se podrían enlazar los dos estados, pero en Campeche hubo varias interrupciones relacionados con el presupuesto que retrasaría aún más su finalización.<sup>356</sup> Después de varias vicisitudes económicas, la vinculación entre las capitales de ambos estados por medio de un camino de hierro rindió frutos en 1898.<sup>357</sup> Dicha unión entre los pueblos campechano y yucateco fue aplaudido con gran entusiasmo por escritores de la región.<sup>358</sup>

---

<sup>351</sup> AGE. Fondo: Reservado. Sección: Documentos del siglo XIX. Caja 3. Expediente 71. *Ferrocarril de Campeche a Calkiní con prolongación a Lerma*. México, 23 de febrero de 1881. p. 3.

<sup>352</sup> Fausta Gantús. *Ferrocarril Campechano, 1900-1913*. Gobierno del Estado de Campeche/Universidad Autónoma de Campeche/Instituto de Cultura de Campeche. Campeche. 1996. pp. 30-31.

<sup>353</sup> *Ibid.* pp. 35-42.

<sup>354</sup> *Informe leído por el ciudadano Juan Montalvo, gobernador constitucional del estado*. Campeche, 7 de agosto de 1897. p. 5.

<sup>355</sup> AGE. Fondo Fomento: Sección: Transportes. Serie: Ferrocarril. *Contrato para el establecimiento de un ferrocarril*. México, 14 de septiembre de 1880. f-1.

<sup>356</sup> *Informe leído por el ciudadano Arturo Shiels, gobernador constitucional del estado*. Campeche, 7 de agosto de 1883. p. 6.

<sup>357</sup> *Informe leído por el ciudadano Juan Montalvo, gobernador constitucional del estado*. Campeche, 7 de agosto de 1898. p. 2.

<sup>358</sup> AGE. Fondo: Reservado. Sección: Documentos del siglo XIX. Caja 3. Expediente 80. *En la inauguración del ferrocarril entre Mérida y Campeche por José Peón Contreras*. Julio de 1898. pp. 1-8.

En 1900 se estableció un contrato del recién fundado Ferrocarril Campechano para partir de la capital, sede política del estado hasta el Partido de Los Chenes, considerado como una de las áreas agrícolas de Campeche. La idea era emular el éxito del Ferrocarril Peninsular, fundamentalmente de iniciativa yucateca, que ligó a Yucatán con Campeche y que tuvo como punto de unión el municipio de Calkiní. Ahora se buscaba vincular el oriente estatal con la capital, para la consecución de este fin Fernando Carvajal recibió la concesión del Gobierno del Estado para explotar por 99 años el ferrocarril.<sup>359</sup> El Ferrocarril Campechano nació como una sociedad anónima, con un capital social suscrito por el público, que aspiraba alcanzar 100 mil pesos. El objetivo era fraccionar este capital en acciones de a 100 pesos cada una y a las personas interesadas se les indicaba enviar un folleto en la Calle del Comercio de la ciudad o a la sucursal del Banco Yucateco.<sup>360</sup> En el contrato se estipulaba que, al concluir el plazo, el Gobierno del Estado se haría cargo de la administración, no sin antes indemnizar a sus anteriores directivos pagando las dos terceras partes del valor del ferrocarril y sus accesorios, así como el compromiso para ser una empresa exclusivamente campechana.<sup>361</sup>

La idea inicial era de alto nivel porque primero se aspiraba llegar hasta la villa de Bolonchenticul para acercar la vía ferroviaria hasta el vecino estado, específicamente con el ramal de Muna y el Ferrocarril de Peto y los Sud-orientales de Yucatán.<sup>362</sup> Pero en 1904 se inauguraron solo 10 kilómetros hasta el poblado de Chiná, y en septiembre de 1908 se terminó el segundo tramo hasta Uayamón, que abarcó 19 kilómetros más. Esta línea comenzaba frente a la Puerta de Tierra de la capital, continuaba en el pueblo de Chiná y concluía en Uayamón, cerca de la hacienda del mismo nombre y cuya estación contaba con bodegas y mampostería.<sup>363</sup> Incluso más adelante, Fernando Carvajal, administrador del Ferrocarril Campechano, imaginó una vía férrea de más grandes proporciones al querer extenderla hasta el territorio federal de Quintana Roo, lugar rico en maderas preciosas, o en algún punto de la costa del Pacífico. Estos intentos señalaban

---

<sup>359</sup> AGECE. Fondo: Agustín Ortiz González. Caja 1. Expediente 2. *Programa para la organización del Ferrocarril Campechano*, S. A. Campeche de Baranda, 30 de octubre de 1900. p. 2.

<sup>360</sup> *Ibid.* p. 3.

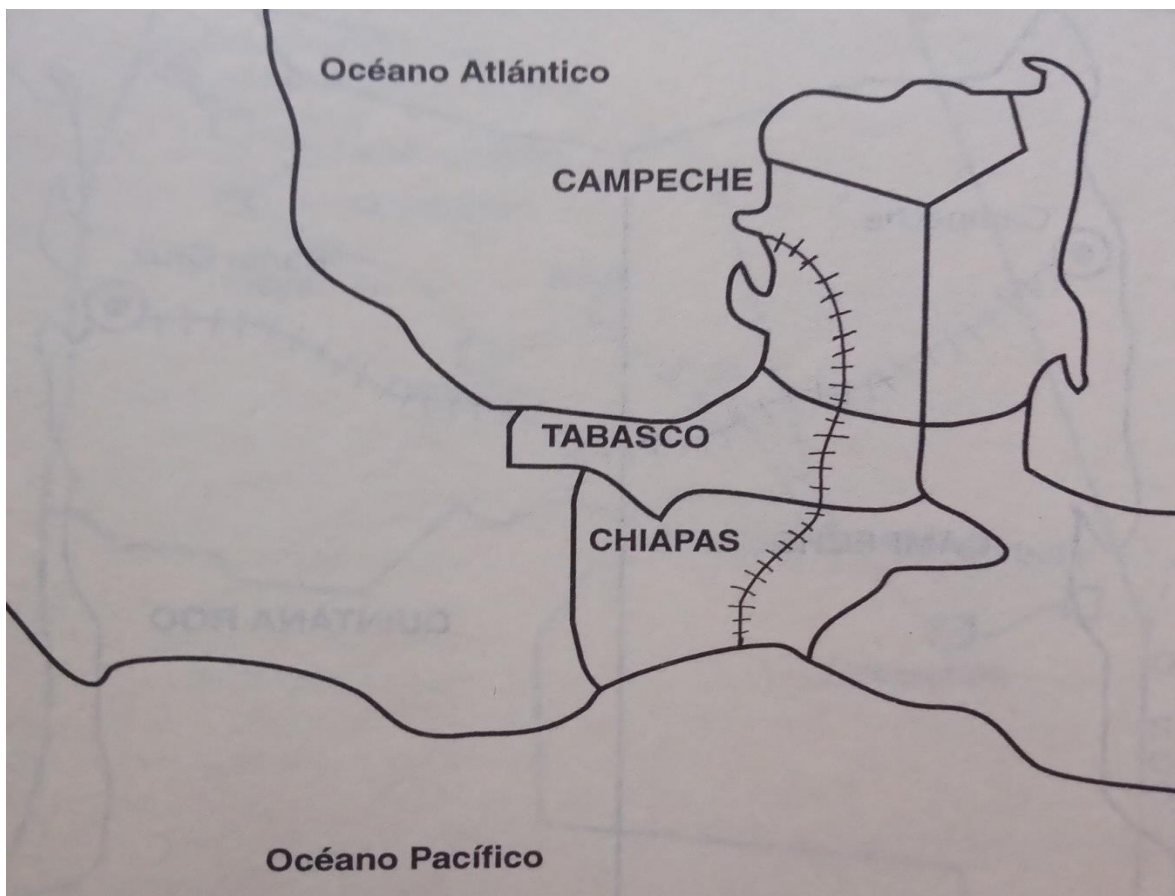
<sup>361</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Libre y Soberano de Campeche*. Año XIII. Campeche de Baranda, jueves 4 de octubre de 1900, núm. 562. p. 1.

<sup>362</sup> *Ibid.* p. 2.

<sup>363</sup> Gantús. *Op. Cit.* p. 80.

que el plan era construir un ferrocarril transpeninsular o interoceánico en el sureste del país. Lamentablemente para su causa, nunca se concretó y todo quedó en el papel (Mapa 4).<sup>364</sup>

Mapa 4. Proyecto de ferrocarril transoceánico en 1909.



Fuente: Gantús, *El Ferrocarril Campechano*. p. 86. En ésta es palpable el intento de construir una vía de gran extensión que uniera a la capital del estado de Campeche con el Pacífico mexicano, pero el proyecto no fructificó.

***El Telégrafo.*** Campeche atravesaba dificultades económicas y la marcha del ferrocarril fue frenada por tropiezos de tipo monetario, quedando a medias la extensión de las vías. Otra forma de innovación en las comunicaciones adoptada en el estado fue la que representó la red telegráfica inaugurada en 1851 en nuestro país. Este dispositivo no estuvo exento de problemas que entorpecieron su consolidación en todo el país, sobre todo de aquellos derivados de los conflictos

---

<sup>364</sup> *Ibid.* pp. 82-86.

políticos. Antes de que el telégrafo incursionara con éxito en la mayor parte del territorio nacional, el medio más socorrido era el que ofrecía las redes pluviales y terrestres. Solamente cuando el Estado mexicano consiguió las condiciones idóneas, la política modernizadora de los liberales dispuso de subvenciones parciales para estimular a los particulares la operación de los primeros telégrafos. Las ventajas que ofrecía este sistema de transmisión de información iban más allá de lo comunicativo, también fue una herramienta necesaria para acentuar la centralidad de la Ciudad de México y enlazar el poder económico de la iniciativa privada con el interés político como ocurrió en Veracruz en su etapa inicial.<sup>365</sup>

Después de un sinuoso derrotero, la red telegráfica fue retomada por el régimen en 1868 y su administración fue confiada a los gobiernos estatales, que abrieron el servicio de las redes en Michoacán, México, Jalisco, Hidalgo, Morelos, Puebla, Oaxaca y Zacatecas. Las concesiones dinamizaron los intercambios regionales y la inversión en las empresas privadas. Algunas sociedades fueron la Compañía Telegráfica Mexicana, la Empresa de Jalisco, etc., que conectaban varias localidades, entre estos el centro con el Golfo (Minatitlán, Tuxpan, etc.) o el Bajío (León, Guadalajara) con el Pacífico (San Blas, Manzanillo, Mazatlán). Los cables se ampliaron hasta los extremos del país de 1867 a 1876. En el sur la red creció en Oaxaca, Frontera, Campeche y Progreso por medio de cable submarino. El aumento de las líneas telegráficas tuvo una prioridad comercial, ya que vinculaba puertos, haciendas ganaderas, industrias, centros mineros e incitaba a la inversión y aceleraba los intercambios.<sup>366</sup>

Como parte de esta política modernizadora nacional y con el afán de avanzar por la misma ruta de adelantos técnicos elegida por el resto de la República, el gobierno campechano instaló en 1871 el primer poste de línea telegráfica en el pueblo de Iturbide, en el oriental Partido de Los Chenes, y que uniría a éste con la ciudad capital. Un acto interpretado como el principio de una “era indefinida y no interrumpida de progreso”, para evitar que la “barbarie cometa sus terribles y sangrientos crímenes”.<sup>367</sup> Las autoridades apostaban por el desarrollo tecnológico y hacían referencia a la guerra de castas que se desarrolló cerca de la zona con sus terribles resultados. La

---

<sup>365</sup> Héctor Mendoza Vargas. “El territorio y la innovación: la red telegráfica mexicana, 1850-1910”, en *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, núm. 84. Universidad Nacional Autónoma de México. 2014. p. 99.

<sup>366</sup> *Ibid.* p. 101.

<sup>367</sup> *La Discusión. Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche*. Campeche, martes 25 de julio de 1871. Año I, núm. 101. p. 3.

ciudad de Campeche fue el centro neurálgico desde el cual se organizó la instalación de los cables telegráficos y principal punto de vinculación con los otros territorios de la entidad.

El 1 de febrero de 1872 el gobernador Joaquín Baranda inauguró la línea telegráfica de Campeche a Calkiní, villa ubicada al norte del estado y perteneciente al Partido de Hecelchakán, recibiendo un conjunto de telegramas elogiosos que comunicaron al mandatario estatal con diversos funcionarios desde la capital campechana y resaltando el progreso y las bondades de la tecnología que conectaba a los pueblos.<sup>368</sup> En marzo de ese año fue tomada la decisión de establecer un telégrafo entre Campeche y Minatitlán, pasando por la isla del Carmen. La finalidad era articular a través de una sola gran línea las ciudades de Mérida con dichas ciudades costeras hasta concluir en la capital de la República.<sup>369</sup> Con toda seguridad, la unidad tenía como propósito fundamental posibilitar los movimientos mercantiles a un mejor ritmo en lugares distantes, superando las barreras naturales de comunicación, pero también para vencer los obstáculos geográficos y culturales. El 8 de junio después de varios meses, fue celebrada con fervor la apertura de la línea telegráfica entre Yucatán y Campeche.<sup>370</sup> En 1887 pudo cristalizarse la inauguración del servicio telegráfico que enlazó a la capital de República con la ciudad de Campeche.<sup>371</sup>

Los festejos oficiales por la presencia del telégrafo ponían el acento en el progreso y justamente las autoridades campechanas lo veían, en medio de ceremonias pomposas, como la meta final de una larga carrera que había principiado desde tiempo atrás y que en ese momento se estaba haciendo realidad gracias a la voluntad de un régimen civilizatorio. Sin embargo, el desarrollo sería opacado por los daños que constantemente sufrían los telégrafos eléctricos y a las que había que darles mantenimiento al poco tiempo de haber sido puesto en funcionamiento. Los desperfectos ponían en jaque la retórica apologética gubernamental, pese a que la red del telégrafo era de hilo de bronce y cobre fosforoso que resistía mucho más las adversidades de los climas

---

<sup>368</sup> *La Discusión. Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche*. Campeche, viernes 2 de febrero de 1872. Año III, núm. 156. pp. 3-4.

<sup>369</sup> AGE. Fondo: Reservado. Sección: Documentos del siglo XIX. Caja 3. Expediente: s/n. *Solicitud de aprobación de un establecimiento telegráfico entre Minatitlán y Campeche, pasando por la isla del Carmen*. Campeche, 26 de marzo de 1872. 2 fs.

<sup>370</sup> *La Discusión. Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche*. Campeche, martes 11 de junio de 1872. Año. III, núm. 193. pp. 1-2.

<sup>371</sup> *Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Campeche*. Campeche, martes 5 de julio de 1887. Año V, núm. 436. p. 1.



húmedos o los efectos de ciclones y huracanes como eran los casos Yucatán, Campeche o Tabasco.<sup>372</sup>

Desde los primeros años de su presencia, hubo líneas destrozadas y existieron notificaciones enviadas a las autoridades de diversos destrozos de las líneas telegráficas en el norte y oriente del estado en 1873, a fin de que éstas sean reparadas de manera urgente y así frenar la interrupción de las comunicaciones en pueblos, haciendas y rancherías.<sup>373</sup> En Iturbide, donde se colocó el primer poste de telégrafo, los destrozos eran frecuentes cerca de la demarcación de la hacienda Montebello, frenando el contacto con dicho lugar, tal era el reclamo del director de los servicios del telégrafo estatal, Manuel Regil, al gobernador Baranda.<sup>374</sup> Inclusive, el deterioro siguió presentándose en los años sucesivos, a tal grado que el mandatario estatal envió un informe del mal estado de las líneas, donde se exponía que unos tramos de las mismas servían y otros no funcionaban y en las que se reconocía que las fallas tendrían un origen diverso, entre los cuales sobresalían los efectos del tiempo.<sup>375</sup> Pese a las trabas que se reportó en el último tercio del XIX, el servicio telegráfico era un hecho y su amplitud permitió acercar regiones apartadas y justificó el salto a la modernidad que los dirigentes campechanos y nacionales presumían. Un mapa de 1899 daba cuenta de la conectividad del telégrafo en la península de Yucatán (mapa 5).

---

<sup>372</sup> Mendoza Vargas. *Op. Cit.* p. 104.

<sup>373</sup> AGECE. Ramo: Telégrafo. Expediente: s/n. *Notificación de las autoridades de los partidos de Calkiní y Bolonchén, para prestar las facilidades que se requieren al C. director de las líneas telegráficas y correos del estado, para llevar a cabo la reparación y mantenimiento de las comunicaciones.* Campeche, 4 de marzo de 1873. 2 fs.

<sup>374</sup> AGECE. Ramo: Telégrafo: Expediente: s/n. *El C. Manuel Regil, director de las líneas telegráficas del Edo. de Campeche, informa al C. gobernador del Edo., los destrozos habidos con las líneas que comunican a la hacienda Montebello.* Campeche, 12 de febrero de 1873. 2 fs.

<sup>375</sup> AGECE. Ramo: Telégrafo. Expediente: s/n. *Informe que el Gobierno del Estado solicitó del jefe de las líneas telegráficas del mismo, relativo al mal estado de éstas y se transcribió al Ministerio de Fomento.* Campeche, 26 de junio de 1878. 3 fs.

Mapa 5. Servicio telegráfico en la península de Yucatán. 1899.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Carta de la Red Telegráfica Federal de los Estados Unidos Mexicanos. 1899. Este fragmento de la carta muestra la conectividad que se alcanzó en la península de Yucatán y zonas aledañas. Sobresalen las capitales de Campeche y Yucatán, entrelazados con varios poblados. La capital campechana se unió con Mérida, Bolonchenticul, Hecelchakán, Hopolché, Iturbide. Más al sur se conectó con Champotón, Chenkán, Isla Aguda, Ciudad del Carmen y, a su vez, la línea telegráfica llegaba a las comunidades tabasqueñas.

Acerca de la introducción del teléfono en Campeche los datos más bien son difusos, no existe documentación de archivo, salvo el testimonio de Álvarez Suárez. Este relató que Eduardo Massa acudió al Ayuntamiento solicitando una concesión por quince años para establecer una red telefónica. La iniciativa fue aprobada en 1894, sin embargo, no es claro cuáles fueron los puntos donde se extendieron las líneas ni dónde tendría su sede el concesionario. Parece que el servicio público telefónico solamente abarcó las propiedades rurales, pues la instalación de los aisladores fue hecha con el consentimiento de los dueños de las fincas.<sup>376</sup> El servicio fue suspendido y en 1899 nuevamente reanudado, ahora bajo la dirección de Cenobio Inclán, quien

<sup>376</sup> Álvarez Suárez. *Ibid.* p. 312.

recibió luz verde para colocar los postes en donde fuese necesario. Otra vez se desconoce los sitios que atravesaron los postes y los cables, aunque puede intuirse que las oficinas gubernamentales, los negocios particulares y las haciendas se hicieron de los servicios telefónicos.<sup>377</sup> Estos requerían de una comunicación rápida y constante, por lo tanto, no debe descartarse la utilidad de los teléfonos para transmitir noticias de interés público y económico en la ciudad y en las comunidades rurales donde se asentaban las haciendas.

**Los Tranvías.** Una de las últimas innovaciones tecnológicas introducidas en la ciudad de Campeche fue el tranvía. En la recta final del siglo XIX, el proceso de crecimiento urbano fue paulatino y las transformaciones experimentadas en su espacio para abrirse paso a una nueva forma de movilidad se concretó despacio, correspondiendo con la baja densidad poblacional campechana y la poca diversidad de sus actividades económicas. La economía se encontraba estancada y no hubo apertura de fábricas ni inversiones extranjeras en la capital que fortaleciera el desarrollo industrial. La retórica oficial que pregonaba las ideas higienistas y ornato como parte de la modernización, pronto llegaría al sistema de transporte y para lograr que los medios facilitaran el desplazamiento de los habitantes de la capital, se otorgaron algunas concesiones para la construcción de tranvías.

La ampliación de las comunicaciones era un proyecto promovido por la clase política decimonónica, principalmente la expansión de las vías férreas, favorecida por la nueva estabilidad económica y política del porfiriato para unir mercados regionales tan distantes del país. En las ciudades, los adelantos tecnológicos también se reflejarían en los tranvías, cuya historia estuvo unida con la de los ferrocarriles. Se pensaba que la presencia de las redes de tranvías impactaría de manera positiva en el traslado de pasajeros y mercancías, así como en los servicios de correos y basura.<sup>378</sup> Las innovaciones tecnológicas en las comunicaciones a partir del siglo XIX continuaron con la introducción de la energía eléctrica en los transportes en 1900. Este hecho fue un motivo más para jactarse de la modernidad capitalista en México.

---

<sup>377</sup> *Ibid.* p. 344.

<sup>378</sup> Patricia Gómez Rey y Héctor Ignacio Martínez Álvarez. “Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios”, en *La electrificación y el territorio. Historia y futuro*. Capel, Horacio; H. Zaar, Miriam y Vasconcelos Pereira, Magno. Universidad de Barcelona. España. 2017. p. 3.

Los tranvías sirvieron de “enlace entre la ciudad, los centros comerciales, agrícolas y manufactureros de los alrededores, necesitados de fuerzas de trabajo y un ágil medio de transporte de los productos”.<sup>379</sup> En Campeche, el Tranvía Dondé fue de gran utilidad para conectar los barrios con la plaza principal de la ciudad: por un lado, los de San Francisco y Guadalupe, barrios cercanos a la costa, y por el otro extremo se unirían los de Santa Ana y Santa Lucía. Quizá los tranvías campechanos no fueron los catalizadores de la activación industrial como se pensó para otras regiones que recibieron ganancias con el asentamiento, pero sí fue una herramienta aprovechada por la economía local y que llevó beneficios relativos a la gente, especialmente para vencer las dificultades que el terreno imponía y la distancia que, a pesar de no ser tan grande, la ausencia de caminos pavimentados complicaba el arribo de un destino a otro. Las líneas tranviarias permitieron el flujo de mercancías de pescadores, artesanos y jornaleros de los barrios hasta el primer cuadro de la ciudad.<sup>380</sup> Esta situación produjo que la venta de artículos y actividades económicas se centralizara en el casco antiguo.

En una lista de noviembre de 1883 elaborado por el Ayuntamiento de Campeche quedó registrado el número de vehículos con los que contaba los habitantes de la ciudad.<sup>381</sup> Este documento sirve para indicar qué tan indispensables eran los transportes para el traslado de un sitio a otro y nos indica que, a pesar de la presencia del tranvía tirado por mulas, era común que también circularan muchos medios de transporte de tracción animal en la capital campechana y sus alrededores como se menciona en la siguiente tabla:

Tabla 11. Cifras del transporte urbano en Campeche en 1883.

Tipo de transporte	Número de propietarios	Número de vehículos
Carreta	72	83
Carro	133	161

Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Basado en el padrón de carruajes del mes de noviembre de 1883 del Ayuntamiento de Campeche.

<sup>379</sup> Mario Camarena. “El tranvía en época de cambio”, en *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos*. Núm. 27. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Octubre-marzo. México. 1992. p. 142.

<sup>380</sup> Álvarez Suárez. *Ibid.* p. 345.

<sup>381</sup> AGECE. Fondo: Municipios. Serie: Campeche. *Padrón de carruajes correspondiente al mes de noviembre de 1883*. fs 21-26.

En este cuadro, es posible observar que en la ciudad circulaban dos tipos de vehículos: las carretas y los carros. No especifica la diferencia entre ambos, pero quizá con el término carreta se referían a los vehículos con dos ruedas utilizadas para transportar alguna especie de carga o mercancía, mientras que el carro era el carruaje para transportar personas. Independientemente de esta distinción, se establece una idea de la cantidad de carros y carretas que la población de la capital tenía para movilizarse, que no eran pocos. Como puede notarse, los carros superaban en número a las carretas y en ocasiones una persona podía ser dueña de dos o más vehículos. El tranvía pudo ser la solución para trasladar a muchas personas que no contaban con un carro o carreta y vencer los problemas derivados de lo agreste del suelo campechano.

El tranvía campechano unió el espacio ciudadano con el entorno rural, pero la mancha urbana no se modificó ni se extendió radicalmente como aconteció en otras ciudades. La influencia que tuvo el establecimiento del tranvía entre la sociedad campechana fue positiva en cierto grado, y algunos sectores acomodados obtuvieron las concesiones para su manejo: uno de ellos fue el propietario de la Compañía Tranviaria Dondé, Salvador Dondé Preciat, quien en 1882 estableció las primeras líneas y ya había ocupado cargos importantes como diputado local, gobernador en 1870, senador y jefe político. Además, junto con su familia, era dueño de propiedades urbanas ubicadas en las principales calles del centro: Colón, Comercio, Hidalgo e Iturbide, así como de varios predios en los barrios.<sup>382</sup> La segunda compañía era el Nuevo Tranvía Urbano, dirigido por Prudencio Pérez Rosado, quien a su vez había sido magistrado del H. Tribunal de Justicia y gobernador en 1880.<sup>383</sup>

Las dos empresas tranviarias tenían como objetivo estimular el desarrollo comercial, entonces no fue casual que en la última década del XIX las líneas se proyectaran en sitios concurridos como el muelle fiscal, las calles del Comercio, América, Colón y de la Muralla (Plano 2). De igual manera los barrios de San Francisco y Santa Lucía quedaron enlazados, y en 1897 Salvador Dondé fue autorizado para expandir los rieles hacia el panteón santaluceño. Dos años más tarde, el gobernador Carlos Gutiérrez MacGregor concesionó a las dos compañías para ampliar el servicio de transporte hacia rutas de difícil acceso, construyendo puentes de madera,

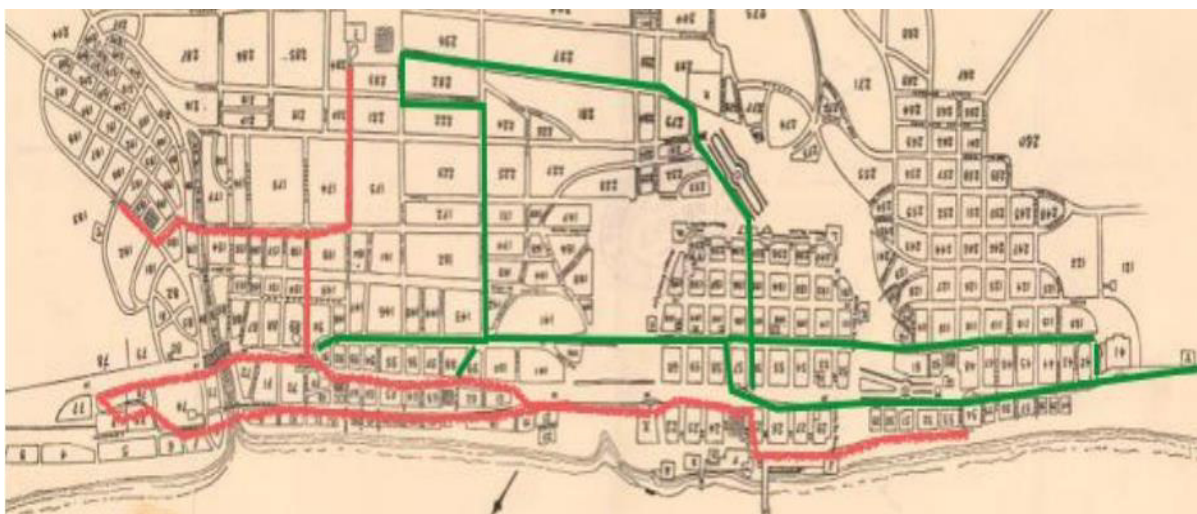
---

<sup>382</sup> Silvia Teresa Marcial Gutiérrez. *Los tranvías: un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural, política y en la traza urbana de la ciudad de Campeche (1883-1938)*. Universidad Autónoma de Campeche. México. 2002. pp. 51-52.

<sup>383</sup> *Ibid.*

mampostería y uno de hierro inaugurado en 1900 para abrirse paso en medio de pantanos y de esteros (Imagen 9).<sup>384</sup> En 1903 el mismo Dondé logró que el Gobierno Federal le concediera fijar un ramal más comprendido en zona marítima, es decir, entre el muelle fiscal y las playas del barrio de San Francisco.<sup>385</sup> La calle de la Muralla se convirtió en punto estratégico para los empresarios que querían enlazar la capital con áreas circundantes, usando el boquete hecho al lienzo amurallado para acceder a la ciudad con tranvías de tracción animal (Imagen 10).<sup>386</sup>

Plano 2. Rutas del Tranvía Dondé y del Nuevo Tranvía Urbano. Siglo XX.



Fuente: Basado en el *Croquis de la Ciudad de Campeche*. Mapoteca: Manuel Orozco y Berra. Autor: M. Santamaría. Siglo XX. La ruta del Tranvía Dondé (en rojo) conectaba la zona costera con los barrios de San Francisco, Guadalupe y se extendía a otros suburbios. El Nuevo Tranvía Urbano (en verde), atravesó la ciudad justamente donde fueron abiertos varios boquetes para que el lienzo amurallado no obstaculizara su ruta. También comunicó las zonas aledañas.

<sup>384</sup> Informe leído por el ciudadano Carlos Gutiérrez Mac-Gregor, gobernador constitucional del Estado. Campeche, 7 de agosto de 1900. p. 5.

<sup>385</sup> AGECE. Fondo: Fomento. Sección: Transportes. Serie: Ferrocarril. *Comunica el administrador de la Aduana Marítima de este puerto, la concesión otorgada por el Ministerio de Guerra y Marina a Salvador Dondé para establecer un ferrocarril urbano entre el muelle fiscal y el barrio de San Francisco*. Campeche, 29 de octubre de 1903. 5 fs.

<sup>386</sup> Fondo Fomento: Sección: Transportes. Serie: Ferrocarril. *Solicitud para construir una línea férrea de tracción animal para uso de carros urbanos*. Campeche. 1904. 2 fs.

Imagen 9. Puente de hierro Porfirio Díaz. 1905.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca: Francisco Cicero. Autor: Luis G. Aznar. Año: Ca. 1905. El 2 de abril de 1900 fue inaugurado el puente de hierro “Porfirio Díaz, en honor al presidente de México, para el tránsito de los tranvías. Dicho puente fue construido sobre un estero y conectaba el suburbio de La Ermita con el barrio de San Francisco para continuar su travesía hacia la ciudad intramuros.

Imagen 10. Instalaciones del Tranvía Dondé en la primera década del siglo XX



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca: Francisco Cicero. Año: Ca. 1900-1910. Salida de tranvías de tracción animal, donde antes estuvo el campo de tiro, entre la calle del Comercio de la capital y el barrio de Guadalupe.

Las líneas de los tranvías conectaban sitios estratégicos, si tomamos en cuenta los oficios de las zonas que atravesaban e incluso la etnia a la que pertenecían. La ruta del Nuevo Tranvía Urbano incluía los barrios de San Román, San Francisco, Santa Ana y parte de Santa Lucía y conectaban con el centro de la ciudad. Este era, precisamente, el lugar donde se concentraba el mayor número de comerciantes (65), al tiempo que ahí vivía una gran cantidad de españoles (560).<sup>387</sup> Mientras que San Román, Guadalupe y San Francisco proliferaron los marinos con 136, 37 y 23 respectivamente. En tanto que en Santa Ana abundaban los carpinteros (27). El Tranvía Dondé también enlazaba los barrios de San Román, Guadalupe y San Francisco, por lo que es posible que gente que se dedicaba a las actividades marítimas fueran pasajeros de los tranvías y algunos comerciantes que se desplazaban de sus hogares hacia su centro de trabajo. San Román no solamente era habitado por marinos, sino por personas dedicadas a las actividades agrícolas, teniendo un total de 106 labradores. Se percibe entonces que los empleos relacionados con el mar, la agricultura y el comercio eran los más sobresalientes. No debe descartarse que para facilitar su traslado y realizar sus faenas de un sitio a otro de la urbe campechana, estos usaran en algún momento el tranvía.

La presencia de este sistema de transporte reestructuró el sistema de movilidad de la capital. El antiguo espacio intramuros heredado de los españoles permaneció casi intacto, salvo la demolición de algunos fragmentos de la muralla y el tendido de los rieles en algunas calles como ya se ha dicho. La transformación se acentuó esencialmente en la periferia, es decir, en los barrios. Las dos compañías ferroviarias repararon las viejas calles y abrieron otras, las fachadas de las casas fueron restauradas, el pavimento reconstruido y el servicio de alumbrado público mejorado.<sup>388</sup> En los barrios de San Francisco, Guadalupe, Santa Ana y Santa Lucía se levantaron

---

<sup>387</sup> Las siguientes cifras de oficios y actividades, están basados en los datos ofrecidos por May González y Be Ramírez, quienes usaron un padrón electoral de 1894 donde se especifica quienes son los ciudadanos con derecho a votar en las elecciones de Ayuntamiento y para jueces de paz. Ángel Omar May González y Pedro Antonio Be Ramírez. "Movimientos de población: distribución de la fuerza laboral en la ciudad de Campeche a fines del porfiriato. 1894", en Guillermo Benjamín Álvarez de la Torre y Elvia Guadalupe Ayala Macías (coordinadores). *Ciudad y sustentabilidad. Estructura urbana*. Universidad Autónoma de Baja California. Mexicali, B. C. 2020. pp. 61-63.

<sup>388</sup> Marcial Gutiérrez. *Ibid.* p. 78.



puentes de hierro para comunicarse entre ellos y con el casco histórico mediante el tranvía. Estas acciones reforzaron la dependencia de la periferia hacia el casco antiguo, que consolidó su centralidad como corazón administrativo y comercial. De hecho, el edificio de la estación del Tranvía Dondé fue erigido a pocos metros de distancia la ciudad (Imagen 10), mientras que el depósito de los vagones del Nuevo Tranvía Urbano de Campeche fue situado en el barrio de San Román aproximadamente a un kilómetro.

No se abundará mucho en los alrededores, ya que el objetivo de análisis es la ciudad intramuros, pero resulta interesante que el tranvía como agente de cambio intervino en el crecimiento de las actividades festivas en la periferia. Mientras que el antiguo núcleo urbano conservó su influencia política y económica, en los barrios los eventos populares se intensificaron como nunca en teatros y salones. Precisamente, los servicios ofrecidos por el tranvía incluían escalas en los centros sociales donde la población de los barrios se divertía. Por ejemplo, ante el éxito del salón-teatro La Kananga en 1898, contiguo a la estación del Ferrocarril Peninsular en el barrio de La Ermita, Salvador Dondé ofreció a la población una ruta para dirigirse a este sector de la capital. Inclusive la empresa organizó fiestas en San Francisco en el que acudía la gente que posteriormente regresaba a bordo de los tranvías para ser repartidos en sus respectivos barrios.<sup>389</sup> Podría concluirse que gracias a este sistema de transporte la movilidad en el espacio territorial campechano fue reorganizada, pues los tranvías unieron dos segmentos diferenciados de la ciudad: la periferia se acercó más al centro; los sectores populares de los barrios podían adentrarse con mayor frecuencia a una zona considerada como elitista.

### **La Ciudad Idealizada**

Al mismo tiempo que en la ciudad de Campeche se ponían en marcha diferentes obras públicas para su modernización y embellecimiento, el campo de las imágenes desempeñaba su propia función. Las acciones gubernamentales favorecieron la centralización de la capital del estado; el desarrollo del sistema de tranvías, la construcción de una red férrea o la introducción del telégrafo posicionaron a la ciudad como la localidad urbana más avanzada de todos los que integraban los partidos del estado de Campeche y aseguraron su lugar como sede administrativa. Curiosamente,

---

<sup>389</sup> *Ibid.* pp. 75-76.

la imagen reproducida fue aquella que representaba la ciudad tradicional que se intentaba dejar atrás: la del pasado colonial. En las imágenes litográficas quedaron registradas algunos aspectos de la vida cotidiana de la ciudad. La fotografía, por ejemplo, una de las innovaciones del siglo XIX, capturó las experiencias vividas en la urbe desde el campo social, político y económico. La pluma de los literatos locales hizo lo propio para representar a la urbe y la nomenclatura sirvió para renombrar una ciudad que se imaginaba así misma como patriótica y liberal.

**La Litografía.** La técnica litográfica tuvo un peso considerable entre los mexicanos y su influencia proviene de los viajeros extranjeros, quienes contaron con los servicios de ilustradores que retrataron los paisajes arqueológicos y naturales, así como las escenas costumbristas del país.<sup>390</sup> El siglo XIX fue la época de la expansión del capitalismo e industrial a casi todo el mundo, y con él, el patrocinio de los viajes de exploración hacia zonas menos desarrolladas. Independientemente de los fines perseguidos: culturales, comerciales, políticos o científicos, México y la península de Yucatán recibió numerosos viajeros. Entre esta pléyade de curiosos estuvo Benjamin Moore Norman y en su paso por el puerto en 1842 observó las principales características de éste, misma que fue publicada en una litografía que salió un año después.<sup>391</sup> Ésta es importante, ya que ilustraciones similares serían reproducidas a lo largo del siglo XIX incluso cuando la clase política campechana miraba a las murallas como construcciones obsoletas y el modelo de ciudad había cambiado, pensando más en aquellas ciudades industriales con sus técnicas constructivas radicalmente distintas y planificadas para resolver los problemas de salubridad, tránsito y expansión.

Por más que las autoridades locales hayan querido romper con los lazos virreinales, los viajeros reflejaron en sus textos esa fuerte herencia colonial y no una ciudad moderna de grandes cambios tecnológicos. La litografía propagó la imagen de lo viejo, es decir, la arquitectura militar y religiosa, que a la postre se convirtió en lo más representativo de la capital campechana. No parecía haber otro distintivo para un estado joven como Campeche que inició su vida

---

<sup>390</sup> Arturo Aguilar Ochoa. "La influencia de los artistas viajeros en la litografía mexicana (1837-1849)", en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, vol. XXII, núm. 76. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2000. p. 114.

<sup>391</sup> Carlos Alcalá Ferraez. "La ciudad de Campeche a través de viajeros extranjeros. 1834-1849", en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. XXXI, núm. 122. Colegio de Michoacán. Michoacán. 2010. p. 211.

administrativa independiente de Yucatán en 1857, aunque reconocido oficialmente en 1863: el símbolo más notable que poseía, el recinto amurallado, era ese lazo español histórico que diferenciaba a los habitantes de la capital frente a sus vecinos yucatecos. Éstos ya habían demostrado las ventajas de los modernos sistemas de comunicación como el ferrocarril y el tranvía, que fueron usados para promover un incipiente turismo arqueológico y playero en su territorio.<sup>392</sup> Sin duda, estos viajes de placer fueron motivados por la experiencia de exploradores foráneos, cuya experiencia contribuyó a despertar el interés por la región de un público europeo y estadounidense. Dibujos litográficos de monumentos, haciendas, paisajes y costumbres se volvieron escenas típicas de Yucatán. Por lo tanto, ¿qué cuadro podría representar mejor a Campeche? La litografía que plasmaba a la ciudad antigua era la mejor exponente para que los campechanos se imaginaran así mismos.

El último decenio del siglo XIX, una de las caras más palpables de la ciudad de Campeche trascendía en la prensa: la del espacio portuario y su vida marítima, así como la arquitectura civil, religiosa y militar de claras raíces coloniales. Influida por los relatos visuales de viajes como el de Norman de 1843 (Imagen 11), *El Reproductor Campechano* repitió un patrón con semejantes características. Como consecuencia, este diario puso su granito de arena para el apuntalamiento de la imagen histórica que acompañará a la ciudad capital con el paso de los años hasta fechas recientes. Un fragmento visual de la urbe que será el emblema de las posteriores campañas turísticas oficiales y donde sobresalía en primer plano el lienzo amurallado con dos baluartes en sus extremos izquierdo y derecho, la puerta de mar, el muelle y algunas embarcaciones marítimas. Atrás de la muralla se asomaban los edificios religiosos y civiles más importantes de la capital, a saber: la catedral y el Palacio de Gobierno, entre otras estructuras (Imagen 12).

La ciudad de Campeche preservó su fisonomía urbana antigua en plano de damero y no hubo necesidad de una remodelación urbana radical. Las vicisitudes económicas fueron aliadas del viejo casco, que salvó así su trazo original y afectaron los deseos gubernamentales de ensanchamiento de avenidas. Los edificios de vidrio y acero que se levantaban en otras capitales inmersas en las transformaciones industriales brillaron por su ausencia y los vehículos introducidos no destrozaron las calles, salvo algunas partes del recinto amurallado como ya se ha

---

<sup>392</sup> Pedro Miranda Ojeda. "Viajeros y turistas de Yucatán, 1822-1915", en *Iberoamericana. América Latina-España-Portugal*, vol. 14, núm. 53. Ibero-Amerikansches Institut PreuBischer Kulturbesitz/Editorial Vervuert/Iberoamericana. Berlín/Madrid. 2014. p. 8-16.

comentado; tampoco los barrios quedaron aislados del centro por el aumento desordenado de la población. Gracias a este lento desarrollo, hacia finales del siglo XIX era posible imprimir estampas donde las murallas y las actividades marítimas eran las protagonistas, aun cuando eran considerados elementos que se oponían al plan modernizador de las élites. Al tiempo que las litografías del puerto se volvieron un componente esencial para marcar su distancia con lo yucateco.

Imagen 11. Litografía del puerto de Campeche con su lienzo de muralla en 1843



Fuente: Ilustración en B. M. Norman. *Rambles in Yucatán; or notes of travel through the península, including a visit to the remarkable ruins of Chichen, Cava, Zayi and Uxmal*. Nueva York. J. & H. G. Lamngley. 1843. Desde mediados del siglo XIX, la ciudad y puerto de Campeche llamó la atención a viajeros por sus murallas y actividades principales relacionados con lo marítimo.

Imagen 12. Gráfica del periódico *El Reproductor Campechano*. 1890.



Fuente: *El Reproductor Campechano*. En el último decenio del siglo XIX, la cara antigua de la ciudad era el símbolo de la capital del estado, junto con sus elementos distintivos: templos católicos, palacios civiles y las labores asociadas con el puerto. El periódico *El Reproductor Campechano* publicó en 1890 esta gráfica inspirada en las escenas aparecidas con anterioridad en las obras de viajeros foráneos.

**La Fotografía.** Pero las litografías no fueron los únicos registros de cómo se percibía la ciudad capital. Las fotografías también ofrecen otros valiosos testimonios para entender cómo se veía a Campeche entre el último tercio del siglo XIX y los primeros decenios del XX. Ambas técnicas para la obtención de imágenes contrastaban en su contenido, pues mientras las imágenes litográficas captaron una urbe fija, donde al parecer las innovaciones tecnológicas no hacían acto de presencia, las fotografías transmitían una realidad más acorde con las aspiraciones gubernamentales: una donde el espacio físico sufría una incipiente transformación gracias a los primeros destellos de corte moderno cristalizado en los tranvías, los puentes de acero, los ferrocarriles y los postes telegráficos. En la fotografía de este periodo se observa, sin embargo, el predominio del mundo rural y el de una ciudad somnoliente y semi paralizada sobre la del campo de las innovaciones científicas.

La técnica fotográfica tuvo una recepción positiva en nuestro país en la segunda mitad del XIX. Esta invención de la modernidad comenzó a ser consumida por ciertos sectores sociales con tal éxito, que los fotógrafos abrieron diversos estudios en la capital de la República. En sus inicios los fotógrafos itinerantes extranjeros patrocinados por sus países retrataron ruinas arqueológicas y localidades. Posteriormente, nuevos métodos comenzaron a ser usados en la fotografía,

haciéndola más accesible a la población y masificando su consumo. Los procesos fotomecánicos fueron concebidos en su momento como un medio que reproducía fielmente la realidad y alteró las artes dedicadas a la representación.<sup>393</sup> La popularización de la fotografía en la península de Yucatán no fue la excepción, pues los viajeros foráneos como John Lord Stephens o Desiré Charnay cargaban entre sus instrumentos sus respectivas cámaras fotográficas y lograron vistas de las ruinas mayas ocultas en la selva.

El primer registro fotográfico de la ciudad de Campeche data de 1841 y fue autoría del austriaco Emanuel Ritter von Friedrichsthal, pero será especialmente la firma Cicero & Pérez la que se dedicó a capturar las imágenes de las calles, edificios, mercados, iglesias, baluartes y fuertes de la capital campechana, y que circularon en tarjetas postales desde fines del XIX y principios del XX.<sup>394</sup> La compañía Cicero & Pérez se popularizó, aunque también sobresalió Luis G. Aznar Preciat y otros menos conocidos. Ya sea por encargo o afición, lo cierto es que los fotógrafos contribuyeron a registrar momentos cruciales de la vida social campechana y dejaron constancia de la introducción de las innovaciones tecnológicas en la ciudad y que formaban parte del discurso oficial de lo novedoso y práctico. Al mismo tiempo, en sus vistas se reflejaron las huellas de las persistencias, perceptibles en los viejos inmuebles casi derruidos o los paisajes rurales aledaños a la trama urbana campechana.

El transporte urbano imprimió un sello de civilización y, en efecto, su existencia era pensada como una puerta a lo nuevo. La fotografía exhibía la ilusión por el progreso, pero fundamentalmente mostraba la eficacia y la comodidad que significaban viajar en menor tiempo en un entorno físico todavía predominantemente rural y de difícil acceso como eran las proximidades de Campeche. La fotografía donde se muestra un tranvía de tracción animal es muy emblemática de lo anterior, porque el vehículo cruza una calle desierta y polvorienta. Atrás el baluarte, símbolo del pasado que quería eliminarse, pero que se mantenía de pie. A la izquierda un fragmento de la alameda arbolada (Imagen 13).

---

<sup>393</sup> Alejandra Osorio Olave. "Usos y consumos de la fotografía en la construcción del concepto de modernidad en México", en *Revista de Humanidades: Tecnológico de Monterrey*, núm. 23. Monterrey, N. L. 2007. p. 185-186.

<sup>394</sup> Juan Carlos Saucedo Villegas. "Los procesos fotográficos históricos en Campeche: 170 años de imagen y materia", en *Campeche. 150 años de creación artística*. Gobierno del Estado de Campeche/LXII Legislatura-Cámara de Diputados/Conaculta/Servicios Editoriales Pámpano. Campeche. 2015. p. 204.

Imagen 13. Tranvía cruzando el baluarte de San Francisco y la Alameda. 1890



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Año: ca. 1890. Autor: desconocido. Tranvía en medio del baluarte de San Francisco, que en 1889 fue partido a la mitad para que este sistema de transporte pudiera ingresar a la ciudad y comunicar el barrio de Santa Ana.

En algunas fotografías de la ciudad de Campeche de la firma Cicero & Pérez, se observan las calles empedradas, banquetas descuidadas y los antiguos edificios coloniales semi abandonados, prevaleciendo el pasado por encima de los componentes del futuro idealizado: los carriles del tranvía o la enredadera de cables unidos a los postes telegráficos que fueron integrados a la trama urbana tradicional. Los elementos costumbristas se mantuvieron como los coches de caballos, palpable en una imagen en la que se ve esta clase de carruaje conduciendo unos pasajeros y doblando por una esquina. Este medio de transporte había sobrevivido durante los primeros años del siglo XX, por lo menos hasta antes del surgimiento de los vehículos de motor. Asimismo, otros detalles son los hombres, mujeres y niños caminando en las calles en donde no hay ningún tipo de congestión ocasionado por el exceso de tráfico (Imagen 14). Es curiosa esta situación, ya que existen algunas otras fotografías donde las calles de Campeche aparecen con poca gente y con escasos carruajes.

Imagen 14. Escena cotidiana en una de las calles de la capital campechana



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. Autor: Cicero & Pérez. Año: 1911. Peatones de diferentes edades caminando en las calles de la ciudad de Campeche. Además de un coche de caballos en el cruce, sobresalen postes, cables y los rieles del tranvía.

**La Literatura.** El relato visual desempeñó, de esta forma, un papel determinante en la manera de retratar el núcleo urbano campechano. Los hombres de la pluma, a su vez, también plasmaron en las páginas una visión romántica de la ciudad. La ciudad vieja nuevamente fue protagonista, ahora de la prosa de escritores locales, quienes derramaron tinta sobre el papel para expresar sus sentimientos sobre Campeche. Durante el proceso de creación de Campeche como entidad federativa, la clase política usó la imagen de la ciudad para justificar la separación campechana de Yucatán. El argumento principal se orientó en particular a la condición “superior” de los habitantes del puerto, en contraste con los pobladores del resto de la Península, en especial de Mérida. Así lo expresaron dos de los artífices del separatismo campechano: Tomás Aznar Barbachano y Juan Carbó en 1861 ante el Congreso de la Unión, quienes no escatimaron en el mayor número de palabras escritas para realizar un comparativo desdeñoso hacia los indígenas, a



quienes veían como los responsables de corromper a los descendientes de los conquistadores españoles de Mérida. Según ambos políticos, los meridianos tenían nodrizas indígenas y eso era el resorte que impulsaba a la degeneración de la lengua, las costumbres y la civilización. La ciudad de Campeche era todo lo contrario, como lee en el siguiente párrafo:

Campeche, puerto de mar, por donde se hizo todo el comercio de la Península hasta principios de este siglo, era el lugar más frecuentado de los españoles y la arteria por donde pasaban todos los colonos y los elementos de la civilización que a la península venían. Corta la población indígena y renovándose constantemente la raza conquistadora, nunca pudo el elemento mayo prevalecer sobre el español. Así las costumbres, los usos, los hábitos, eran muy diferentes de los de Mérida. Casi nadie de los descendientes de los conquistadores sabía la lengua maya; lejos de esto, las nodrizas y sirvientes domésticos tenían que aprender el castellano para entenderse con sus amos; y todos los indios no solo de la ciudad, sino hasta de los pueblos y haciendas sabían este idioma.<sup>395</sup>

Las pinceladas de este cuadro pintado por Aznar Barbachano y Carbó denotaban los rastros de una opinión que hundía sus raíces en el pensamiento de los criollos que no rompieron al cien con su herencia española. Amén de que miraban con temor a los grupos indígenas, que eran numerosos en el campo peninsular y sentían que aquellos asediaban peligrosamente la ciudad de Campeche. En el texto se asomaba una especie de segregación al reafirmar la división tajante los centros de poder de origen español y los pueblos indígenas, en vez de integrarlos como lo habían hecho los meridianos. Para ellos esta era la causa de la degeneración. Cabe recordar que los políticos campechanos tenían una razón poderosa si se toma en cuenta que el estallido de la Guerra de Castas era un acontecimiento recién ocurrido, a mediados del XIX y el puerto campechano era un lugar que preservaba gran parte de su población española y criolla y, en menor medida, mestiza y afroamericana. Según el documento político, en Mérida imperaban las “malas costumbres”, en tanto que en Campeche el estado de cosas era totalmente opuesto. Estas líneas lo atestiguaban:

A Campeche, por el contrario, venia uno u otro empleado y muchos marinos comerciantes. Gran parte de estos colonos fue de Cataluña. Gente vigorosa, trabajadora, de voluntad enérgica, domó la raza indígena. Le

---

<sup>395</sup> Tomás Aznar Barbachano y Juan Carbó. *Memoria sobre la conveniencia, utilidad y necesidad de erigir constitucionalmente en Estado de la Confederación el antiguo Distrito de Campeche* (Facsimilar de la edición de 1861). Colección Campeche, Núm. 11. Gobierno del Estado de Campeche/Editorial Porrúa. Campeche. 2007. pp. 4-5.

hizo modificar sus costumbres, cambiar de vestidos, hablar el castellano, y en fin, formó un pueblo de carácter independiente, conocedor y amante de sus derechos.

No poco contribuyó también a establecer esta profunda diferencia la diversa dedicación de ambos pueblos. El pueblo meridano trabajaba en las artes y oficios y en pequeñas manufacturas, y estas ocupaciones tranquilas y casi sedentarias lo hicieron de carácter más dulce y apacible, más tímido, más sufrido y más inclinado a las fiestas y diversiones. El pueblo campechano, dedicado al comercio, a la navegación, a la pesca, a la construcción naval, al corte del palo de tinte, a la explotación de las salinas y a otros trabajos duros y de riesgo, adquirió el carácter franco, generoso, enérgico e independiente del marino, la buena fe del comerciante, el atrevimiento del que está acostumbrado a luchar con el mar y la fortaleza del que se ejercita en recios trabajos. Pueblo alegre, no es sin embargo dado a continuas fiestas; culto, es enemigo de la cortesanía; leal, jamás traiciona la causa que se propone defender; y franco, no le agrada la adulación ni la lisonja. En una palabra, entre ambos pueblos hay (y muchísima más había antes de la independencia) esa diferencia que salta a primera vista entre los habitantes de un puerto de mar y los de tierra adentro.<sup>396</sup>

Este tipo de párrafos reforzaba la imagen vieja del puerto, una imagen sobre la cual surgió la idea de una ciudad en movimiento, en constante progreso y avance, siempre caminando hacia adelante, de una ciudad de cambios sociales producidos por las revoluciones científicas. La literatura creada durante los años iniciales del estado robusteció el retrato urbano del pasado, pero para legitimar el discurso oficial del proceso de transformación y los grandes logros técnicos que se estaban llevando a cabo en la capital. Las descripciones evocaron una tierra de leyenda suspendida en el tiempo, en donde los ambientes de cambio acelerado no eran perceptibles, aunque tampoco significaba que este estatismo estuviera en conflicto con la idea de cambio. Más bien era un paisaje costumbrista y dentro del cual el puerto era escenario de historias de piratas y los porteños sus principales protagonistas. Los baluartes, las puertas de acceso a la ciudad, los edificios emblemáticos del puerto eran elementos identificadores de la capital y la narrativa transportaba a otra época.<sup>397</sup>

---

<sup>396</sup> *Ibid.* pp. 5-6.

<sup>397</sup> Un cuento que hacía una extensa descripción de la Plaza de la Independencia, los edificios del Hospital de San de Dios, el Ayuntamiento, las puertas de Tierra y de Mar, la bahía, etc., se llamaba *Los dos enmascarados o el crédito en peligro* de Pedro Salazar, y apareció en las páginas de *El Campechano*, fundado por los mismos líderes del separatismo. *El Campechano. Periódico literario redactado por una sociedad de jóvenes*. Tomo I. Imprenta de la Sociedad Tipográfica por J. M- Peralta. Campeche. 1861. pp. 94-104.

La ciudad antigua, rodeada de murallas, fue asociada a la manera de una polis espartana y sus habitantes imaginados como una suerte de “bravos espartanos”.<sup>398</sup> Indudablemente, su historia colonial marcó profundamente a los literatos y políticos campechanos, pues su diseño y, sobre todo, el recinto amurallado para protegerla de los ataques de piratas, inspiró una retahíla de frases laudatorias y de admiración que la pintaban como una ciudad de encanto, romántica e ideal, cuna de valientes guerreros. La capital campechana fue erigida como la excepción en la Península, como un pueblo totalmente opuesto a los demás. En clara referencia a los yucatecos, se acentuó la idea exacerbada de que, desde tiempos anteriores a la Colonia, el campechano ya era “una raza distinta”.<sup>399</sup> Una creencia que fue transmitida por décadas, pero persistió la representación de una ciudad en contacto permanente con la naturaleza, libre del bullicio y del ritmo vibrante que generaban las urbes modernas y sus aspectos negativos. Los dirigentes locales, que buscaban una imagen moderna de ciudad con la demolición de las murallas, una eficaz red de comunicaciones y nuevos edificios, no pudieron cambiar esa noción literaria que se sumaron a las litografías. El asombro se acentuaba con poemas como los siguientes, el primero de José María Pino y el segundo del poeta español Francisco Villaespesa, publicados en 1898 y 1919 respectivamente:

Baluartes de gentes españolas  
Y orgullo de la playas colombinas  
En la arena del Golfo te reclinan  
Al rumor cadencioso de las olas.<sup>400</sup>

---

Ciudad colonial, cuyo arrogante  
Perfil de favorita circasiana  
Reclama el almaizal de seda grana  
Y la blanca pureza del turbante!  
Ciudad colonial, de alma fragante,  
Luminosa y azul cual la mañana  
De cálida molicie de sultana  
Y corazón heroico de diamante!  
Ciudad colonial, puerto divino!  
No hay maravilla en este mundo,

---

<sup>398</sup> Palabras de Salvador J. Ferrer citado por el escritor Salvador Martínez Alomía. *Verdad y justicia. La erección del estado de Campeche*. Tipografía El Fénix. Campeche. 1903. pp. 10-11.

<sup>399</sup> *Ibid.*

<sup>400</sup> *La Aspiración del Estado. Periódico político, literario, de variedades y anuncios*. Año IV. Campeche de Baranda, 10 de junio de 1898, núm. 18. p. 3.

Que ver morir tu atardecer marino.<sup>401</sup>

**La Nomenclatura.** A la par con la exaltación de la ciudad campechana en las páginas de literatos y políticos, hubo otra manera de resignificar la ciudad. Esta última iba de la mano del discurso dominante y dentro del cual Campeche no será la excepción: la nomenclatura de las calles que hacía referencia y exaltaba el nacionalismo del momento, así como alusiones a figuras de la historia local. La tendencia por bautizar las calles con los nombres de personalidades y hechos clave obedeció a las iniciativas de los gobiernos durante el proceso de consolidación del Estado-nación, además a la creciente orientación por transmitir los símbolos y valores patrios fomentados por el régimen, que incluía la glorificación de los personajes históricos y del mismo presidente.<sup>402</sup> Así pues, en lugar de números, a partir de 1872 el Ayuntamiento de Campeche y la Comisión de Policía, acordaron que las calles de la ciudad llevarían nombres con una fuerte carga histórica para el país.<sup>403</sup>

De manera breve, tres calles rindieron homenaje a los caudillos de la lucha independentista: Hidalgo, Morelos e Iturbide y una calle se llamó Independencia. Para los liberales, estos nombres tenían mucha razón de ser en su visión de la historia, porque Miguel Hidalgo fue considerado el padre de la nación mexicana y su continuador era Morelos. Resulta curioso que se haya incluido a Iturbide, ya que normalmente la figura de éste fue marginada por la clase política nacional triunfante, a quien vinculaban con el conservadurismo. El mundo prehispánico estuvo presente con la calle Moctezuma, emperador mexica que recibió a los españoles y porque para el mundo intelectual y político en el pasado precolombino también se hallaba los vestigios de la patria mexicana. El triunfo del liberalismo fue conmemorado con la calle Reforma, movimiento que los políticos comenzaron a identificar como una Segunda Independencia. Uno de los personajes que defendieron la soberanía contra la invasión francesa en la batalla del 5 de mayo de 1862 en Puebla, saliendo victorioso, fue Ignacio Zaragoza, quien también fue honrado con una calle.

---

<sup>401</sup> Francisco Villaespesa. *Poesías. Las ciudades de México: Mérida, Guadalajara, Campeche*. Imprenta Constitucionalista. Mérida, Yucatán, México. 1919. pp. 45-46.

<sup>402</sup> Enrique Florescano. "Patria y nación en la época de Porfirio Díaz", en *Signos Históricos*. Núm. 13. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Enero-junio de 2005. pp. 153-154.

<sup>403</sup> Álvarez Suárez. *Ibid.* pp. 124-125.

El clima de estabilidad que tanto se anhelaba poco a poco se hacía realidad bajo la etapa liberal, una situación que se consolidó con el lema de “orden y progreso” del porfiriato y que fue conmemorado en la calle de La Paz desde los primeros años 70 en Campeche, antes de la ascensión de Porfirio Díaz en el poder, con lo que ya marcaban una división en la historia: el de las convulsiones políticas, económicas y sociales, y el del presente progresista que conducía a un futuro prometedor. Colón y América eran dos protagonistas históricos centrales que merecieron nombres de calles. El primero era el navegante genovés que llegó a nuevas tierras y cuya travesía fue dibujada como una gesta heroica; el segundo, el nombre del continente que aquel “descubrió”, según la historiografía liberal hegemónica. Las únicas referencias de la región y la capital eran las calles de Toro, en honor a Francisco de Paula Toro, gobernador de Yucatán (1835-1837); de la Muralla, porque esa sección de la ciudad colindaba con el lienzo amurallado; y, por último, del Comercio, por ubicarse ahí los establecimientos comerciales del puerto (Plano 3).

Plano 3. Recinto amurallado y sus calles con sus nombres antiguos y actuales.



Fuente: INAH-Campeche. Autor desconocido. Año: siglo XX. Ciudad y puerto de Campeche en la que se muestra los nombres de las calles que tuvieron en 1872 y las nombres que tienen en la actualidad, basado en números. No tiene fecha de elaboración, quizá del siglo XX.

## **Protagonistas de la Ciudad Liberal-Republicana: Clase Política y Comerciantes**

Desde la separación del estado de Campeche en 1857 hasta su reconocimiento por el Gobierno Federal en 1863, el grupo que tomó las riendas del poder político reafirmó su postura liberal apoyando al presidente Benito Juárez en los momentos más críticos y que pusieron en jaque la soberanía nacional como ocurrió durante la intervención francesa en 1862. Las instituciones administrativas y la creación de un cuerpo normativo de notoria filiación liberal reflejaron los principios que sustentarían discursivamente los gobernantes en adelante. Los órganos gubernamentales entre los que destacaban los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial se encargarían de regir la vida pública de los ciudadanos y a tres años de la separación, convocaron a un Congreso Constituyente que creó una Carta Magna para Campeche en 1861, que contenía valores y preceptos similares a la Constitución Federal de 1857. De esta manera, en sus artículos quedaron definidos aspectos determinantes como el sufragio y la impartición de justicia en el territorio campechano, además de los derechos y obligaciones de sus ciudadanos.<sup>404</sup>

Los creadores del estado tenían muy claro sus posturas políticas y éstas nunca se desviaron del liberalismo. A pocos años de transformarse en entidad federal, sus directores se veían a sí mismos como habitantes de un lugar legalmente establecido, partidarios de las leyes y garantes de la aplicación de éstas para que se hicieran realidad las libertades civiles que presumían defender. Amén de que asentaban en el texto constitucional que los campechanos debían ser trabajadores, con profesiones útiles y honestas, fundamentalmente recalcaban aprovecharse de los productos de sus oficios como una de sus mejores virtudes y acentuaban las actividades industriales como una de las principales fuentes de riqueza.<sup>405</sup> Aunque la ciudad carecía de grandes industrias, estas dificultades no impidieron que se pensaran como hombres de negocios y que ese liberalismo se proyectara en el terreno de lo simbólico, no solamente en lo legal, en las líneas iniciales del himno campechano: “Liberales y heroicos patriotas, que nacisteis a orillas del mar”,<sup>406</sup> reafirmando sus inclinaciones políticas, al mismo tiempo su apego al terruño marítimo.

---

<sup>404</sup> Manuel González Oropeza y David Cienfuegos Salgado (Compiladores). *Digesto constitucional mexicano: Campeche*. Poder Judicial de la Federación/Suprema Corte de Justicia de la Nación. México. 2010. pp. 89-105.

<sup>405</sup> *Ibid.* p. 90.

<sup>406</sup> Se estrenó patrióticamente el 16 de septiembre de 1899 en el marco de la toma de posesión del gobernador Carlos Gutiérrez MacGregor y para celebrar el aniversario de Porfirio Díaz. *Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Campeche*. Año XVII. Campeche de Baranda, martes 19 de septiembre de 1899. Núm. 399. p. 2.

La clase política liberal en los primeros años de Campeche como estado lejos estuvo de ser homogénea. Luego de 14 años al frente de la gubernatura, Pablo García fue destituido constitucionalmente por el abogado Joaquín Baranda y Quijano en 1871,<sup>407</sup> quien gobernó hasta 1877. En este año renunció a su cargo protestando contra Porfirio Díaz y el triunfo del Plan de Tuxtepec,<sup>408</sup> una insurrección que obligó la salida del presidente Sebastián Lerdo de Tejada. Sin embargo, los conflictos internos entre la clase política local fueron aprovechados por Joaquín Baranda para retomar el control del estado, ahora como aliado de Manuel González, quien lo invitó a formar parte de su gabinete en 1883 como ministro de Justicia e Instrucción Pública. Desde el centro del país, Baranda y Quijano se dedicó a preservar el poder estatal a través de sus partidarios y su hermano Pedro, uno de los pioneros en la creación del estado campechano. Joaquín Baranda fue declarado “Benemérito del Estado” en 1889 y,<sup>409</sup> tras la muerte de su hermano, la XV Legislatura aprobó unánimemente un decreto que bautizó a la ciudad capital con el nombre de “Campeche de Baranda” en 1892.<sup>410</sup>

En más de 30 años y hasta 1901, el peso de Baranda y Quijano fue decisivo en la política estatal (Imagen 13). El culto a la personalidad de los hermanos Baranda se reflejó en los nombres de parques,<sup>411</sup> museos y en los días festivos para celebrar el natalicio de ambos,<sup>412</sup> proclamados como los “hijos primigenios” de Campeche. A medida que la estrella de Joaquín Baranda fue apagándose a nivel federal y Porfirio Díaz fue tomando partido por los científicos con el secretario de Hacienda, José Ives Limantour a la cabeza, la exaltación hacia el ministro fue cuestionada. Los detractores de su influencia eran los descendientes de los creadores del estado y cuando Baranda y Quijano perdió su autoridad frente a Limantour. La nueva generación política ocupó en 1902 los puestos clave, entre ellos la primera magistratura del estado, que recayó en Luis García

---

<sup>407</sup> Antes de Baranda fungieron como gobernadores provisionales Tomás Aznar Barbachano y Salvador Dondé Preciat, quienes encabezaron la transición hacia la siguiente etapa de la vida política campechana. Gerardo Pasos Palma. *Gobernadores del Estado de Campeche*. Gobierno del Estado de Campeche/Archivo General del Estado de Campeche. San Francisco de Campeche. 2021. p. 54-62.

<sup>408</sup> *La Discusión. Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche*. Año. VIII. Campeche, viernes 5 de enero de 1877, núm. 670. pp. 1-2.

<sup>409</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Libre y Soberano de Campeche*. Año. VI. Campeche, martes 26 de noviembre de 1889, núm. 686. p. 2.

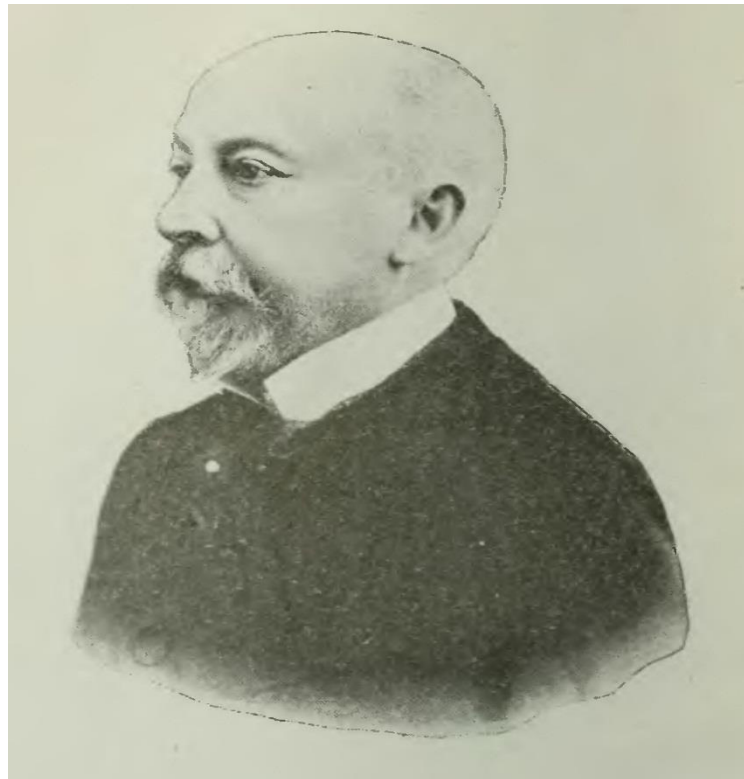
<sup>410</sup> Emilio Rodríguez Herrera. *Legislaturas Campechanas. Compendio Histórico (1861-2010)*. Poder Legislativo del Estado de Campeche. Campeche. 2011. p. 126.

<sup>411</sup> *Informe leído por el ciudadano Joaquín Z. Kerlegand, gobernador constitucional del Estado de Campeche*. Campeche, 7 de agosto de 1890. p. 3.

<sup>412</sup> *Informe leído por el ciudadano Leocadio Preve, gobernador constitucional del Estado de Campeche*. Campeche, 7 de agosto de 1892. p. 4.

Mézquita y posteriormente en Tomás Aznar Cano tras el fallecimiento de aquel.<sup>413</sup> A diferencia de otras entidades, los gobernantes campechanos no se perpetuaron en el poder a través de varias reelecciones consecutivas, sino que concluyeron sin contratiempos sus respectivos periodos.

Imagen 15. Retrato de Joaquín Baranda y Quijano en 1900.



Fuente: Universidad Autónoma de Nuevo León/Dirección General de Bibliotecas. Fotografía de Joaquín Baranda tomada del libro *Obras del Lic. D. Joaquín Baranda*. Imprenta de V. Agüeros, Editor. México. 1900.

Las disputas políticas entre los Baranda y el grupo opositor tenían en común su convicción liberal y republicana, así como su lealtad a Porfirio Díaz. Ambas facciones siempre convergieron hacia el mismo fin: la transformación de Campeche en una ciudad moderna mediante la introducción de nuevos servicios públicos, especialmente los sistemas de transporte y la red de

---

<sup>413</sup> *Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Campeche*. Año XXIII. Campeche, martes 20 de junio de 1905, núm. 1299.



comunicaciones, inspiradas en las experiencias de urbes que adquirieron importancia gracias a los avances tecnológicos que aplicaron. No obstante, estos bríos renovadores se toparon con un muro: la de los limitadísimos recursos financieros. Pese a la confianza en la inversión económica suscitada por la paz porfiriana, no hubo una extranjera lo suficientemente fuerte para invertir sus capitales en los rubros anteriores. En este caso, la inversión provino de algunos empresarios locales, quienes recibieron la concesión del gobierno para que entraran en operación la red tranviaria como ocurrió con Salvador Dondé Preciat cuando solicitó permiso ante el mandatario Arturo Shields Cárdenas en 1883. Cabe recordar que Dondé pertenecía a la clase dirigente, pues de 1870 a 1871 fue gobernador interino del estado, mostrándose que hubo políticos locales que se convertían en importantes empresarios.

En términos económicos, la modernización del espacio urbano fue una tarea del Gobierno estatal al carecer la ciudad de empresarios grandes interesados en invertir en una imagen más desarrollada y, sobre todo, práctica. Como se observa en las imágenes, las banquetas de la capital se hallaban deterioradas, las calles no estaban arregladas y eso aumentaba la impresión de una urbe atrasada y muy distante del espectáculo progresista que las autoridades buscaban. Los grandes negocios e industrias brillaban por su ausencia y todo parece indicar que no había el suficiente capital privado que pudiera cooperar con los gastos de mejoramiento urbano. A juzgar por un registro (Tabla 12) de 1883 que llevaba el municipio de los establecimientos comerciales y ocupaciones laborales existentes en la ciudad capital, es palpable que la gran mayoría se integraba por medianos o pequeños comercios.<sup>414</sup> En dicho padrón sobresalían tiendas y almacenes y se especifica el nombre de las personas que se dedicaban a dichos ramos:

Tabla 12. Lista de tiendas de la ciudad de Campeche

Giro	Número de personas
Almacenes de 1era.	4
Almacenes de 2da.	8
Tiendas de 1era.	20
Tiendas de 2da.	18
Tiendas de 3ra.	62

<sup>414</sup> AGECE. Fondo: Municipios. Serie: Campeche. *Padrones de almacenes y tiendas correspondientes al mes de noviembre de 1883*. Fs. 5-16.

Panaderías	15
Boticas	6
Cigarrerías	2
Tabaquería de 2da.	1
Velerías	2
Jabonería de 1era.	1
Jabonería de 2da.	1
Imprenta de 1era. Sociedad tipográfica	1
Imprenta de 2da.	48
Carpintería de 1ra.	1
Carpinterías de 2da.	31
Zapaterías de 2da.	18
Sastrería de 1era.	3
Sastrería de 2da.	13
Platerías de 2da.	15
Barberías de 2da.	15
Herrerías de 2da.	9
Talabartería de 2da.	1
Conchería de 2da.	1
Tonelerías de 2da.	1
Hojalaterías de 2da.	6
Velería de 2da.	1
Encuadernaduría	1
Albañiles	9

Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fondo: Municipios. Serie: Campeche. *Padrones de almacenes y tiendas correspondientes al mes de noviembre de 1883.*

El anterior es un padrón hallado que tomó en cuenta los giros comerciales, y no está considerando las actividades marinas y tampoco se está especificando en qué puntos de la ciudad estarían distribuidos dichos oficios. Como puede verse, abundaban una cantidad considerable de

personas dedicadas a las tiendas llamadas de tercera y a las destinadas a la imprenta. También sobresalían los sastres, carpinteros, panaderos y herreros; en menor medida hubo albañiles, hojalateros, encuadernadores, por mencionar algunos. Esta lista nos da una idea de la importancia de ciertos empleos y cuáles eran los más demandados en la ciudad. Con toda seguridad, el Campeche intramuros era el que abarcaba el mayor número de comerciantes, ya que éstos se ubicaban en la calle bautizada con el nombre de Comercio, pero también no hay que descartar algunos otros establecimientos dispuestos en otras calles. El primer cuadro de la capital era el sitio donde la población poseía un rango social alto y necesitaban ser abastecidos por artículos básicos, esto lleva a deducir que los negocios comerciales y sus propietarios estaban fijos en la ciudad-puerto y en menor número en las áreas periféricas.

En la lista de apellidos observada en el registro podría realizarse una aproximación y reafirmar que gran parte de los comerciantes eran de origen español e, inclusive, decir que esta característica incrementaba el prestigio de la urbe sustentada en la literatura y la retórica política sobre el pasado europeo de sus moradores y de la que se sentían profundamente orgullosos. Entre los nombres no solamente se comprueba que las personas eran de procedencia española, sino también los vínculos de parentesco que pudieron tener con la clase gobernante. De hecho, en la relación de nombres asociados con las tiendas de tercera, apareció el de Salvador Dondé que, como ya se ha comentado, fue gobernador interino y después empresario tranviario. Hubo apellidos muy conocidos por pertenecer a familias ligadas a la política campechana decimonónica, por ejemplo: Castellot, Ferrer, Llovera, Estrada, MacGregor, Trueba y algunos más. Los mayas estaban ausentes con la excepción del trabajador de una tienda de tercera de apellido Chuc, lo que no quería decir que no existieran muchos, pues muchos de sus descendientes pudieron haber adoptado apellidos de raíz ibérica.

La importancia de esta lista radica en que ilumina con algunos datos de la distribución laboral de la ciudad, que pudiera haber variado poco, según se verá más adelante. No está contemplado los oficios propios del campo ni las marineras. En los barrios se concentraron otro tipo de servicios, estrechamente vinculados a la pesca, más acorde a la tradición marina que caracterizó al puerto durante siglos. La periferia constituía otro universo laboral y posiblemente tampoco poseía un gran capital económico para invertir en el desarrollo tecnológico como el transporte y las comunicaciones. Todos estos rubros que eran pensadas como adecuadas en una

ciudad moderna fueron gestionadas por el Gobierno estatal, que a la postre se encargaría de las obras públicas.

### **Continuidades en el Dinamismo Económico y Poblacional a Principios del siglo XX**

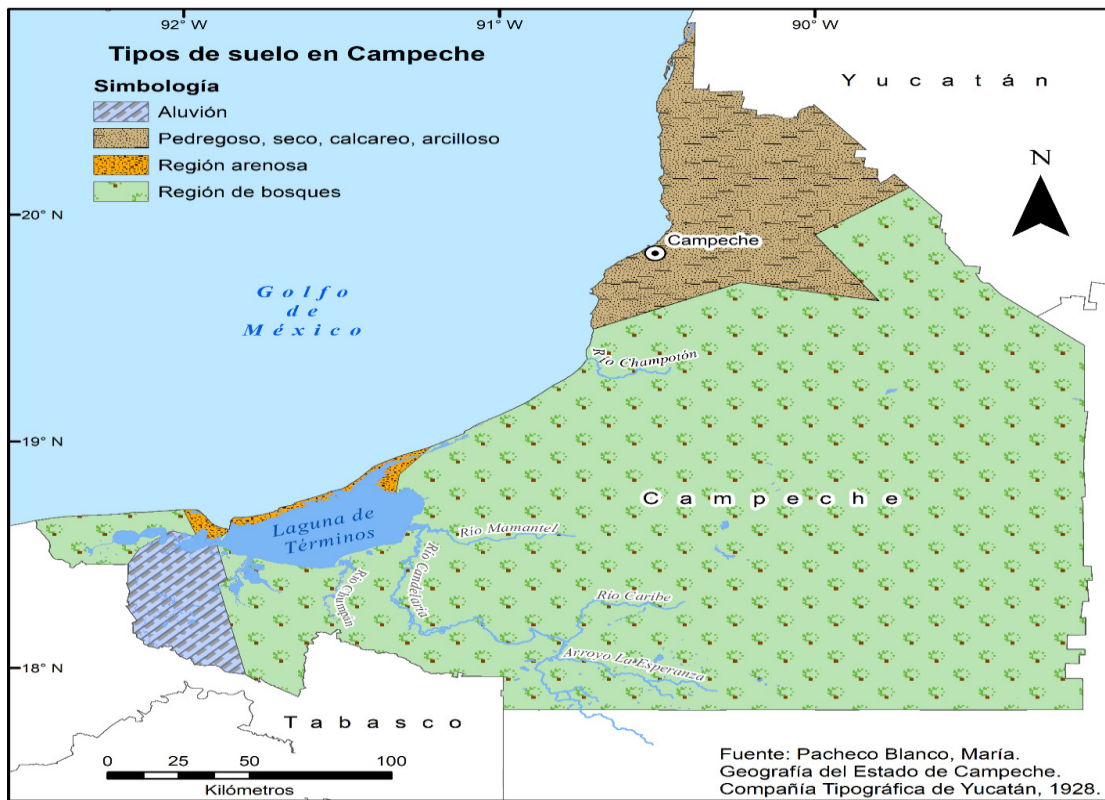
Las anteriores características económicas en Campeche persistieron durante la entrada del siglo XX. El estado de Campeche continuó caracterizándose por poseer una economía agrícola y forestal desde dos vertientes: uno de autoconsumo y otro de exportación. Debido a sus condiciones geográficas, el norte del estado, a diferencia del sur boscoso, no contaba con una gran densidad vegetal. A finales de los veinte, María Pacheco describía el norte como un lugar donde abundaban yacimientos de piedras conocidas como “sascab” útiles para la construcción. El suelo era apto únicamente para el cultivo de henequén, maíz, frijol y caña de azúcar (ver mapa 1).<sup>415</sup> Esta pobreza forestal causó que los campechanos de la capital se aferraran a su tradición portuaria, comercial y de servicios, en donde sobrevivían algunas pequeñas industrias destinadas a abastecer a los habitantes de la capital. Pese a ello, la percepción era la de un puerto descuidado que solo daba albergue a embarcaciones de poco calado o a vapores que tenían que anclar a más de dos millas.<sup>416</sup>

---

<sup>415</sup>A su vez la autora también estableció otras dos zonas más pequeñas: de aluvión en Palizada y arenoso en la isla del Carmen, sin embargo, en ésta se localizaba la segunda ciudad en importancia dentro del estado y se hallaban las casas comerciales que explotaban el palo de tinte y luego el chicle en los bosques tropicales. María Pacheco Blanco. *Geografía del Estado de Campeche*. Compañía Tipográfica Yucateca. Mérida, Yucatán. S. A. 1928. p. 10.

<sup>416</sup> *Ibid.* p. 23.

Mapa 6. Tipos de suelo. Situación en 1928.



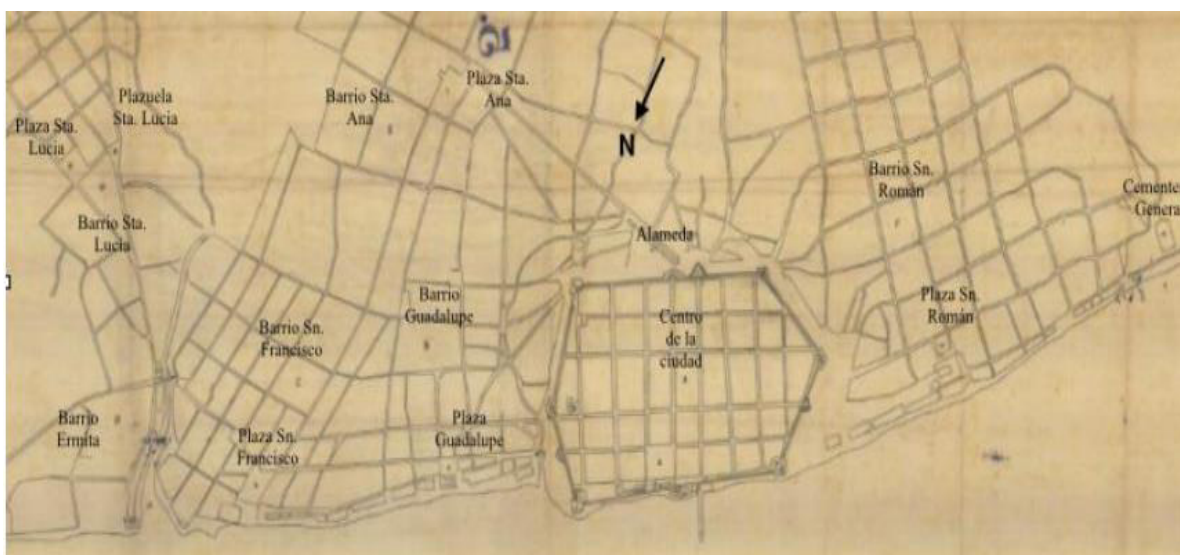
Fuente: María Pacheco Blanco. *Geografía del Estado de Campeche*. Compañía Tipográfica de Yucatán. 1928. A finales de los años veinte, el estado continuaba siendo muy selvático y, por lo tanto, era favorable para la explotación maderera y poco para la agricultura.

Los servicios en la ciudad eran para satisfacer el consumo local y las quintas de su alrededor surtían la demanda de alimentos de los habitantes de la urbe. Las casas del centro todavía conservaban su estilo español, además de contar con grandes ventanales al exterior y patios interiores rodeados de altos muros. La estructura de muchos edificios estaba hecha de mampostería con amplios zaguanes, aljibes y dos o tres patios. Casi todas tenían huertos que producían granados, higos y parras. La ciudad daba la apariencia de un lugar somnoliento, aunque sobresalían algunas fábricas que mantuvieron cierta movilidad económica, entre éstas destacaban: las de hielo, gaseosas, galleteras, pastas, cigarros, velas, jabón, una cordelería y un astillero.<sup>417</sup> En la periferia del antiguo casco colonial se ubicaban

<sup>417</sup> Pacheco Blando. *Ibid.* p. 32.

los seis pequeños barrios: San Francisco, La Ermita, San Román, Santa Ana, Santa Lucía y Guadalupe (Plano 4).

Plano 4. La ciudad y sus barrios tradicionales en 1902.



Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Consulta digital: Plano de la ciudad y sus barrios. Año: 1902. <http://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/cgf-camp-m2-v1-0033>.

Junto a las fábricas convivían una cantidad considerable de tiendas de abarrotes y lencería, expendios de calzados, de sombreros, ferreterías y varias farmacias. Los talleres también se hicieron presentes y las más importantes eran las de ebanistería, carpintería, talabartería, herrería, fundiciones de bronce y hierro, talleres de mecánica, platería, relojería, sastrería, panaderías y dulcerías. En la capital se localizaban varios restaurantes, fondas, cafés, refresquerías, salones-cerveza, peluquerías y salas de billar.<sup>418</sup> Alrededor de la plaza principal no solamente se hallaban los edificios públicos y religiosos que administraban la vida política y espiritual del estado, también algunos restaurantes, hoteles o expendios de café ocupaban una parte relevante en el primer cuadro, incluyendo el Hotel Cuauhtémoc, famoso por dar posada a algunas personalidades como la emperatriz Carlota durante su paso por Campeche en el siglo XIX.<sup>419</sup>

---

<sup>418</sup> *Ibid.*

<sup>419</sup> Existen algunos ejemplares de los álbumes campechanos, que salían cada año. Sin embargo, son interesantes porque en materia de publicidad nos da una idea de algunos comercios y sus giros dentro de la ciudad amurallada. *Álbum Campechano*. 1928. p. 2.

Las calles 10 (antes del Comercio) y la 12 (antes Colón) eran las principales y donde se encontraban muchos negocios, amén de la más cercana al mar que actualmente ocupa la calle 8. La ciudad se encontraba rodeada de una enorme vegetación y de quintas con riego apto para el cultivo de legumbres y que demandaba el mercado de la ciudad.<sup>420</sup> Otros productos de las quintas eran las frutas y las flores que de igual forma se plantaban en los huertos de las casas para su venta. Entre finales de los treinta y principios de los cuarenta se contabilizaban 19 quintas en la periferia de la ciudad.<sup>421</sup>

En torno a la plaza principal se concentraba la vida política, económica y religiosa del antiguo puerto, que al igual que las calles y sectores que conforman una ciudad, era el lugar de apropiación colectiva, así como el espacio público de encuentro ciudadano con los representantes del poder y comercial.<sup>422</sup> La plaza quizá era el sector de la ciudad de mayor circulación de sus habitantes, pues éstos realizaban sus diligencias en el primer cuadro en cuyos alrededores se asentaron varios establecimientos comerciales, de entre los cuales predominaban numerosas cantinas en las calles 51, 53, 57, 8, 10, 12, 14 y 16 e incluso en el Paseo de los Héroe en el barrio de San Román anexo al puerto, al tiempo que otros negocios involucrados con la venta de alcohol eran clausurados por incumplir con las normas sanitarias exigidas por las autoridades municipales.<sup>423</sup> Los salones-cerveza y la fabricación de aguardiente parecía ser uno de los negocios más redituables en la ciudad capital.

A unos pasos de la plaza principal estaba el Mercado 7 de Agosto, uno de los edificios más importantes hecha de mampostería y estratégicamente ubicado en el corazón de la ciudad inaugurado en 1933.<sup>424</sup> Dicho mercado se constituyó en el máximo centro de distribución de alimentos y otros productos en la capital y contaba con áreas para el comercio de carnes, estanquillos y refresquerías.<sup>425</sup>

---

<sup>420</sup> Moisés T. De la Peña. *Campeche Económico*. Gobierno constitucional del Estado de Campeche. Campeche. 1942. p. 170.

<sup>421</sup> *Directorio General del Estado de Campeche*. Talleres linotipográficos del estado de Campeche. 1943. p. 135.

<sup>422</sup> Jordi Borja y Zaira Muxí, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Editorial Electa. Barcelona. 2003. p. 9.

<sup>423</sup> Archivo Municipal de Campeche (AMC). *Apertura de casas comerciales, tiendas y abarrotes*. Archivo Histórico. Expediente 844. Caja 20. Años 1934 y 1936.

<sup>424</sup> “Inauguración del nuevo mercado”. *Diario de Yucatán*. 8 de agosto de 1933, núm. 2480. Mérida, Yucatán. p. 7.

<sup>425</sup> *Informe de Gobierno de Benjamín Romero Esquivel*. Gobernador constitucional del Estado de Campeche. 7 de agosto de 1933. p. 24.

Tal vez no era el lugar donde se hallara la principal base productiva y sus condiciones geográficas no fueran las adecuadas para desarrollar una economía a gran escala, pero la ciudad capital se abastecía no solamente de las quintas y granjas de su alrededor, sino también de los artículos producidos en los municipios del interior. Se puede observar que a pesar de las dificultades políticas que tuvo con el sur, el antiguo puerto siempre conservó su área de influencia política respecto a las poblaciones cercanas y un poco más alejadas.

De los municipios del norte como eran Calkiní, Hecelchakán y Tenabo recibía hamacas, petates, enseres de barro, henequén, maíz, gallinas, huevos, sogas, cerdos y otras aves de corral; los municipios de las tierras del sur como El Carmen y Palizada le suministraban algo de ganado vacuno y caballar, pescado, plátano y mango; Champotón y Hopelchén le abastecían de chicle y henequén.<sup>426</sup> Puede concluirse que el pequeño núcleo urbano de Campeche era el centro administrativo indiscutible y comercializaba algunos productos derivados de la agricultura que provenían de las zonas periféricas del estado, también era sede de los servicios y el punto donde se ofrecía una buena parte de los empleos burocráticos no relacionados con el campo, asimismo mantenía contacto con zonas rurales.

Si tomamos en cuenta la teoría de Walter Christaller, la ciudad era un “lugar central”, una ciudad jerárquica con respecto a las cabeceras municipales, que a su vez tenían influencia en sus respectivas zonas.<sup>427</sup> Pero la capital campechana no solo constituía un eslabón que mantenía vínculos con el campo, sino también con el exterior, pues a decir de Pacheco Blanco, se importaba telas, medicamentos, perfumes y cervezas de origen internacional, pero antes de llegar a la ciudad capital todos estos productos pasaban primero por Puebla, Toluca, Guadalajara, Monterrey, Veracruz y Mérida.<sup>428</sup>

El arribo de artículos a la ciudad campechana se dificultaba aún más por las reducidas e ineficientes vías terrestres de comunicación en toda la geografía estatal, pues cabe subrayar que la capital, pese a estar conectada con Mérida a través de una red ferroviaria, apenas y tenía unos 10 km que la unía con un poblado llamado Chiná y otros 10 con la hacienda

---

<sup>426</sup> Pacheco Blanco. *Ibid.* p. 42.

<sup>427</sup> Luis Guillermo Becerra Valbuena. “Aproximaciones microeconómicas en la Teoría de los Lugares Centrales”, en *Ensayos sobre política económica. Edición especial sobre economía de las ciudades*. Vol. 31. Pontificia Universidad Católica Argentina. Argentina. 2013. pp. 82-83.

<sup>428</sup> *Ibid.* p. 29.



Uayamón desde inicios del siglo XX.<sup>429</sup> El Ferrocarril del Sureste fue contemplado por el Gobierno Federal hasta 1934 pero el desmonte de la selva que rodeaba a la ciudad, el terreno pantanoso e inhóspito y las enfermedades que contraía el personal calificado poco acostumbrados al clima, obligó a contratar a la población local y usar maquinaria pesada, misma que llegó por mar a la ciudad. Antes de concluir los años treinta la red ferroviaria partió de la capital hasta los municipios sureños de Escárcega y Palizada, muy cerca del estado de Tabasco. No obstante, los avances en la ampliación de las vías férreas todavía no lograrían integrar con el resto del país a la capital campechana en particular ni a la península de Yucatán en general.<sup>430</sup>

Por otro lado, lo que se vivía en el sur en materia de caminos era equiparable a lo que ocurría en el oriente de la entidad, en la región conocida como Los Chenes. Ésta se caracterizaba por senderos intransitables y pésimos que entorpecían el uso de vehículos que condujeran en forma rápida al antiguo puerto, especialmente durante la temporada de lluvias. Las carretas tiradas por mulas y caballos eran muy lentas y como consecuencia las pistas de aterrizaje en las centrales chicleras de Los Chenes solucionaron el problema de manera provisional al transportar cargas y personas a las ciudades de Campeche, Mérida y México. Otra alternativa de transporte eran los camiones, pero normalmente éstos trasladaban el chicle hasta el municipio de Hecelchakán y después era subido en ferrocarril con rumbo a la capital campechana, Ciudad del Carmen y Progreso.<sup>431</sup>

En cuanto al sistema de transporte de la ciudad, el tranvía comenzó a ser insuficiente y obsoleto, por lo que surgieron nuevas propuestas para la movilidad de la población. Los tranvías Dondé y el Nuevo Tranvía Urbano de Campeche presentaron síntomas de desgaste, aunado a problemas de índole económico, laboral y familiar que obligó a los dueños a deshacerse de sus máquinas y terrenos, vendiéndolos a otros propietarios para que fueran administrados. Sin embargo, la red tranviaria ya no se recuperaría de las señales de agotamiento manifestados en los treinta, pues tal como ocurrió en México y otras partes del

---

<sup>429</sup> Fausta Gantús. *El ferrocarril campechano, 1900-1913*. Gobierno del Estado de Campeche/Universidad Autónoma de Campeche/Instituto de Cultura de Campeche. Campeche. 1996. p. 45

<sup>430</sup> Claudio Alberto Novelo Zapata y Luis del Jesús Franco Pérez. “La estación de Ferrocarriles Nacionales de México en Campeche: un ejemplo de patrimonio industrial”, en *Mirada Ferroviaria. Revista digital*, núm. 15. Septiembre-diciembre, 2011, p. 56.

<sup>431</sup> Ute Schüre. “Entre los caminos de herradura y los campos de aterrizaje: rutas de comunicación e historia económica en el sureste de México”, en *Indiana*. núm. 30. Instituto Ibero-Americano. Berlín. 2013. p. 208.

mundo una década atrás, dicha industria cedió su lugar a un medio de transporte masivo más rápido y eficaz: el autobús y los vehículos automotores.<sup>432</sup>

En 1935 la Liga de Tranviarios de Motoristas de Gustavo Pacheco solicitó al Ayuntamiento de Campeche un permiso para ofrecer el servicio, mismo que fue concedido por las autoridades municipales. Los nuevos automotores tenían una mejor capacidad para transitar sobre calles pavimentadas y terrenos accidentados, eran más ligeros y podían desplazar a un mayor número de pasajeros.<sup>433</sup> Se constituyó la Cooperativa Esperanza, cuyas unidades partieron de la plaza principal para hacer tentativamente su recorrido en los barrios aledaños a la ciudad e incluso hubo una ruta que llegaba hasta el pueblo de Lerma. Se observa la centralización de la plaza al ser el lugar donde los autobuses iniciarían su itinerario.

Mientras tanto, el espíritu de empresa era mínimo entre los campechanos de la capital y este contraste ya lo señalaba José Vasconcelos durante su estancia en el viejo puerto. Le llamaba mucho la atención que, a diferencia del norte donde sus coetáneos aspiraban a convertirse en comerciantes bilingües u hombres de dinero y empresa, en Campeche fuera lo contrario: sus compañeros no tenían en mente dirigir alguna compañía importante y ni siquiera soñaban en obtener trabajos que requerían ciertas habilidades físicas como conductor de ferrocarril o de mecánicos, sino más bien les atraía el cultivo de las letras y la poesía.<sup>434</sup>

En efecto, un sector sentía una especial predilección por la literatura y otras profesiones que eran muy estimadas por considerarse un sello de prestigio. Es por eso que los oficios más respetados en la ciudad fueran las del abogado, médico o farmacéutico, mismos que se anunciaban en las páginas de sociales, como era el caso del *Álbum Campechano*.<sup>435</sup> En no pocos casos, estos mismos profesionistas combinaban las labores propias de su carrera con las de escritor, incluso incursionaron en la política estatal y ocuparon cargos administrativos relevantes en el Gobierno del Estado desde 1920, año en que gobernó el PSAC hasta fines de los treinta, cuando el escritor e historiador Héctor Pérez

---

<sup>432</sup> Joel Álvarez de la Borda. “Estampas de los tranvías de la Ciudad de México”, en *Dimensión Antropológica*. Vol. 65. Año 22. Septiembre-diciembre. México. 2015. p. 253.

<sup>433</sup> Yaneli del Carmen Ordoñez Kú, *La Cooperativa Esperanza en la configuración del sistema de transporte público en la ciudad de Campeche, 1935-2005*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia de México. Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. División de Estudios Históricos y Humanos. Universidad de Guadalajara. Jalisco. Junio de 2018. pp. 90-91.

<sup>434</sup> José Vasconcelos. *Ulises Criollo* (8 ed). Ediciones Botas. México. 1937. p. 60.

<sup>435</sup> *Álbum Campechano*. Op. Cit. pp. 16-17.

Martínez ganó las elecciones abanderando al joven Partido Nacional Revolucionario (PNR).<sup>436</sup>

Finalmente, ¿por qué estudiar una ciudad como Campeche en el último tercio del siglo XIX y comienzos del XX y por qué debe ser de gran interés dentro de los estudios urbanos? Un núcleo citadino que reúne una morfología parecida al de Campeche es más fácil de observar para los investigadores. Precisamente se observó una dinámica particular e interesante en la ciudad durante el periodo señalado. La capital campechana también fue reflejo de las dinámicas de desarrollo que permeaban en ciudades mayores: fue centro de recepción y de distribución de los productos del interior del estado entre sus habitantes; en su suelo se asentaron centros de enseñanza y no fue ajena a las innovaciones médicas ni tecnológicas provenientes de las ciudades mayores, pero de igual forma mantuvo una frecuente interconectividad con el mundo rural. En estos puntos radica su importancia, ya que en la historiografía local no ha sido común detenerse en estos aspectos, pues normalmente la historiografía deja pasar la relevancia de estos factores para situarse en aquellos elementos relacionados con su extinta industria naviera.

Para concluir, así como hay que considerar las ventajas de ciudades pequeñas o intermedias, no debemos olvidar las desventajas. Campeche funcionó como un eslabón que convergió con regiones circunvecinas rurales, simultáneamente se caracterizó por sus limitaciones como la ciudad pequeña que era, no hubo una gran diversidad laboral. Indudablemente este era una de sus restricciones: el mercado de trabajo era muy reducido por no hallarse las zonas productivas en la ciudad capital. Sin embargo, es interesante explorar los mecanismos de sobrevivencia de los pobladores del puerto y cuáles eran los negocios comerciales que subsistieron en esta etapa, antes de que el puerto fuera trasladado a unos kilómetros de distancia de la ciudad, ya sin la gran infraestructura que la había distinguido cuando funcionó como un puerto destacado en la Península.

El puerto tenía cada vez menos influencia comercial, su radio de acción era muy limitado, sus industrias eran modestas y suministraban productos básicos a sus habitantes. Frente a este panorama, Campeche comenzó el siglo XX con actividades ligadas al mar, pero éstas ya no eran redituables. La columna vertebral que sostenía la economía de la ciudad

---

<sup>436</sup> Emilio Rodríguez Herrera y Rafael Vega Alí. *Directorio histórico, político y administrativo del estado de Campeche*. Poder Legislativo del Estado de Campeche. Campeche. 2008. pp. 41-47.

perdía su función central, a tal grado que las instalaciones portuarias recibían menos embarcaciones de gran calado. Por ejemplo: en los años diez la Aduana Marítima recibía solicitudes para que canoas circularan en las costas con algunos productos con cargas ligeras hacia otros puntos del litoral,<sup>437</sup> y a inicios del siguiente decenio, se consignaba ante la Capitanía de Puerto la salida de vapores de Campeche hacia Ciudad del Carmen y Veracruz, al parecer con fines de viaje.<sup>438</sup> Era un hecho que el uso de las aguas campechanas como medio de transporte marítimo no se detuvo, ya que campesinos y comerciantes de Champotón, Seybaplaya y Sabancuy enviaban sus productos a través de embarcaciones hacia la capital.<sup>439</sup> Entonces los dirigentes entendieron que era necesario un nuevo soporte económico con base en la experiencia de otros lugares que dieron un giro a su especialidad productiva. El turismo fue la opción de desarrollo y los primeros pasos se darían a partir de los años treinta.

---

<sup>437</sup> AGE. Sección: Gobernación. *Alberto Acuña solicita autorización para despachar las canoas de su propiedad "Carmita y "Melba" con destino a Isla Aguada y Palizada*. Campeche, 27 de agosto de 1913. 1 f.

<sup>438</sup> AGE. Sección: Capitanía de Puerto. *Paseo por Vapor*. Marzo de 1921. 3 fs.

<sup>439</sup> AGE. Sección: Capitanía de Puerto. *Tráfico marítimo con Seybaplaya, Champotón y Sabancuy*. México, D. F., 1 de febrero de 1935. f-1.

### Capítulo 3

#### La Ciudad Turística: el Proyecto Inacabado de una Nueva Especialidad Productiva

Cerciorado el señor presidente Cárdenas de la bellísima tradición histórica de la ciudad de Campeche, su fisonomía colonial, arquitectura de baluartes y murallas y sus características casas y trazos de sus calles, acordará, a su vuelta a la Capital de la República, expedir un decreto por el cual se eleve a la ciudad de Campeche, a la categoría de MONUMENTO NACIONAL...

(*Revista Ah Kin Pech*. 1 de septiembre de 1937)<sup>440</sup>

Con la frase anterior, el Gobierno del Estado de Campeche anunciaba el título que pretendía otorgar un reconocimiento nacional a la histórica ciudad. El puerto, mermado como consecuencia de operaciones comerciales insuficientes, fue trasladado a unos kilómetros de la ciudad y ésta a su vez perdió su asociación con el primero, pues por su nueva ubicación las labores marítimas ya no involucrarían a los residentes de la ciudad capital, sino que las instalaciones portuarias fueron transformadas en un espacio exclusivo de profesionales dedicados a trabajos portuarios de menor carga. Mermado el tejido productivo, la ciudad ofrecía el atractivo de su histórica tradición portuaria, misma que fue promovida por los dirigentes para intentar integrarla a una nueva industria: la turística.

En este capítulo se analizarán las primeras estrategias publicitarias empleadas para incorporar a la capital campechana en la incipiente industria turística, así como la idea que tenían las autoridades estatales sobre la modernización de la ciudad de Campeche. Se verá el tipo de ciudad que pretendían lograr los intelectuales y gobernantes con el impulso de la misma para probar la hipótesis de que su conservación también obedecía a una tradición de orgullo hacia el pasado portuario español. Una tradición aderezada por un relato épico que fue plasmado en las páginas de las revistas cuyos fines eran dar a conocer una imagen atractiva de la ciudad, según las necesidades de una urbe que, desde el proyecto fallido del astillero, carecía de un motor industrial que la hiciera despegar económicamente.

---

<sup>440</sup>*Ah Kin Pech*. Órgano del Club Ah Kin Pech. Campeche. Año 1. 1 de septiembre de 1937. núm. 7. p. 11.

El capítulo también es una aportación a la historia del turismo en México desde una ciudad que hacia finales de los veinte y durante los treinta del siglo XX inició la carrera para incorporarse en este rubro casi al mismo tiempo que otras regiones. A diferencia de muchos lugares que llegaron a la meta, Campeche no alcanzó ni la mitad del camino. Estudiar una ciudad como Campeche que hasta la fecha no es un referente turístico a diferencia de sus vecinos peninsulares (Yucatán y Quintana Roo) permiten detectar cuáles han sido los aciertos, las fallas, los alcances y límites en el diseño de promoción que incluso en la actualidad continúan reproduciéndose desde el oficialismo.

Con base en lo anterior, ¿cuál fue la hoja de ruta de la promoción turística en la ciudad? ¿De qué manera el fomento turístico afectó la reordenación de la urbe? Hay que considerar otras causas que posiblemente intervinieron en la organización de la ciudad durante la campaña turística, entre ellos su lejanía con la capital del país, la revaloración del patrimonio cultural, la carencia de una red masiva de comunicaciones, una dependencia hacia el ramo de la exportación de materias primas y la ausencia de una iniciativa privada que contribuyera a diversificar la infraestructura de servicios y, por ende, que mejorara la oferta turística. Éstos son renglones analizados en las siguientes líneas y que son temas de discusión a más de ochenta años de los primeros intentos de promoción de la ciudad para atraer visitantes.

Esta fase inicial de promoción turística comprendió el periodo 1929-1943, que abarcó los últimos diez años de hegemonía de los gobiernos autodenominados socialistas (1929-1939) y concluyó con la administración dirigida por el mandatario Héctor Pérez Martínez (1939-1943), que inauguró la etapa de la institucionalidad tricolor (PNR-PRM-PRI). Después de esta etapa el casco antiguo se planeó para ser parte de un proyecto de ciudad planificada para convivir en armonía con otros sectores productivos y que tendrá su apogeo en los cincuenta y sesenta, mismos que veremos en el último capítulo. En la ciudad no existían grandes industrias y la idea de instalar un gran puerto ya era más un sueño que una realidad. Cabe aclarar que los socialistas estatales estaban agrupados en el Partido Socialista Agrario de Campeche (PSAC) y una de las particularidades de su ideología era la reconciliación entre el capital y el trabajo y su discrepancia con la abolición de la propiedad privada.<sup>441</sup> Es por

---

<sup>441</sup> Ángel Omar May González. *Los primeros años de la Posrevolución en Campeche (1921-1929)*. Instituto Mora. México. 2013. p. 71.

ello que siempre fueron afines a la atracción de grandes inversores que pudieran mejorar las condiciones de las empresas locales y la infraestructura turística. El PSAC se adaptó a las circunstancias políticas nacionales, de tal manera que no tuvo muchos problemas cuando fue absorbido por el Partido Nacional Revolucionario y la ruta económica capitalista del Gobierno Federal, así como sus ideas de corte liberal, siempre inspirados en los fundadores del estado en el siglo XIX.

### **Turismo y Patrimonialización**

El turismo se desarrolló mundialmente como parte de un conjunto de fenómenos derivados de la modernización capitalista. Casi desde su surgimiento como industria en el siglo XIX se advirtió el éxito económico de la actividad, puesto que los analistas se dieron cuenta que los visitantes generaban una derrama importante cuando consumían los productos locales.<sup>442</sup> Originalmente la oferta turística estaba dirigida hacia una minoría pudiente, pero los gobiernos nacionales poco a poco tomaron decisiones para diversificar la práctica turística hacia el resto de la población. En sus inicios la naturaleza europea era muy cotizada por una pequeña cantidad de viajeros, alimentados por el romanticismo que describía campiñas y montañas con un toque casi mítico.<sup>443</sup>

Los transportes públicos fueron determinantes en la popularización del turismo: el ferrocarril, el avión y el automóvil revolucionaron la vida de la población que, desde entonces, pudo desplazarse largas distancias en un menor tiempo. Los caminos fueron ampliados y los medios de comunicación adoptaron la publicidad turística para promover los viajes. La expansión del tejido ferroviario enlazó sitios naturales y culturales diversos desde mediados del siglo XIX y a medida que los avances tecnológicos se sucedían, los automóviles de combustión interna fueron en aumento. Los automotores tuvieron un éxito inusitado como

---

<sup>442</sup> Generalmente las definiciones sobre el turismo coinciden en que es una actividad mediante el cual los viajeros realizan actividades recreativas o de negocios fuera de sus lugares de residencia y permanecen un determinado tiempo. Algunos economistas incluyeron al turismo en sus análisis cuando observaron que el movimiento de extranjeros beneficiaba las finanzas de los países a los que arribaban. El austriaco Herman von Shullard fue uno de esos pioneros, quien en 1911 le otorgó un peso determinante a la llegada de foráneos a los países, ciudades y regiones de Europa. Para más detalles consúltese a Francisco Muñoz de Escalona. *Crítica de la economía turística. Enfoque de oferta versus enfoque de demanda*. Universidad Complutense de Madrid. España. 1991. p. 21.

<sup>443</sup> Marc Boyer. “El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX”, en *Historia Contemporánea*, núm. 24. Universidad del País Vasco. España. 2002. p. 19.

símbolo de la modernización y en América Latina el apoyo del gobierno estadounidense facilitó la instalación de la industria automotriz en la región en los primeros años del XX.<sup>444</sup>

Las conquistas sociales fueron otra de las aristas que forjaron el incipiente turismo de masas. En esta dirección, Inglaterra llevó la delantera desde el siglo XVIII y continuó en el siguiente, con la entusiasta promoción de balnearios marítimos y playas, actividades vacacionales costeras de las cuales también fueron pioneros.<sup>445</sup> Posteriormente, las reformas laborales se fueron oficializando y extendiendo alrededor del mundo como consecuencia de la necesidad del trabajador para contar con semanas de descanso en el siglo XX.

El fomento del turismo tuvo más aristas que explican su consolidación además de los avances tecnológicos y las conquistas obreras: a) La arqueología, que resultó fuertemente beneficiada por el creciente interés de los Estados por su pasado nacional y, con este fin, fueron inaugurados museos y programadas visitas a las ruinas que expresaran “el origen de la idiosincrasia del país”.<sup>446</sup> b) La fotografía, que acercó los descubrimientos científicos al público occidental y de este modo los exploradores difundieron las imágenes de nuevas culturas materiales y de los monumentos de tierras lejanas.<sup>447</sup> c) La literatura de viajes, que alimentó la curiosidad por conocer sitios fascinantes como eran descritos en las páginas de los libros y que incentivaron “emociones y experiencias de viajes”.<sup>448</sup>

### **Patrimonio y Turismo Durante la Posrevolución en México**

En nuestro país el turismo tuvo como punta de lanza la creación de una historia nacional mexicana que halló su génesis en las sociedades prehispánicas. En este escenario de búsqueda

---

<sup>444</sup> Guillermo Giucci. *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Colección Las ciudades y las ideas coordinada por Adrián Gorelik. Universidad Nacional de Quilmes/Prometeo. Buenos Aires. 2007. p. 103.

<sup>445</sup> John K. Walton. “La invención del turismo popular: Gran Bretaña, S. XVIII y XX”, en *Anuario IEHS*, núm. 27. Instituto de Estudios Histórico-Sociales. Buenos Aires, Argentina. 2012. pp. 6-8.

<sup>446</sup> Margarita Díaz Andreu. “Turismo y arqueología. Una mirada histórica a una relación silenciada”, en *Anales de Antropología*. Tomo 48, núm. 2. Instituto de Investigaciones Antropológicas/Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2014. p. 16.

<sup>447</sup> Susana González Reyero. “Imagen fotográfica y orientalismo en la arqueología del siglo XIX”, en Pilar Amador Carretero, Jesús Robledano Arillo y María del Rosario Ruiz Franco (Coordinadores). *Primeras jornadas: Imagen, cultura y tecnología*. Editorial Archiviana/Universidad Carlos III de Madrid. España. 2002. pp. 327-328.

<sup>448</sup> Luis R. Méndez Rodríguez. “La Gran Exposición de Londres de 1851. Un nuevo público para el mundo”, en *Artígrama. Revista del Departamento de Historia del Arte*, núm. 21. Universidad de Zaragoza. España. 2006. p. 25.



de una identidad propia, uno de los sitios arqueológicos pioneros fue Teotihuacán, donde en 1910 se iniciaron trabajos de restauración por parte del Gobierno porfirista para ser admirado por los americanistas extranjeros en el marco de los festejos del centenario de la independencia de 1810. Teotihuacán se convirtió así en el primer sitio abierto al turismo internacional, pero esta incipiente incursión turística fue frenada muy pronto por el estallido armado.

El desorden de la guerra civil de 1910 trajo como consecuencia resultados económicos dispares. Después de una década continuó el desarrollo predominantemente capitalista, sobresaliendo las tesis de que aquel sistema no funcionó de la misma manera en las diferentes regiones del país: el noroeste, el noreste, el Distrito Federal y el Golfo eran los más desarrollados, mientras que el más débil era el sur, dependiente del petróleo y el henequén.<sup>449</sup> Knight confirma que en 1920 la economía ya estaba en vías de recuperación: entre otras cosas, prosiguió la exportación de materias primas (petróleo, minerales, henequén, etc.).<sup>450</sup> Ese año el mercado interno se levantaba y rubros agrícolas como la producción de garbanzo en el noroeste, el azúcar en el noreste y el café chiapaneco florecían; la realidad contrastaba con las plantaciones azucareras de Morelos y la industria henequenera yucateca, que transitaban por fuertes caídas.<sup>451</sup> Tras la Revolución, México fue escenario de varios episodios violentos, pero la reconstrucción social, política y económica no se detuvo y las actividades anteriores se sumó la promoción de los atractivos históricos y naturales de México.

En los años veinte de dicha centuria las gestiones institucionales para atraer a numerosos visitantes extranjeros con fines de ocio fueron vistas como una valiosa oportunidad para incentivar el crecimiento y el desarrollo del país, además de reconciliar intereses internacionales, sobre todo con Estados Unidos, nación que sostenía una inestable relación diplomática con México. Los empresarios mexicanos respaldaron la idea de incluir la actividad turística en la agenda gubernamental y para consolidar este renglón propusieron la creación de una infraestructura carretera que conectara los centros urbanos con los bellos

---

<sup>449</sup> John Womack Jr. "La economía de México durante la Revolución, 1910-1920: historiografía y análisis", en *Argumentos. Estudios críticos de la sociedad*. Universidad Autónoma Metropolitana, vol. 25, núm. 69, México. Mayo-agosto de 2012, p. 16.

<sup>450</sup> Alan Knight. "La Revolución Mexicana: su dimensión económica, 1900-1930", en Sandra Kunz Ficker. *Historia Económica General de México*. El Colegio de México/Secretaría de Economía. México. 2010. p. 490.

<sup>451</sup> *Ibid.* p. 491.

paisajes naturales. Ante los extranjeros, especialmente los estadounidenses, cultura y naturaleza se constituyeron en una simbiosis que ayudó a construir una identidad nacional mexicana dentro del cual el cuidado de los monumentos históricos y los sitios arqueológicos desempeñó una función clave. La imagen mexicana homogénea construida como resultado de este proceso estuvo al alcance del comprador más accesible: “el turista y el consumidor norteamericano”.<sup>452</sup>

El turismo fue concebido por los empresarios nacionales como un lucrativo negocio para la obtención de divisas, la creación de empleos y, fundamentalmente, para estrechar lazos de amistad con Estados Unidos, que miraba con bastante suspicacia los difíciles acontecimientos políticos de su vecino. En el proceso de fortalecimiento de este rubro se puso en marcha una ambiciosa campaña publicitaria para promover los posibles lugares de interés. Para que los visitantes foráneos pudieran disfrutar de las antiguas ciudades y de las pintorescas comunidades rurales, se modernizó la red de caminos y fueron ampliadas las vías de comunicación, se organizaron asociaciones de restauranteros, hoteleros y clubes de automovilistas. El Banco de México creó el Departamento de Turismo en 1926, que se encargó de elaborar un boletín en inglés y que contenía una abundante información acerca de las rutas turísticas de la Ciudad de México, Pachuca o Querétaro. Además, la Secretaría de Relaciones Exteriores repartió la *Handy Guide* en consulados y embajadas de México en el extranjero para mostrar los principales destinos turísticos, el trayecto para llegar hasta ellos y los hoteles que contaban.<sup>453</sup>

El fomento del turismo en México fue creciendo y dentro de la Secretaría de Gobernación se fundó en 1929 la Comisión Mixta Pro-Turismo, bajo cuya dirección se hicieron estudios y proyectos turísticos, coordinó a las instancias públicas y privadas y auspició la formación de comités locales, que a su vez apoyó a los turistas durante sus recorridos en las distintas regiones del país. La cada vez más pujante industria del cine contribuyó con su granito de arena en la exportación de una imagen folclórica e idílica, misma que con su discurso contradujo la interpretación negativa que los extranjeros tenían

---

<sup>452</sup> Ricardo Pérez Monfort. “Donw Mexico Way. Estereotipos y turismo norteamericano en el México de 1922”, en *Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 14. Planeando sobre el turismo cultural*. Conaculta. México. 2006. p. 21.

<sup>453</sup> Jimena Mateos. “El turismo en México: la ruta institucional (1921-2006)”, en *Patrimonio cultural y turismo. Cuadernos 14. Planeando sobre el turismo cultural*. Conaculta. México. 2006. p. 37.

del territorio mexicano, más cercana a la barbarie provocada por la guerra civil de 1910. La radio fue otro medio usado por el Estado y los grupos empresariales para transmitir una representación nacional positiva. México fue mostrado como un espacio repleto de riquezas naturales, culturales e históricas. Una de las consecuencias de estas acciones fue la valoración del patrimonio histórico, que sirvió como una herramienta imprescindible en la promoción de los viajes hacia las antiguas ciudades y las zonas arqueológicas. Los gobernantes buscaron exhibir el orgullo de su pasado y el respeto de sus tradiciones “mexicanas”.<sup>454</sup>

Eliminar la representación negativa de México ante el mundo causada por la violencia revolucionaria y sus efectos adversos en las regiones donde el impacto fue más perjudicial no sería el único motivo para la adopción del turismo como una actividad provechosa. En los años treinta la evolución económica del país también estuvo determinada por la crisis mundial del 29. Esta “fuerza exógena”, como asienta Knight,<sup>455</sup> no fue tan severa ni prolongada como otros casos latinoamericanos. Sin minimizar los daños de la Gran Depresión que golpearon al país, hubo renglones en las que México se mantuvo estable, como la explotación de la plata y el petróleo. La agricultura era de subsistencia y no dependía tanto de los vaivenes comerciales del mundo; su base industrial producía bienes para satisfacer la demanda nacional y en 1932, a medida que la economía doméstica se recuperaba, las manufacturas se fortalecieron.<sup>456</sup> Quizá las pérdidas económicas no fueron tan severas, pero era un hecho que el Gobierno Federal buscaba acuerdos y consensos entre todos los actores políticos, económicos e intelectuales al convocar a éstos a un Congreso Nacional de Economía en 1931. Varias secretarías como las de Industria, Agricultura y Comunicaciones enviaron un delegado y producto de los acuerdos fue la formación de la Comisión de Turismo, uno de los 9 que se constituyeron.<sup>457</sup> La existencia de esta comisión fue muestra de que el turismo era de interés público como generador de divisas.

Gracias a esta preocupación turística los gobiernos comenzaron a incluir en sus respectivas legislaciones diversas normas orientadas al mantenimiento del patrimonio histórico: el prehispánico y colonial. Hartog menciona que “el patrimonio es un recurso para

---

<sup>454</sup> *Ibid.* p. 38.

<sup>455</sup> Alan Knight. “Carácter y repercusiones de la Gran Depresión en México”, en Paulo Drinot y Alan Knight (Coordinadores). *La Gran Depresión en América Latina*. Fondo de Cultura Económica. México. 2015. p. 196.

<sup>456</sup> *Ibid.* pp. 202-203.

<sup>457</sup> Luis Anaya Merchant. *La Gran Depresión y México, 1926-1933. Economía, institucionalización, impacto social*. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Morelos. 2015. p. 171.

tiempos de crisis”,<sup>458</sup> es decir, cuando parece que todo colapsa, nace el afán de conservarlo todo: pirámides, edificios, etc. En este sentido, el profundo interés por la preservación de los monumentos fue una respuesta a la sensación de caos y desorden decimonónicos que amenazaban con arrasar el país y que Porfirio Díaz comenzaría a cambiar con su política de “orden y progreso”, como ya se ha asentado líneas arriba al darle cuerpo a las primeras leyes nacionales patrimoniales.

La política conservacionista prosiguió durante los gobiernos posrevolucionarios en las etapas más conflictivas, por ejemplo, en 1914 fue dictada la “Ley sobre Conservación de Monumentos Históricos y Artísticos y Bellezas Naturales”, agregando que los monumentos históricos eran un “patrimonio universal de los pueblos”. Como menciona Bolfy Cottom, por primera vez se introdujo en la tradición mexicana el concepto de “patrimonio cultural” añadiéndole una dimensión universal. Esta universalidad tenía un sello marcadamente europeo e hizo énfasis en la necesidad de impedir la destrucción de monumentos y edificios e incluso la restauración que pudiera modificar sus rasgos originales.<sup>459</sup> Fue derogada por Venustiano Carranza y dos años después redactó la “Ley sobre Conservación de Monumentos, Edificios, Templos y Objetos Históricos o Artísticos”, que cumplía una función semejante a la de su antecesora.

Durante la reconstrucción del país, habiéndose suavizado un poco la parte más violenta de la lucha armada y en pleno proceso de institucionalización, los bienes culturales de la Iglesia católica y los sitios precolombinos fueron percibidos como patrimonio de la nación. En 1930 el Gobierno Federal decretó la “Ley sobre Protección y Conservación de Monumentos y Bellezas Naturales”, a la que le siguieron otros preceptos similares de carácter local como fue el caso michoacano con creación de su “Ley Estatal sobre Protección y Conservación de Monumentos y Bellezas Naturales” en 1931. Contagiados con la promulgación de estas leyes, estados como Aguascalientes, Colima, Puebla, Sonora y Tamaulipas dieron a conocer sus propias disposiciones en los primeros años de la década del

---

<sup>458</sup> Francois Hartog. *Regímenes de Historicidad. Presentismo y experiencias del tiempo*. Universidad Iberoamericana. 2007. p. 222.

<sup>459</sup> Bolfy Cottom. *Nación, patrimonio cultural y legislación: los debates parlamentarios y la construcción del marco jurídico federal sobre monumentos en México, siglo XX*. Miguel Ángel Porrúa. Cámara de Diputados. 2008. pp. 188-190.

treinta orientados a salvaguardar su herencia histórica.<sup>460</sup> Despertar el interés extranjero por estos lugares requería de un programa de embellecimiento urbano, siendo la Ciudad de México una de los que recibieron mucha atención por parte de las autoridades, principalmente de la Secretaría de Hacienda a cargo de Alberto J. Pani, quien decidió emprender obras de remodelación en el Palacio Nacional y el Zócalo capitalino.

Imbuido por un espíritu nacionalista que fue uno de los sellos de su administración, el presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940) fortaleció los nexos entre el turismo y el patrimonio cultural mexicano como política de Estado. Tomar las riendas de la cartera turística desde la esfera pública se empezó a materializar con el “Reglamento de la Ley General de Población vigente en su parte relativa a turismo” de 1937, que propuso la apertura del Departamento de Turismo dentro de la Secretaría de Gobernación. Entre las funciones que se le encomendaron se encontraban aquellas relativas a brindar información a los visitantes extranjeros, formar agencias de turismo dentro y fuera del país, coordinar los sectores público y privado en la propaganda de los atractivos históricos y naturales. Cabe destacar que el territorio nacional fue dividido en 15 zonas de interés y continuó el aumento de la infraestructura de hospedaje, el establecimiento de comités Pro-Turismo y la interconectividad de ciudades a través de una eficaz red carretera. Asimismo, fueron involucrados otras instancias como Petróleos Mexicanos, participando con un club de viajes y el recién fundado Instituto Nacional de Antropología e Historia, que a partir de 1939 no solo sirvió para afianzar una conciencia nacional entre la población, sino también colaboró con la oferta turística facilitando el acceso a sitios arqueológicos e históricos como parte de los planes económicos del Estado surgido de la Revolución.<sup>461</sup>

Es interesante observar la manera como el centro de atención de las autoridades comienza a desplazarse desde la capital de la República hacia las regiones del interior del país para construir estereotipos nacionales que en los siguientes años nos identificarán como mexicanos ante los estadounidenses y el resto de los extranjeros. Entre las expresiones culturales de las regiones resaltaron las chinas poblanas y los mariachis tapatíos, un proceso que Víctor Manuel Gruel Sánchez alude como una especie de “colonialismo interno” que

---

<sup>460</sup> Eugenio Mercado López. “Patrimonio cultural y turismo en el México posrevolucionario”, en *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 14, núm. 4, Universidad de La Laguna. España. Julio de 2016, pp. 1031-1032.

<sup>461</sup> *Ibid.*

impulsó el régimen dedicado a recolectar las manifestaciones artísticas regionales junto con la expansión de la infraestructura carretera.<sup>462</sup>

El impacto positivo del estereotipo de “lo mexicano” se comprobó durante la ceremonia de inauguración de la Carretera Panamericana que tuvo como sede el Puente Internacional de Laredo y Nuevo Laredo y que unirá a Estados Unidos con el centro del país en 1936, no solamente para aproximar a los estadounidenses a una cultura diferente, sino también para concretar acuerdos comerciales. Tanto dentro como fuera de México, a partir de la segunda mitad de los treinta la figura de lo “típicamente mexicano” (charro y china poblana), como señala Ricardo Pérez Monfort, se impondrá sobre la multiplicidad regional (jarochos, huastecos, yucatecos, norteños, etc.). Una homogenización del estereotipo nacional que atraerá el interés de los visitantes internacionales reforzado por los medios de comunicación masiva en ascenso: la radio y la industria cinematográfica.<sup>463</sup>

En medio de este contexto, uno de los pueblos más favorecidos del estado de Guerrero por el auge de las políticas turísticas del régimen posrevolucionario fue Taxco, éste fue un antiguo enclave minero cuyas puertas fueron abiertas a los visitantes nacionales y foráneos desde 1928 con la “Ley para la conservación de la ciudad de Taxco de Alarcón”. Entre los factores que pusieron a este lugar en la mira de los viajeros internacionales fue la imagen pintoresca que prevaleció luego de su estancamiento como centro minero de importancia, aunado a su nulo crecimiento territorial que ocasionó que su fisonomía rural permaneciera casi intacta. Los dirigentes locales taxqueños tampoco fueron capaces de comenzar obras que cambiaran su fisonomía urbana. Taxco parecía suspendida en el tiempo y esta peculiar situación alimentó la imaginación de artistas e intelectuales, así como de un grupo de residentes extranjeros, entre los que encontraban numerosos estadounidenses.

Con la ampliación de los caminos en 1930, la carretera que conectaba a México con Acapulco fue clave para comunicar a Taxco con la capital del país en pocas horas.<sup>464</sup> Fueron trascendentes los esfuerzos de un grupo de profesionistas locales que intercedieron ante el

---

<sup>462</sup> Víctor Manuel Gruel Sánchez. “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, en *Estudios Fronterizos*. Vol. 18. Universidad Autónoma de Baja California. Baja California. Mayo-agosto. 2017. p. 137.

<sup>463</sup> Ricardo Pérez Monfort. “Un nacionalismo sin nación aparente (la fabricación de lo “típico” mexicano 1920-1950)” en *Política y Cultura*. Universidad Autónoma Metropolitana. México, núm. 12, 1999, pp. 183-184.

<sup>464</sup> Mario Bassols Ricardez. “Taxco de Alarcón. Transfiguraciones urbanas de un centro minero”, en Gerardo Martínez Delgado y Mario Bassols Ricardez. *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. 2013. p. 328.

Gobierno Federal, que a su vez prestó un gran apoyo para que Taxco se convirtiera en un punto turístico de corte internacional. Taxco fue un ejemplo de cómo las iniciativas turísticas de la época podían enderezar el rumbo económico de una ciudad de poca extensión territorial gracias también a los encantos históricos con los que contaba como el templo de Santa Prisca y la fundación de diversos talleres de artesanías donde la plata era el máspreciado de sus productos. En el marco de la Segunda Guerra Mundial en los años cuarenta, Taxco colocó sus piezas de orfebrería en el mercado de exportación por breve tiempo y fue visitada por las estrellas del cine mexicano del momento.<sup>465</sup>

Así como Taxco adquirió prestigio internacional en los años treinta, Acapulco no se quedó atrás y los objetivos turísticos del gobierno y los empresarios se concentraron en los destinos de playa. El antiguo puerto acapulqueño fue proyectado como una especie de mina de oro por el sector privado junto con el gubernamental, del cual el presidente Miguel Alemán fue uno de sus principales promotores en los años cuarenta. Las tareas para que Acapulco destacara como un centro turístico de primer orden rindieron sus frutos y la imagen del viejo puerto cambió de modo radical, tanto urbanística como social y económicamente. El régimen expropió terrenos ejidales usando el argumento de que era para causa de utilidad pública, desplazó a sus habitantes hacia otras áreas y las zonas cercanas a la playa fueron aprovechadas por los inversionistas al tener mayor plusvalía, construyó un nuevo malecón en la zona costera y un aeropuerto para recibir vuelos nacionales e internacionales.<sup>466</sup>

El puerto fue dotado de una infraestructura carretera mejor de la que ya existía desde finales de los veinte. En unos pocos años y con ayuda de la prensa, Acapulco fue explotado en el discurso como un modelo de la modernización del gobierno alemanista y fue apreciada como el espacio ideal donde los más bellos escenarios naturales se fusionaba con las más modernas instalaciones hoteleras para el disfrute de los viajeros extranjeros. Revistas, guías, mapas, carteles y el cine colaboraron estrechamente en la popularización turística de Acapulco, que recibió a las estrellas de Hollywood y a las personalidades de la política mundial durante varias décadas hasta antes que el entusiasmo publicitario inicial comenzara a declinar en las siguientes décadas.

---

<sup>465</sup>*Ibid.* p. 335.

<sup>466</sup> Elmy Lemus Soriano. “Acapulco y el proyecto modernizador alemanista”, en *Letras Históricas*, núm. 14, Departamento de Historia de la División de Estudios Históricos y Humanos, Universidad de Guadalajara, Jalisco, 2016, p. 216.

Hay que resaltar que lo que se plasmaba en el papel y la imagen no siempre correspondió con la realidad. Acapulco es un caso emblemático de los contrastes: no había culminado la década del cuarenta y el representante de la Delegación Federal de Turismo ya pedía al presidente la intervención del Ejército para evitar el descenso de turistas, pues hubo un continuo abuso de tarifas de hoteles, yates y veleros, así como la presencia de extorsionadores.<sup>467</sup> Hacia 1949, un turista dejaba testimonio de la falta de bancas y las pocas que había estaban sucias.<sup>468</sup> Acapulco fue señalado por esas diferencias notables entre los lujos de unos cuantos y la pobreza de la población del puerto. Este fue un caso en donde el turismo no necesariamente significaba ascenso social y progreso. Fue un ejemplo de que la industria turística en México impactó de manera negativa para muchos y este desencanto fue extendiéndose a lo largo de los años.

Querétaro fue uno de los pocos estados de la República donde el fervor turístico institucional había comenzado desde antes. Miró Flaquer y Utrilla Sarmiento señalan que en los últimos años del porfiriato en el XIX los dirigentes queretanos orientaron su mirada hacia las edificaciones, monumentos y otros objetos históricos con el afán de que éstos sean conservados. Entre los criterios establecidos para otorgarle un valor patrimonial al conjunto de edificios estuvieron “sus cualidades artísticas, la relevancia en el proceso histórico nacional y/o el interés que despertaban entre los visitantes”.<sup>469</sup> Es decir, los órdenes públicos de Querétaro dotaron de un significado excepcional a un conjunto de obras para incluirlo dentro de un repertorio que dieran sentido identitario a los habitantes y que constituirá su patrimonio cultural.

Cuando concluyó la etapa armada de la Revolución, las autoridades queretanas ya tenían una larga tradición de iniciativas para la conservación de los inmuebles de la capital del estado, así que en 1939 se emprendieron nuevos trabajos para el mantenimiento del semblante típico de la ciudad. Nunca apartaron el dedo del renglón en el rubro turístico y fueron perseverantes en la labor propagandística para dar a conocer los atractivos históricos y artísticos de Querétaro, así como de sus bellezas naturales. La publicidad sería labor de

---

<sup>467</sup> *Ibid.* p. 226.

<sup>468</sup> *Ibid.* p. 223.

<sup>469</sup> Maribel Miró Flaquer y Beatriz Utrilla Sarmiento. “La ciudad de Querétaro y la construcción de la idea de patrimonio. De los últimos años del porfiriato a la estabilidad posrevolucionaria”, en *Intersticios Sociales*, núm. 15, El Colegio de Jalisco, Jalisco, Marzo-agosto de 2018, p. 186.



varios órganos, sobresaliendo en 1890 *La Sombra de Artega* y *El Heraldo de Navidad*, un periódico fundado en 1900 y que en los años cuarenta todavía tenía cierta presencia en la sociedad local. Durante varias décadas en las páginas de estos periódicos fue promovido el cuidado de los bienes tangibles e intangibles, que sus colaboradores aludían como la esencia de la “queretaneidad”.<sup>470</sup> El desarrollo del turismo en el siglo XX atrapó el interés extranjero hacia Querétaro, que fue ofertada como “hermosa ciudad colonial”.<sup>471</sup> Los principales monumentos promocionados para el turista fueron los de origen hispano y las asociadas con los templos católicos.

La década del cuarenta fue prolífica en reglamentos de carácter legal para la protección de la capital con la “Ley de Conservación de la Ciudad de Querétaro” que prohibía las construcciones que rompieran con su imagen típica. En 1946 se publicó la “Ley de Planificación y Zonificación de la Ciudad de Querétaro” que reafirmó la obligación de crear instrumentos para la conservación y disfrute del acervo arquitectónico de la ciudad.<sup>472</sup> El caso queretano resulta interesante y en cierto grado es un poco parecido al de Campeche, puesto que los dirigentes de este estado a partir de la cuarta década del siglo XX recibieron la influencia de las políticas turísticas y de conservación del patrimonio que se estaba gestando en el país. Los antecedentes de expresarse orgullosamente de la ciudad campechana estuvieron vinculados con la herencia de los españoles en los planos civil, militar y religioso, misma que se reafirmará a partir de los treinta con los órganos de difusión y las gestiones llevadas a cabo por los campechanos.

Un caso más de revaloración de su historia, cultura y patrimonio en la primera mitad del siglo XX es el de Guanajuato. Sobre el tema Oscar Sánchez Rangel analiza la conversión del tejido productivo de la ciudad guanajuatense: de como un centro minero en crisis fue atravesando cambios complejos a iniciativa de varios agentes, entre ellos las autoridades estatales, para recomponer su importancia comercial e industrial. La alternativa turística se vislumbró entre las propuestas, pero ésta fue una determinación que no estuvo exenta de

---

<sup>470</sup> *Ibid.* p. 195.

<sup>471</sup> *Ibid.*

<sup>472</sup> *Ibid.* p. 200.

dificultades a causa de la escasez de población, la falta de comunicaciones y la violencia derivada de la guerra cristera.<sup>473</sup>

No será sino hasta 1942 cuando una relativa estabilidad atrajo un número considerable de turismo extranjero influido por la política federal que promocionaba, por un lado las poblaciones antiguas y “típicas”, y por el otro exaltaba el indigenismo materializado en los vestigios arqueológicos siguiendo la idea de que en éstos se encontraban lo “auténtico”: la cultura vernácula.<sup>474</sup> La empresa turística en Guanajuato no fue fácil en sus inicios pese a los esfuerzos de la comisión creada para la difundir los atractivos de la ciudad y sus rincones, pero la eficiente coordinación entre los actores políticos y empresariales, además de la publicidad, el desarrollo de los servicios y las mejoras urbanas, fueron logrando que la industria turística fuera más organizada y exitosa.

Una ciudad que tuvo un auge turístico tardío fue Mérida, capital del estado de Yucatán y a tres horas de Campeche. Durante muchos años, ambas urbes tuvieron una relación tensa, pero de igual manera compartieron cosas en común. Las dos eran las capitales de entidades mono exportadoras, así como Campeche lo fue con el palo de tinte y luego el chicle; Yucatán lo fue con el henequén, su principal fuente de riqueza. La producción henequenera experimentó fluctuaciones, sin embargo, no será sino hasta 1916 que daría muestras de descenso, un patrón que se repitió en 1929. Salvo por un breve auge durante los años cuarenta, su caída continuará progresivamente hasta dejar de ser una industria rentable.<sup>475</sup> Los precios decrecían y la competencia extranjera arrebató el monopolio yucateco.

En la primera década del siglo XX, en Mérida sobresalían paralelismos con Campeche y el resto de las regiones pensadas para transformarse en núcleos turísticos: la península de Yucatán tenía caminos de difícil acceso, la vía aérea aún no era una opción y la flota marítima tampoco estaba preparada pese a los intentos para incentivar el tráfico comercial por mar. Este circuito se planeó para transitar de Tampico, pasando por Veracruz hasta llegar a Progreso. La ruta presentó dificultades, ya que el itinerario de la flota era

---

<sup>473</sup> Óscar Sánchez Rangel. “Génesis de una ciudad turística mexicana al comienzo del siglo XX: el antiguo centro minero de Guanajuato”, en *Pasos. Revista de turismo y patrimonio cultural*, vol. 17, núm. 4, Universidad de La Laguna, España, Julio-septiembre, 2019, pp. 831-832.

<sup>474</sup> *Ibid.* p. 834.

<sup>475</sup> Luis Anaya Merchant. “Henequén, chicle y turismo. El financiamiento estatal para la transformación de la economía yucateca, 1915-1970”, en *Legajos. Boletín del Archivo General de la Nación*, núm. 7. Octava época. Año 2. México. 2015. pp. 37-38.

demasiado incómodo e irregular. En 1937 la conclusión de la Carretera Panamericana fue vista como una oportunidad por promotores estadounidenses y cubanos para abrir viajes hacia el Golfo de México. Las iniciativas no tuvieron eco porque no existía aún una garantía de éxito, por tratarse de una industria que necesitaba mucha inversión y porque las ganancias no se reflejarían pronto. Ese año la Pan American Tours de Fernando Barbachano Ponce sufrió la misma suerte, ante las insuficiencias provocadas por la distancia, desconocimientos de servicios y seguridad, escasa infraestructura hotelera, etc.<sup>476</sup>

Factores políticos también hundieron por el momento cualquier iniciativa de conectar turísticamente Yucatán desde el Golfo de México arribando por puerto Progreso. La expropiación petrolera de 1938 originó una campaña estadounidense negativa contra el país, así como los conflictos políticos internos,<sup>477</sup> que retrasaron durante casi tres décadas la promoción exitosa de la península, especialmente el estado de Yucatán y la capital meridana, como un referente del turismo mexicano en el mundo. El tipo de suelo yucateco, la técnica agrícola y el uso de herbicidas frenaron una mayor calidad en los cultivos a la hora de diversificar la economía.<sup>478</sup> El chicle, que en Veracruz, Campeche y Quintana Roo tuvieron un repunte debido a que el suelo en estas entidades era propicio para el crecimiento de árboles de chicozapote, no alcanzó los resultados esperados, siendo el henequén el cultivo con el que se identificó a los yucatecos aun cuando la producción del oro verde era menos rentable en los sucesivos años.

Los primeros años del turismo en México fueron complejos y las dificultades iniciales se centraron en la necesidad de construir carreteras, garantizar la seguridad de los turistas en su entrada a través de la frontera estadounidense, erradicar la mendicidad y la vagancia. De igual manera, las incipientes excursiones organizadas se veían afectadas por la ausencia de alojamientos, caminos peligrosos y abusos de la policía local a los turistas y prestadores de servicios.<sup>479</sup> Ante un caso de falta de habitaciones durante una gran excursión en 1929, un reportero dijo que “como un infante, el turismo mexicano muere en la cuna”.<sup>480</sup> Los problemas fueron resolviéndose a medida que avanzaban las décadas: unas regiones

---

<sup>476</sup> *Ibid.* p. 52.

<sup>477</sup> *Ibid.*

<sup>478</sup> *Ibid.* p. 54.

<sup>479</sup> Dina Berger. *The Development of Mexico's Tourism Industry. Pyramids by day, martinis by night*. Pallgrave MacMillan. United States of America. 2006. p. 30.

<sup>480</sup> *Ibid.*

resultaron ampliamente beneficiadas a los pocos años y otras tardarían en consolidar su industria turística.

### **Los Albores del Turismo Institucional en Campeche, Las Primeras Tareas: Pavimentación, Limpieza y Propaganda**

El Gobierno Federal impulsó la industria turística como parte de una política de reconstrucción nacional, en aras de estimular el desarrollo económico y la integración del país a través de un amplio sistema carretero. Las tareas de promoción de la Comisión Mixta Pro-Turismo consistieron en el estudio de proyectos para abrir nuevas plazas turísticas, la impresión y distribución de propaganda a cargo de asociaciones de publicistas y editores. De entre éstos, Excelsior Compañía Editora S.A. incluyó en sus diarios y suplementos semanales varios artículos, imágenes y viñetas de los atractivos con las que contaba la República Mexicana. Resulta interesante que los responsables de los *Jueves de Excelsior* hayan abarcado la totalidad de los estados del país e inició una estrecha colaboración con la productora de tarjetas postales México Fotográfico a partir de 1927. Las fotografías publicadas contribuyeron a un acercamiento a las poblaciones periféricas y también ayudaron a dibujar un imaginario idílico de las bellezas naturales y comunidades en los años veinte. México Fotográfico dejó un meritorio registro visual de ciudades grandes y pequeñas de todo el territorio nacional, no solamente para el deleite del turista de la época, pues dejó un acervo que testimonió el proceso de transformación de las distintas regiones.<sup>481</sup>

El caso de Campeche no es la excepción, ya que México Fotográfico pudo capturar las vistas de sitios y monumentos emblemáticos de la ciudad capital, sobre todo de su desarrollo urbano.<sup>482</sup> Sin embargo, esta iniciativa provenía de una empresa particular y todo parece indicar que nunca logró coordinarse con el Gobierno Estatal para promocionar los rincones de la geografía campechana. Más bien, los primeros esfuerzos institucionales dirigidos a posicionar el turismo como una actividad económica prioritaria en Campeche

---

<sup>481</sup> Mayra N. Uribe Eguiluz. “La Compañía México Fotográfico en la política de turismo nacional de los años 20”, en *Alquimia*. núm. 42. Año 14. Mayo-agosto. México. 2011. pp. 26-27.

<sup>482</sup> Juan Carlos Saucedo Villegas. “Los procesos fotográficos históricos en Campeche: 170 años de imagen y materia”, en *Campeche: 150 años de creación artística*. Gobierno del Estado de Campeche/Conaculta. Campeche. 2015. p. 210.

fueron obra de la Federación que exhortó a las autoridades del estado para promocionar sus atractivos a finales de los veinte.

En 1929 Campeche integró su primera Junta Local Pro-Turismo en respuesta al llamado que hizo la Secretaría de Gobernación. Para cumplir con la encomienda, el mandatario Ramiro Bojorquez (1928-1931) se encargó de tomar protesta a los miembros de dicha junta y uno de los propósitos iniciales de ésta fue la elaboración de la propaganda y hacer los preparativos para que las personas tuvieran una grata estancia en la ciudad. De los puntos resaltados se subrayó que el objetivo principal era atraer la atención hacia Campeche del turista que visitaba Yucatán.<sup>483</sup> La Junta reconocía el peso turístico que tenía la Península, que en el siglo XIX experimentó un crecimiento económico y urbano gracias al éxito comercial del cultivo del henequén en las haciendas. Pero aceptó que la ciudad siempre había sido zona de paso para los visitantes, que solamente hacían escala por unas cuantas horas antes de continuar su viaje hacia Mérida.

En 1931 se decretó la Ley sobre Protección y Conservación de Monumentos y Bellezas Naturales, por lo que Campeche se sumó al conjunto de entidades federativas que obedecieron las leyes para el cuidado de sus edificios históricos. Del conjunto de construcciones antiguas, las murallas eran los símbolos del pasado colonial y uno de los objetivos de las leyes, aunque su mantenimiento sería difícil, porque se encontraban en mal estado de conservación.<sup>484</sup> Con todo y las dificultades políticas, la Oficina de Monumentos Arqueológicos e Históricos del Estado y el gobernador Fasuto Bojorquez ordenaron que un grupo de trabajadores se encargaran de la limpieza de los baluartes por cuenta del erario estatal.<sup>485</sup>

El siguiente mandatario socialista, Benjamín Romero Esquivel (1931-1935), también decidió sumarse a las políticas que la Federación estaba llevando a cabo en materia de turismo, quizá un poco tardíamente si tomamos en cuenta que desde los primeros años de la década del veinte ya se estaban emprendiendo campañas de promoción de diversas poblaciones que atrajeran la mirada del visitante extranjero. Como ya se ha explicado, los dirigentes emanados del Partido Socialista Agrario se habían trazado como meta impulsar la pequeña propiedad en el campo, pero organizar a los campesinos para incorporarlos a la

---

<sup>483</sup> “Junta Local Pro-Turismo”. *Diario de Yucatán*. 17 de abril de 1929. Mérida, Yucatán. núm. 1413. p. 5.

<sup>484</sup> “La Puerta de Tierra”. *Diario de Yucatán*. 15 de mayo de 1929. Mérida, Yucatán. núm. 1446. p. 7.

<sup>485</sup> “Limpieza de los baluartes”. *Diario de Yucatán*. 14 de mayo de 1930. Mérida, Yucatán. núm. 1810. p. 7.

estructura corporativa de dicha institución política resultó difícil ante las resistencias que mostraron aquellos elementos acostumbrados a la economía de exportación representados en el sur de la entidad, amén de que los beneficios de la derrama económica que generaba la explotación de los recursos forestales no significó el desarrollo de la población.

Los factores anteriores hicieron imposible que los gobiernos estatales se involucraran pronto a la dinámica de la proyección turística. Las medidas vinieron de arriba, es decir, desde el Gobierno Federal, que en 1933 restableció un Comité Pro-Turismo en Campeche tal y como ya lo estaba haciendo en otras latitudes de la República una década atrás.<sup>486</sup> Las autoridades estatales tomaron la determinación de abrir las puertas del territorio estatal a todo aquel que quisiera conocer el territorio campechano. El Comité fue organizado por José A. Roaro, jefe de la Oficina Federal de Hacienda, que elaboró un plan de trabajo para lograr este propósito. Romero Esquivel brindó las facilidades para que el viajero descubriera los monumentos coloniales, las ruinas arqueológicas y las riquezas naturales, consciente de que la medida crearía más empleos y prestó ayuda para la limpieza de los fuertes.<sup>487</sup>

La imagen del primer cuadro de la ciudad era un aspecto que recibió atención por parte del Comité y entre sus acciones solicitó al Ayuntamiento retirar los puestos de venta de comida y refresco que se encontraban en los portales del Hotel Cuauhtémoc frente a la plaza principal, que también fue una medida tomada para mejorar la circulación de los transeúntes que diariamente realizaban sus diligencias en las áreas aledañas.<sup>488</sup> Asimismo, la Dirección General de Monumentos de México dispuso que en la capital del estado fuera instalado un museo, para que fueran expuestas las numerosas piezas arqueológicas e históricas orientadas a la instrucción de la población y el disfrute del turista. La sede elegida fue el ex templo jesuita de San José, contiguo al Instituto Campechano y que tentativamente contaría con tres secciones: aborígen, colonial y siglo XIX.<sup>489</sup> Así, por disposición del Gobierno Federal fue comisionado José María Preciat, quien comenzaría a levantar los planos y habilitar el ex

---

<sup>486</sup> *Informe de gobierno de Benjamín Romero Esquivel. Op. Cit. p. 7.*

<sup>487</sup> *Ibid.*

<sup>488</sup> “Desaparecerán los puestos de un portal”. *Diario de Yucatán*. 15 de septiembre de 1933. Mérida, Yucatán. núm. 2518. p. 5.

<sup>489</sup> “Se instalará un museo arqueológico”. *Diario de Yucatán*. 16 de octubre de 1933. Mérida, Yucatán. núm. 2549. p. 7.

templo para instalar el referido museo. Estos trabajos serían costeados por los gobiernos federal y estatal.<sup>490</sup>

Por su parte, Romero Esquivel ofreció su estrecha colaboración para mejorar la imagen citadina de la capital y entre sus compromisos resaltó la de embellecer las principales calles y sectores de la ciudad. Un ejemplo fue la construcción de un parque de estilo colonial que fue bautizado con el nombre de uno de los fundadores del estado de Campeche: Juan Carbó, aledaño al mercado 7 de Agosto.<sup>491</sup> Aunado a estas obras gubernamentales, las calles 8, 12, 14, 16, 49, 51, 53, 59 y un tramo de la 10 que conectaba con el Paseo de los Héroes a un costado del casco antiguo, fueron pavimentadas y petrolizadas.<sup>492</sup> En la calle 12 se colocaron farolas de estilo colonial para el alumbrado eléctrico y continuó la reparación de otras vías que comunicaban el centro con algunos barrios periféricos como los de Vicente Guerrero y Tomás Aznar Barbachano patrocinadas por la Junta de Mejoras Materiales.<sup>493</sup>

En 1934 la junta directiva del Comité Pro-Turismo estaba integrada por el gobernador de Campeche, Benjamín Romero Esquivel, quien fungía como presidente honorario; el representante del Comité en la Ciudad de México era el diputado federal Ángel Castillo Lanz; como vocales fungían el presidente municipal de Campeche Miguel Lanz y el inspector de Monumentos Arqueológicos, Nazario Quintana Bello, entre otros. Una de las estrategias publicitarias del Comité para la promoción turística fue la impresión de folletos, de los cuales sobresalió la de ese mismo año y en donde Romero Esquivel invitaba a los hombres de negocios para invertir en la explotación de los recursos naturales de la entidad y a los investigadores ofrecía numerosos sitios arqueológicos y coloniales por explorar. El gobernador aseguraba al viajero que no se arrepentiría durante su estancia en Campeche: una tierra llena de bellos paisajes y espléndidas puestas de sol.<sup>494</sup>

El gobernador buscaba que la entidad fuera un referente para el turista al tiempo que su finalidad era dar a conocer Campeche a los empresarios y científicos, a quienes convocaba para mitigar la pobreza económica de la entidad con sus inversiones. Como si su discurso

---

<sup>490</sup> “Adaptaciones a la iglesia de San José”. *Diario de Yucatán*. 14 de agosto de 1934. Mérida, Yucatán. núm. 2851. p. 6.

<sup>491</sup> “El nuevo parque”. *Diario de Yucatán*. 24 de marzo de 1934. Mérida, Yucatán. núm. 2708.

<sup>492</sup> *Informe leído por el C. Benjamín Romero Esquivel, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Campeche*, ante la H. XXXIV Legislatura del mismo estado, el día 7 de agosto de 1934. Imprenta del Gobierno del Estado de Campeche. 1934. p. 28.

<sup>493</sup> *Ibid.* p. 29.

<sup>494</sup> *Campeche. Guía para el turista*. Imprenta Amaya. Campeche. 1934. f. 5.

fuera una llamada de auxilio, ponía el dedo en el renglón en las carencias financieras del territorio estatal con un tono de añoranza, pues sus palabras se concentraron en evocar el pasado glorioso del puerto. Efectivamente, recordaba al lector que desde la capital zarpaban embarcaciones de factura campechana hacia los puertos europeos y centroamericanos con ricos cargamentos de palo de tinte y maderas finas. Se advertía un discurso esperanzador que insistía que todo el suelo estatal aún era muy productivo, es decir, todavía disfrutaba de un gran potencial que se tenía que aprovechar.<sup>495</sup>

Romero intentaba dar una idea al turista de los distintos sitios arqueológicos dispersos en Campeche. Su interés también se encaminaba en la ciudad capital, que describía como poseedora de magníficos edificios coloniales y murallas construidas para defenderla de los ataques piratas. La interpretación idílica que hacía del pasado era parte de la estrategia publicitaria gubernamental que insistía en el desconocimiento de las virtudes y valores del estado pero que el foráneo tenía que descubrir. La romantización de los rincones campechanos y las evocaciones al pasado era el recurso frecuentemente utilizado en el folleto y buscaba transportar al lector a las calles antiguas de la ciudad imaginando un escenario colonial transitado por frailes, murallas custodiadas por guerreros a la espera de los asaltos de piratas, tal era la manera poética de promocionar a la capital campechana.<sup>496</sup>

Se distingue que la historia era idealizada, fundamentalmente el episodio colonial que hablaba de los ataques de los piratas junto con los baluartes y murallas. Esta será una inclinación que comenzará a explotarse una y otra vez para la difusión turística de Campeche en el país y el extranjero. A pesar de la mención a los diversos lugares que la entidad tenía para visitar, la capital siempre ocupó un lugar privilegiado en los folletos y revistas como se verá más adelante.

En esta primera fase de la incursión turística de Campeche, iniciada a finales de los años veinte y que continuará en la siguiente década, se pueden apreciar las herramientas empleadas para incentivar dicha industria, aunque las decisiones políticas para levantar una sólida infraestructura turística en la ciudad eran demasiado tímidas, en contraste con las campañas que se multiplicaban en otras regiones como Acapulco o Taxco que resultaron favorecidas por las dependencias federales, el sector empresarial y las agencias de publicidad.

---

<sup>495</sup> *Ibid.*

<sup>496</sup> *Ibid.* p. 20.



En este caso, su proceso para atraer la atención de viajeros era más cercano a Yucatán, que le costó mucho tiempo levantar a la llamada la industria sin chimeneas. La Federación aterrizó su proyecto nacional a través de la instalación de una Junta Pro Turismo, pero la inestabilidad política campechana, la ausencia de una iniciativa privada local fuerte y caminos de difícil acceso que conectaran la Península con el país ocasionaron que la promoción de la ciudad fuera limitada. En los treinta las condiciones eran menos tensas, a tal grado que el gobierno local agregó a su agenda la divulgación de la cultura turística con más entusiasmo. La creación de un Comité Pro-Turismo integrado por personas que conocían la capital del estado trajo como consecuencia que éste y el Ejecutivo estatal coordinaran esfuerzos para la consecución de los fines perseguidos.

En este proceso de incipiente promoción del turismo en Campeche, se advierten tres estrategias gubernamentales básicas: el mejoramiento de la imagen del casco antiguo de la ciudad con la consecuente pavimentación de las calles, la revaloración del viejo sistema de fortificaciones y la impresión de material publicitario como folletos y guías que incluían diversas fotografías de los principales atractivos turísticos para ponerlos al alcance de los visitantes. Acerca del primer punto, líneas arriba se mencionó que el mejoramiento de la imagen de la capital fue mediante la pavimentación de calles, de entre las cuales se encontraban la 8, 10, 12 y 14 (Imagen 16), que eran las más concurridas y las más cercanas a la plaza principal. Indudablemente, revisten mucha importancia las acciones oficiales del ennegrecimiento de las arterias públicas mediante los derivados del petróleo. La pavimentación facilitaría el tráfico de los automóviles, que comenzó a popularizarse entre la población citadina.

Imagen 16. Pavimentación de la calle 14, una obra gubernamental prioritaria en 1934.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. *Informe de Gobierno de Romero Esquivel*. Imprenta del Gobierno del Estado de Campeche. 1934. Para mejorar la circulación de los viandantes y los automóviles, así como la imagen de la ciudad ante los visitantes, la pavimentación de calles fue una de las tareas más importantes.

La comodidad y funcionalidad del pavimento condicionaría el itinerario, se convirtió en parte del paisaje y de la imagen urbana junto con los edificios, las fachadas o jardines y también participó del contenido de la ciudad.<sup>497</sup> Peter Hall subraya que con la masificación de los vehículos y la pavimentación se transformaron las funciones de las calles en algunas grandes ciudades europeas y latinoamericanas: de lugares abiertos para el encuentro social pasaron a ser espacios para el transporte y la circulación de vehículos motorizados. Atrás quedaría el libre desplazamiento de personas y de animales o la práctica de tomar la calle para estar o celebrar algún espectáculo, ya que en el siglo XX solamente las aceras se destinaron como las áreas exclusivas para el tránsito peatonal.<sup>498</sup> Debe añadirse que un sector de la población mexicana de clase media en los años 30 consumía un bien que le otorgaban una identidad cultural además de su educación y estabilidad:<sup>499</sup> el automóvil, considerado como parte de la cultura del viaje en las agendas editoriales durante esa década.<sup>500</sup>

---

<sup>497</sup> Martín Torres Márquez, María Luisa Ramírez López y Rafael Garzón García. “Pavimento y patrimonio en las ciudades históricas. Reflexiones a propósito de una intervención singular en Córdoba (España)”, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. núm. 66. Asociación Española de Geografía. España. 2014. p. 187.

<sup>498</sup> Peter Hall. *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal. Barcelona. 1996. pp. 285-295.

<sup>499</sup> Soledad Loaeza. *Clase media y política en México*. El Colegio de México. México. 1988. p. 31.

<sup>500</sup> Héctor Mendoza Vargas. “La construcción del paisaje mexicano en la revista MAPA, 1934-1940”, en *Revista de Geografía Norte Grande*. núm. 68. Pontificia Universidad Católica de Chile. Diciembre. 2017. p. 146.

Si bien en Campeche se abandonaron los pavimentos de piedra y el parque vehicular creció paulatinamente, la vía pública como la plaza principal continuó siendo un sector abierto para la reunión social y las calles fueron adaptadas para la movilidad de los automotores sin alterar el trazado de la capital. A diferencia de las ciudades grandes donde ya habían sido modificadas sus calles para abrirle paso a los automóviles, las arterias fueron extendidas en zonas colindantes con el casco antiguo para unir nuevos espacios ajardinados para la convivencia social. De hecho, los caminos pavimentados conectaban a la ciudad antigua con los suburbios tradicionales y los parques.

Otras obras destinadas a mejorar la fisonomía citadina fueron la colocación de un conjunto de farolas tratando de no romper el entorno antiguo del primer cuadro. La preocupación por no alterar mucho el rostro urbano se demostró con las nuevas construcciones, que tuvieron un sello neocolonial como sucedió con el Mercado 7 de Agosto y su parque contiguo y la pescadería abierta al público a partir de 1935,<sup>501</sup> cuya parte frontal fue pavimentada junto con la calle 61 del centro.<sup>502</sup> Romero Esquivel realizó varias obras de pavimentación en la ciudad, de tal manera que su sucesor, Eduardo Mena Córdova (1935-1939) continuó con ciertos tramos que faltaban en las calles 51 y 14.<sup>503</sup> De esta manera, la circulación de los automóviles de los turistas nacionales o extranjeros se realizaría sin muchas dificultades y su estancia en la ciudad sería más placentera.

El impulso turístico condujo a la revaloración del viejo sistema defensivo de la ciudad y de este punto se deriva la segunda estrategia gubernamental que apuntó hacia el mantenimiento de las murallas. Uno de los principales entusiastas del rescate de la arquitectura militar colonial de la capital campechana fue Nazario Quintana Bello, inspector de la Oficina de Monumentos Arqueológicos e Históricos del estado. Quintana Bello inició una labor importante a favor de la limpieza de las murallas colaborando con los gobernadores desde que en 1929 una Junta Pro-Turismo fuera instalada en la ciudad por órdenes de la Federación. En los años treinta la mayoría de los baluartes que rodeaban el antiguo puerto se

---

<sup>501</sup> Archivo Municipal de Campeche (AMC). *Informe de toda la administración progresista del Sr. Presidente Municipal de la Capital, Don Miguel Lanz, durante su periodo de 1934-1935*. 1 de enero de 1936. Campeche (Ejemplar en mal estado); "Inauguración de la pescadería". *Diario de Yucatán*. 7 de febrero de 1935. Mérida, Yucatán. núm. 3028. p. 6.

<sup>502</sup> 4to. *Informe de Benjamín Romero Esquivel, gobernador constitucional del Estado Libre y Soberano de Campeche*. 7 de agosto de 1935. Imprenta y papelería Amaya. Campeche. p. 43.

<sup>503</sup> 1er. *Informe de Gobierno de Eduardo Mena Córdova*. 7 de agosto de 1936. Imprenta del Gobierno del Estado. p. 45.

hallaban en el completo abandono y la maleza cubría las estructuras, amenazando con destruirlas como era el caso del baluarte de Santiago. A este problema se sumaba el peligro que representaba para los peatones, pues existía el temor de que dichos inmuebles pudieran convertirse en refugio de ladrones.<sup>504</sup>

Las tareas de limpieza fueron arduas pero los edificios militares más emblemáticos poco a poco fueron quedando libres de basura que incluso los mismos vecinos tiraban. Así sucedió con la Puerta de Tierra, que era uno de los accesos a la ciudad que sobrevivió a la demolición parcial del recinto amurallado en el siglo XIX. El foso que rodeaba a la Puerta de Tierra se encontraba cubierto de una numerosa cantidad de basura y ésta había ocultado un túnel subterráneo.<sup>505</sup> Las labores para reparar el vetusto conjunto defensivo no era tarea fácil ya que también era usado como vivienda, por lo que componer los baluartes para que éstos no tuvieran una imagen desagradable a la vista de los turistas requirió de cierto tiempo.<sup>506</sup> La Puerta de Tierra, señalada como de los pocos monumentos atractivos, sufrió daños una vez más como consecuencia de la suciedad de las personas y ponía en peligro la organización de las excursiones ofrecidas a los visitantes.<sup>507</sup> La obsolescencia que alguna vez representaron las fortificaciones coloniales quedó atrás para dar paso a una interpretación en donde las murallas eran objeto de consumo para el turista.

En un escenario nacional en donde el turismo se concibió como un negocio lucrativo, las fortificaciones de Campeche serán revaloradas como símbolos de su riqueza patrimonial, sobre todo, la conservación de sus murallas ya no estaría dissociada con el progreso como en el siglo XIX. Por el contrario, progreso y conservación podían ir de la mano, los baluartes ya no serían identificadas como emblemas del retroceso por ser edificios construidos durante la Colonia, como alguna vez pensó un sector de la sociedad campechana. El creciente interés del valor histórico del cinturón amurallado de la capital y su paulatina mercantilización buscaron incentivar la economía estatal con la ayuda de infraestructura moderna que ya estaba desarrollándose en el país. De ahí el llamado que hiciera el gobernador Romero

---

<sup>504</sup>“En completo abandono”. *Diario de Yucatán*. 19 de noviembre de 1930. Mérida, Yucatán. núm. 1999. p. 7.

<sup>505</sup>“Los fosos de la Puerta de Tierra”. *Diario de Yucatán*. 19 de diciembre de 1933. Mérida, Yucatán. núm. 2613. p. 6.

<sup>506</sup> “Abandono de nuestros monumentos históricos”. *Diario de Yucatán*. 17 de abril de 1935. Mérida, Yucatán. núm. 3107. p. 6.

<sup>507</sup>“El baluarte de la Puerta de Tierra”. *Diario de Yucatán*. 5 de agosto de 1935. Mérida, Yucatán. núm. 3207. p. 5

Esquivel a los empresarios para que conocieran los rincones del estado y decidieran invertir su dinero, una situación que desde los años veinte inició en otros lugares de la geografía mexicana con la ampliación de carreteras, construcción de hoteles y centros de entretenimiento, explotando el binomio antigüedad-modernidad.<sup>508</sup>

Esta misma dualidad se observará en el discurso de las autoridades estatales con la exaltación del folclor y su admiración hacia los monumentos históricos como más adelante veremos e insistirán en la modernización como una de sus aspiraciones. No obstante, las dependencias tuvieron que remar a contracorriente debido a la estrechez de recursos federales, por lo que antes de concluir la década del treinta las labores de limpieza no eran suficientes para detener el progresivo deterioro de los baluartes, que eran los monumentos más admirados por los turistas.<sup>509</sup>

La tercera estrategia del Gobierno del Estado fue la impresión de folletos y guías, que fue uno de los medios de promoción más intensamente utilizados en México junto con los carteles, películas, desplegados, fotografías, boletines y libros. Oseguera Pizaña asegura que las asociaciones de restauranteros, hoteleros y clubes de automovilistas fueron actores fundamentales en la promoción de los viajes turísticos a México. De manera independiente estas asociaciones patrocinaron folletos con fotografías de paisajes rurales, sitios arqueológicos y fiestas populares.<sup>510</sup> Las reseñas escritas sobre el pasado, pero muy especialmente las ilustraciones contenidas en las páginas de los folletos, desempeñaron un papel primordial y lograron en el público no especializado lo que Denis Cosgrove denomina la conexión del paisaje con la mirada.<sup>511</sup> Las revistas mexicanas como *MAPA* también contribuyeron a configurar en los lectores una idea del paisaje mexicano mediante instrucciones, mapas y fotografías, aprovechando las políticas culturales nacionalistas del régimen posrevolucionario con la apertura de carreteras y el incremento de automóviles que motorizó la vida privada mexicana.

---

<sup>508</sup> Isaura Oseguera Pizaña. “Arno Brehme en la revista Caminos de México”, en *Alquimia*. Año 21. núm. 62. Enero-abril. México. 2018. p. 55.

<sup>509</sup> “Destrucción de nuestros baluartes”. *Diario de Yucatán*. 2 de marzo de 1939. Mérida, Yucatán. núm. 4495. p. 6.

<sup>510</sup> Oseguera Pizaña. *Op. Cit.* pp. 52-55.

<sup>511</sup> Denis Cosgrove,. “Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista”, en *Boletín de Geógrafos Españoles*. núm. 34. Asociación Española de Geografía. España. 2002. p. 64.

A través de las diversas imágenes, las revistas se dirigían particularmente a un personaje cada vez más visible: el turista. Los proyectos editoriales notaron la sensibilidad del viajero y así fue como muchas páginas estuvieron dedicadas a éste. Las empresas de la industria editorial asumieron el compromiso de instruir en la práctica del viaje a los turistas, aquellos que contaban con tiempo libre y que disfrutaban de los distintos paisajes desde cualquier vehículo a través del contacto visual.<sup>512</sup> En los treinta la visualidad tradicional decimonónica cambió con la aparición de las revistas superilustradas y se fortaleció una nueva forma de ver desde los medios de comunicación que publicaban imágenes fotográficas, usadas ahora como todo un arte de escenificación aprovechando la técnica del fotograbado.<sup>513</sup> Las editoriales de la prensa entendieron de los beneficios económicos que el turismo generaba en el país y en sus páginas participaron de la floreciente actividad.

En junio de 1935 México fue sede de la 26 Convención del Club Rotario Internacional, la primera celebrada en Latinoamérica de esa magnitud y donde confluyeron delegados de más de 60 países del mundo. Los servicios hoteleros de la capital de la República no se dieron abasto ante cerca de 5 mil participantes que recorrían las principales calles y avenidas de la Ciudad de México.<sup>514</sup> El presidente del Club Rotario de Campeche, Emilio Marco Peris, ordenó la impresión de unos pequeños folletos con el propósito de distribuirlos entre todos los representantes de los clubes, aprovechando la ocasión para invitarlos a que recorrieran algunos rincones del estado. Los folletos retrataban los monumentos arqueológicos e históricos que la entidad ofrecía, pero su campaña turística ponía especial énfasis en la ciudad capital.<sup>515</sup>

La campaña turística puesta en marcha en Campeche, como se pudo analizar en las palabras del gobernador Romero Esquivel, expresaba la idea del turismo como una especie de fórmula que coadyuvaría a solventar los problemas financieros que afectaban al estado. A partir de esta postura se advierte que las labores turísticas estuvieron estrechamente asociadas

---

<sup>512</sup> Mendoza Vargas. *Op. Cit.* p. 145.

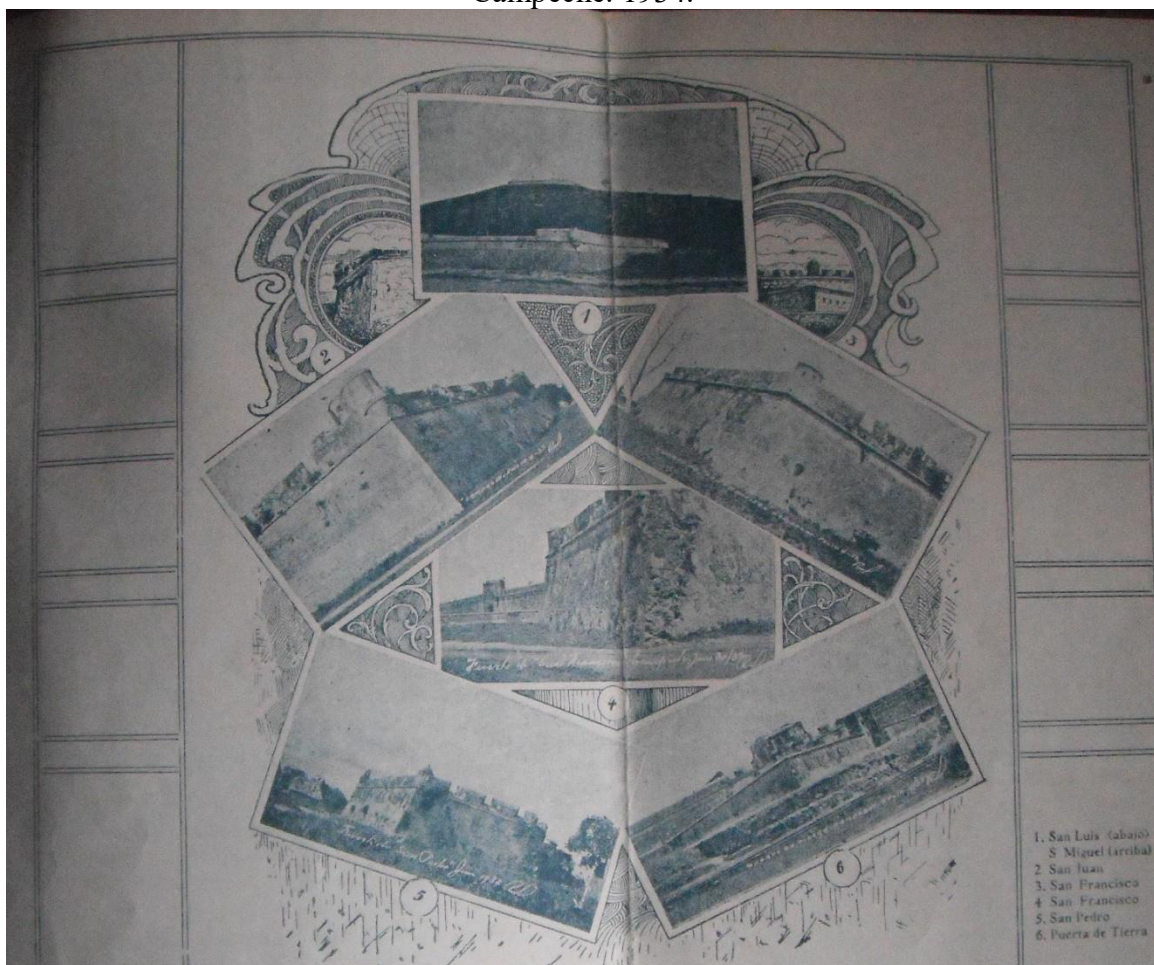
<sup>513</sup> Alperstein, Deborah Dorotinsky. “Revistas mexicanas”, en *Alquimia*. Año. 11. núm. 33. Mayo-agosto. México. 2008. p. 7.

<sup>514</sup> El club de rotarios del mundo fundó en 1911 la revista *The Rotarian*, que en 1935 recomendaba a sus socios visitar México y en sus números difundieron decenas de imágenes de las bellezas del país como volcanes, pirámides y edificios virreinales, así como fotografías que exponían el folclor nacional con los típicos trajes charros y chinas poblanas. D. Case. “Leland. Simpático at Mexico City”. *The Mexico City Rotary Convention. The Rotarian*. July. 1935. p. 31.

<sup>515</sup> “Folletos Pro-Turismo”. *Diario de Yucatán*. 14 de mayo de 1935. Mérida, Yucatán. núm. 3124. p. 6.

con el desarrollo económico. Una posición que compartía con sus contemporáneos mexicanos que inmediatamente asumieron desde sus trincheras la dirección del rubro. En la guía consultada, la única localizada hasta ahora y que con toda seguridad compartía características en común con los folletos que alguna vez se imprimieron, es posible encontrar los elementos ya mencionados, como descripciones de la historia local acompañados de un conjunto fotográfico que capturaba los lugares más representativos de Campeche y que pretendían motivar a los viajeros para que los recorrieran. Una muestra de ello son los baluartes, retratados con frecuencia en este proceso de difusión, ya sea de manera individual o como collage (Imagen 17), ilustrando la crónica con los datos fundacionales de la villa en la Península.

Imagen 17. Collage de fotografías mostrando los baluartes para promocionar la ciudad de Campeche. 1934.



Fuente: Fondo Reservado, Biblioteca Campeche. Folleto: *Campeche. Guía para el turista*. 1934. La promoción de la ciudad siempre incluyó las fotografías de murallas y baluartes, que se convirtieron en símbolos de la ciudad.

El estímulo promocional otorgado a aquellos lugares como Pátzcuaro, Cuernavaca y Taxco las hizo protagonistas en las guías turísticas de los años treinta porque se ajustaban a los criterios nacionalistas que el régimen posrevolucionario consideraba como la imagen típica de los poblados -casas blancas de adobe y su teja roja.<sup>516</sup> De entre éstos, Pátzcuaro fue uno de los mejores ejemplos del ideario turístico de poblado típico fuertemente referenciado en guías internacionales como la *Frances Toor's Guide* al conjugar los tres bloques históricos de México: prehispánico, virreinal e independiente.<sup>517</sup> A esta característica se sumaba otra más: que Pátzcuaro tenía la ventaja de conectarse con Morelia y otras comunidades típicas por su cercanía, que para las autoridades nacionales conformaban una ruta turística representativa de lo tradicional mexicano digna de ser visitada por el extranjero.

Contrariamente a los tres poblados anteriores, en Campeche se decidió adoptar como símbolos identitarios las edificaciones civiles, religiosas y militares de su pasado colonial. A pesar de contar con zonas arqueológicas y ser mencionadas, estas no lograron integrarse completamente como parte de las raíces de Campeche. Las imágenes que se presentarán en las líneas siguientes comprobarán esta afirmación.

En *Campeche. Guía para el turista* y en los siguientes proyectos editoriales locales como se verá más adelante, la fotografía de motivos arquitectónicos (las murallas, los templos católicos, tomas aéreas de la ciudad capital, la plaza principal y sus alrededores, principalmente por tratarse del corazón del viejo puerto) y los paisajes naturales (sus playas), ocuparán los espacios principales. La portada de la guía es un ejemplo del valor cultural, artístico e histórico que les fueron asignadas a las fortificaciones además de la oportunidad que representaba registrarlas visualmente para el negocio turístico, pese a las adversidades que tuvieron que enfrentar para su conservación. En la portada fue colocada la fotografía de la popular Puerta de Tierra. De los cuatro puntos de acceso de la muralla para ingresar a la ciudad, aquella fue la única puerta que sobrevivió a los efectos destructores derivados de las

---

<sup>516</sup> Eder García Sánchez y Catherine R. Ettinger. “Los imaginarios de arquitectura típica y el turismo en el México posrevolucionario”, en *Palapa. Revista de investigación científica en arquitectura*. Vol. 11. núm. 1 (15). Tercera época. Enero-junio. Colima, México. 2014. p. 63.

<sup>517</sup> *Ibid.*. p. 64.



medidas higienistas y modernizadoras de finales del siglo XIX. Como pie de foto se puede leer la leyenda “Puerta de Tierra. Entrada a las murallas”.

Otros elementos de la portada fue el título de la guía, así como el dibujo a colores de un baluarte mirando hacia el mar. Al respecto cabe recordar que antes de que las autoridades decidieran ganarle terreno al mar, los baluartes de San Carlos y el de La Soledad evocaban en el imaginario su función original de vigilar y proteger el puerto de los ataques piratas desde el frente marítimo y no por vía terrestre. Por último, en la parte superior de la fotografía de la Puerta de Tierra sobresale el escudo de armas de la ciudad de Campeche dentro de un círculo, compuesta de cuatro cuarteles: dos encierran unos galeones y los otros dos unos castillos para destacar su pasado marítimo y la defensa del puerto. El escudo es rematado por la Corona española (Imagen 18).

Imagen 18. Portada de la guía turística realizada por el Gobierno estatal campechano la única encontrada hasta ahora. 1934.



Fuente: Fondo Reservado, Biblioteca Campeche. Folleto: *Campeche. Guía para turista*. 1934. En la portada principal se mostraba la Puerta de Tierra, uno de los símbolos de la ciudad amurallada.

En sintonía con las herramientas usadas en la industria turística mexicana, la promoción a la ciudad campechana se hizo eco de los recursos publicitarios en relación a las reseñas históricas que generalmente iban acompañadas de testimonios visuales. Texto e imagen revelan la exaltación del pasado y el orgullo a la tradición para presentarlas a la vista de los viajeros, al tiempo que las autoridades campechanas buscaban afanosamente insertarse en la senda de la modernidad en el marco del discurso nacionalista del Gobierno Federal en sus pretensiones de subir al carril del progreso. Esta será la tendencia de la revista *Ah Kin Pech*, el órgano de difusión del club del mismo nombre, que reunía en sus páginas el binomio tradición-modernidad. Se puede afirmar que dicha revista fue portavoz de los valores tradicionales, así como de los ideales de modernidad y que, a juzgar por sus gobernantes, se hallaban en el pasado colonial y cuya principal herencia era la ciudad de Campeche.

Quizá uno de los mayores logros del Gobierno estatal para que Campeche fuera una referencia para el turismo fue el nombramiento que hiciera el presidente Lázaro Cárdenas a la ciudad como “Monumento Nacional” en 1937, acto que fue celebrado con entusiasmo y júbilo.<sup>518</sup> Con esta acción se comprometían a impulsar más los trabajos de mejoramiento de la capital campechana y así promocionar sus principales atractivos. El nombramiento era la concreción del llamado que había hecho el Departamento de Turismo para que los estados se sumaran a esta industria tal y como ya lo estaban haciendo los países europeos al tratarse de un sector que ofrecía “incontables fuentes de trabajo”.<sup>519</sup> Ese año el presidente Cárdenas hizo una gira por la ciudad y, como puede observarse, entre los lugares que visitó estuvieron comprendidos las murallas (Imagen 19) acompañado de un grupo de gente y miembros del Club Ah Kin Pech, que le recordaron las festividades que celebrarían para festejar el aniversario de la villa.

---

<sup>518</sup> AGECE. “Así se hace patria”. *Revista Campeche*. México D. F. Agosto de 1937. núm. 1. p. 27.

<sup>519</sup> AGECE. Fondo Fomento. Sección: Turismo. *El Departamento de Turismo al Gobierno del Estado de Campeche*. México. D. F. 20 de febrero de 1937. fs. 1-2.

Imagen 19. Visita del presidente Lázaro Cárdenas a Campeche en 1937.



Durante su visita, el general Cárdenas fue paseado por los fuertes y baluartes para que Campeche sea declarado Monumento Nacional. Fondo Reservado Biblioteca Campeche. *Revista Campeche*. México. D. F. Septiembre de 1937. Núm. II. p. 28.

## El Club Ah Kin Pech y su Órgano de Difusión Turística

Una de las agrupaciones comprometida con los trabajos de promoción turística de la ciudad fue el Club Ah Kin Pech. Éste se estableció en 1936 pero fue constituido oficialmente como club el 14 de abril de 1938 para asumir la dirección de los festejos del cuarto centenario de la fundación de la villa de San Francisco de Campeche el 4 de octubre de 1540, que fue anunciada como la más antigua de la península de Yucatán.<sup>520</sup> De hecho, el club ocupó el vacío que había dejado los primeros comités Pro-Turismo establecido por el Gobierno Federal en 1929 y después en 1933 (Tabla 13). Los miembros contaron con un órgano mensual de difusión: *Ah Kin Pech* (1937-1940), que aspiraba a convertirse en un referente turístico tanto dentro como en el exterior del estado, fundamentalmente en las ciudades donde tenían una representación: Ciudad de México, Mérida, Progreso, Tampico, Veracruz y Villahermosa.<sup>521</sup> Los puntos de distribución indican que sus alcances eran amplios y ambiciosos, destacando la propuesta de su equipo editorial para estrechar vínculos de colaboración con los gobiernos federal y estatal, cámaras de comercio y sindicatos de obreros.

Asimismo, entre los trabajos propuestos para recaudar fondos estaban la emisión y venta de timbres postales,<sup>522</sup> ofrecer apoyo a los excursionistas que desearan conocer la ciudad y exhortar a las autoridades locales para que intervinieran en el rescate de los edificios antiguos comprendidos dentro de la capital.<sup>523</sup> A lo largo del último tercio de los años treinta, el club responsable de la publicación tuvo varios integrantes,<sup>524</sup> de entre los cuales sobresalieron un conjunto de abogados que en algún momento ocuparán las más altas carteras en la administración pública estatal o federal.<sup>525</sup> En su organización interna, además del presidente, los secretarios, los tesoreros y los vocales, también fungían como directivos honorarios el gobernador y el alcalde de Campeche, hasta que en 1940 una clase política e

---

<sup>520</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Socialista del Estado de Campeche*. 14 de abril de 1938. Año. LVI. Campeche. núm. 7273. p. 2.

<sup>521</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de marzo de 1937. *Op. Cit.* p. 2.

<sup>522</sup> *Ibid.* p. 1.

<sup>523</sup> “Sesión del Club Ah Kin Pech”. *Diario de Yucatán*. 24 de abril de 1938. Mérida, Yucatán. núm. 4188. p. 5.

<sup>524</sup> “Nuevos directivos del Club Ah Kin Pech”. *Diario de Yucatán*. 6 de septiembre de 1937. Mérida, Yucatán. núm. 3961. p. 5.

<sup>525</sup> Pertenecían al club el presidente del Club de Rotarios de Campeche, Emilio Marco Peris; el inspector de la Oficina de Monumentos Arqueológicos e Históricos en el estado, Nazario Quintana Bello; Pedro Guerrero Martínez, diputado federal y primo del gobernador Héctor Pérez Martínez; Perfecto Baranda MacGregor, hijo de uno de los protagonistas del movimiento separatista campechano en 1857; Eduardo Lavalle Urbina, quien ocupó la gubernatura de Campeche en 1943, entre otros.

intelectual ligada a los fundadores del estado asumirá el control de la revista,<sup>526</sup> siendo la cabeza visible de este equipo el escritor e historiador Héctor Pérez Martínez.<sup>527</sup>

Tabla 13. Breve cronología del desarrollo turístico en Campeche

Organizaciones promotoras del desarrollo turístico de la ciudad de Campeche	
Instancias	Años
Junta Local Pro-Turismo	1929*
Comité Pro-Turismo	1933*
Club Ah Kin Pech	1937-1940
Club Pro-Turismo Ah Kin Pech	1940-1942

Principales gestiones gubernamentales turísticas en Campeche	
Nombre y periodo de gobierno:	Medidas:
Ramiro Bojorquez (1928-1931)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomó protesta a la Junta Local Pro-Turismo por instrucciones de la Secretaría de Gobernación</li> </ul>
Fausto Bojorquez (1931)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dio a conocer en el estado la Ley sobre Protección y Conservación de Monumentos y Bellezas Naturales del Gobierno Federal</li> </ul>
Benjamín Romero Esquivel (1931-1935)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomó protesta del Comité Pro-Turismo.</li> <li>• Inició un programa de pavimentación de calles, limpieza de baluartes e impresión de folletos</li> </ul>
Eduardo Mena Córdova (1935-1939)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuó la pavimentación de calles.</li> <li>• En su cuatrienio se fundó la revista <i>Ah Kin Pech</i>, dirigido por el club del mismo nombre</li> </ul>

<sup>526</sup> “Nombramientos”. *Diario de Yucatán*. 1 de enero de 1940. Mérida, Yucatán. núm. 4797. p. 6.

<sup>527</sup> Pérez Martínez fue nieto de Santiago Martínez Zorraquín, secretario de Gobierno de Pablo García, el primer gobernador de Campeche en 1857. Todos sus tíos fueron funcionarios públicos y escritores en el siglo XIX. Su trayectoria intelectual y política la realizó en Campeche, pero también en la Ciudad de México, donde en 1929 fue subdirector del periódico *El Nacional Revolucionario*, órgano oficial del PNR. Sus ideas estuvieron empapadas por el nacionalismo del régimen posrevolucionario, aunque sin olvidar sus raíces locales. Lo anterior se reflejó en sus obras: *Piraterías en Campeche* (1937) y *Cuauhtémoc: vida y muerte de una cultura* (1948). Murió en 1948 cuando desempeñaba el cargo de secretario de Gobernación de Miguel Alemán Valdez. Véase a Carlos Justo Sierra. *Diccionario Biográfico de Campeche*. Ediciones La Muralla. México. 1997. pp. 219-222.

<p>Héctor Pérez Martínez (1939-1943)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empapado por el nacionalismo posrevolucionario, esta influencia se percibe en su obra literaria e histórica, así como en su gestión gubernamental.</li> <li>• Conmemoró la fundación del IV Centenario de la villa de San Francisco de Campeche.</li> <li>• Fundó el Archivo del Estado.</li> <li>• Inauguró el Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico de Campeche.</li> <li>• Su primo Pedro Guerrero Martínez fue el último director de la revista <i>Ah Kin Pech</i>.</li> <li>• Decretó la ley que crea el Club Pro-Turismo Ah Kin Pech.</li> </ul>
--	---

Fuente: Elaborado con base en los informes gubernamentales durante los años comprendidos de 1929 a 1942, así como las breves notas del *Diario de Yucatán*, del mismo periodo. \*Año de fundación. Sin embargo, se desconoce cuáles fueron las acciones que llevaron a cabo ante la falta de registros que den cuenta de ello.

A diferencia de otros lugares promovidos turísticamente mediante los recursos monetarios de las asociaciones de hoteleros, empresas automotrices o publicistas como fue el caso de la revista *MAPA*, el caso de *Ah Kin Pech* se desarrolló de una manera un poco marginal en lo que respecta al patrocinio de la iniciativa privada, pues los apoyos económicos se obtenían mediante la venta de estampillas y con la aportación de sus socios, cuya mayoría trabajaba en la administración pública. El dinero sería usado para la organización de los festejos del cuarto centenario, pero también para financiar viajes de excursión hacia Campeche, haciéndose cargo el club de todos los pormenores de la logística, del transporte de las personas, del alojamiento de los turistas, de los espectáculos para entretenerlos,<sup>528</sup> y a medida que se acercaba el aniversario de la fundación de la villa, continuó la impresión de las guías donde se señalaba la ubicación de los hoteles, teatros, paseos, oficinas públicas, parques, los templos, el mercado y la Puerta de Tierra.<sup>529</sup>

En 1939 la Secretaría de Gobernación pretendió instalar otro Comité Pro-Turismo, pero los miembros del Club Ah Kin Pech alegaron que no era necesario porque ellos ya

<sup>528</sup> “Preparativos para la excursión de México”. *Diario de Yucatán*. 11 de abril de 1938. Mérida, Yucatán. núm. 4175. p. 5.

<sup>529</sup> “Para el centenario de Campeche”. *Diario de Yucatán*. 11 de junio de 1939. Mérida, Yucatán. núm. 4595. p. 6.

hacían las acciones de difusión turística.<sup>530</sup> Un año después el gobernador Pérez Martínez oficializó el cambio de nombre, pasándose a llamar Comité Pro-Turismo Ah Kin Pech nombrado por el Ejecutivo estatal con el fin de atraer una corriente importante de turistas, consciente de que significaba una considerable fuente de ingresos en beneficio de la población.<sup>531</sup> El Comité administró el órgano y, en cierto grado, invirtió su esfuerzo para que circulara entre los habitantes pero, fundamentalmente, hacia fuera del estado, buscando la atención del viajero nacional.

Solo profundizaré brevemente en el contenido de la revista *Ah Kin Pech*, deteniéndome en el análisis de la promoción de la ciudad, ya que de igual forma sobresalió como una herramienta de comunicación donde la literatura y la crónica recibieron una amplia cobertura. No obstante, estos géneros se entrelazaron para incentivar el interés por ciertos lugares. Es decir, se asociaba la leyenda con algunas zonas de la ciudad, un ejemplo fueron las crónicas sobre piratas, que quedaron indisolublemente ligadas con las murallas y fuertes.

A diferencia de otras publicaciones que circularon en el estado, todos los números de *Ah Kin Pech* aparecieron mensualmente a lo largo de tres años sin interrupciones, lo que demuestra el gran impulso y el involucramiento de escritores locales y autoridades en el ramo cultural por construir una narrativa que convirtiera a la ciudad campechana en una escenografía excepcional que invitara al turista a conocerlo. Antes de la fundación de esta revista en 1937, el semanario *Rojo Amanecer* (1921-1934), órgano de difusión del Partido Socialista Agrario de Campeche,<sup>532</sup> era el único que no había sufrido la suerte de los demás impresos locales, que se caracterizaron por su existencia efímera. En el caso de *Ah Kin Pech*, éste fue el único medio impreso cultural y de difusión de los atractivos campechanos que, sin dedicarse a una información enteramente política, pudo mantenerse debido a la perseverancia de sus patrocinadores.

A juzgar por la revisión de algunos impresos que vieron la luz en las primeras tres décadas del siglo XX en México, podría afirmarse que *Ah Kin Pech* formó parte de un espectro más amplio de proyectos editoriales de extraordinaria riqueza artística y literaria que marcaron el espíritu de un país que aspiraba a mejorar los niveles de vida de su población.

---

<sup>530</sup> “Comité Pro-Turismo”. *Diario de Yucatán*. 14 de junio de 1939. Mérida, Yucatán. núm. 5498. p. 5

<sup>531</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Socialista del Estado de Campeche*. 17 de octubre de 1940. Año LVIII. Campeche. núm. 7666. p. 1.

<sup>532</sup> Consúltese a May González. *Rojo Amanecer. Op. Cit.* 142 pp.

Dentro de este universo de publicaciones culturales sobresalieron aquellas con una misión pedagógica como *El Maestro*, *Revista de Cultura Nacional*, *El Libro y el Pueblo*; las que se propusieron revolucionar las expresiones artísticas como *Actual*, *Forma*, *Revista de Artes Plásticas*, *Horizonte*, *Revista Mensual de Actividad Contemporánea* y unas más como *Mexican Folkways*, cuyos redactores manifestaron opiniones favorables al indigenismo y el mestizaje cultural en el proceso de construcción nacionalista de la posrevolución y que buscaba alejarse de la estética porfiriana de clara influencia francesa.<sup>533</sup>

Una característica sobresaliente que se asoma a la vista tras analizar su contenido es su acentuado hispanismo, lo que explica el discurso patrimonialista que elogiaba los monumentos de procedencia colonial de la ciudad de Campeche y, como veremos más adelante, los editores crearán lugares cargados de simbolismos para llamar la atención de los potenciales visitantes. Este es uno de los puntos más importantes a subrayar de la revista: la dirección de la misma quedó a cargo de personas afines a un gobierno que se asumía como socialista pero que, a diferencia de sus contemporáneos yucatecos, hicieron a un lado el discurso de exaltación maya y en su lugar la arquitectura europea materializada en los edificios de la capital serán objetos de encomio.

Asimismo, entre las páginas de la revista Francisco de Montejó “el Mozo” era considerado como una especie de “padre de la patria” y, como se puede advertir, además de la iniciativa para convertir el turismo en una industria rentable, el sentimiento hispano fue una de las puntas de lanza para la patrimonialización de la ciudad, especialmente sus edificios civiles, militares y religiosos coloniales. El proyecto editorial del Club del mismo nombre, que se comprometió con la organización de las fiestas conmemorativas del cuarto centenario, pero también con la obligación de promocionar turísticamente los rincones más vistosos de la ciudad. Su periodicidad mensual y el primer número salió el 1 de marzo de 1937, a partir de entonces los redactores dejaron en claro cuáles serían los temas prioritarios de su órgano: todo “material dedicado a la Historia, Anecdotario y Literatura Campechana, insertando en el mismo todos los acuerdos y recaudaciones de las distintas agrupaciones y cuanta noticia haya para nuestro fin.”<sup>534</sup>

---

<sup>533</sup> Luis Anaya Merchant. “*Mexican Folkways* y la estetización del indígena”, en Lydia Elizalde (coordinadora). *Revistas culturales latinoamericanas 1920-1960*. Conaculta. Universidad Iberoamericana. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. México. 2007. pp. 127-129.

<sup>534</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de marzo de 1937. Año 1. Campeche. núm. 1. p. 1.



A lo largo de sus tres años de vida las diversas secciones que dieron forma a su contenido destacaron por cumplir una excepcional labor de enseñanza, fundamentalmente para familiarizar a los lectores interesados en la historia y las letras campechanas, así como la inserción de fotografías de sitios y monumentos históricos representativos de la capital. Curiosamente la revista retomó el nombre del antiguo asentamiento maya de Ah Kin Pech y el diseño de las letras que formaba el título era de inspiración neomaya, una moda artística que tuvo su esplendor en el estado vecino en los años veinte y treinta, sobre todo en el área de la arquitectura, construyendo edificios modernos con ornamentaciones basadas en la cultura prehispánica de la región peninsular. El logotipo del impreso era de la autoría de Domingo Pérez Piña y otros elementos que completaban el cuadro eran las ruinas de la zona arqueológica de Edzná, el muelle, unas palmeras y el mar, acompañados de unas pequeñas embarcaciones de pescadores con sus productos, una casa de palma y la imagen del ex convento de San Francisco (Imagen 20).

Imagen 20. Logotipo de la revista *Ah Kin Pech* con grabados de algunos sitios emblemáticos de la ciudad de Campeche (1937-1940).



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Revista *Ah Kin Pech* (1937-1940). Desde su primer número hasta el último, el logotipo de esta revista mensual siempre fue la misma, resaltando la naturaleza y las construcciones prehispánica y colonial, además de la actividad marítima, representado esta última en el muelle y un barco junto con algunos pescadores.

En función de lo planteado, el título de la revista lleva a pensar que, más que asumir a la civilización maya prehispánica como antecesora de los indígenas peninsulares contemporáneos, algo que sí hicieron los socialistas yucatecos, los editores de *Ah Kin Pech* reconocían su pasado precolombino, pero sin vincularlo con los mayas del presente. Bajo

esta lógica los escritores campechanos están pensando más en términos de una epopeya que inició en tiempos remotos cuando un linaje de conquistadores fundó un señorío sobre el cual se asentó siglos después la ciudad española.<sup>535</sup> Se puede distinguir que la idea sustentada en la revista tiene paralelismos con la creencia decimonónica sobre la revaloración del universo prehispánico mexicana, pero la diferencia es que la revista se concentró únicamente en rendirle un tributo a la pequeña localidad maya gobernada por una especie de aristocracia. Como ocurrió con el centro del país que exaltaba la figura del gobernante Cuauhtémoc, el caso de Campeche tampoco se trataba de un homenaje a las etnias indígenas,<sup>536</sup> sino a la “provincia” de Ah Kin Pech y su aristocracia fundadora.

Una lectura general de la revista sirve para descubrir ciertos elementos que refuerzan la opinión de que su estilo periodístico no había logrado sacudirse al cien de ciertos patrones tradicionales y que ahora podemos encasillarlo como decimonónico. Es decir, su contenido está sustentado en el formato de la prensa editorialista de manera muy parecida a aquella que predominó hacia finales del siglo XIX y que le concedió un mayor peso al género ensayístico, a la destreza literaria y a las virtudes poéticas de los autores. En los años de su existencia ya era más común la presencia de una prensa de carácter informativa e integrado por una plantilla de reporteros en busca de la noticia que adquirió cada vez más importancia.<sup>537</sup>

Sin embargo, es posible percatarse de una cierta preocupación de parte de los editores para incluir información de sucesos actuales, fundamentalmente de índole gubernamental, lo cual no es extraño sabiendo los cargos que ejercieron sus miembros en la administración pública. Este último detalle, aunque tímidamente, intentaba otorgarle un matiz moderno a la revista, pero nunca logró desprenderse de esa impronta característica de los medios de opinión decimonónicos: las plumas que escribieron en sus páginas no conformaron un cuerpo profesional de reporteros especializados en los espacios noticiosos. La revista *Ah Kin Pech* como fuente histórica y al mismo tiempo como objeto de estudio nos abrirá una ventana para la comprensión de esta época y principalmente para detectar cuáles fueron los temas que más recibieron la atención en la estrategia de promoción de la ciudad.<sup>538</sup>

---

<sup>535</sup> *Ibid.* p. 5.

<sup>536</sup> Enrique Florescano. “Patria y nación en la época de Porfirio Díaz”, en *Signos Históricos*. núm. 13. Universidad Autónoma Metropolitana. México. 2005. pp. 154-155.

<sup>537</sup> Irma Lombardo García. *De la opinión a la noticia*. Ediciones Kiosco. México. 1992. p. 36.

<sup>538</sup> No se realizará un análisis a profundidad de la revista *Ah Kin Pech* pero sí se rescatarán ciertos elementos como su organización interna y que arrojan luces para que sea considerada no solamente como fuente, sino

Anteriormente se mencionaron algunos aspectos ligados con los puntos de distribución, el personal administrativo y la principal fuente de ingresos, pero en el aire quedan algunas dudas, por ejemplo: cuántos ejemplares circularon no únicamente dentro de la capital, sino también fuera de ella, es decir, el tiraje que alcanzó para llegar a un número considerable de lectores nivel estatal, regional e, inclusive, nacional. Desde el 1 de marzo 1937 hasta el 1 de diciembre de 1940 aparecieron un total de 46 números. Después de esa fecha, que fue el año de la celebración del cuarto centenario de la fundación de la villa de San Francisco de Campeche, el ánimo festivo comienza a decaer y, por ende, ese entusiasmo inicial por difundir los atractivos de la ciudad a través de este órgano comienza a extinguirse, pese a las palabras de esperanza de su director, Pedro Guerrero Martínez, para que siguiera circulando entre los campechanos, confiado en el decidido apoyo del gobernador Pérez Martínez y en la adquisición de un linotipo.<sup>539</sup>

Después de varios meses, la revista reapareció ahora como el órgano del Comité Pro-Turismo Ah Kin Pech bajo la batuta de Nazario Quintana Bello,<sup>540</sup> pero solo hay conocimiento por la prensa yucateca de que salieron tres números más y luego de eso su circulación se detuvo.<sup>541</sup> En 1942 solo hubo rumores de un nuevo ejemplar en preparación, aunque ya no hay registro acerca de éste, si vio la luz o no. Simplemente quedó latente un dejo de añoranza por la revista en virtud de que hablaba “en pro de las letras campechanas”.<sup>542</sup>

La divulgación de lugares icónicos de la ciudad de Campeche a través de la imagen no fue la única particularidad de la revista, pues el reconocimiento que tuvo *Ah Kin Pech* por su constante dedicación a la literatura en sus páginas no era para menos, ya que junto a la crónica fue una de las temáticas más abordadas por sus editores. Entre las secciones que más proliferaron están los siguientes que, se reitera una vez más, tenía como finalidad, mediante la palabra escrita, crear una escenografía idealizada de la ciudad de Campeche, en este punto sí está vinculado con la promoción turística porque, la finalidad última era el ensalzamiento de la capital:

---

también como objeto de estudio, de la manera que recomienda Del Palacio al momento de hacer una lectura crítica de la prensa. Celia del Palacio Montiel. “Historiografía de la prensa regional en México”, en *Comunicación y sociedad*. Núm. 33. Centro de Estudios de la Información y la Comunicación. Universidad de Guadalajara. Jalisco. 1998. pp. 10-11.

<sup>539</sup> “Ah Kin Pech”. *Diario de Yucatán*. 23 de febrero de 1941. Mérida, Yucatán. núm. 5212. p. 5.

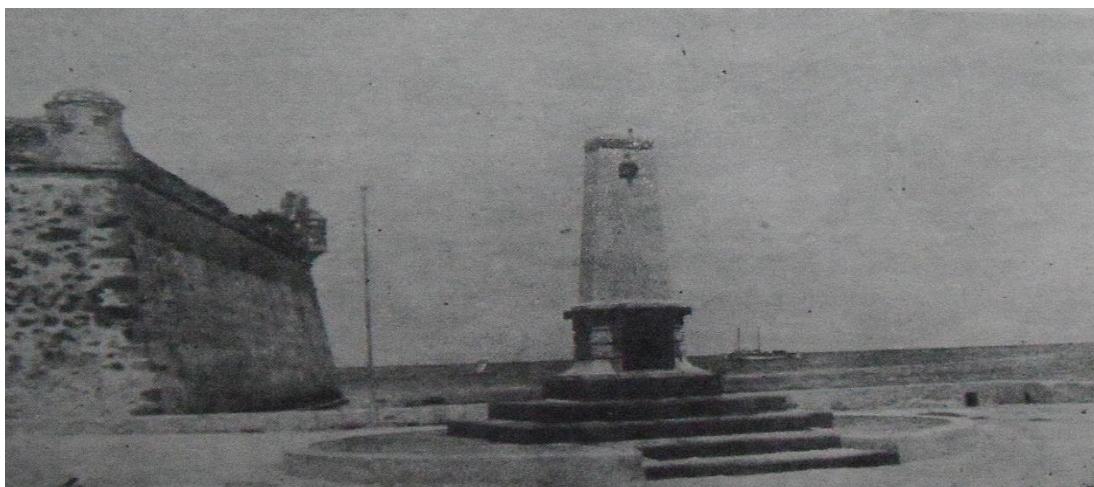
<sup>540</sup> “Ah Kin Pech”. *Diario de Yucatán*. 17 de mayo de 1941. Mérida, Yucatán. núm. 5294. p. 6.

<sup>541</sup> “Ah Kin Pech”. *Diario de Yucatán*. 8 de octubre de 1941. Mérida, Yucatán. núm. 5437. p. 5.

<sup>542</sup> “Ah Kin Pech”. *Diario de Yucatán*. 11 de febrero de 1942. Mérida, Yucatán. núm. 5561. p. 5.

**Página Literaria.** En ésta eran asiduas las composiciones poéticas a Campeche, donde era innegable que la ciudad provocaba la inspiración principal de los escritores, quienes en su lírica supieron capitalizar sus sentimientos hacia la belleza de los sitios que consideraron como los más tradicionales, siendo las murallas y el paisaje natural los más explotados por la inspiración artística (Imagen 21). Campeche no fue el único objeto de admiración ya que los poemas amorosos también ocuparon espacios privilegiados.

Imagen 21. Baluarte de San Carlos y monumento a Justo Sierra en el malecón. 1940.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Revista *Ah Kin Pech*. Campeche. 1 de agosto de 1940. No. 42. p. 11. Las fotografías contribuyeron a crear una especie de escenografía, un lugar de leyenda reforzada por los relatos y crónicas en las páginas de la revista *Ah Kin Pech* para que atrajera la atención de visitantes. A su vez, la estrategia de mencionar a personajes históricos de relevancia como Justo Sierra Méndez ponían a la ciudad como cuna de hombres modelo, brillantes y excepcionales.

**Leyendas y Tradiciones Campechanas.** En esta sección el escenario donde ocurrían los relatos mezclados con historias imaginarias era la capital o lugares aledaños enmarcados en contextos paisajísticos concretos como las costas del golfo, asimismo la narrativa de algunas leyendas era ambientada en periodos temporales específicos, sobre todo cuando se mencionaba a los piratas del siglo XVII. Muchos de los personajes estaban romantizados y contaban las hazañas de héroes, feroces ataques piráticos o la vida de mujeres abnegadas y para ello se recurrió a autores como Justo Sierra O'Reilly y Justo Sierra Méndez y a locales como Nazario Quintaba Bello o Eduardo V. Aznar Di-Bella, etc.

**Sección Informativa.** esta era la única sección de la revista que manifestaba elementos de una prensa moderna en cuanto a la preocupación por poner al alcance del lector una información y las oportunidades noticiosas las ofrecía el Gobierno estatal con sus actividades, por ejemplo, la construcción del Ferrocarril del Sureste, las obras de pavimentación de la ciudad, ampliación y embellecimiento del malecón, etc. Cabe añadir que las notas no están firmadas por los corresponsales ni los reporteros.

Como ocurrió en muchas ciudades, la oferta turística de la capital incluyó la exhibición de Campeche como un lugar “antiguo y colonial”. Sin embargo, en la revista hubo algunos espacios destinados a las ruinas mayas dispersas en las inmediaciones de Campeche como Edzná y aún en zonas más alejadas del territorio estatal como Calakmul, que son indicativos de la influencia del indigenismo nacional que buscaba esa autenticidad en los sitios arqueológicos. Los artículos insertados en la revista provenían de arqueólogos invitados para escribir en sus páginas, pero ante los nulos estudios, los vestigios todavía eran un misterio y fueron interpretados como ciudades arcaicas habitadas por una gran civilización que inexplicablemente desapareció sin dejar muchos testimonios de sus costumbres, desconcertando a los especialistas.<sup>543</sup>

Los comentarios sobre el mundo maya son incipientes y son pocos si se compara con la cantidad de crónicas y relatos sobre la ciudad de Campeche, misma que era vista con mucha admiración, fundamentalmente por tratarse del legado de los conquistadores españoles. La herencia maya no constituía parte del folclor campechano ni era tomado en cuenta como parte de sus raíces. Los textos escritos por arqueólogos estaban dispersos junto con los títulos de artículos que aparecían de vez en vez. Cabe aclarar que las murallas también eran mencionadas en el contenido de las secciones de mayor frecuencia en la revista, por ejemplo: para servir como escenario de un cuento, una leyenda o como objeto de elogio de un poema en la *Página Literaria*.

Finalmente, también hay algunas opiniones destinadas a Ciudad del Carmen, lo que quizá fue posible gracias a la participación de María Pacheco Blanco,<sup>544</sup> quien quedó al frente de un subcomité para unirse a las fiestas del cuarto centenario y, de este modo, con el auxilio prestado al Club la profesora prosiguió con su labor de unión entre carmelitas y campechanos.

---

<sup>543</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de diciembre de 1940. Campeche. Año 4. núm. 46. p. 25.

<sup>544</sup> “Sub-Comité Ah Kln Pech”. *Diario de Yucatán*. 14 de marzo de 1938. Mérida, Yucatán. núm. 4147. p. 5.

Hubo en la revista secciones que aparecían muy pocas veces, pero que en cierta forma las temáticas abordadas eran repetitivas si las comparamos con las secciones de mayor frecuencia, especialmente cuando se realizaba alguna remembranza de la ciudad y sus rincones naturales. Una vez establecida esta interpretación de la revista *Ah Kin Pech*, se concluye que su organización oscilaba más en el continuismo de la prensa decimonónica centrada en el estilo literario. Las numerosas notas informativas que sus editores se preocuparon por insertar le otorgaron una apariencia más acorde a la práctica periodística del siglo XX, pero sin desprenderse enteramente de las crónicas y relatos creadores de una imagen local que quedará arraigada en el imaginario colectivo.

### **La Creación de una Experiencia Turística Positiva: Propaganda, Tradición y Ciudad**

Si bien las intenciones de las dependencias gubernamentales y los proyectos de la industria turística se orientaron hacia la recuperación económica, tampoco deben descartarse los factores identitarios en la intervención pública del ramo, es decir, la consolidación de lo que el régimen creía eran los valores tradicionales de las comunidades y que rastreaba en un pasado capaz de unir a la población. La ideología nacionalista del régimen posrevolucionario permeó en otras latitudes como ya se ha visto en los casos de Taxco, Pátzcuaro y Cuernavaca, pero en lugares más remotos como Campeche, pensar en sus rasgos culturales y geográficos era construir un paisaje distinto a la propuesta centralizada de lo mexicano.

Los difusores de los atractivos turísticos campechanos tenían similitudes con sus contemporáneos nacionales en relación al rescate de lo tradicional, pero por otro lado acentuaban sus particularidades en cuanto a lo que era considerado lo representativo de Campeche en el exterior. Las expresiones tradicionales de la ciudad campechana contrastaban con la ideología vernácula nacionalista convertida en símbolo de la “mexicanidad” y que ayudaron a configurar cinturones turísticos importantes en el país por la imagen típica transmitida por medios como el cine o la fotografía. El equipo que constituyó el Club Ah Kin Pech estaba muy convencido de ciertos aspectos tradicionales a resaltar en el proceso de promoción turística. El club volteó la mirada hacia el pasado recalcando la colocación de placas en los lugares históricos y la restitución de los antiguos nombres de la

ciudad de Campeche, y en los timbres postales se reprodujeron sus monumentos más emblemáticos.<sup>545</sup>

La tradición desempeñó una función destacada en la construcción del culto a la ciudad de Campeche. En este tenor la tradición está asociada a lo que permanece en el tiempo, lo que se hereda de los antepasados a las generaciones del presente y que de cierta manera es generadora de una identidad,<sup>546</sup> es la expresión de una continuidad que asienta sus raíces en el pasado llegando en ocasiones a constituirse en objeto de reverencia.<sup>547</sup> En la práctica de enaltecer las riquezas históricas y los encantos arquitectónicos a través de las fotografías, los relatos y la literatura, los miembros del club dirigieron sus esfuerzos a la preservación de la capital campechana por considerarla parte de la tradición y de la cual pensaban, sus habitantes debían estar orgullosos por tratarse de una valiosa herencia.

Las iniciativas encaminadas a devolverle sus nombres a las calles del viejo puerto o poner lápidas en memoria de los antiguos pobladores de la ciudad obedecía a la lógica de ofrecer al visitante lugares cargados de simbolismos o sitios donde el turista podía admirar los supuestos orígenes de Campeche, que era visto por sus promotores como puntos de interés y llenos de tradición. Está se construyó sobre la base de la fundación de villa de San Francisco de Campeche y que fue valorada como la impulsora de la nacionalidad hispana de los residentes,<sup>548</sup> porque la creación de “las poblaciones del Nuevo Mundo, por parte de los españoles, significó para nuestro país el primer paso de mejoramiento y de progreso”,<sup>549</sup> a decir del gobernador Pérez Martínez y quien en 1939 había institucionalizado el festejo a través de un decreto.<sup>550</sup> La ciudad difundida en las guías turísticas y en la revista *Ah Kin Pech* entonces era aquella que los primeros conquistadores ibéricos habían construido y heredado a los campechanos para presumir al exterior.

---

<sup>545</sup> “Acuerdos del Club Ah Kin Pech”. *Diario de Yucatán*. 7 de diciembre de 1937. Mérida, Yucatán. núm. 4051. p. 5.

<sup>546</sup> María Madrazo Miranda. “Algunas consideraciones en torno al significado de la tradición”, en *Contribuciones desde Coatepec*. Núm. 9. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca, Edomex. Julio-diciembre. 2005. p. 116.

<sup>547</sup> José Ferrater Mora. *Diccionario de filosofía*. T. II. Montecasino. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, Argentina. 1943. p. 822.

<sup>548</sup> “Importante iniciativa”. *Diario de Yucatán*. 10 de abril de 1940. Mérida, Yucatán. núm. 4897. p. 5.

<sup>549</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Socialista del Estado de Campeche*. 20 de junio de 1940. Campeche. Año. LVIII. núm. 7615. p. 1.

<sup>550</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Socialista del Estado de Campeche*. 23 de septiembre de 1939. Campeche. Año LVII. núm. 7499. p. 1.

El aniversario en 1940 de la fundación de la villa fue el resorte a partir del cual se impulsó la tradición oficial de celebrar con mayor frecuencia las supuestas raíces de los habitantes de la ciudad de Campeche. Este fue un proceso que enlazó el pasado histórico de acuerdo a los valores aceptados por el club organizador de los festejos y que usó la revista para insistir en cada número sobre la conveniencia de festejar la fecha simbólica del nacimiento de la villa campechana. De modo semejante a lo que Anderson y Hobsbawn llamaron “la tradición inventada”,<sup>551</sup> los impulsores se apoyaron en la práctica de la repetición a tal grado que lograron formalizar la ceremonia de las festividades conectándose con el pasado y convirtiéndolo en punto de referencia. Es por ello que establecer la industria turística no debe ser visto solamente como un agente de desarrollo que permitiría producir riquezas para el estado, sino también como una oportunidad de sus artífices para enaltecer los orígenes de Campeche y, de paso, lograr la conservación de las casas y edificios antiguos porque estaban convencidos de que éstos y la ciudad en general eran el legado de sus ancestros.

Las guías, folletos y la revista *Ah Kin Pech* fueron los medios idóneos para dar a conocer al viajero los paisajes y sitios históricos de la ciudad capital, pero también cumplieron con la función de crear y reforzar tradiciones. El contenido escrito y sus ilustraciones tuvieron el fin de persuadir a la gente para que visitaran Campeche, en donde la difusión de las imágenes del pasado buscaba sembrar en los turistas el deseo de viajar a un lugar de tradiciones de manera semejante a otras poblaciones que simultáneamente fueron ofertados turísticamente al extranjero por las autoridades federales.

Los responsables del Club Ah Kin Pech hicieron una cuidadosa selección de tomas fotográficas en las que aparecían los sectores que ellos pensaban eran los más representativos de la ciudad. No todas las fotografías tenían los créditos de sus autores y el material insertado en las páginas de la revista *Ah Kin Pech* no era reciente, pues se advierte que algunas eran las tarjetas postales que circularon y se comercializaron a fines del siglo XIX y principios del XX gracias a la firma Cicero & Pérez, que desde las azoteas de las casas registró calles, templos, baluartes y otros edificios antiguos.<sup>552</sup>

---

<sup>551</sup> Eric Hobsbawn y Terence Ranger. *La invención de la tradición*. Crítica. Barcelona. 2002. p. 8.

<sup>552</sup> Gaspar Cahuich Ramírez. “Cicero & Pérez y las postales de Campeche antiguo”, en *Blanco y Negro*. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Campeche. núm. 11. Diciembre de 2008. p. 23.



En ocasiones las reseñas históricas eran apoyadas visualmente con fotografías aéreas capturadas por el estudio Guerra de Yucatán o el arqueólogo Raúl Pavón Abreu que mostraban un panorama general o parcial de la ciudad (Imagen 22). Cabe agregar que estas panorámicas a veces eran retomadas de otros impresos, por ejemplo: la que apareció en el número 3 de la revista era la misma de la autoría de Guerra que apareció en *Campeche. Guía para el turista* de 1934 con el pie de foto “Vista panorámica de la tranquila ciudad de Campeche” (Imagen 23). El equipo editorial aprovechó estas imágenes con un propósito estético para dejar testimonios visuales del encanto de la capital campechana y reafirmar que, en efecto, era un lugar pacífico, a diferencia de otras vistas aéreas realizadas en la época y que comprueban la preocupación oficial para detectar los problemas viales y de tráfico en las grandes ciudades donde el congestionamiento alcanzaba niveles alarmantes.

Imagen 22. Vista aérea de la ciudad de Campeche en 1937.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Revista *Ah Kin Pech*. 1 de mayo de 1937. No. 3. p. 1. Las fotografías aéreas acompañaban los relatos sobre la ciudad capital.

Imagen 23. Misma vista panorámica repetida de la ciudad campechana, pero aparecida en 1934.



Fuente: Fondo Reservado, Biblioteca Campeche. Folleto: *Campeche. Guía para el turista*. 1934. Una panorámica de la ciudad usada varias veces para ilustrar reseñas y crónicas.

Generalmente, las fotografías aéreas revelaban la defensa de “proyectos para la remodelación de cruceros, sentidos de las calles, ampliación de vialidades, creación de pasos subterráneos y grandes avenidas”.<sup>553</sup> La presencia de estas imágenes enfatizaban mucho las huellas de un pasado que parecía haberse detenido y además permite asomarnos a los gustos e intenciones de los fotógrafos:<sup>554</sup> el fragmento de la realidad que les interesaba retratar. Las fotografías ofrecían al turista un destino cargado de historia y configuraban el imaginario de una época romántica, legendaria y llena de aventuras, lugar de tradiciones que contrastaba radicalmente con la vida caótica de las urbes modernas. La calma de la ciudad campechana fue tal que Pérez Martínez llegó a decir que aquella permanecía impasible y eterna.<sup>555</sup>

Las fotografías del cinturón amurallado fueron las que más veces aparecían junto a los textos en las páginas de la revista *Ah Kin Pech*. Las viejas fortificaciones militares también fueron representadas bajo la técnica de la xilografía y con ello los baluartes y fuertes quedaron convertidos en símbolos esenciales de la cultura local, componentes de identidad

<sup>553</sup> Lourdes Roca. “La fotografía aérea en México para el estudio de la ciudad: el crucero de El Caballito”, en *Anais do Museu Paulista: História e cultura material*. Vol. 19. núm. 2. Universidad de Sao Paulo. Julio-diciembre. 2011. pp 79-80.

<sup>554</sup> Susan Sontang. *Sobre la fotografía*. Editorial Alfaguara. México. 2006. p. 20.

<sup>555</sup> Héctor Pérez Martínez. *En los caminos de Campeche*. Editorial Baluarte. Campeche. 1942. p. 11.

con particularidades distintas a los imaginarios edificados por la corriente nacionalista que dominaba en el país. Así como la industria turística o la cinematografía mexicana mostraban el ambiente pintoresco y típico de los pueblos del centro de la República, las revistas y folletos campechanos hacían lo propio recreando una atmósfera romántica de la ciudad campechana que se congeló en el tiempo. Las murallas fueron elevadas a la categoría de estandartes para ser expuestas en el exterior como elementos tradicionales de la capital.

El órgano de difusión manejado por el club aportó su esfuerzo plasmando en sus páginas los mejores ángulos de la arquitectura militar, pero la realidad discrepaba con las fotografías. El club continuó su lucha en los primeros años de la década del cuarenta para que los baluartes fueran dignos de ser visitados por los turistas y para que éstos no expresaran sus quejas por las señales de abandono y suciedad que eran muy visibles. Los terrenos donde se asentaban las murallas pertenecían al Gobierno Federal y otorgó su consentimiento para realizar labores de limpieza,<sup>556</sup> no siempre con buenos resultados ya que en ocasiones al intentar repararlas se usaban materiales inadecuados, dañándolas más.<sup>557</sup>

Las autoridades estatales argumentaron tres cosas para hacerse cargo del aseo, vigilancia y conservación de las fortificaciones: primero, que las secretarías de la Defensa Nacional y de Educación Pública no destinaban en su presupuesto las cantidades necesarias para la atención de los baluartes; segundo, que éstos eran un “poderoso atractivo para el turismo” y tercero, su relación con la historia de la ciudad, lo cual conformaban su patrimonio.<sup>558</sup> La solicitud fue acompañada de un conjunto de fotografías como testimonio de los daños sufridos por el sistema amurallado.<sup>559</sup> En 1942 se cristalizó la entrega de los inmuebles al Gobierno del Estado para que éste los administrara y cuidara.<sup>560</sup> A partir de entonces las instancias estatales correspondientes consagraron sus actividades en el mantenimiento de las viejas edificaciones militares, que lograron sobrevivir al paso del tiempo como las insignias más trascendentales de la capital campechana ante nacionales y extranjeros.

---

<sup>556</sup> “Importantes trabajos”. *Diario de Yucatán*. 12 de febrero de 1940. Mérida, Yucatán. núm. 4839. p. 6.

<sup>557</sup> “Lo del Baluarte de La Soledad”. *Diario de Yucatán*. 23 de agosto de 1940. Mérida, Yucatán. núm. 5031. p. 5.

<sup>558</sup> AGEC. Fondo Héctor Pérez Martínez. Sección Gobernador. Serie Correspondencia. Exp. 36. *Carta de Héctor Pérez Martínez a Miguel Alemán Valdez, secretario de Gobernación*. Campeche, Camp. 17 de febrero de 1942.

<sup>559</sup> *Ibid.*

<sup>560</sup> *Diario Oficial de la Federación. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos*. Tomo CXXXI. 29 de abril de 1942. México. núm. 51. p. 3.

Este periodo es sumamente interesante, ya que en esta investigación se ha detectado que primera vez en la historia, el conjunto militar, así como los inmuebles religiosos y cívicos del casco antiguo -hoy llamado centro histórico-, fueron patrimonializados para la admiración de los locales y fundamentalmente, para el asombro de los visitantes. Luego de un debate en el siglo XIX que culminó con la demolición parcial de las murallas influido por las ideas de salubridad y desarrollo de la época, el nuevo grupo revalorizó turísticamente el territorio que comprendía el antiguo puerto y sus barrios aledaños. Una de las causas que intervinieron en este proceso fue la conciencia hispanista que tenían los dirigentes e intelectuales campechanos. Éstos, diferencia de sus coetáneos yucatecos que también procedían de una formación socialista, los gobernantes nunca reivindicaron un pasado maya, sino que reforzaron la herencia española.

La nula identificación campechana con los restos prehispánicos fue acentuada por la referencia constante a la presencia hispana en suelo campechano, pero para los escritores dicho legado europeo territorialmente solo comprendía la ciudad intramuros y algunos sectores aledaños a ésta, sobre todo los barrios de San Francisco y San Román. En este periodo se hallaron los primeros intentos de tematizar la ciudad capital. Este proceso se reflejó en *Ah Kin Pech*, que en su contenido reinterpretó el significado de la ciudad dándole atributos europeizados y señoriales mezclándolo con relatos de piratas. En el siglo XIX el progreso significó derribar lo que se consideraba anticuado, en la década de los treinta del XX, lo que antes era obsoleto se convirtió en una oportunidad no solamente comercial, sino también didáctica, como se puede observar en las historias divulgadas en la revista. Más recientemente la tematización derivó exclusivamente lo económico sin importar la veracidad de las narrativas y está más enfocada a “la artificialización de los lugares e incluso de las relaciones humanas”,<sup>561</sup> fenómeno que no es la excepción en Campeche.

### **La Otra Cara de la Promoción Turística: El Transporte, la Obra Pública (Pavimentación-Aseo-Embelllecimiento) y los Anuncios Publicitarios como Escenarios de la Modernización**

---

<sup>561</sup> Juan Córdoba y Ordoñez. “Turismo, desarrollo y disneyización: ¿Una cuestión de recursos o de ingenio?” *Investigaciones geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*. núm. 70. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2009. p. 37.

En el proceso de construcción cultural nacionalista, el régimen posrevolucionario transmitía un semblante con matices tradicionales resaltando ciertos rasgos arquitectónicos y folclóricos que juzgaba como propio de lo mexicano. La exaltación de las manifestaciones antiguas heredadas del pasado era exhibida al visitante extranjero ávido de escenarios pueblerinos para descansar de la vida acelerada de las modernas ciudades. Pese al fomento de estos elementos tradicionales, los gobiernos aspiraban a la transformación del país y su respectiva modernización mediante una infraestructura turística que introdujo una cadena de servicios especializados en hoteles, agencias de viajes, publicistas y empresas privadas pertenecientes al sector automotriz que respaldaban las políticas públicas de creación de nuevas rutas carreteras para acceder a los pueblos pintorescos que ofrecía el país.

Se observa una dualidad en el que están presentes expresiones tradicionales y modernos, siendo estos últimos los que conducirían a la sociedad mexicana por el sendero del progreso. La industria turística aprovechó este orden de cosas, entre ellos el incremento de los medios de transporte, en particular de los automóviles, que facilitó el traslado rápido de muchas personas hacia los atractivos naturales e históricos. Los promotores se valieron de instrumentos de divulgación eficaces (folletos, guías o revistas) que aludían a la estructura territorial de México con base en las carreteras como *MAPA*,<sup>562</sup> pero también se distinguieron gacetas y magazines como *Pemex Travel Club*, *Automovilismo y Turismo*, *Caminos de México*, *Más caminos!*, *México Turístico*, *New Guide to Mexico by Plane*, y otras revistas con fotografías que paralelamente sembraron la idea de un país en plena modernización.<sup>563</sup>

En Campeche las condiciones selváticas del terreno obstaculizaron la implementación de un adecuado sistema de transporte que conectara la península de Yucatán con el resto del país por vía terrestre. Mientras en México los automóviles y autobuses se adentraban con éxito al mercado nacional, los ferrocarriles continuaron brindando servicios cada vez más modestos a un número reducido de pasajeros. Los años de aislamiento peninsular obstaculizaban su articulación con otros estados del sur mexicano y con la capital de la República a través de las vías férreas que décadas antes ya entrelazaban otras regiones importantes. Por consiguiente, las revistas nacionales que incorporaron itinerarios y mapas

---

<sup>562</sup> Mendoza Vargas. *Ibid.* p. 157.

<sup>563</sup> Oseguera Pizaña. *Ibid.* p. 55.

de carreteras pensando en la circulación de los vehículos no alcanzaron a cubrir la geografía de la Península, sobre todo del paisaje rural y urbano del estado de Campeche.

Los dirigentes locales se encontraban preocupados por unir a la ciudad capital y a toda la región peninsular con otras poblaciones del territorio mexicano para el desplazamiento de mercancías y personas. La revista *Ah Kin Pech* arroja luces con relación a las pretensiones de modernización de las autoridades estatales. Se aprecia que, si bien era un órgano de difusión que dedicó gran parte de su contenido a resaltar las manifestaciones culturales e históricas campechanas, así como enseñar su paisaje playero a los excursionistas, sus páginas también reflejaban los esfuerzos oficiales para resolver los problemas de movilidad acentuados en el estado. Acceder hasta el mayor centro de atracción turística, es decir, la ciudad capital, requería de la expansión del ferrocarril porque era éste el medio más eficaz para abrirse paso ante los sinuosos caminos rodeados por el bosque tropical y que los automóviles muy difícilmente hubieran atravesado.

El estado de Yucatán había demostrado que los vehículos podían abrirse paso entre la selva construyendo e inaugurando carreteras que comunicaran los poblados con las zonas arqueológicas. Sin embargo, los primeros éxitos del turismo se truncaron por causas políticas tras el derrocamiento de Felipe Carrillo Puerto en 1924 y el sector turístico se fue a la deriva durante varias décadas,<sup>564</sup> de la misma manera que otras regiones de México, que tardaron en consolidar este rubro por diferentes razones. En tanto que la urgencia de las autoridades campechanas era incorporar esta parte del sureste mexicano con los demás estados de la Federación. En consonancia con las políticas públicas del presidente Lázaro Cárdenas, unir era visto como un acto de patriotismo y de voluntad nacionalista, pero la infraestructura carretera en Campeche era insignificante. En consecuencia, el desarrollo del transporte se concentró en la expansión ferrocarrilera para movilizar mercancías y personas, fundamentalmente para impulsar las actividades comerciales de la entidad.<sup>565</sup>

Para los gobernantes campechanos modernizar era aplicar en las comunicaciones los avances tecnológicos para el beneficio económico de las sociedades,<sup>566</sup> porque además “la

---

<sup>564</sup> Elsa Acevedo Moreno y Fernando Enseñat Soberanis. “La historia del turismo en México. Primeros destinos, primeros turistas”, en *Península*. Vol. XVI. Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales/Universidad Nacional Autónoma de México. Mérida, Yucatán. 2021. p. 44.

<sup>565</sup> *Ah Kin Pech*. 8 de julio de 1939. Año. 3. Campeche. núm. 25. p. 4.

<sup>566</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de mayo de 1937. Año. 1. Campeche. núm. 3. p. 1.

noción de construir implica el significado superior de mejorar y de ascender en lo económico y social”,<sup>567</sup> ésto explica su entusiasmo por la construcción del Ferrocarril del Sureste con la cooperación financiera del Gobierno Federal en un lugar escasamente industrializado y con baja concentración demográfica como Campeche.<sup>568</sup> La confianza oficial depositada en la construcción de las vías férreas como un elemento de modernización donde los conocimientos tecnológicos invertidos en los ferrocarriles conducirían a la superación de los rezagos sociales recibió una recepción positiva. En el último tercio de los años 30 los trabajos del tendido de vías e instalación de rieles y otros materiales fueron incrementándose notablemente en la parte del sur del estado con las áreas colindantes con Tenosique, Tabasco.<sup>569</sup>

Modernizar el estado no significaba pelearse con la tradición, sino reforzarla, es decir, la inauguración del Ferrocarril del Sureste fue contemplada inicialmente para coincidir con los festejos de la fundación de la villa.<sup>570</sup> Estas acciones incluían el traslado de numerosos pasajeros para presenciar las celebraciones del cuarto centenario, de tal manera que la ciudad sería el punto culminante de los esfuerzos materializados en las vías férreas que unirían el centro con el sur y de paso fortalecerían las raíces tradicionales generadas por los miembros del club. Se observa la idea de proyectar la imagen de una ciudad que lograba la modernización con la ayuda de una nueva ruta ferroviaria y que transformaba la vida cotidiana mediante la creación de nuevos espacios en la estructura urbana de la capital campechana.

Así se advierte durante la colocación de la primera piedra del edificio de la Estación Central del Ferrocarril del Sureste en la periferia del casco antiguo en 1939, es decir, fue elegida una superficie aledaña a la quinta Dolores, en el barrio de Santa Lucía, para construir la sede en las afueras del recinto amurallado.<sup>571</sup> El acto alardeaba los avances tecnológicos alcanzados en materia de transporte durante el proceso de modernización en la ciudad, pero también su preocupación para no levantar una edificación que rompiera con el tejido histórico

---

<sup>567</sup> *Ibid.*

<sup>568</sup> El censo de 1930 realizado en Campeche arrojó una población total de 84 mil 630 habitantes. INEGI. Sección: Censo de Población. Área geográfica: Campeche. *Quinto Censo de Población 1930*. Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Estados Unidos Mexicanos. 15 de mayo de 1930. p. 11.

<sup>569</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de abril de 1937. Año 1. núm. 2. p. 7.

<sup>570</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de marzo de 1937. *Ibid.* p. 2.

<sup>571</sup> *Ah Kin Pech*. 5 de octubre de 1939. Año 3. Campeche. núm. 32. p. 11.

de la urbe campechana: las autoridades decidieron que la arquitectura de la estación sería de tipo colonial compuesto de un gran pórtico con arcos de medio punto: el progreso y la tradición convivían en un solo edificio.<sup>572</sup> El Ferrocarril del Sureste ejercería la función de columna vertebral entre la Península y los demás puntos geográficos del país: buscaba terminar con la antigua organización del transporte basado en la tracción animal que, como ya se había dicho anteriormente, entorpecía la ligereza en el traslado de las mercancías; solucionaría las dificultades de aislamiento provocado por el entorno físico ampliamente boscoso y lluvioso para entablar relaciones comerciales y acercar los núcleos poblacionales del interior del estado y más allá de las fronteras estatales, pero sin olvidar el objetivo principal que era el aumento del volumen de pasajeros con fines turísticos.

La revista *Ah Kin Pech* a la vez que funcionó como difusor del progreso representado en el tendido de las líneas ferrocarrileras, también aludió a los programas de pavimentación de las calles principales de la ciudad como una vertiente modernizadora más, especialmente por los beneficios positivos para el flujo de automóviles y la movilidad de los visitantes. El espacio pavimentado transmitía la imagen de una ciudad pujante y, a mayor esfuerzo para pavimentar y embellecer las calles de la capital y sus alrededores, más se acentuaba la idea ligada con el progreso de la ciudad.<sup>573</sup> Tanto los gobiernos estatal como municipal de Campeche izaron la bandera del desarrollo ligado a la modernización de la vía terrestre mediante el uso de los derivados del petróleo, que fue un signo de los cambios de mentalidad del régimen posrevolucionario respecto a los materiales constructivos que anteriormente eran de cemento.

Domínguez Martínez menciona que aumentó el entusiasmo por la ampliación de carreteras aplicando las nuevas tecnologías que el campo de la construcción ofrecía.<sup>574</sup> Del mismo modo la expansión de la infraestructura carretera estuvo asociada con el incremento del parque vehicular y el ascenso de capas sociales favorecidas por las políticas gubernamentales. Inclusive la prensa de la época se refirió a los caminos como un asunto prioritario de salud pública, en virtud de que las viejas carreteras polvorientas representaban

---

<sup>572</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de mayo de 1940. Año 4. Campeche. núm. 39. p. 5.

<sup>573</sup> AMC. *Informe de toda la administración progresista del Sr. Presidente Municipal de la Capital, Don Miguel Lanz. Op. Cit* (Ejemplar en mal estado).

<sup>574</sup> Raúl Domínguez Martínez. *La ingeniería civil en México, 1900-1940. Análisis histórico de los factores de su desarrollo*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación. México. 2013. p. 322.



un peligro para los automovilistas.<sup>575</sup> Las carreteras eran petrolizadas, revestidas y de terracería. De hecho, antes de finalizar los años veinte la actividad constructiva carretera demandó la producción de asfalto y en el sexenio cardenista el impulso fue mayor.<sup>576</sup>

La carretera Campeche-Chenes fue una de las apuestas del Gobierno del Estado junto con la construcción del Ferrocarril del Sureste para comunicar a la ciudad capital con el oriente campechano gracias al apoyo económico de la Federación.<sup>577</sup> No obstante, la falta de recursos aplazó su conclusión hasta la década del cuarenta y fue más factible para la Junta de Mejoras Materiales redoblar los esfuerzos en la reparación de los caminos que comunicaban la periferia con el centro.<sup>578</sup> Como ya se ha mencionado, la pavimentación puede constituirse en parte de la imagen urbana junto con los edificios, fachadas y jardines, pero principalmente garantizó la buena circulación de los vehículos en consonancia con la modernización de la vida cotidiana a la que se aspiraba.

Simultáneamente a la pavimentación de las calles de la ciudad, otras acciones complementarias con las ideas modernizadoras de los dirigentes estatales y municipales fueron la limpieza y el embellecimiento urbano. El análisis del discurso del edil campechano Miguel Lanz, así como de la revista *Ah Kin Pech*, ponen de relieve la asociación de la triada pavimentación-aseo-embellecimiento de la ciudad con el progreso. Embellecer la capital del estado abarcó la construcción del teatro al aire libre 22 de Septiembre en el Paseo de los Héroes, la colocación de bancas de granito o de cemento en la plaza de la Independencia y en los parques de los barrios periféricos Tomás Aznar Barbachano, Pedro Baranda, Pablo García y Pino Suárez, la reparación del kiosco y el embanquetado del mercado entre 1934 y 1935.<sup>579</sup>

El progreso incluía asegurar al ciudadano los servicios públicos más importantes dentro de los cuales la limpieza ocupaba un lugar de primer orden y para conseguirlo el Ayuntamiento adquirió en 1939 una barredora Austin Western para la recolecta de basura.<sup>580</sup>

---

<sup>575</sup> *Ibid.*

<sup>576</sup> Luz María Uhtoff López. “La industria del petróleo en México, 1911-1938: del auge exportador al abastecimiento del mercado interno. Una aproximación a su estudio”, en *América Latina en la Historia Económica*. Instituto Mora. Enero-junio. Núm. 33. 2010. p. 19.

<sup>577</sup> *Segundo Informe de Gobierno de Eduardo Mena Córdova, gobernador constitucional del Estado Libre y Soberano de Campeche, ante la H. XXXV Legislatura*. 7 de agosto de 1937. Campeche. p. 8.

<sup>578</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de enero de 1938. Año 1. Campeche. núm. 11. p. 9.

<sup>579</sup> *Informe de toda la administración progresista del Sr. Presidente Municipal de la Capital, Don Miguel Lanz*. *Ibid* (ejemplar en mal estado).

<sup>580</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de febrero de 1939. Año 2. Campeche. núm. 24. p. 3.

La compra de esta nueva herramienta para recoger y eliminar los desechos significó un avance notable para la imagen moderna que se buscaba proyectar.<sup>581</sup> En el malecón Justo Sierra, espacio inaugurado a unos metros de las casonas antiguas de la ciudad en 1933, confluían las políticas públicas de higiene, embellecimiento y modernización urbana para la sana convivencia familiar.<sup>582</sup> La estética y el ornato fueron dos características durante la labor constructiva del malecón; su concepción gubernamental como área para el recreo social continuó a lo largo de esa década con la pavimentación de las avenidas anexas, la decoración de sus áreas, la dotación de bancas y energía eléctrica,<sup>583</sup> es decir: en señales del progreso deseado.

La promoción turística de la ciudad de Campeche reflejó aquellos valores inherentes a las sociedades de consumo y que estaban estrechamente ligados con ideas de la modernidad desde los anuncios publicitarios. Joseline Selene Peralta Agudo afirma que entre 1935 y 1955 las instancias gubernamentales y las diversas empresas privadas eran las principales interesadas en posicionar marcas, productos y servicios en aras de divulgar algún tipo de turismo. Periódicos como *Excélsior* se encargaron de convencer a la sociedad mexicana sobre las ventajas de consumir determinado producto y, sobre todo, prometían “el cumplimiento de las necesidades de los vacacionistas”.<sup>584</sup> Asimismo, dicho diario informaba a los lectores en qué lugares se podría descansar, cómo hacerlo, qué consumir y cómo planear el viaje.<sup>585</sup>

Los años treinta posrevolucionarios serán de relativa calma y estabilidad política aunado a que la economía mejoró paulatinamente. Estas condiciones favorecerán la emergencia de sectores medios urbanos con una mayor capacidad adquisitiva, quienes eran los receptores de los mensajes publicitarios. Julieta Ortiz Gaitán destaca que la oferta de

---

<sup>581</sup> Es a partir de la industrialización y urbanización cuando la basura o el desecho fue dotado de ciertas consideraciones que lo volvieron un problema público, por lo tanto, es un producto urbano. El desecho pasó a estar asociado con la suciedad, como algo que debía eliminarse de las ciudades por su mal olor o aspecto. Véase a Nancy Merary Jiménez Martínez. “El residuo: producto urbano, asunto de intervención pública y objeto de la gestión integral”, en *Cultura y representaciones sociales. Revista electrónica de ciencias sociales*. Año 11. Universidad Nacional Autónoma de México. México. Marzo de 2017. núm. 22. p. 164.

<sup>582</sup> Fausta Gantús. “El malecón, espacio cotidiano, espacio simbólico. Campeche, México, siglo XX”, en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. Año 2. Universidad Nacional de Mar del Plata. Argentina. núm. 2. Noviembre de 2009. p. 163.

<sup>583</sup> *Ah Kin Pech*. 1 de noviembre de 1937. Año 1. Campeche. núm. 9. p. 9.

<sup>584</sup> Joseline Selene Peralta Agudo. *La creación de un imaginario. La publicidad vacacional en el periódico Excélsior, 1935-1955*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia Moderna y Contemporánea. Instituto de Investigaciones José María Luis Mora. México. Octubre de 2018. p. 117.

<sup>585</sup> *Ibid.*

productos y aparatos electrodomésticos, los espacios habitables, los muebles y la ropa “simplificaron la vida cotidiana y las tareas pesadas”. Los adelantos tecnológicos (lavadoras, estufas de gas, automóviles, etc.) eran bienes indispensables; en el nuevo estilo de vida moderno la gente tenía más tiempo libre para las actividades culturales y de superación personal.<sup>586</sup>

*Ah Kin Pech* y la *Guía Turística de Campeche* ofrecía a los viajeros opciones para el visitante a través de anuncios publicitarios. Pese a que su desarrollo económico era limitado, la oferta comercial de la ciudad intentaba seguir los patrones culturales exteriores. Ahora predominaba el consumismo de corte estadounidense y quedaban atrás las elaboradas estrategias europeizadas que caracterizaron el porfiriato en la prensa nacional.

Los diseños iconográficos en el país advertían el inicio de una nueva era que hundía progresivamente sus raíces en los núcleos urbanos y que disipaban las costumbres decimonónicas afrancesadas configurando otros hábitos de consumo considerados como un componente vital de la modernidad. Los contenidos publicitarios eran más directos y las técnicas de persuasión más sofisticadas;<sup>587</sup> quienes se especializaron en el desarrollo de la publicidad bajo la influencia norteamericana a partir de los años treinta y en adelante supieron explotar muy bien las emociones ligando la felicidad con la adquisición de bienes.<sup>588</sup> Los anuncios publicitarios destacaban por la asociación texto-imagen y señalaban cuáles y cómo debían ser las tendencias del entretenimiento, las formas de relacionarse socialmente y las prácticas cotidianas.

Una ciudad que era mostrada como tradicional y a la vez moderna no fue ajena al fenómeno publicitario de la época. Así como la prensa y otros medios masivos de comunicación desplegaron anuncios de los servicios que prestaban a los locales y visitantes, los promotores de los atractivos de la ciudad presentaron en las páginas de *Ah Kin Pech* y de la *Guía Turística de Campeche* cuáles eran algunos de los establecimientos comerciales abiertos en la capital, como hoteles, restaurantes, almacenes, ferreterías y de otros giros

---

<sup>586</sup> Julieta Ortiz Gaitán. *Imágenes del deseo. Arte y publicidad en la prensa ilustrada mexicana (1894-1939)*. Colección Posgrado. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2003. p. 181.

<sup>587</sup> *Ibid.*

<sup>588</sup> Susana Sosenski y Ricardo López León. “La construcción visual de la felicidad y la convivencia familiar en México: los anuncios publicitarios en la prensa gráfica (1930-1970)”, en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*. núm. 92. Instituto de Investigaciones José María Luis Mora. México. Mayo-agosto. 2015. pp. 194-195.

(Imagen 24). Quizá la variedad publicitaria era limitada, pero nos permite reflexionar un poco sobre la presencia de los productos publicitarios que muy probablemente eran reinterpretaciones de los anuncios que se estaban produciendo en el campo de las empresas de publicidad en México y de Estados Unidos. En sintonía con la cobertura publicitaria internacional las manifestaciones de los anuncios locales eran un espejo de los deseos de los difusores turísticos en su afán de abrirle a Campeche las puertas de la modernidad.

Imagen 24. Anuncios aparecidos entre 1937 y 1940.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Revista *Ah Kin Pech*. En sus números siempre aparecieron los mismos anuncios, intentando mostrar a los lectores locales o nacionales, las comodidades que ofrecía la ciudad.

### La Excursión de los Campechanos de la Ciudad de México hacia Campeche

En Yucatán, la inexperiencia de muchos organizadores y lo aleatorio que era la industria turística en estos años de impulso no siempre causó los efectos deseados, pues en vez de atraer visitantes, el flujo de personas más bien se movilizó hacia la Ciudad de México, con

excursiones de yucatecos hacia la capital del país. En cambio, durante los años treinta en la Ciudad de México se organizó un Comité Ejecutivo General por iniciativa del Centro Campechano, compuesto por grupo de campechanos que tenía su residencia en la capital del país para ser partícipes de los festejos del IV Centenario de la fundación de la villa de Campeche. Tras su constitución el Comité se involucró activamente en las festividades convocando concursos de historia,<sup>589</sup> eventos culturales y excursiones. Los integrantes de estos viajes eran campechanos viviendo en el Distrito Federal o los familiares de éstos, que habían nacido fuera de la entidad y que ya habían asentado sus raíces en la Ciudad de México. Entre los excursionistas había grupos de personas que no tenían apego a la tierra de sus padres o que solamente tenían referencias de Campeche por medio de las crónicas de sus ascendientes.

Precisamente fue la “Revista Campeche”, editada desde la capital de la República por campechanos, una de las encargadas de la promoción de los sitios turísticos de la ciudad fomentado desde el centro del país. Las páginas de la revista corroboraron que su interés más importante era el de despertar la curiosidad del campechano de “afuera”, mediante artículos de historia y fotografías de lugares emblemáticos de Campeche. El Comité puso sobre la mesa una propuesta de excursión que contemplaba a mil campechanos del D. F. como mínimo. Para alcanzar su objetivo, estableció cuotas por concepto de viaje de ida y vuelta, hospedaje y alimento por ocho días de estancia. Esta cuota les otorgaría el derecho de participar en los festejos y eran pagaderos en el transcurso de treinta meses.<sup>590</sup> Fijar la cuota requirió un estudio sobre los medios de transporte y hospedaje, así como franquicias que podrían obtenerse. Asimismo, implicó la realización de un censo de campechanos que radicaban fuera del estado, para que iniciaran la propaganda y la formación de sub-comités en toda la República.<sup>591</sup>

El llamado del Comité Ejecutivo General revelaba la preocupación por la situación hotelera que, de modo semejante a aquellos destinos que apenas incursionaban en el negocio turístico, no era suficiente para recibir a los viajeros. La escasez de hospedaje era vista como un problema y para ello alertó al Gobierno del Estado para atender el asunto, que a su vez

---

<sup>589</sup> “Centro Campechano, S. C. L. Convocatoria. A los historiadores nacionales y extranjeros”. *Diario de Yucatán*. Mérida, Yucatán. 19 de abril de 1937. núm. 3828. p. 6.

<sup>590</sup> “Actividades del Comité”. *Campeche. Revista mensual*. México D. F. Agosto de 1937. núm. 1. p. 24.

<sup>591</sup> *Ibid.*

planteaba un decreto que estimulara la construcción de hoteles que reunieran condiciones de comodidad de higiene, mediante la concesión gratuita de terrenos durante 15 o 20 años.<sup>592</sup> Pero mientras lograban la atención de sus demandas, el Centro Campechano con sede en la Ciudad de México también dirigió dos excursiones en 1937: una en los Viveros de la Secretaría de Comunicaciones, sobre la carretera de Toluca, y otra más en el Molino de las Flores, en Texcoco.<sup>593</sup>

Con estas acciones la denominada “colonia campechana” de la Ciudad de México se embarcó en la aventura turística movido por el sentimiento de apego a la tierra del cual procedía. Primero arreglando paseos en zonas aledañas para esa misma comunidad que radicaba en el Distrito Federal y posteriormente emprendiendo la gira hacia la ciudad amurallada. El Comité pasó a llamarse IV Centenario y se coordinó con las autoridades estatales para la planificación de su siguiente excursión hacia Campeche en 1938. El éxito de las excursiones fue definitivo, como pueden comprobar en una serie de imágenes con la intención de dejar constancia de la algarabía de los viajes en la que puede mirarse a integrantes de la colonia campechana disfrutando de los bailes, las comidas y los lugares recorridos (Imagen 25).

---

<sup>592</sup> *Ibid.* p. 26.

<sup>593</sup> *Ibid.*

Imagen 25. Excursión de la colonia campechana radicada en la Ciudad de México en 1937.



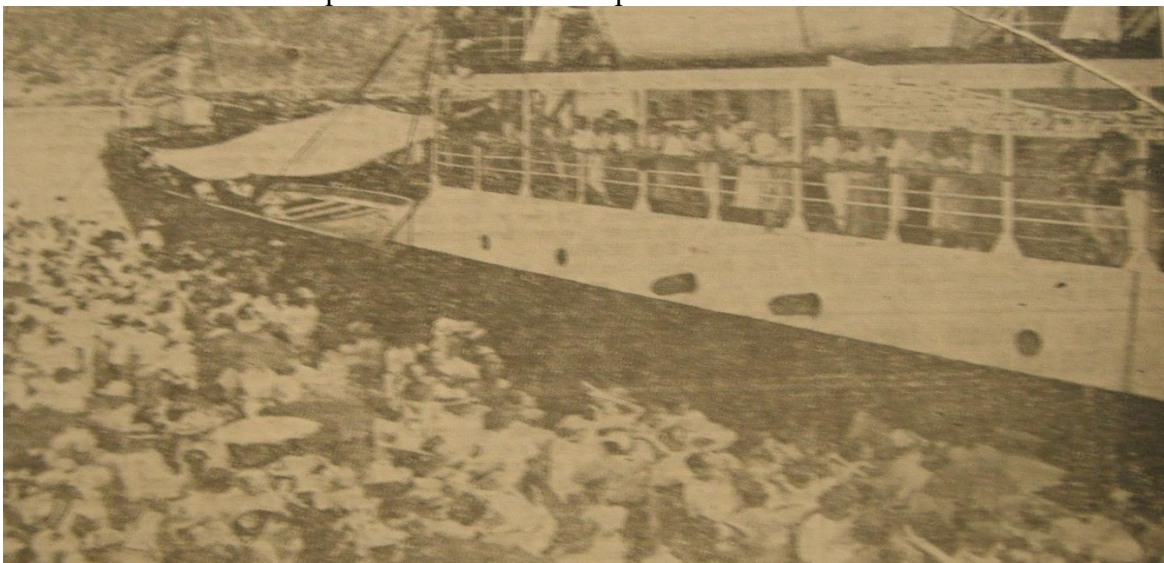
Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. *Revista Campeche. Campeche. Revista mensual*. México D. F. Agosto de 1937, p. 15. Collage de fotografías que buscaban enaltecer la algarabía de la comunidad campechana que vivía en la Ciudad de México y que realizaría una excursión en su ciudad natal en 1938.

De hecho, el viaje a Campeche también contempló llevar a los campechanos radicados en la Ciudad de México hacia Mérida y las ruinas de Chichén Itzá en el estado de Yucatán. Una “excursión especial” que saldría por tren desde la capital campechana y que pretendía tardar solo dos días para después retornar hacia ciudad amurallada.<sup>594</sup> El paseo era para aquellos que estuvieran interesados en conocer otros sitios del territorio yucateco. Los

<sup>594</sup> “Excursión a Chichén”. *Diario de Yucatán*. Mérida, Yucatán. 21 de mayo de 1938. núm. 4214. p. 5.

excursionistas salieron del puerto de Veracruz desde el vapor Coahuila y contó con la colaboración del Club Ah Kin Pech y el Gobierno del Estado, que recibieron a los turistas con los brazos abiertos (Imagen 26 y 27). Desde las primeras horas del 23 de mayo, se realizó una velada en el Centro Culturas de Obreros y Campesinos en honor de los excursionistas. Además de bailes en los salones, el programa comprendió la visita a los monumentos históricos, los baluartes y los templos católicos,<sup>595</sup> así como los destinos de playa.<sup>596</sup>

Imagen 26. Entusiasta recepción a los excursionistas campechanos de la Ciudad de México que iban a bordo del vapor Coahuila. 1938.



Fuente: Hemeroteca Histórica Campechana, Universidad Autónoma de Campeche. *Diario de Yucatán*. Mérida, 25 de mayo de 1938. No. 4218. p. 5. Al parecer la llegada del vapor Coahuila fue en la tarde, ya que entre la gente que dio la bienvenida se notan algunas sombrillas para protegerse del sol.

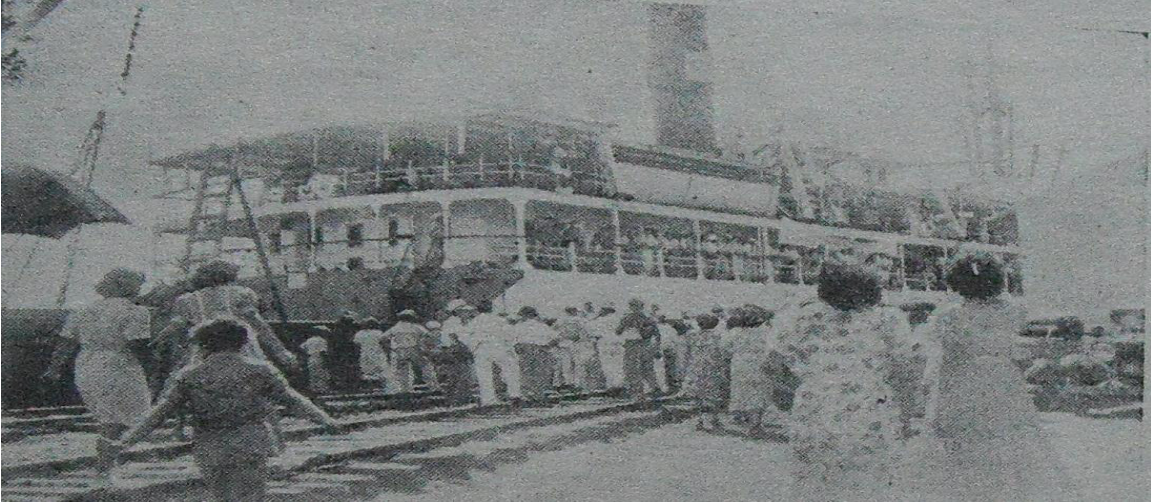
---

<sup>595</sup> "Programa de festejos a los excursionistas". *Diario de Yucatán*. Mérida, Yucatán. 22 de mayo de 1938. núm. 42.15. p. 5.

<sup>596</sup> "Pesca en agasajo a los excursionistas". *Diario de Yucatán*. 25 de mayo de 1938. núm. 4218. p. 5.



Imagen 27. Personas acercándose al vapor Coahuila para darle la bienvenida a los recepcionistas campechanos que residían en la Ciudad de México. 1938.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. *Ah Kin Pech*. 17 de junio de 1938. Año 2. Campeche. núm. 16. p. 11. Otro ángulo de la recepción, en la que no se observa mucha gente, quizá todavía comenzaban a llegar. Puede percibirse que algunas personas se dirigían hacia el vapor que atracó en el muelle, cerca de unas vías de ferrocarril.

La breve crónica de los hechos destacó una estadía satisfactoria de los excursionistas durante una semana. El recibimiento fue cálido desde que el vapor Coahuila arribó a las costas campechanas y hasta una multitud se reunió con entusiasmo en el muelle. Los viajeros eran agasajados con bailes en los salones de moda o convocados a reuniones en casas particulares como la del señor Emilio Marco Peris, para tratar asuntos de los festejos del IV Centenario.<sup>597</sup> Incluso hasta el último día las atenciones y las veladas no cesaron,<sup>598</sup> por lo que el grupo campechano de la Ciudad de México estuvo complacido en todo momento por las comitivas elegidas para tal fin. Sin embargo, no hubo alguna especificación sobre los hoteles en donde hospedaron a los viajeros. El Casino de Campeche ofreció, a su vez, el interior de sus salones de 10 a 24 horas y fue declarado “Casa del Excursionista” exhortando a los vecinos adornar el frente de sus casas como un homenaje a los visitantes.<sup>599</sup>

La excursión sirvió para demostrar a los campechanos residentes en la Ciudad de México, no solamente la tranquilidad y los escenarios naturales históricos de la ciudad

---

<sup>597</sup> “Convivio en el domicilio del Sr. Marco”. *Diario de Yucatán*. Mérida, Yucatán. 28 de mayo de 1938. núm. 4221. p. 6.

<sup>598</sup> “Últimos agasajos a los excursionistas”. *Diario de Yucatán*. Mérida, Yucatán. 31 de mayo de 1938. núm. 4224. p. 5.

<sup>599</sup> “Programa de festejos a los excursionistas. *Op. Cit.* p. 5.

amurallada. Al estar ligados con la administración estatal, los organizadores también presentaron los logros del Gobierno del Estado. En cierto grado existió una propaganda política al conducir a los excursionistas hacia el lugar donde se desarrollaban los trabajos del Ferrocarril de Sureste e incluir dentro del programa la apertura de la carretera Campeche-Chenes.<sup>600</sup> De la misma manera una exhibición de motociclistas, tiro al blanco y de marimba realizada en el Cine-Teatro Renacimiento fue aprovechada para conseguir recursos para el pago de la deuda tras la nacionalización del petróleo en marzo de 1938.<sup>601</sup>

La excursión concluyó el 30 de mayo de ese año en medio de bailes y de visitas al domicilio de Marco Peris.<sup>602</sup> De acuerdo con una larga lista, los excursionistas fueron más de 200 personas, entre éstos se encontraban los motociclistas y los tiradores ya mencionados.<sup>603</sup> A esta lista se sumó un pequeño contingente de 18 excursionistas más que viajó en el vapor Coahuila.<sup>604</sup> Para tal número de personas es probable que habilitaran varios hoteles. Si tenemos en cuenta que eran campechanos que mantenían nexos con locales, ya sean familiares o amigos, también cabría la posibilidad de que fueran bienvenidos y distribuidos en algunas casas particulares o en las mismas instalaciones del Casino de Campeche, que recibió el título de “Casa del Excursionista”, y así pudiera cumplir con la función de sitio de hospedaje para los visitantes.

Esta excursión fue, quizá, la más importante que se haya efectuada en la ciudad amurallada durante los años treinta. En la década siguiente la promoción de los sitios más representativos de nuestro país prosiguió. La iniciativa provino de dependencias externas como el Pemex Travel Club, que solicitó al Gobierno del Estado enviar fotografías de los principales edificios y lugares de Campeche, a fin de que éstos fueran incorporados en su boletín mensual, que se distribuía a través de los cónsules mexicanos, asociaciones de turismo, agencias automovilísticas, hoteles, entre otras instancias.<sup>605</sup> En 1942 la administración estatal campechana logró agenciarse el cuidado, la conservación y vigilancia de los fuertes, murallas y puertas por considerarse elementos de vital importancia para el

---

<sup>600</sup> *Ibid.*

<sup>601</sup> *Ibid.*

<sup>602</sup> “Últimos agasajos a los excursionistas”. *Op. Cit.* p. 5.

<sup>603</sup> “Quiénes vienen en la excursión de México”. *Diario de Yucatán*. Mérida, Yucatán. 20 de mayo de 1938. núm. 4213. p. 5.

<sup>604</sup> “Más excursionistas”. *Diario de Yucatán*. Mérida, Yucatán. 23 de mayo de 1938. núm. 4216. p. 5.

<sup>605</sup> AGECE. Fondo: Fomento. Sección: Turismo. Expediente: 6. *Pemex Travel Club solicita al departamento oficial de turismo en Campeche información sobre edificios y lugares atractivos*. México, D. F., 3 de julio de 1940. 1 f.

turismo y que antes eran resguardadas por la Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Educación Pública.<sup>606</sup>

En 1942 fue publicado el libro *Campeche. Ciudad Turística*, de Juan de Dios Pérez Galaz (Imagen 28). En esta obra se ponía sobre la mesa los mismos detalles descriptivos de una década atrás, cuando el Gobierno del Estado había decidido participar en la industria turística, es decir: no solamente era una invitación para el viajero, también era un exhorto para que los empresarios invirtieran en Campeche.<sup>607</sup> Teniendo en cuenta que la población crecía se daban facilidades a los capitalistas deseosos de invertir en la construcción de casas, en el empaquetado de productos marinos, en la explotación de maderas preciosas, en la distribución del chicle, en el cultivo del henequén, en la fabricación de talco y cemento que proporcionaban el subsuelo campechano.<sup>608</sup> Uno de los objetivos del fomento turístico también iba dirigido a la comercialización de la diversidad productiva que continuaba desaprovechada, para no depender solamente de un producto.

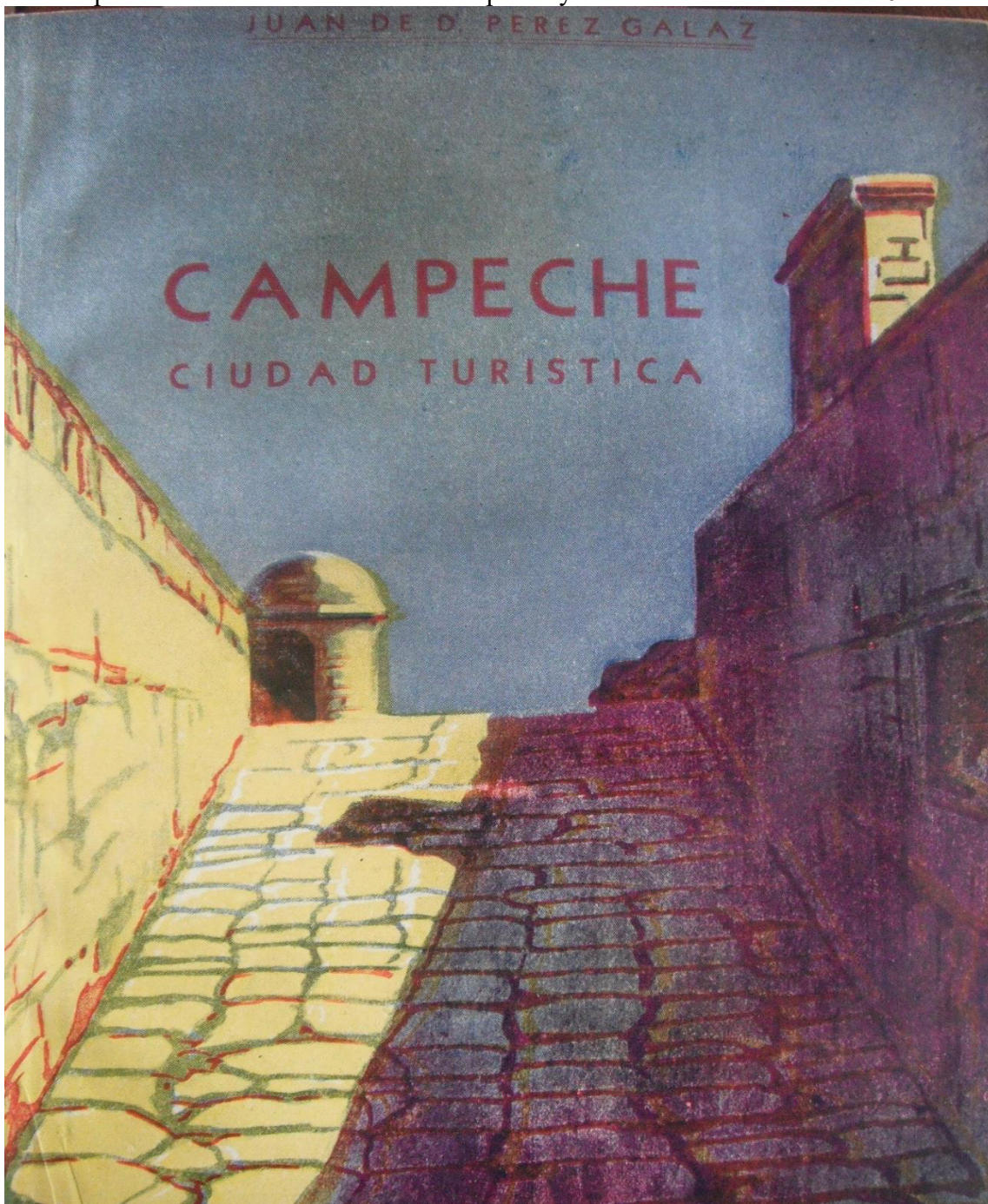
---

<sup>606</sup> AGEC. *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Campeche*. Año. LX. Campeche, 14 de mayo de 1942. núm. 1.

<sup>607</sup> FRBC. Juan de Dios Pérez Galaz. *Campeche. Ciudad Turística*. Comité Pro-Turismo Ah Kin Pech/Gobierno del Estado de Campeche. 1942. p. 17.

<sup>608</sup> *Ibid.* pp. 18-20.

Imagen 28. Portada del libro *Campeche. Ciudad Turística* de Juan de Dios Pérez Galaz, editado por el Comité Pro-Turismo de Campeche y el Gobierno del Estado en 1942.



Fuente: Fondo Reservado, Biblioteca Campeche. Juan de Dios Pérez Galaz. *Campeche. Ciudad Turística*. Comité Pro-Turismo Ah Kin Pech/Gobierno del Estado de Campeche. 1942. La portada fue dibujada por Domingo Pérez Piña y recurría a un baluarte, que ya era uno de los símbolos de la ciudad de Campeche en los promocionales turísticas.

La obra de Pérez Galaz recomendaba sitios históricos, los monumentos religiosos, civiles y arqueológicos de la ciudad y el estado. Dentro de todo el cuadro descrito, resulta

particularmente interesante que la oferta de servicios que aparecía en el libro continuaba siendo muy baja ante el amplio abanico de atractivos ofrecidos. Por ejemplo, en la ciudad capital solamente había cuatro hoteles: Vila, Castelmar, Campeche y Cuauhtémoc, con 24, 35, 26 y 9 cuartos, respectivamente. Salvo el hotel Castelmar que estaba frente al mar, el resto se encontraba frente a la plaza principal.<sup>609</sup> En total sumaban 94 cuartos, por lo que era difícil albergar excursiones masivas como las llevadas a cabo en 1938 y que contó con más de 200 personas provenientes de la Ciudad de México. Dado que la industria turística apenas estaba abriéndose paso en el país en general, dicha cifra es, hasta cierto grado, comprensible en un estado que todavía buscaba convertir el sector en una actividad económica rentable. Sin embargo, contrastaba con el discurso oficial que tendía a idealizar los alojamientos, a los que consideraba de fácil acceso para el visitante.<sup>610</sup>

### **El Ferrocarril del Sureste y su Impacto Demográfico y Urbano**

En relación al índice demográfico de la ciudad de Campeche no se observa una disminución drástica como ocurrió con la experiencia de otras urbes mexicanas. El caso de núcleo urbano guanajuatense que transitó con dificultades de una economía minera a una basada en la actividad turística. La población de la capital campechana pasó de 16 mil 938 en 1921 a 20 mil 125 en 1930 y luego creció a 23 mil 277 al llegar 1940.<sup>611</sup> Estos datos no reflejan algún síntoma de emigración o la expulsión masiva de habitantes hacia otras zonas en estos años como sería los casos de Guanajuato, Colima o Durango,<sup>612</sup> que vieron disminuir su población a causa del desempleo. La ciudad tuvo un crecimiento poblacional modesto si se compara con urbes como el puerto de Tampico que, impulsado por la industria petrolera, elevó su

---

<sup>609</sup> *Ibid.* p. 70.

<sup>610</sup> AGECE. Fondo Fomento. Sección: Turismo. *El Departamento de Turismo al Gobierno del Estado de Campeche. Op. Cit.* f. 1.

<sup>611</sup> INEGI. Sección: Censo de población. Área geográfica: Campeche. *Censo General de Habitantes. Estado de Campeche.* Talleres Gráficos de la Nación. "Diario Oficial". 30 de noviembre de 1921. México. D. F. 1925. p. 40; *Quinto Censo de Población 1930. Estado de Campeche.* Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Estados Unidos Mexicanos. 15 de mayo de 1930. p. 13; *Sexto Censo de Población. Campeche 1940.* Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Estados Unidos Mexicanos. 1943. p. 48.

<sup>612</sup> Gustavo Garza. *La urbanización de México en el siglo XX.* El Colegio de México. México. 2003. p. 29.

población entre las décadas del veinte al treinta, a tal grado que según el censo de 1940 el número de habitantes ascendió a 82 mil 746 habitantes.<sup>613</sup>

La población de la ciudad campechana, al arribar los años cuarenta casi se acercaba al de Villahermosa, capital del estado de Tabasco, una de las más dinámicas, a decir de Gustavo Garza, gracias a la recuperación de la producción petrolera,<sup>614</sup> que para ese entonces contaba con 25 mil 114 habitantes.<sup>615</sup> Sin embargo, hay que tener en cuenta que la producción más importante del estado tabasqueño aún era el plátano que comenzó a descender entre 1930 y 1940 para después otorgarle un mayor peso a las actividades agrícolas y ganaderas,<sup>616</sup> hasta que en 1950 la autoridades incentivarían el despegue petrolero.<sup>617</sup> En 1940, la ciudad de Campeche tenía una población casi similar a Guanajuato en el bajío que alcanzaba los 23 mil 521,<sup>618</sup> uno de los estados más afectados demográficamente por el declive minero. En cambio, se hallaba muy lejos de la vecina ciudad yucateca de Mérida en cuanto a número de habitantes con 98 mil 852,<sup>619</sup> que había experimentado una tendencia decreciente en su economía basada en la explotación del henequén. La cifra de habitantes campechanos se aleja todavía más en comparación con la cantidad de pobladores de los centros manufactureros como Monterrey que en 1940 tenía 186 mil 092,<sup>620</sup> así como de Guadalajara, la capital tapatía y otra de las urbes principales del país con 229 mil 235.<sup>621</sup>

---

<sup>613</sup> INEGI. Sección: Censo de Población. Área Geográfica: Tamaulipas. *Sexto Censo de Población 1940 Tamaulipas*. Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Estados Unidos Mexicanos. 1943. p. 46.

<sup>614</sup> Garza. *Op. Cit.* p. 34.

<sup>615</sup> INEGI. Sección: Censo de Población. Área Geográfica: Tabasco. *Sexto Censo de Población 1940 Tabasco*. Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Estados Unidos Mexicanos. 1943. p. 13.

<sup>616</sup> Negrete Salas, María Eugenia. "Petróleo y desarrollo regional: el caso de Tabasco", en *Estudios Demográficos y Urbanos*. Vol. 18. Núm. 01. El Colegio de México. México. Enero- marzo de 1984. p. 90.

<sup>617</sup> Rabelo Ávalos, Angela Viviana; Ramos Muñoz, Dora Elia; Díaz Perera, Miguel Ángel y, Mesa Jurado, María Zahara. "El petróleo en Tabasco, propuesta para una periodización", en *Revista Mexicana de Sociología* 83. Núm. 1. Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Sociales. México. Enero-marzo de 2021. p. 134.

<sup>618</sup> INEGI. Sección: Censo de Población. Área Geográfica: Guanajuato. *Sexto Censo de Población 1940 Guanajuato*. Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Estados Unidos Mexicanos. 1943. pp. 8 y 13.

<sup>619</sup> INEGI. Sección: Censo de Población. Área Geográfica: Yucatán. *Sexto Censo de Población 1940 Yucatán*. Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Estados Unidos Mexicanos. 1943. p. 13.

<sup>620</sup> INEGI. Sección: Censo de Población. Área Geográfica: Nuevo León. *Sexto Censo de Población 1940 Nuevo León*. Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Estados Unidos Mexicanos. 1943. p. 13.

<sup>621</sup> INEGI. Sección: Censo de Población. Área Geográfica: Jalisco. *Sexto Censo de Población 1940 Jalisco*. Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de Estadística. Estados Unidos Mexicanos. 1943. p. 13.

¿Qué pudo impulsar el crecimiento poblacional y la reconfiguración en la capital campechana? Hacia finales de los treinta, el Ferrocarril del Sureste no tuvo la respuesta deseada por las autoridades para que los turistas usaran sus vagones, pero sí funcionó como un agente que afectó la organización urbana e incidió en la demografía de la ciudad campechana. En 1942, el gobernador Pérez Martínez, consciente de la presencia de los trabajadores de las líneas férreas que decidieron quedarse a vivir en la ciudad hacinados en las casonas antiguas con sus familias, así como otras personas que llegaron a la ciudad por motivos de trabajo, puso en vigor leyes que detuvieran los abusos de los propietarios de las viviendas. No solamente la Ley de Hacienda y el Código Civil buscaron frenar las rentas elevadas, sino que también decretó la construcción de cincuenta y cinco casas para los obreros. Para llevar a cabo las obras, el Ejecutivo adquirió lotes de terrenos en la ciudad para levantar casas económicas para que así los trabajadores pudieran pagarlo en un plazo de cinco años.<sup>622</sup> Las casas se ubicarían en la calle 55 colindante con el Boulevard de Circunvalación (Imagen 29) En este sentido, la propuesta del gobernador era construir en el sector sureste del casco antiguo, en áreas que tal vez permanecían baldías y abandonadas para destinarlas a las viviendas de los trabajadores del ferrocarril. No hubo un plan de expansión urbana hacia fuera del recinto amurallado para fundar alguna colonia o fraccionamiento en otro sector y es por ello que en la actualidad esa zona de la ciudad intramuros se observan edificios muy recientes, justamente enfrente de lo que ahora es el mercado principal.

Imagen 29. Casas en construcción para obreros en la ciudad de Campeche



<sup>622</sup> AGECE. *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Campeche*. Año LX. Campeche, 10 de diciembre de 1942. núm. 8002. pp-1-5.

Archivo General del Estado de Campeche. *Informe rendido por el C. Héctor Pérez Martínez, gobernador constitucional del Estado Libre y Soberano de Campeche ante la H. XXXVII Legislatura del mismo Estado*, el 7 de agosto de 1943. Oficina de Prensa y Publicidad. Campeche, 1943. p. 53.

El proceso de construcción de casas fue un síntoma de un crecimiento poblacional significativo, ya que del cuarenta al cincuenta se observa que existió un progresivo flujo migratorio hacia la ciudad (ver tabla 10), más que en décadas pasadas. Este fenómeno no obedeció a una corriente turística importante, ya que muchas casas de la capital estaban desocupadas en un principio. Era tan crítica la situación, que al principio los dueños de las casonas batallaban para encontrar inquilinos que decidieran ocuparlas gratuitamente. Una de las condiciones que ponían era que los ocupantes vigilaran su conservación.<sup>623</sup> Pero un ligero ascenso de la población impulsado por el Ferrocarril del Sureste que desplazó a comerciantes y trabajadores, acarrió como consecuencia el agio y el aumento de las rentas. En vez de dedicarse a la construcción de nuevos inmuebles en otras zonas de la capital, la actividad de los propietarios consistió en acondicionar las casonas antiguas para que en su interior pudieran vivir las familias obreras que viajaban en este transporte. De tal manera que se subdividieron los amplios salones de estos grandes inmuebles y se abrieron nuevas puertas y cocinas. Los espacios creados en el interior de las casonas eran demasiado reducidos para las distintas familias que residían en ellas, aunado a la incomodidad que provocaba la falta de ventilación en un clima sofocante.<sup>624</sup>

### **La Infraestructura Turística: Un Camino Inconcluso**

Un minucioso observador como Moisés T. de la Peña comentaba que los hoteles de la capital no eran de primera clase; no obstante, sí eran limpios, bien situados y económicos.<sup>625</sup> El autor reconocía que los hoteles no ofrecían un gran confort en cuanto al alojamiento, pero aspiraban a ser mejores. Recomendaba poseer al menos un hotel alejado de los olores fétidos de la playa y con una ventilación capaz de mitigar el agobiante calor de primavera, verano y otoño.<sup>626</sup> La observación del autor revelaba que las aguas de la costa contigua a la ciudad no eran muy higiénicas, un punto que jugaba en contra de la imagen nítida que se mostraba en los paisajes.

---

<sup>623</sup> De la Peña. *Ibid.* p. 37.

<sup>624</sup> *Ibid.*

<sup>625</sup> De la Peña. *Op. Cit.* p. 188.

<sup>626</sup> *Ibid.* p. 189.



Asimismo, al estar situada la ciudad en una zona cálida los cuartos de hoteles debieron pensar en diseñar espacios bien ventilados, un asunto que quizá aún no habían resuelto los propietarios al no contar aún con una infraestructura turística de mayor envergadura.

Lo mismo podría decirse del transporte, a lo cual el Gobierno Federal había invertido para conectar puntos estratégicos como la capital del país con regiones como Puebla, Pachuca, Cuernavaca, Nuevo Laredo, los puertos de Veracruz y Acapulco y el pueblo de Taxco, que recibieron un gran estímulo para integrar un sistema nacional de carreteras para el tráfico automovilístico apoyado por Alberto J. Pani desde la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.<sup>627</sup> Pero no iba a ser sencillo, pues la utilidad de caminos como la autopista internacional de Nuevo Laredo-Monterrey sería cuestionada desde sus primeros días en los años veinte porque no existía algún alojamiento para los ciudadanos estadounidenses a lo largo de su tramo.<sup>628</sup> El Departamento de Turismo de México era consciente de esta situación que venía sucediendo tiempo atrás y pidió a las autoridades campechanas, entre otras cosas, su cooperación para “el mejoramiento de los transportes que conectan a esa población con el resto del país”.<sup>629</sup>

Sin embargo, Campeche también padecía insuficiencias de caminos. Como puede verse en la obra de Pérez Galaz, al estado y la capital únicamente podría accederse por vía aérea, ferroviaria, marítima y por algunos caminos por medio terrestre.<sup>630</sup> Los aviones pertenecían a la Compañía Mexicana de Aviación y partían hacia Campeche desde México, D F. y Mérida diariamente. Los ferrocarriles era propiedad de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y del Ferrocarril del Sureste y se conectaban todos los días con Mérida y Tenosique, Tabasco, respectivamente.<sup>631</sup> A su vez, los camiones de pasaje que seguía la ruta terrestre se encargaban de unir lugares cercanos y dentro del territorio estatal, como la capital campechana con el municipio de Champotón, a 63 km aproximadamente de la primera ciudad; y la misma ciudad capital con la región oriental del estado: el municipio de

---

<sup>627</sup> Eugenio Mercado López. *Turismo, imagen urbana y arquitectura en las políticas públicas. México en las primeras décadas del siglo XX*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Facultad de Arquitectura. Morelia, Michoacán. 2020. p. 106.

<sup>628</sup> Berger. *Op. Cit.* p. 29.

<sup>629</sup> AGE. Fondo Fomento. Sección: Turismo. *El Departamento de Turismo al Gobierno del Estado de Campeche*. *Ibid.* p. f-3.

<sup>630</sup> FRBC. Pérez Galaz. *Op. Cit.* p. 69.

<sup>631</sup> *Ibid.*

Hopelchén. Por su parte, los buques solo daban servicio mensualmente y comunicaba a Campeche con los puertos de Veracruz y Tampico en Tamaulipas.<sup>632</sup>

De acuerdo con la información anterior, el transporte aéreo era el único puente entre la península de Yucatán y la capital de la República. Aunque por buque también hubo una conectividad con dos de los puertos más destacados del país, viajar por mar solo se podía hacer cada mes y lo más distante era Tampico. Los demás medios unían exclusivamente zonas de la región del sureste como el ferrocarril que podía llegar hasta Tabasco. En tanto que en carretera se enlazaba a Campeche con Champotón, ambos municipios colindantes, a través de la carretera Campeche-Champotón; así como Campeche con Hopelchén mediante la carretera Campeche-Chenes,<sup>633</sup> cuya construcción se concretó a los principios de los cuarenta con más de 90 kilómetros. Faltarían varios años para que el sistema carretero se ampliara y también el ferrocarril uniera más poblados fuera de la península yucateca. Las que existían eran insuficientes y su expansión significaba vencer los obstáculos geográficos, entre estos las barreras naturales como la selva y los ríos que eran casi impenetrables.

La falta de comunicaciones lo confirmaba T. de la Peña: el Ferrocarril del Sureste no había concluido, el servicio de aviones era costoso y el turismo por vía marítima era nulo por el mal servicio.<sup>634</sup> En referencia a las carreteras que aún eran nulas, éstas tenían un carácter más comercial que turístico. La carretera que tenía más posibilidades para el desarrollo del turismo era el Campeche-Mérida, pero era más factible la afluencia de viajeros hacia esta última ciudad que en la primera.<sup>635</sup> La radiografía de T. de la Peña no parecía muy optimista, sobre todo porque en esa época el Comité Pro-Turismo de Campeche no había podido convencer a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán para que introdujera un sistema de cuotas reducidas favorables a los excursionistas durante las temporadas vacacionales y veraniegas en las playas.<sup>636</sup>

Los servicios de restaurantes también eran limitados en la capital del estado. Los que había se encontraban en los bajos de los hoteles ya mencionados, más los restaurantes

---

<sup>632</sup> *Ibid.*

<sup>633</sup> *Informe rendido por el C. Héctor Pérez Martínez, gobernador constitucional del Estado Libre y Soberano de Campeche.* Oficina de Prensa y Publicidad. Campeche, 7 de agosto de 1942. p. 37.

<sup>634</sup> T. de la Peña, *Ibid.* pp. 186-187.

<sup>635</sup> *Ibid.* pp. 187-188.

<sup>636</sup> *Ibid.*

Reforma y el Principal.<sup>637</sup> El primero situado en la calle 8 frente al malecón y el segundo en la calle 10, una de las más importantes porque ahí se ubicaban los establecimientos comerciales de la ciudad. Pérez Galaz mencionaba estos establecimientos que estaban registrados como fondas y cafés, excepto el Cuauhtémoc, que funcionaba como cantina y el Principal, que aparecía como dulcería.<sup>638</sup> Moises T. de la Peña señalaba el contraste entre las molestias del alojamiento y la comida campechana, a la que consideraba como una de las más exquisitas, tanto que, a juzgar por sus palabras, los méritos de su sabor hacían olvidar cualquier relativa incomodidad del hospedaje en los hoteles. A su gusto, el mejor restaurante era el del Hotel Vila, cuya comida de 3 pesos era más barata que sus mejores cuartos.<sup>639</sup>

En el primer cuadro de la ciudad las diversiones tampoco eran diversas, ya que tan solo dos cinemas eran los encargados de proyectar películas: el Toro y el Salón Teatro; en cambio, tres barrios aledaños poseían cada uno su propio cine para el disfrute de los vecinos.<sup>640</sup> En cuanto a las tiendas de artesanías, eran pocos los puntos de venta de souvenirs o productos regionales. En 1942, siete artesanos ofrecían sus materiales hechos de carey, plata y maderas finas.<sup>641</sup> Era distinta la suerte de las ferias religiosas en honor a los santos patronos, ya que durante los ocho días que tardaban las celebraciones de los barrios de Santa Ana, San Román y San Francisco -en mayo, septiembre y octubre, respectivamente-, el flujo de visitantes era mayor que durante el resto de los días. La ciudad era invadida por los habitantes del Camino Real (norte del estado), de los Chenes (parte oriental) y el sur del territorio estatal.<sup>642</sup>

Todo parecía indicar que los hoteles se llenaban gracias a las peregrinaciones religiosas y, ante la numerosa concurrencia, los feligreses se hospedaban en casas particulares o se distribuían entre los portales y los lugares públicos.<sup>643</sup> Este testimonio de T. de la Peña también es interesante, porque daba a conocer que la escasez de hoteles se resolvía cuando la población local ofrecía domicilios particulares a los excursionistas religiosos, lo que seguía resultando insuficiente al manifestar que los peregrinos se acomodaban en otros sitios. Cabría

---

<sup>637</sup> FRBC. Pérez Galaz. *Ibid.* p. 71.

<sup>638</sup> *Ibid.*

<sup>639</sup> T de la Peña. *Ibid.* p. 188.

<sup>640</sup> FRBC. Pérez Galaz. *Ibid.* p. 73.

<sup>641</sup> *Ibid.* p. 74.

<sup>642</sup> T. de la Peña. *Ibid.* p. 188.

<sup>643</sup> *Ibid.*

la probabilidad también de que algunos de los visitantes tuvieran nexos familiares o hayan entablado amistad con gente de la capital y fueran alojados de manera gratuita, además de la renta que hiciera otro sector de peregrinos en las casas de huéspedes disponibles. Es de llamar la atención que el tipo de turismo que tenía un poco más de éxito era del de tipo religioso y en ese coincidirá 10 años más tarde el urbanista Domingo García Ramos al realizar un balance de la situación socioeconómica de Campeche.<sup>644</sup>

Tanto Moisés T. de la Peña como después García Ramos, reconocían que Yucatán contaba con más atractivos que Campeche. En esta dirección el primer investigador enfatizaba que era más factible que los turistas hicieran un largo viaje en Yucatán atraídos por sus ruinas. Éstas opacaban las que se asentaban en suelo campechano, abandonadas y poco estudiadas.<sup>645</sup> El urbanista coincidía en que el turista extranjero permanecía en Yucatán y no en Campeche, cautivado por sitios arqueológicos como Chichén Itzá y Uxmal y especialmente porque los yucatecos ya contaban con instalaciones turísticas.<sup>646</sup> A pesar de que Yucatán también vivió sus propias adversidades en materia turística en el ramo de las comunicaciones, seguía despertando la curiosidad foránea ya que, cabe recordar, desde Carrillo Puerto se limpiaron sistemáticamente sus vestigios mayas y en los años 30 comenzarían a promocionarse como el “Egipto de América”.<sup>647</sup>

Finalmente, puede deducirse que el Gobierno del Estado promocionó la ciudad usando la nula infraestructura de servicios restauranteros y hoteleros que ya existía. Las instalaciones de los restaurantes y hoteles tampoco eran muy aptas para recibir un flujo mayor de comensales y visitantes, padeciendo los problemas de acondicionamiento que se mencionó líneas arriba. En este periodo no se observa que haya existido un esfuerzo estatal para incrementar el equipamiento urbano que facilitara una instancia cómoda al turista o más espacios para la recreación del visitante como teatros o cinemas. Quizá los lugares más visitados eran los templos católicos en las ferias religiosas y en estas temporadas los cuartos de los hospedajes no eran suficientes para alojar una regular afluencia de feligreses. Las rutas de acceso dónde más se invirtió fue en el ferrocarril, por lo que las otras vías terrestres como

---

<sup>644</sup> Biblioteca Gustavo Martínez Alomía/Centro INAH-Campeche (BGMA/INAH). García Ramos, Domingo. *El Plano Regulador de Campeche*. Cuadernos Campechanos de Cultura 5/Ediciones Campeche en Marcha. Campeche. 1952. p. 12.

<sup>645</sup> T. de la Peña. *Ibid.* 188.

<sup>646</sup> BGMA. García Ramos. *Op. Cit.* p. 12.

<sup>647</sup> Anaya Merchant. *Henequén, chicle y turismo... Op. Cit.* p. 48.

las carreteras aún continuaron siendo insuficientes. Mucho menos hubo un aeropuerto que ofreciera seguridad a los visitantes, excepto pistas de aterrizaje ubicados en lugares distanciados de la ciudad capital. El trabajo de las autoridades estatales solo consistió en darle publicidad a los atractivos de la ciudad, pero sin expandirse mucho en la oferta de alojamiento ni la calidad de los servicios públicos para alcanzar las metas trazadas en el sector.

De acuerdo a lo visto anteriormente, ¿por qué dedicarle un capítulo sobre historia del turismo a Campeche, cuyos pasos iniciales en este ramo no culminó en una industria sólida como sí fue el caso de otras ciudades mexicanas? En primer lugar, considero que el análisis de una ciudad pequeña como Campeche amplía los horizontes de estudio. Es decir, los lugares periféricos también tienen mucho que aportar a la historiografía y sus experiencias son igualmente enriquecedoras que las vividas por las grandes ciudades industrializadas. Incluso dentro del estudio de las ciudades pequeñas y medianas se observan diversas particularidades: algunas lograron consolidarse, luego pasaron por una etapa de rezago para luego emerger nuevamente como un destino vacacional casi obligatorio para los visitantes, como fue el caso de Acapulco, pese a la competencia que actualmente sostiene con otros destinos de playa; mientras que ciudades como Mérida, con sus etapas tempranas de impulso turístico, no conocerá un repunte de la actividad sino a partir de las últimas tres décadas del siglo XX cuando decidió cerrar de manera definitiva un ciclo caracterizado por el monocultivo del henequén, industria que ya no era rentable, y darle la vuelta a la siguiente página adoptando una economía diversificada con bastante éxito.

Campeche no perteneció a ninguna de estas ciudades, que en cierto momento de su desarrollo alcanzaron un auge turístico impresionante. Con sus propias particularidades se trató de una dinámica que buscó romper con su antigua base productiva para adentrarse en una nueva ruta que diversificara su economía. Sin embargo, se observó a lo largo del capítulo que fue un proceso inconcluso provocado por distintas causas como la presencia de un pobre equipamiento urbano, un sector comercial demasiado localista y una excesiva dependencia hacia la exportación de materias primas. En cierto grado estos factores fueron condicionantes para que la industria turística no despegara en la ciudad campechana, pues sin mayores servicios, el estado en general permaneció aislado y oculto a los ojos de los turistas. Las autoridades se concentraron en tímidas acciones de promoción hallados en los impresos

culturales y guías, aunado a lentos programas de transporte como el Ferrocarril del Sureste que tardaría varios años en articular a la Península con el país.

En segundo lugar, reflexionar sobre las deficiencias de las estrategias de promoción turística del pasado es tan relevante como señalar los aciertos de aquellas ciudades donde la industria del turismo obtuvo mejores resultados. Precisamente, dar seguimiento a las dinámicas seguidas en este episodio nos permite encontrar las razones que evitaron cumplir las expectativas que las autoridades tenían en este renglón. Escribir sobre historia del turismo en la ciudad de Campeche es una tarea indispensable para cuestionarnos qué falló, qué hizo falta para mejorar la difusión y desprendernos de una débil estrategia que continúa condicionando las políticas públicas en el presente pese a los avances en las comunicaciones. Asimismo, el siguiente capítulo centra su atención en otra propuesta no menos ambiciosa: extender la ciudad e integrar nuevas zonas, de tal manera que la conservación del casco antiguo siguiera cumpliendo su función como atractivo turístico. Sin embargo, este último rubro quedó pendiente y el plan se enfocó en las áreas de vivienda, esparcimiento e industria. Con esta meta por delante, se observa que la intensión gubernamental era incluir diversos espacios productivos.

## Capítulo 4

### **La Ciudad Revolucionaria: el Anheló de un Proyecto de Diversificación Productiva**

La ciudad de Campeche diseñada como motor de crecimiento de la economía estatal no generó el desarrollo social ofrecido por el Gobierno del Estado en los años treinta cuando comenzó a valorar y promover el patrimonio histórico del viejo puerto. La experiencia de unirse exitosamente al concierto de ciudades que adoptaron la actividad turística como una manera de enderezar sus respectivas economías no obtuvo los resultados esperados. Con el paso de los años, lugares como Guanajuato, Taxco o Acapulco se fueron perfilando como espacios mercantilizados donde el turista deseoso de entrar en contacto con puntos geográficos del país satisfizo sus inquietudes de ocio y desplazó paulatinamente las anteriores relaciones de convivencia de los destinos donde llegaba. Un proceso donde la patrimonialización de las ciudades mexicanas desempeñó un factor clave a partir de los años veinte como ya se ha visto. Por el contrario, fue escaso el interés de los excursionistas hacia la ciudad campechana y ante este panorama la actuación gubernamental sobre la capital del estado ya no fue exclusivamente la turistificación. En las próximas páginas se observará que, pese a que la promoción turística permaneció, la fórmula para la obtención de ingresos dio un vuelco hacia la captura y pesca del camarón en las aguas del sur del golfo campechano tras el colapso de la explotación del chicle en las selvas del interior del territorio estatal. Sin embargo, esta actividad no favoreció a las arcas públicas como se creía, ya que los empresarios extranjeros fueron los más beneficiados en aquel rubro.

La reorganización territorial de la ciudad seguiría teniendo un fin productivo. En el nuevo plan, los urbanistas sugirieron la conservación del casco histórico para fines turísticos, pero no sería el único, ya que la sectorización de la ciudad incluyó una zona industrial, precisamente donde pretendían concentrar diferentes industrias para la diversificación productiva del que carecía la capital del estado. Así como la presencia de áreas de recreo y circuitos viales para mejorar la circulación de automóviles, es decir, esta era una idea que buscaba convertir a Campeche en un modelo de ciudad donde los problemas generados por el crecimiento poblacional desordenado fueran resueltos de manera satisfactoria. En el plano político, los mandatarios estatales arribaron cobijados por los grupos de poder nacional en turno. Es por ello que en este periodo ocuparon a la gubernatura personajes ligados con algunos presidentes, fue el caso de Alberto Trueba Urbina, quien ocupó la gubernatura

apoyado por el presidente mexicano Adolfo Ruiz Cortines y después lo sucedió José Ortiz Ávila, respaldado a su vez por Adolfo López Mateos, justamente en la época de hegemonía del Partido Revolucionario Institucional en todo el país.<sup>648</sup> Sin embargo, entre gobernador saliente y entrante hubo una tensión que se reflejó en algunas modificaciones de los planes originales de la reorganización urbana.

En el plano económico nacional, el país atravesaba una etapa conocida como el Milagro Mexicano, que se caracterizó por un desarrollo sostenido, pero fundamentalmente en la creación de las condiciones necesarias para que los mexicanos de todos los niveles sociales, como obreros y campesinos, mejoraran su calidad de vida. Dichos objetivos impulsados por el Estado pretendían alcanzarse a través de planes de industrialización y diversificación de bienes y servicios. Creció la población de manera significativa, sobre todo en los núcleos urbanos, al tiempo que el Estado inauguró instituciones importantes de salud y puso al alcance de la población productos básicos para su alimentación, circulación y recreo. La organización territorial de la nueva ciudad de Campeche fue un reflejo de aquello, un ejemplo era la nueva zona para ubicar las industrias y de hecho se hicieron gestiones para expandir los negocios, como veremos más adelante.

### **El Panorama Económico en Campeche: La Explotación del Camarón, Un Desarrollo Ilusorio y La Alternativa en El Campo, 1942-1950**

Es importante comentar que el auge de la industria del camarón en Campeche ocurrió en una coyuntura de fomento del sector pesquero, justamente en el periodo de la sustitución de importaciones y el desarrollo del mercado interno,<sup>649</sup> dentro del cual el apoyo gubernamental se expandió hacia otros renglones productivos. Los antecedentes del creciente interés por la captura de esta especie se remontan en la década de los treinta, con el descubrimiento de grandes poblaciones del crustáceo en las aguas protegidas del Pacífico. Desde entonces y hasta los años 50 su aprovechamiento fue de carácter extractivo y dependió de las compañías

---

<sup>648</sup> Claudio Vadillo López. *Campeche: sociedad, economía, política y cultura*. Centros de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2000. p. 57.

<sup>649</sup> Cuauhtémoc León y José Vicente Gómez Palafox. "El sector pesquero en México: estancamiento y conflictos", en *Revista Comercio Exterior*, vol. 54, núm. 12, El Colegio de México, México, 2004, p. 1071.



privadas extranjeras, primordialmente de sello estadounidense.<sup>650</sup> De manera general y antes de la intensificación comercial del crustáceo la pesca tuvo una demanda local, de autoconsumo. Las primeras incursiones tecnológicamente sofisticadas, como fue el caso de Sonora en el Golfo de California, y sobre todo del puerto de Mazatlán, Sinaloa, en el noroeste del Pacífico mexicano, provinieron de pescadores estadounidenses y japoneses, quienes buscaron lucrar con las riquezas marinas de aquellas aguas ante la falta de inversionistas. Los nipones introdujeron técnicas de pesca modernas y emplearon a cooperativistas locales en 1937-1938, poniendo las bases de lo que en el siguiente decenio será una industria floreciente en la región: la instalación de astilleros, congeladoras, ferreterías y una flota más desarrollada.<sup>651</sup> Como consecuencia de ello, el puerto de Mazatlán vivirá un nuevo auge tras la caída de la actividad económica centrada en la minería y la industria (textil, cervecera y petrolera).<sup>652</sup> Los años cuarenta será de bonanza para el sector en el país (Tabla 14).

**Tabla 14. Producción y exportación de camarón, México (1940-1949)**

Años	Producción Nacional		Exportaciones	
	volumen (1)	valor (2)	volumen (1)	valor (2)
1940	5,102	3.4	4,120	3.6
1941	3,209	2.0	1,356	1.2
1942	4,612	3.8	2,538	2.7
1943	4,666	4.2	3,683	9.7
1944	n.d.		n.d.	
1945	7,401	7.5	4,711	15.1
1946	10,462	14.4	6,254	20.1
1947 (a)	11,894	23.5	6,146	25.5

<sup>650</sup> José Luis Bortolini Rosales. "La camaricultura en México", en *Revista Ciencias*, núm. 76, UNAM, México, p. 58. 2004.

<sup>651</sup> Ulises Suárez Estavillo. *Pesca de camarón en altamar 1950-1981: Aparición y desarrollo del tejido productivo pesquero en el puerto de Mazatlán*. Tesis para acreditar el grado de Maestro en Historia. Facultad de Historia/Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa, Mayo de 2010, pp. 59-61.

<sup>652</sup> *Ibid.* p. 55.

1948	18,864	44.9	11,002	64.9
1949 (b)	18,499	42.3	19,115	144.0
<p>(1) Toneladas.</p> <p>(2) Millones de pesos.</p> <p>(a) En septiembre de 1947 iniciaron las exportaciones desde el Carmen.</p> <p>(b) Cifras correspondientes a los registros oficiales de las aduanas norteamericanas.</p>				

Fuente: Información extraída de Luis Fernando Leriche Guzmán, recabados de la *Marine Fisheries Review*, con datos de Nacional Financiera y el Banco Mundial. *Isla del Carmen: la historia indecisa de un puerto exportador. El caso de la industria camaronesa (1947-1982)*. Gobierno del Estado de Campeche/Instituto de Cultura de Campeche, Campeche, 1995.

El Pacífico fue uno de los teatros de operación de la pesca del camarón, cuya demanda aumentó en Estados Unidos y a partir de 1950 la rentabilidad del producto atrajo al puerto mazatleco a empresarios decididos a invertir, mismo que se complementó con el surgimiento de cooperativas apoyadas por el Gobierno Federal y que buscaba la explotación integral de los productos marinos para abastecer al mercado nacional de pescado barato.<sup>653</sup> Poco a poco las cooperativas adquirieron embarcaciones y tuvieron una participación destacada en el alza de la flota camaronesa en los sesenta, que inicialmente era comprada por la iniciativa privada.<sup>654</sup> La segunda mitad del siglo XX fue el comienzo de una etapa de esplendor del crustáceo en donde Mazatlán tuvo un 0.60 por ciento del total de las exportaciones del país, mientras que para la misma época los puertos de Guaymas y Topolobampo en Sinaloa, Salina Cruz en Oaxaca, Ciudad del Carmen en Campeche y Tampico en Tamaulipas sobresalieron como los puertos camaroneseros más importantes del país.<sup>655</sup> Debe agregarse que el otro escenario que destacó en la pesquería del camarón fue el Golfo de México y mar Caribe, entre las que se ubican los ya mencionados Ciudad del Carmen y Tampico más el puerto de

<sup>653</sup> *Ibid.* pp. 104-105.

<sup>654</sup> R. Arturo Román Alarcón. *La pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1936-1982*. Universidad Autónoma de Sinaloa/Asociación de Historia Económica del Norte de México, México 2013, pp. 84-85.

<sup>655</sup> Suárez Estavillo, *Op. Cit.* pp. 66-67.

Veracruz y la zona de los caladeros de Contoy en Quintana Roo, que en mayor o menor medida sus aguas continúan sirviendo para la práctica pesquera.<sup>656</sup>

La pesca del camarón dio continuidad a la economía extractiva que caracterizó al estado de Campeche desde el siglo XIX con la explotación del palo de tinte y el chicle de principios y mediados del XX. Podría pensarse que los grandes volúmenes del crustáceo beneficiaron a todos los implicados en la industria, pero su éxito benefició mayormente a los dueños de las empresas de origen estadounidense y, desde sus inicios, su historia se distinguió por un conjunto de vaivenes conflictivos entre sus protagonistas: se lidió contra acciones ilegales como la captura clandestina de la especie por parte de pescadores foráneos o se experimentaron supuestos actos de influyentismo, que permitieron la irrupción masiva de embarcaciones estadounidenses favorecidas con prestanombres gracias a las peticiones que compañías de Tampico y Veracruz en asociación con la Cía. Empacadora y Pesquera de la Sonda de Campeche, le hicieron al presidente Miguel Alemán en 1947, quien al parecer tenía una relación de compadrazgo con el empresario Pedro Palazuelos, ya que en la época corrió el rumor de que ambos eran socios de dicha compañía camaronera.<sup>657</sup> Asimismo, en la siguiente década todavía predominaban compañías extranjeras operando sin los permisos correspondientes y cooperativas fuera de la ley, un problema que preocupó a las autoridades ante las escasas ganancias que significaba para las arcas públicas y la población general. En los siguientes años el negocio del camarón paulatinamente sería regulado para un mejor aprovechamiento de los trabajadores pesqueros: se construyó una flota de alrededor de 450 barcos y varaderos para la reparación de la flota y astilleros para la construcción.<sup>658</sup>

Paulatinamente el Gobierno del Estado buscó remediar la situación de los pescadores locales para que el producto no fuera empaquetado y enviado hacia los Estados Unidos en aviones preparados especialmente con hielo molido para la conservación del camarón. Sin embargo, para abaratar los costos y obtener utilidades se realizó, entre otras cosas, el

---

<sup>656</sup> Armando T. Wakida Kusunoki, Ramón Isaac Rojas González Alejandra Toro Ramírez [et. al.]. "Caracterización de la pesca de camarón en la zona costera de Campeche y Yucatán", en *Ciencia Pesquera*, Vol. 24, núm. 1, Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura, México, 2016, p. 3.

<sup>657</sup> Luis Fernando Leriche Guzmán. *Isla del Carmen: la historia indecisa de un puerto exportador (1947-1982)*. Gobierno del Estado de Campeche/Universidad Autónoma del Carmen/Instituto de Cultura de Campeche, Campeche, 1995, p. 86.

<sup>658</sup> Humberto Muñoz Lara. *Ciudad del Carmen: mi tiempo y mi lugar*. Editor Luis Lemoine, Campeche, 2014, pp. 50-52.

establecimiento de fábricas de hielo, con su respectiva maquinaria y así poder abastecer las bodegas de los barcos, además de congeladoras para el procesamiento del crustáceo. La actuación gubernamental permitió enderezar el rumbo de dicha actividad y la bonanza económica alcanzó, en mayor o menor medida, a los dueños de embarcaciones, armadores, afanadores y al cuerpo administrativo de las congeladoras y empacadoras e, inclusive, a personal de actividades conexas, como fueron empleados de los talleres, astilleros y gasolineras. Indirectamente trabajadores de otros rubros obtuvieron ganancias, entre estos se encontraban los agricultores, ganaderos, comerciantes, transportistas, hoteleros, restauranteros y otros establecimientos comerciales y del entretenimiento.<sup>659</sup> El Carmen fue testigo de una relativa prosperidad no exenta de una característica que en el futuro representó un problema para las finanzas: la sobre explotación del recurso fue mermando el volumen de la captura con el paso de las décadas. Sin alguna otra alternativa de producción que ofreciera un soporte económico a la entidad al agotarse la población del camarón, la deriva era inminente al no contar con un rubro que ofreciera una alternativa de ingresos.

El Gobierno del Estado consideró que el aprovechamiento del campo representaba una enorme posibilidad para la obtención de recursos, pues el territorio estatal continuaba siendo predominantemente rural. A tono con la modernización que se quería impulsar en todo el país, los mandatarios creían que hacer producir la tierra en las zonas rurales era una valiosa oportunidad para el impulso de una economía que dependía solamente de la exportación del camarón y que, pese a su rentabilidad, las fluctuaciones derivadas de las crisis que afectaron al país y los conflictos que llegaron a tener sus actores, la hacían una industria poco estable y más vulnerable de lo que podría pensarse. En 1949 la captura del crustáceo sufrió un notable descenso como resultado de la excesiva explotación y redujo el número de habitantes inicialmente atraído a la isla del Carmen por las ganancias que dejaba la industria pesquera.<sup>660</sup> Los mandatarios estatales eran conscientes de esta problemática, por lo que diversificar las actividades productivas se convirtió en una de las prioridades, así fue como los esfuerzos oficiales se centraron en colocar en el mercado varios bienes de

---

<sup>659</sup> Isidro Casillas Ramírez. *Carmen, 300 años de historia (En el III Centenario de su fundación)*. Legaria Ediciones, México, 2017, pp. 53-55.

<sup>660</sup> *Sexto Informe de Gobierno de Eduardo Lavalle Urbina*, 7 de agosto de 1949, Campeche, p. 99.

exportación teniendo como base la agricultura y la gran superficie cultivable del suelo campechano era propicio para llevarla a cabo.

Mientras tanto, desde la capital del estado se tomaban las decisiones políticas que impactarían el desarrollo económico de la entidad; al parecer, la falta de recursos evitó una mayor actividad constructiva en la ciudad y sus alrededores, que seguía rodeada por un numeroso conjunto de quintas dedicados al autoconsumo. Todas estas condiciones geográficas seguían imperando en la segunda mitad del siglo XX, ya que las tierras colindantes y al norte de la ciudad capital eran poco productivas para desarrollar los cultivos a gran escala. La estrechez en las finanzas ocasionó que la inversión en obra pública dentro de la ciudad fuera muy limitada, aunque no se perdió la oportunidad para manifestar los modestos avances como símbolo de la modernización del régimen posrevolucionario. Una vez más, como en las décadas anteriores, las atenciones gubernamentales se orientarían hacia el sureste y oriente de la entidad y, desde este punto de vista, el municipio del Carmen pudo constituirse, junto con Campeche, como una de las ciudades más relevantes, sobre todo por su peso productivo.

Pese a la riqueza obtenida en su suelo y zonas circundantes, la élite carmelita que pudo enriquecerse durante estos años, no desarrolló una obra pública que reflejara la bonanza que seguramente alcanzó como consecuencia de la fertilidad de sus tierras y aguas. No hubo una gran actividad constructiva en la ciudad que hiciera la diferencia y el número de población de la isla siempre fue mucho menor que el de la capital del estado. Cabe añadir que la cifra poblacional aumenta si tomamos en cuenta que el municipio del Carmen también incluía los pueblos cercanos a la Laguna de Términos y áreas selváticas, que recibió un considerable flujo de migrantes para trabajar. Ante estas circunstancias, la capital campechana mantuvo su peso político-administrativo.

Antes de que la producción chiclera entrara a una etapa de declive y para no depender solo de este sector, desde los años cuarenta las autoridades estatales ya comenzaban a vislumbrar la posibilidad de abrir otras fuentes de riqueza. Se creía que mientras no existiera una pluralidad de actividades, los empeños enfocados a procurar el progreso de la entidad resultarían estériles.<sup>661</sup> Para que los recursos se quedaran en Campeche y fueran usados en la

---

<sup>661</sup> *Segundo Informe de Gobierno de Eduardo Lavalle Urbina*, Campeche, 7 de agosto de 1945, p. 15.

construcción de obras de beneficio para la sociedad, el Gobierno del Estado, poniendo una mayor atención en el campo, recurrió al Banco de Crédito Ejidal para la siembra de cocoteros y gestionó para la instalación de viveros; además de que preparó el terreno para el cultivo de arroz que serviría para surtirlo a entidades vecinas.<sup>662</sup> Los cocoteros se sembraron fundamentalmente en El Carmen con 60 mil plantas y en los terrenos ejidales del municipio costero de Champotón y al norte del municipio de Campeche.<sup>663</sup> Igualmente, el primer mandatario Eduardo Lavallo Urbina (1943-1949) dirigió sus diligencias a la instalación del ingenio azucarero La Joya y,<sup>664</sup> por último, el sexenio de este duplicó la siembra del maíz con más de 52 mil toneladas, ya que el suelo campechano era apto para la cosecha de esta gramínea a gran escala.<sup>665</sup> La política gubernamental en torno a la modernización del agro proseguirá en las siguientes administraciones buscando la mejor manera de reorganizar la economía y de esta forma se abandonara la naturaleza monoexportadora del estado.

Desafortunadamente para el gobierno que siguió, encabezado por Manuel López Hernández (1949-1955), los objetivos principales aún no se habían cumplido, pese a la decidida intervención estatal para llevar el bienestar a la población conduciendo la economía campechana. A menos de un año de asumir el Ejecutivo, López Hernández se quejaba de que todo ese tiempo fueron de penas, incertidumbres y zozobras. Los ingresos del erario eran tan insuficientes que apenas y podían concretarse obras de mejoramiento y ornato, sanitarias, educativas y de otros servicios públicos. El gobernador explicaba la ausencia de dinero como el efecto del estancamiento comercial, industrial, agrícola y ganadero.<sup>666</sup> La máxima autoridad estatal no quitaba el dedo del renglón: era la economía monoexportadora, que en un primer momento dependía mucho del palo de tinte y posteriormente de la explotación del chicle, la que no dejaba crecer a Campeche, era una especie de “maldición”,<sup>667</sup> porque motivó que los esfuerzos de la población se destinaran a trabajar un solo producto descuidando el campo. Se volvía a la misma conclusión: la solución se depositaría en la agricultura, pero

---

<sup>662</sup> *Primer Informe de Gobierno de Eduardo Lavallo Urbina*, Campeche, 7 de agosto de 1944, pp. 84-85.

<sup>663</sup> *Segundo Informe de Gobierno de Eduardo Lavallo*, *Op. Cit.*, p. 87.

<sup>664</sup> *Quinto Informe de Eduardo Lavallo Urbina*, Campeche, 7 de agosto de 1948, p. 79.

<sup>665</sup> *Ibid.* pp. 82-83.

<sup>666</sup> *Primer Informe de Manuel López Hernández*, Campeche, 7 de agosto de 1950, p. 7.

<sup>667</sup> *Segundo Informe de Manuel López Hernández*, Campeche, 7 de agosto de 1951, p. 61.

practicada con técnicas modernas y no con procedimientos muy arraigados entre la población.<sup>668</sup>

Era evidente la preocupación gubernamental ante una economía apoyada en un bien específico y abundante, que vivía una etapa de relativa prosperidad, pero que estaba expuesto al agotamiento. El temor tenía un sólido fundamento y la experiencia pasada indicaba que, si se mantenía el modelo monoexportador bajo la excesiva explotación de un recurso, la economía estatal entraría a una fase de declive como había ocurrido con los recursos naturales extraídos antes del descubrimiento de las grandes cantidades de camarón en el golfo campechano. Como ya se ha dicho, su pesca estaba inmersa en un sector disputado por varios intereses y, por lo mismo, esta condición podía provocar una mayor inestabilidad. El foco de esta riqueza se encontraba más cerca de Ciudad del Carmen que de las aguas colindantes a la capital del estado de Campeche. La ciudad campechana, como en la etapa precedente, se caracterizó por poseer un suelo no apto para la producción de las riquezas a gran escala y volvió a constituirse en el escenario del poder político; lugar desde el cual se orquestaron las medidas económicas que pretendían diversificar la producción de bienes hacia otras zonas poco aprovechadas, generalmente rurales, para fortalecer la endeble economía tratando de hacerla más dinámica. A inicios de los cuarenta, el censo de población reconocía que la calidad de la tierra en el norte era de una aridez casi extrema, pero el sur conservaba su fertilidad gracias a las corrientes y depósitos lacustres.<sup>669</sup>

Así fue que en los siguientes años el Gobierno del Estado apostó por la diversificación para revertir la trayectoria monoexportadora de la economía e imprimirle a ésta un sello más competitivo posicionando otros productos en el mercado, todos ellos derivados del campo, un sector que promocionó con iniciativas para lograr la comercialización de los frutos de las cosechas. El norte, sur-sureste y el oriente de Campeche fueron los centros de las actividades agrícolas fomentadas por las autoridades; en el Carmen, por ejemplo, se intensificó el cultivo de cocoteros, en el sureño municipio de Palizada se incentivó la industria ganadera, en las comunidades norteñas (de Calkiní y Hecelchakán) de la entidad se organizó el cultivo del

---

<sup>668</sup> *Ibid.*

<sup>669</sup> INEGI. *Censo de Población 1940*, Campeche, Secretaría de la Economía Nacional, Dirección General de Estadística, 1943, p. 9.

henequén y la apicultura,<sup>670</sup> misma que fue destinada a la exportación y que convirtió a la entidad en uno de los máximos productores de miel.<sup>671</sup> La explotación maderera arraigada en las tierras del sur campechano una vez más ocupó la inquietud oficial por la abundancia de bosques con gran valor comercial, entre ellos el cedro y la caoba y para alcanzar la industrialización de la materia prima fue inaugurada la Compañía Industrial Maderera de Campeche, S. A.<sup>672</sup> De todas los cultivos, hacia el final del sexenio de López Hernández el maíz fue el más rentable con un valor de más de 30 millones de pesos, aunque se mantenía realizando con viejos procedimientos.<sup>673</sup> Finalmente, el panorama tampoco se veía muy halagüeño y el modelo económico de exportación de un solo recurso mantuvo al estado dentro de un nivel de crecimiento reducido y ni siquiera una actividad innovadora como la apicultura alcanzó el mismo interés en el mercado que la industria camaronera. La estrategia resultó lenta y torpe si se considera que el propósito era dar un viraje positivo en la conducción de la política económica y en los inicios de la década de los 60 la tendencia permanecía.

La limitación de recursos no detuvo la construcción de obras públicas en las comunidades rurales de todos los municipios del estado. Los beneficios sociales intentaban estar acorde a las políticas nacionales de mejoramiento de la situación material de la población en los rubros de educación, salud, comunicaciones y, pese a los problemas económicos, se continuó avanzando en la construcción de carreteras, en campañas de construcción de escuelas, servicios sanitarios y alfabetización, la introducción de agua potable en los pueblos del interior y otros renglones. Como puede observarse, las administraciones estatales no cesaron en sus funciones de asumir la responsabilidad del bienestar social excepto arrancar un programa de industrialización que nunca pudieron edificarla a gran escala dada la peculiaridad de la economía en Campeche. Los limitados proyectos gubernamentales llevados a cabo en las cabeceras municipales y especialmente en la capital del estado, sobre todo en el casco antiguo y zonas circundantes, eran el reflejo de

---

<sup>670</sup> *Ibid.* pp. 61-64.

<sup>671</sup> *Quinto Informe de Gobierno de Manuel López Hernández*, Campeche, 7 de agosto de 1954, p. 27.

<sup>672</sup> *Tercer Informe de Gobierno de Manuel López Hernández*, Campeche, 7 de agosto de 1952, pp. 33-34.

<sup>673</sup> *Sexto Informe de Gobierno de Manuel López Hernández*, Campeche, 7 de agosto de 1955, p. 30.



la estrechez de recursos, pero lo poco que pudo concretarse en los hechos fue señalado por el discurso dominante como símbolo de la modernización del Estado posrevolucionario.

### **Entre la Modernidad Deseada y la Modernidad alcanzada: El Difícil Camino hacia la Modernización y un Proyecto Fallido**

El discurso del Gobierno del Estado encomiaba algunos avances en el renglón de desarrollo urbano, particularmente de la ciudad de Campeche, y en el análisis hay un nivel de satisfacción por el desarrollo obtenido. La retórica elogiosa progresista obedecía a los sueños de ser partícipes de la modernización nacional, aunque paradójicamente, las autoridades eran conscientes de que estaban en una posición en la que no podían conseguir totalmente ese impulso modernizador. Hubo trabajos fallidos que comprueban esto último, otros que serían convertidos en emblemas del progreso y unos más que consistieron en mejorar las obras construidas con anterioridad, pero que también formaron parte de la lógica dinamizadora que se pretendía otorgar a la ciudad. Precisamente, Fausta Gantús destaca que en este periodo el malecón fue una de las obras prioritarias de la gubernatura de Lavalle Urbina, a diferencia de sus antecesores, que le otorgaron una importancia media dentro de los trabajos de desarrollo urbanístico.<sup>674</sup> El malecón se vislumbró como una oportunidad para sanear este sector de la ciudad y embellecer arquitectónicamente el espacio público. Para obtener estos fines, el mandatario tendió un puente que lo acercara más con el Gobierno Federal en vez de estrechar su relación con la ciudadanía como lo había hecho su predecesor Pérez Martínez.<sup>675</sup> Esta zona obtuvo una atención de primer orden y entre las explicaciones para entender la concentración de los obras urbanas hacia el punto que unía la parte marítima con la terrestre habría que subrayar la presunción del gobernante, que quería mostrarse como un auténtico progresista equiparándose con el presidente Miguel Alemán, además de que el área también ofrecería en el futuro, “el sitio de recreo predilecto para el paseo de vehículos y peatones”.<sup>676</sup> El malecón fue bautizado con el nombre del presidente de la República y así se reforzaba el reconocimiento de la entidad a la autoridad del centro.

---

<sup>674</sup> Gantús. “El malecón...” *Op. Cit.* p. 164.

<sup>675</sup> *Ibid.*

<sup>676</sup> *Sexto Informe de Gobierno de Eduardo Lavalle Urbina. Op. Cit.* p. 83.

Independientemente del enorgullecimiento que causaba en la administración estatal la construcción de un tramo del malecón sobre las playas que unían la ciudad antigua hasta los barrios de Guadalupe y San Francisco conocida como de barlovento, en la parte sur, su existencia era necesaria si se considera que no solo tenía un fin de esparcimiento familiar y saneamiento, sino que su utilidad era benéfica para descongestionar el tránsito en la calle 10 de la ciudad, uno de los principales puntos de circulación de vehículos que se estaba constituyendo en un creciente problema.<sup>677</sup> El tramo realizado partió desde el lugar donde estuvieron las ruinas del castillo de La Maestranza, y culminó hasta el ex convento de San Francisco ubicado en el barrio del mismo nombre. El proyecto del malecón fue un valioso aporte del gobernador porque pretendió solucionar las dificultades que comenzaban a presentarse en la capital, mismas que fueron haciéndose más visibles en la década posterior. En las labores de renovación de la imagen se tuvo particular cuidado en colocar los camellones, faros y banquetas, así como también los trabajos de relleno empezaron a arrebatarse espacios al mar (Imagen 30),<sup>678</sup> una práctica que será el común denominador en los futuros planes gubernamentales de proyección modernizador.

Imagen 30. Construcción del malecón Miguel Alemán. 1947.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Cuarto Informe de Gobierno de Eduardo Lavallo Urbina, Campeche, 7 de agosto de 1947. En esta fotografía se puede apreciar los terrenos ganados al mar y cómo este malecón pretendía unir el barrio de San Francisco con el casco antiguo de la ciudad.

---

<sup>677</sup> *Primer Informe de Gobierno de Eduardo Lavallo Urbina. Op. Cit. p. 68.*

<sup>678</sup> *Ibid.*

La obra del malecón no fue la única concebida por el gobernador como muestra de la modernización de la ciudad, otra de las apuestas de Lavalle Urbina estuvo focalizada en la edificación de un Hospital General. Éste sería otro de los grandes ejes fundamentales de la política modernizadora y con esto aspiraba a lo siguiente: por un lado, garantizaba a la población campechana los servicios de bienestar social en conformidad con la administración federal de la época y que asumió como una de sus responsabilidades equipar a las ciudades con la apertura de nuevos edificios para uso público, dentro de estas medidas en los cuarenta se inició en el país una política de construcción de hospitales impregnando una función social a la arquitectura y que fue el sello de una joven generación de arquitectos que exigía retomar los postulados populares de la lucha revolucionaria en las obras;<sup>679</sup> por otro lado, la inauguración de instalaciones vanguardistas destinadas a los servicios de salud provistos de los adelantos técnicos para transformar la calidad de vida de los ciudadanos campechanos, era una aspiración que quería romper los vínculos con un sistema médico insuficiente que ya se creía propio de una época anterior y era precisamente el recinto del Hospital Municipal situado en una vieja casona la que representaba ese sistema hospitalario arcaico. Esta idea del mandatario era categórica:

Nuestro actual Hospital Municipal, alojado en un viejo edificio, mal adaptado, carente de los indispensables requisitos de higiene y sin ninguno de los servicios que exige la índole institución que alberga, no llena en modo alguno la delicada misión que debe cumplir. En consecuencia, la construcción de un nuevo local apegado a las exigencias de la ingeniería sanitaria, desde hace tiempo se imponía y solamente había dejado de abordarse la realización de importante mejora, por la cuantiosa erogación que significa una obra de tal magnitud.<sup>680</sup>

Cabe destacar que, para poder formalizar un hospital moderno, el Gobierno del Estado necesitó del apoyo de la Federación y concertó un convenio con la Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública, organismo que puso en marcha en 1943 el Proyecto Hospitales dirigido por Gustavo Baz en el sexenio de Manuel Ávila Camacho (1940-1946). Con el suministro de

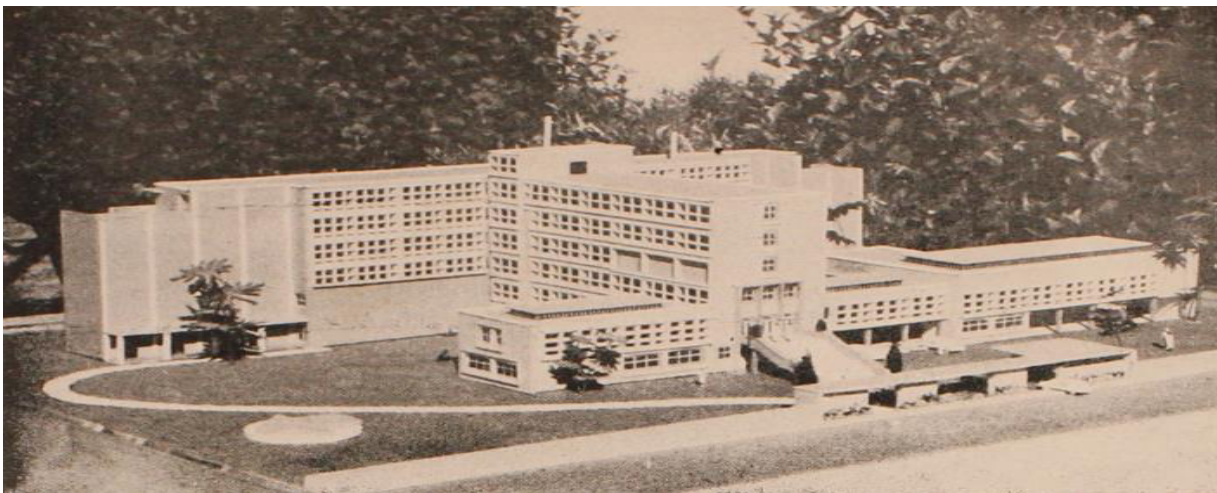
---

<sup>679</sup> Yolanda Bojórquez Martínez. *Modernización y nacionalismo de la arquitectura mexicana en cinco voces: 1925-1980*. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (Iteso). Guadalajara, 2016, p. 76.

<sup>680</sup> *Segundo Informe de Eduardo Lavalle Urbina, Ibid.* p. 69.

400 mil pesos las autoridades locales pudieron arrancar. Para responder a las necesidades de la población y a la realidad social de la época, la estructura del hospital contempló “seis pisos, con todos los adelantos de la ciencia médica y de la ingeniería sanitaria” (Imagen 31).<sup>681</sup> Efectivamente, en su discurso Lavallo Urbina señalaba las carencias del Hospital Municipal para justificar la necesidad de otro y no le sobraba razón, porque aquel funcionaba en el interior de un inmueble de origen colonial, ubicado a un costado del templo de San Juan de Dios y su viejo diseño no correspondía con los cambios que se estaban desarrollando en materia de salud desde los inicios de los cuarenta, donde la construcción hospitalaria obedecía a dos patrones fundamentales: modernidad y funcionalidad.<sup>682</sup> El gobernador quería que Campeche cruzara la puerta transformadora en este renglón y para ello el nuevo hospital incluyó diversas áreas de especialidades como pediatría, maternidad, gabinete dental, laboratorios, banco de sangre, radiología, salas de cirugía, habitaciones para los médicos, ambulancias, estacionamiento, entre otras salas.<sup>683</sup>

Imagen 31. Proyecto del Hospital General Manuel Campos. 1945.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Segundo Informe de Gobierno de Eduardo Lavallo Urbina, Campeche, 7 de agosto de 1945. El pie de página decía lo siguiente: "Maqueta a escala del edificio en que se alojará el Hospital General de Campeche, dotado de todos los adelantos de la más moderna arquitectura hospitalaria".

---

<sup>681</sup> *Ibid.*

<sup>682</sup> Ricardo Pérez Monfort (coordinador general). *Cien años de promoción y prevención de la salud pública en México, 1910-2010*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (Ciesas)/Secretaría de Salud, México, 2010, p. 127.

<sup>683</sup> *Ibid.* pp. 69-70.

El moderno Hospital General anhelaba ser uno de los proyectos más ambiciosos del sexenio, y dada la estructura física de gran magnitud que el gobernante pensó levantar, el lugar para colocar la primera piedra estuvo en un terreno aledaño al antiguo campo de tiro comprendido dentro del barrio de Guadalupe en las proximidades de la ciudad intramuros. Por desgracia para la causa oficial, la obra no pudo ser edificada como lo habían imaginado inicialmente sus promotores. Ante la difícil situación económica que atravesó el país tuvo que elaborarse una nueva propuesta y para que la construcción de la obra no se viniera abajo se fijó disminuir a 100 el número de camas, suprimir tres de los seis pisos que originalmente tendría, pero con la posibilidad de incluir los pisos para una mejor ocasión.<sup>684</sup> El presupuesto gubernamental para dicho hospital era de 200 mil pesos y no pudo cubrirse en 1949, razón por la cual el Gobierno Federal tomó la decisión de hacerse cargo de su construcción.<sup>685</sup>

La concreción de un hospital moderno como reflejo del progreso alcanzado por la sociedad en realidad fue una idea fallida porque reveló la deficiencia económica estatal, apenas se avanzó con la edificación del inmueble y hacia el final de su sexenio Lavallo Urbina no pudo inaugurarla como era su deseo. Su sucesor Manuel López Hernández gestionó ante la Secretaría de Salubridad y Asistencia para reanudar esta gran apuesta de modernización y, como él mismo señalaba, puso todo su empeño para convencer a dicha dependencia y a la compañía constructora para reanudar la obra. Consiguió que las labores se reiniciaran, pero bajo la condición de que el edificio se redujera simplemente a dos pisos.<sup>686</sup>

Lo que se planteó como una de los símbolos gubernamentales de la transformación modernizadora quedó truncada. López Hernández obtuvo la autorización para que el hospital fuera equipada con 160 camas el día de su inauguración el 29 de noviembre de 1952, pero en vez de prevalecer un ánimo triunfalista por la apertura, el Ejecutivo estatal consignaba su malestar, ya que la administración del nosocomio quedó en manos del Gobierno Federal y el tamaño de las instalaciones y la amplitud de los servicios estuvieron por debajo de las expectativas,<sup>687</sup> es decir, se frustró en términos funcionales y estéticos: arquitectónicamente

---

<sup>684</sup> *Quinto Informe de Gobierno de Eduardo Lavallo Urbina, Ibid.* p. 68.

<sup>685</sup> *Sexto Informe de Gobierno de Eduardo Lavallo Urbina. Ibid.* p. 81.

<sup>686</sup> *Primer Informe de Gobierno de Manuel López Hernández. Op. Cit.* p. 60.

<sup>687</sup> *Cuarto Informe de Gobierno de Manuel López Hernández, Campeche, 7 de agosto de 1953, p. 25.*

éste quedó inconcluso y muy lejos estaba del ostentoso discurso oficial que imaginó crear un gran complejo hospitalario en la ciudad, ya que ni las áreas de jardín ni los espacios recreativos pudieron levantarse, mucho menos pudo colocarse todo el mobiliario ni el equipo moderno que requería para brindar una satisfactoria atención médica y así atender las necesidades de la población campechana en materia de salud. El conjunto original propuesto para albergar los servicios de asistencia sanitaria era un modelo arquitectónico funcionalista, en virtud de que sus espacios serían destinados para convertirse en un armonioso aliado en la práctica de la medicina, tanto en el tratamiento como en la prevención de las enfermedades. Así se echó abajo la construcción en Campeche de lo que hubiera sido el primer edificio inspirado en la arquitectura vanguardista en boga en la primera mitad del siglo XX y que se estaba desarrollando en la arquitectura hospitalaria del país (Imagen 32).

Imagen 32. Construcción del Hospital General.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. Año: ca. 1945-1952. Autor: desconocido. Única fotografía donde se muestra la construcción del hospital. No se localizó ninguna imagen del día de su inauguración, sin embargo, se refleja que en esta etapa constructiva solamente había dos plantas

en proceso y, finalmente, con este número de plantas se concluyó, y no con los seis que se había contemplado inicialmente.

Estos factores, como la presencia de un presupuesto débil que no crecía pese a las actividades extractivas, condicionaron el desarrollo de políticas urbanas durante los cuarenta y mediados de los cincuenta. En este periodo, salvo la nueva vialidad materializada en el malecón y el fallido hospital que se consideraban grandilocuentes obras en la ciudad, los demás trabajos públicos serían muy sobrios, en corresponsabilidad con la austeridad trazada por las instituciones en el manejo de los programas. Quizá fueron obras que denotaban sencillez en su construcción, pero eso no significó que no fueran vistas como señales de la modernización. Vale destacar que la administración se concentraba en sectores colindantes con el casco antiguo de la ciudad o, en otros casos, las tareas se destinaban a la conservación de recintos simbólicos que, en cierto grado, contribuían a la valoración de la identidad cultural. Así lo registraba en su informe el gobernador Lavalle Urbina,<sup>688</sup> quien colaboró con los directivos del Instituto Campechano para la preservación y embellecimiento del patio central del plantel que había funcionado como un colegio clerical y que desde el siglo XIX era el único centro de educación superior en el estado y el más añejo, por tanto, la ayuda estatal tenía la finalidad de preservar la posición privilegiada que tradicionalmente había caracterizado a dicha institución educativa desde su fundación.<sup>689</sup>

Las etapas del desarrollo urbanístico en los cuarenta fue la ampliación y pavimentación de calles que conectaban los barrios con la ciudad intramuros, para la solución del problema del tránsito vehicular que comenzaba a preocupar a las autoridades estatales, como a las municipales. La 12 era una de esas calles importantes que resultó favorecida con 23 mil pesos para darle una salida más fluida a la circulación que confluía hacia el barrio de San Francisco.<sup>690</sup> La red de calles pavimentadas por el Ayuntamiento en cooperación con el Gobierno del Estado incluyó las arterias más importantes del barrio de Guadalupe y de la 57 del casco histórico con su respectivo servicio de limpieza a través de carretones de mano que, según el presidente municipal Francisco Álvarez Barret, eran las mejores en el sureste del

---

<sup>688</sup> *Segundo Informe de Gobierno de Eduardo Lavalle Urbina, Ibid.* p. 72.

<sup>689</sup> "Discurso pronunciado por el Lic. Manuel Pavón B. con motivo del "86 Aniversario de la Fundación del Instituto Campechano." *Álbum 1945*. Campeche, año 1945, p. 36.

<sup>690</sup> *Segundo Informe de Gobierno de Eduardo Lavalle Urbina, Ibid.* p. 55.

país.<sup>691</sup> En las gestiones para perfeccionar la fluidez en el cruce de las distintas calles se combinaron los objetivos higienistas, los deseos estéticos y, en cierta medida, el cuidado de la imagen histórica de la ciudad, como lo consignaba el discurso de López Hernández respecto a las obras de la calle 18: “han terminado con foco de infecciones, criaderos de moscos, vía urbana convertida en basurero, presta aliño a uno de los lienzos de nuestras murallas de obligada visita por los viajeros”.<sup>692</sup> El gobernador recurrió a la cooperación de los vecinos de la ciudad con la conformación de comités auxiliares para la culminación de todas las obras.

Por último, quizá uno de los sitios que en esa época todavía recibía la atención dentro de los programas de gobierno estaba el Paseo de Los Héroe del barrio de San Román que conectaba a éste con el casco intramuros. Es muy probable, como diría Fausta Gantús, que el malecón haya sido una especie de símbolo que representara los logros del poder político,<sup>693</sup> pero habría que añadir que dicho paseo, de manera semejante al malecón, fue visto como un espacio de sociabilidad destacado dentro de la ciudad, una función que con el paso de los años iría perdiendo a pesar de las modificaciones sufridas. En los cuarenta y cincuenta la preocupación también se enfocó en esta vialidad, pequeña a comparación de otros lugares, pero inspirada en circuitos viales más grandes y que facilitarían la circulación. El Paseo de Los Héroe fue escenario de constantes restauraciones y, como tal, la clase gobernante dejó sentir su impronta (Imagen 33).

---

<sup>691</sup> “Labor desarrollada efectivamente altruista del H. Ayuntamiento de Campeche”, *Álbum 1945, Op. Cit.* pp. 22-24.

<sup>692</sup> *Sexto Informe de Gobierno de Manuel López Hernández. Op. Cit.* p. 50.

<sup>693</sup> Gantús, Fausta, *Ibid.* p. 162.



Imagen 33. Prolongación del Paseo de Los Héroes. 1947.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Cuarto Informe de Gobierno de Eduardo Lavalle Urbina, Campeche, 7 de agosto de 1947. La imagen urbana de este espacio fue embellecida y modernizada con las instalaciones eléctricas suficientes para el esparcimiento y la circulación vial.

La traza vial de este sector urbano fue objeto de la modernización mediante una minuciosa reparación de sus banquetas, fuentes, asientos y calles laterales, así como de una amplia dotación de alumbrado público.<sup>694</sup> Mejoras como la pavimentación de esta arteria tenían una misión de índole higiénica y de ornato, a tal punto que era considerada como uno de las más hermosos de la capital.<sup>695</sup> Sobre todo reafirma la idea acerca de los esfuerzos de las autoridades estatales para asegurar la modernización que se habían planteado en la ciudad de Campeche, aun cuando los problemas de corte económico no garantizaron adquirir un ritmo de crecimiento que cristalizara el bienestar anhelado. Pero mientras las estrecheces impedían al Gobierno del Estado tener un mayor margen de maniobra, los discursos que señalaban las aspiraciones progresistas continuarían ofreciendo la promesa de un futuro mejor a través de obras modernas.

### **El Plano Regulador de Domingo García Ramos: Hacia La Moderna Reordenación Físico-Territorial de Una Ciudad Colonial, 1952**

---

<sup>694</sup> *Primer Informe de Gobierno de Manuel López Hernández, Ibid. p. 60.*

<sup>695</sup> *Sexto Informe de Gobierno de Manuel López Hernández. Ibid. p. 36.*

En medio de estas obras públicas que ansiaban situar a la ciudad de Campeche como un lugar innovador, el gobernador López Hernández recibió gustosamente la iniciativa del Gobierno Federal que ya estaba encabezando la planeación y ordenamiento moderno de otras ciudades del país desde las primeras décadas del XX considerando aspectos físicos, jurídicos, administrativos, etc.<sup>696</sup> Con esta política urbana quería dejar constancia de su sello progresista y reconocía la mala distribución de muchos asentamientos dentro del Campeche intramuros. Las etapas constructivas hechas con anterioridad en el malecón, el Paseo de los Héroe y las calles eran maneras de admitir que la movilidad debía mejorarse, para garantizar una libre circulación de automóviles y peatones en las principales vías de la ciudad. Sin embargo, la crisis económica no permitió la ejecución de proyectos a gran escala en dirección a una nueva sustentabilidad de la capital campechana, que no solamente presentaba dificultades de tránsito, sino también contratiempos con la nula infraestructura de servicios y equipamiento, incluyendo la demanda de viviendas que se empezaba hacer más notorio. López Hernández consignaba en 1952 lo siguiente:

Es evidente que se han cometido algunos errores de urbanización al autorizar sin plan fijo la construcción de edificios para habitación, comercio, usos públicos, parques, paseos, apertura de calles, obedeciendo a ingentes necesidades sociales o particulares, pero ello ha sido en forma desordenada y confusa. Algunos serían muy costosos enmendar, y otros han ocurrido faltamente creando intereses particulares y derechos sumamente respetables y respetados. Ante tales circunstancias el Gobierno de mi cargo, solicitó a la Secretaría de Bienes Nacionales la formación de los planos reguladores de las ciudades de Campeche y Carmen; habiéndose concluido el primero, cuyo autor fue el señor arquitecto Domingo García Ramos, y promulgándose a iniciativa del Ejecutivo local la Ley que le da fuerza legal y obligatoriedad. Inclusive se constituyó la Comisión encargada de aplicar la mencionada ley, y tomándose los primeros acuerdos tendientes a iniciar su cabal aplicación. En adelante, toda clase de urbanización tendrá que ser analizada con el patrón que inspira la obra técnica que nos ocupa, desapareciendo el desorden anterior. El Plano Regulador de la Ciudad de Campeche es un motivo legítimo de orgullo para nosotros, si se considera que todavía carecen de él otras muchas y más importantes ciudades del país y, especialmente, porque su elaboración cuidadosa y metódica con las fuerzas vivas de la población que emitieron importantes opiniones, su Ley sin redundancias inútiles y con procedimientos orientados a obtener los mayores beneficios para la comunidad, ha de servir como modelo de obras en su género.<sup>697</sup>

---

<sup>696</sup> Gerardo G. Sánchez Ruiz. *Planeación moderna de ciudades*. Editorial Trillas, México, 2008. p. 257.

<sup>697</sup> *Tercer Informe de Gobierno de Manuel López Hernández*. Op. Cit. pp. 18-19.

Las aseveraciones del mandatario revelaban una problemática que iba en aumento: la excesiva concentración de la población y de las actividades administrativas y económicas de sus habitantes en la ciudad intramuros, además de que eran sintomáticas de un crecimiento desordenado que trajo como efecto negativo el deterioro de las habitaciones y los espacios públicos. También se desprendía el optimismo gubernamental en el *Plano Regulator* hecha meticulosamente por el urbanista Domingo García Ramos en 1952 que, a decir de la afirmación, contó con la participación ciudadana y que expresó sus puntos de vista en la elaboración de dicho documento. Asimismo, se subrayaba que éste era un modelo a seguir y por ende se trataba de un orgullo que debía sentirse, porque colocaba a Campeche por delante de muchas otras ciudades que carecían de reglamentaciones urbanas de esas características. A pesar de que hubo un plano para Ciudad del Carmen, López Hernández enfatizaba el realizado para la capital campechana. El ordenamiento territorial a la que hacía alusión el gobernador para el caso campechano no era algo reciente en México, ya que uno de los detonantes para la planificación urbana en la segunda mitad del siglo XX fue el afán modernizador que tuvo como objetivo alcanzar la industrialización de las ciudades mexicanas de manera racional. Un contexto en el cual se creía, las urbes serían las depositarias de los adelantos técnicos y las transformaciones culturales del país. Para concretar la idea, el Estado mexicano posrevolucionario se apoyó en un conjunto de urbanistas que pretendieron liberar -o evitar- a los núcleos urbanos de la saturación de los servicios y el desmedido incremento demográfico en zonas específicas que estaban ahogando su adecuado funcionamiento.

A mediados de los cincuenta la Secretaría de Bienes Nacionales encargó alrededor de treinta, planos reguladores para hallar soluciones en los estados de la República que comenzaban a presentar desequilibrios territoriales y en estos planos se expresaron los conocimientos de sus autores sobre urbanismo moderno. Uno de los trabajos pioneros en México había sido el desarrollado por el arquitecto Carlos Contreras a través del *Plano Regulator del Distrito Federal de 1933* y que tuvo como base los estudios hechos en Nueva York en los años veinte.<sup>698</sup> En su obra reunía una propuesta integral que consideraba una

---

<sup>698</sup> Alejandrina Escudero Morales. “Carlos Contreras, el urbanista y la ciudad”, en Catherine Ettinger y Louise Noelle (coordinadoras). *Los arquitectos mexicanos de la modernidad. Corrigiendo las omisiones y celebrando el compromiso*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Universidad Autónoma de San Luis Potosí/DOCOMOMO-México, México, 2012, p. 50.

cantidad considerable de espacios públicos para resolver los conflictos derivados del entramado vial, los usos de suelo, las actividades comerciales y recreativas, etc. Cabe añadir también los análisis de Carlos Lazo en las décadas siguientes en el interior del país al elaborar el *Plano Regulador del Puerto* en Acapulco y que incluyó el diseño del malecón, la plaza y la carretera a la Ciudad de México; además de la preparación de la *Planificación Regional y Urbana del Puerto de Tampico* en 1946,<sup>699</sup> un puerto con una gran infraestructura petrolera, entre otros estudios de planificación en México. Los estados de Yucatán y Campeche y el territorio federal de Quintana Roo, integrantes de la península de Yucatán, fueron incluidos en las intenciones planificadoras oficiales. En los casos de las ciudades de Mérida y Campeche, sus antiguos cascos urbanos mostraban fisuras por la exagerada concentración de las funciones políticas y económicas. En la capital yucateca fue el arquitecto Mario Pani quien trazó en 1953 el *Plan Regulador de la ciudad de Mérida* para desahogar a ésta de la aglomeración comercial y así poder controlar su crecimiento y regular los servicios.<sup>700</sup> A su vez, en un entorno un poco más aislado por sus características geográficas, Enrique Sánchez Medina delineó ese mismo año un plan urbanístico para la ciudad de Chetumal, capital del territorio federal de Quintana Roo, a fin de evitar el movimiento demográfico descontrolado que provocó las explotaciones agroforestales del chicle y las maderas preciosas.<sup>701</sup>

Existían ciertos paralelismos entre las entidades quintanarroense y campechana en lo que respecta a sus capitales, ya que ambas se encontraban rodeadas de grandes bosques tropicales que favoreció la comercialización de sus recursos naturales. Asimismo, la inserción de Chetumal y Campeche a la modernidad para quedar integrada a una red de ciudades poseedoras de un sistema urbano vanguardista y funcional significaba también regular sus cascos fundacionales y reestructurar territorialmente a la urbe frente a la expansión que experimentaba antes de que el desorden poblacional las socavara en el futuro. Precisamente en los planos reguladores quedaron registradas estas intenciones, tanto de sus

---

<sup>699</sup> Eduardo Langagne. "Carlos Lazo: los arquitectos como planificadores del país. Entrevista a Alejandro Lazo", en *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño* núm. 19, Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Azcapotzalco, enero-diciembre, México, 2012, p. 224.

<sup>700</sup> Elvia María González Canto. "Las bases de la modernización de Mérida en el siglo XX", en *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán* vol. 31, núm. 269, UADY, Mérida, Yucatán, julio-diciembre de 2016, pp. 40-41.

<sup>701</sup> Martín Checa Artasu. "La modernidad. El Plan Regulador de Chetumal", en Marco Tulio Peraza Guzmán y Lourdes Cruz González Franco (coordinadores). *Segunda Modernidad urbano arquitectónica. Proyectos y obras*. Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2014, p. 141.

autores como la de los gobiernos que las promovían, deseosos de dar grandes pasos para introducir la modernización que les permitiría salir del rezago en materia de infraestructura y equipamiento. La propuesta era totalmente innovadora en lugares como Chetumal que, como asegura Martín Checa, esta era una pequeña ciudad caracterizada por una arquitectura de corte popular: casas de madera con techos de zinc o de huano.<sup>702</sup> En cuanto a Campeche, en los albores del siglo XX se destruyó un sector del lienzo de muralla en nombre del progreso, sin embargo, la mayoría de sus viejas casonas siguió de pie, con tan solo algunas modificaciones parciales en sus fachadas y que reflejaban los gustos arquitectónicos de la época. La periferia de la ciudad estuvo compuesta por sencillas hileras de casas de mampostería o madera, algunas de las cuales tenían techos de teja francesa o huano, rodeadas por un paisaje que sobredimensionaba su apariencia campestre (Imagen 34), mientras continuó la importancia de la parte intramuros al cumplir desde la centralidad con sus funciones administrativas y comerciales.

---

<sup>702</sup> *Ibid.* p. 131.

Imagen 34. Alrededores de Campeche, casas de madera y huano (paja) rodeado de palmeras.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. Circa años cuarenta. Autor: desconocido. En esta década la ciudad de Campeche aún se encontraba rodeada de numerosas casas de huano. El lugar quizá sea la parte costera conocido popularmente como Las Palmas, por la abundancia de esta planta y cercana al barrio de San Francisco.

Las autoridades de la ciudad de Campeche adoptaron el *Plano Regulador* de García Ramos, un año antes de la elaboración de los respectivos planos reguladores de Chetumal y Mérida, en la que se plasmó un diseño urbano que transformaría el espacio público, expandiendo la urbe hacia zonas destinadas a la especialización de diversas actividades, con la construcción de una arquitectura funcional pero que al mismo tiempo respetara el patrimonio histórico anterior. El proyecto expuesto es quizá el de mayor relevancia para la capital del estado, que iba más allá de la ampliación del malecón para subsanar la dinámica vial o la pavimentación de angostas calles para facilitar el cruce de los viandantes, extendía sus horizontes y no se conformaba con el remozamiento de plazuelas y la construcción aislada de un hospital. El plano de 1952 intentó cambiar de manera ordenada la pauta de desarrollo urbano que padecía la otrora ciudad portuaria, además de reorganizar el uso del suelo para frenar el hacinamiento e impactar positivamente a la sociedad local. Campeche celebraba así con el apoyo de García Ramos, su intento para ingresar por la puerta grande a una etapa de progreso que era el anhelo oficial, pues aquel pertenecía a una generación de especialistas formados bajo las enseñanzas del movimiento moderno en arquitectura y urbanismo.

Es evidente que, por su organización, el *Plano Regulador de la Ciudad de Campeche* de 1952 hecho por Domingo García Ramos bebió de los postulados del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) de origen europeo, que en términos generales abogaba por el perfeccionamiento de las condiciones de habitabilidad de la población, la eficiencia económica a través de la introducción de reformas en los sistemas de transporte y la protección del medio natural para el recreo masivo;<sup>703</sup> la obra también retomó mucho de la hipótesis del urbanista suizo Le Corbusier acerca de la regulación de las urbes industrializadas en lo relativo a los tipos de edificios y transportes para la solución de los problemas sociales como la escasez de vivienda o el flujo abundante de migrantes hacia las ciudades, la congestión del tránsito y el estímulo a la industria;<sup>704</sup> derivado de los parámetros lecorbusianos también debe señalarse la influencia de la Carta de Atenas cuyas raíces datan de 1933: un documento que ponía sobre la mesa de la discusión las características que debían reunir las ciudades funcionales y radiales; la Carta era una herramienta que sugería soluciones para afrontar las disparidades en las urbes rebasadas por el atiborramiento, reiterando la supremacía de prolongadas arterias viales para la circulación vehicular y peatonal, ponía especial énfasis en la gran extensión de las ciudades y priorizaba también en la vivienda ubicada en construcciones verticales y de considerable altura para optimizar los espacios habitables, separadas unas de otras.<sup>705</sup> Obviamente, todas estas ideas contrastaban radicalmente con el diseño tradicional de ciudad y del cual Campeche era un claro representante, con su particular traza de calles angostas, cuadras de poca distancia y las plantas bajas de sus casonas (Imagen 34). Cabe añadir por último la contribución del *zoning* estadounidense, es decir, la política de zonificación que desde las primeras décadas del XX un conjunto de urbes de Estados Unidos ya ponían en práctica para separar las áreas residenciales de la invasión de las industrias y el comercio.<sup>706</sup> De esta manera se buscó

---

<sup>703</sup> Eric Mumford. "El discurso del CIAM sobre el urbanismo, 1928-1960", en *Bitácora Urbano Territorial*, vol. 11, núm. 1, Universidad Nacional de Colombia, Colombia, enero-diciembre de 2007, p. 97.

<sup>704</sup> Begoña Fernández Cabaleiro. "Le Corbusier: una arquitectura para el hombre", en *Espacio, tiempo y forma, Serie VII, Historia del Arte*, t. 13, Facultad de Geografía e Historia, Universidad Nacional de Educación a Distancia, España, 2000, pp. 573-574.

<sup>705</sup> Paola Di Biagi. "Los CIAM de camino a Atenas: espacio habitable y ciudad funcional", en *El G.A.T.P.A.C. y su tiempo. Política, cultura y arquitectura de los años treinta*, Fundación DOCOMOMO Ibérico, Barcelona, 2006, p. 142.

<sup>706</sup> Paolo Sica. *Historia del urbanismo. El siglo XX*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1981, p. 77.

controlar los usos del suelo fragmentándolo para ocuparlos en zonas concretas como las habitacionales, comerciales, recreativas, etc., con su correspondiente red carretera para conectar sus diferentes sectores.

Imagen 35. La ciudad de Campeche y su nula expansión en los cuarenta.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. Circa años 40's. Autor: Cía. Mexicana Aerofoto, S.A. Vista aérea de la ciudad de Campeche donde se observa su antigua traza ortogonal sin alteraciones.

La práctica de descentralización a través de los planos reguladores fue puesta en marcha en ciudades europeas o estadounidenses como Nueva York, es decir, en sociedades enmarcadas en contextos donde los niveles de industrialización eran elevados y en países como México en donde la industria y la urbanización fueron promovidos desde el Estado con mucho esmero en los años 50. Una condición que no necesariamente podría aplicarse a una ciudad con los rasgos distintivos de Campeche, donde fue importante la planificación racional empujado por motivos que no tenían mucho que ver con el fomento industrial en la capital campechana, sino más bien porque esta continuaba siendo el principal foco de asentamiento de los servicios administrativos y comerciales. No obstante, la incorrecta distribución de los establecimientos y oficinas que prestaban dichos servicios a la población local amenazaban la imagen urbana, una adecuada movilidad en las calles y otras afectaciones como las de tipo sanitario y de vivienda para los trabajadores. La planificación



respondía a los propósitos oficiales y era una especie de “producto importado” para ser aplicado en lugares como Campeche que, si bien era sumamente importante para resolver las problemáticas sociales ya mencionadas, también compaginaba con los intereses de los hombres que ejercían el poder, pues se asumían como progresistas. El *Plano Regulador de Campeche* de Domingo García Ramos es un documento revelador que reflejó las influencias foráneas ya citadas y los ideales de transformar a la capital en una ciudad funcionalista de primer orden donde fructificaran urbanística y arquitectónicamente los ideales del movimiento moderno.

Como ya se dijo, el plano fue autoría de García Ramos, un joven oriundo de la Ciudad de México, egresado de la Escuela Nacional de Arquitectura donde adquirió una visión social y humanista de la planificación, de tal manera que su misión era atender integralmente los inconvenientes causados por la ausencia de espacios habitables y otras áreas como aquellas que eran cultivables.<sup>707</sup> García fue colaborador de destacados arquitectos mexicanos como José Villagrán, Enrique del Moral y José Luis Cuevas. De este último fue discípulo hasta 1952, año del fallecimiento de Cuevas y de la publicación del *Plano Regulador de Campeche*. El experimentado urbanista alcanzó a escribir la introducción de la obra de García Ramos encargada por la Secretaría de Bienes Nacionales, notificando su beneplácito por la realización del estudio sobre la ciudad campechana y aprobando el plano al considerarla un análisis minucioso que reflejaba la compleja realidad que afrontaba Campeche al agrupar una cantidad de documentos de primera mano. José Luis Cuevas mezcló en sus palabras la satisfacción hacia los logros académicos de su alumno con los criterios técnicos, que expresaban los ideales de la planificación de las ciudades tales como su extensión, el desplazamiento vial y los alcances sociales:

Porque conservando íntegra la armonía interior del recinto amurallado y casi sin afectar, tampoco, ninguno de los elementos orgánicos esenciales de la ciudad exterior, realizas la integración completa de aquel y de ésta, zonificándolos y entrelazándolos casi sin sentirlo, de tal suerte, que de una estructura inactiva como Campeche lo es actualmente, logras -a base de super manzanas y de un sistema de circulación continuo-, una estructura nueva, modernísima, increíblemente económica y práctica y, sin paralelo alguno entre

---

<sup>707</sup> Domingo García Ramos. “Planeación, planificación y urbanismo”, en *Urbanismo y Planificación en México. Cuadernos de Arquitectura 12*, Palacio de Bellas Artes, México, octubre de 1963, pp. 48-52.

nosotros, que satisfará, sin duda, los anhelos de las 5,223 familias vecindadas ahí.

Por tal aspecto objetivo de tu obra, vale decir, por tus gráficas, dibujos y croquis, de una fidelidad y uniformidad perfectas y muy tuyas.

Porque afirmas de hecho una vez más, como tantas ocasiones lo hemos repetido en nuestra tarea diaria, desde hace casi veinte años, que el objetivo de la técnica urbanística moderna no debe ser el erigir ciudades ostentosas, sino ciudades humanas, en las que el bien espiritual y físico del hombre sea la razón primordial y última de todos sus afanes.

Por eso mismo es muy de desearse que el realizar tu proyecto las autoridades lugareñas se apeguen estrictamente a tu plan de trabajo, porque sería bien triste que, guiadas por un presuntuoso afán de exhibicionismo, emprendan de preferencia aquellas obras que solo requerirán en un plazo de veinte o más años, quizás: cuando ya no quepa la gente en la ciudad actual y sea indispensable desbordarla hacia el mar, como lo propones.<sup>708</sup>

Salta a la vista la advertencia de Cuevas, ya que el nuevo esquema de ciudad era indispensable. Las observaciones tenían fundamentos porque las interpretaciones sobre la ciudad plasmadas en el documento corrían el riesgo de ser reutilizadas como instrumentos de políticas dirigidas a la presunción del Ejecutivo como parte de los logros del régimen de la Revolución. Las autoridades estatales reconocían la trascendencia de nuevos espacios que transformarían racionalmente la imagen del tejido urbano original por un modelo moderno de ciudad con todos los equipamientos tecnológicos útiles a la comunidad, pero como se verá más adelante, las obras quedaron sujetas a los arbitrios oficiales y éstos se verán reflejados en una serie de actos gubernamentales grandilocuentes. Independientemente del apego oficial a la propuesta de García, el plano era una buena valoración de la disposición de los edificios de la vieja urbe, así como de la fisonomía de los inmuebles que no había cambiado mucho desde que la profesora María Pacheco Blanco hiciera su propio diagnóstico en 1920. García Ramos detallaba el estado físico de las viviendas, de entre las cuales solamente dos contaban con tres pisos, un total de 121 era de dos pisos y el resto, que era la gran mayoría, estaba compuesta por una sola planta. El diseño mostrado era el de una ciudad tradicional pequeña y angosta que exigía una renovación profunda, en el que las casas de la parte sureste tenían anexas jardines interiores y huertas cultivables, otras en cambio constituían una zona de

---

<sup>708</sup> Biblioteca Gustavo Martínez Alomía/Centro INAH-Campeche. Domingo García Ramos. *El Plano Regulador de Campeche*, Cuadernos Campechanos de Cultura 5, Ediciones Campeche en Marcha, Campeche, 1952, pp. 5-6.

habitaciones con quintas integradas y que eran importantes para la economía local. De todo el conjunto solo había tres casas de vecindad, que originalmente no habían sido construidas para tal fin, sino que habían sido ocupadas por varias familias al mismo tiempo. La única casa de departamentos que existía fue construida en 1948 y las más modestas se localizaban en los alrededores de la ciudad, es decir, con techos de guano (paja) y muros de varas y lodo (bajareque), adaptadas según el clima y cuyos habitantes estaban acostumbrados a vivir bajo el sol y a moverse a campo abierto. Ante la falta de agua, casi todas las casas disponían de un aljibe para almacenar el agua de lluvia en el centro de sus patios.<sup>709</sup>

Junto a la problemática de la habitabilidad, el trabajo era otro tema imprescindible. En Campeche la industria seguía siendo débil: la pesca solamente era practicada por los extranjeros y muy poco por los locales, la empacadora se surtía de las especies capturadas en las aguas de otros lugares; los recursos madereros apenas se aprovechaban para fines comerciales, pues su uso era más doméstico y la explotación del chicle descendía. García era optimista en relación al futuro industrial de la ciudad, confiando en el desarrollo de dos ramas estratégicas: a) el muelle y los depósitos de petróleo y b) la terminal del Ferrocarril del Sureste. A decir del urbanista el muelle debía cobrar bajas tarifas mientras que el ferrocarril de vía ancha conectaría con el sistema nacional. Llama la atención la referencia al petróleo, aunque en esta época todavía no se descubrían los enormes yacimientos en las aguas del sureste del estado, se tenía conocimiento de reservas como una alternativa. El sector agrícola no pasaba desapercibido y su correcto aprovechamiento podría rendir frutos, pese a que los terrenos cultivables eran limitados por el tipo de suelo de poca profundidad existían plantas como el henequén, la copra en las inmediaciones de la capital y los árboles frutales que se hallaban en las quintas y huertos de la ciudad.<sup>710</sup> La recomendación de García estaba enmarcada justamente en una época de convencimiento del Gobierno estatal para reactivar la economía enfocando sus esfuerzos en el campo.

La saturación de actividades en espacios inadecuados y, por ende, la defectuosa circulación en las calles, eran graves problemas que debían tratarse urgentemente. Para García Ramos la pésima concentración de la ciudad era efecto de la inexistencia de un

---

<sup>709</sup> *Ibid.* pp. 10-11.

<sup>710</sup> *Ibid.* p 11.

reglamento de zonificación, pues “los edificios públicos, los comercios, las industrias y la habitación se entremezclan en el más absurdo desorden (la Capitanía del Puerto en los altos de un salón de billares; la Oficina de Hacienda anexa a una empresa funeraria; los balcones del Palacio de Gobierno con vista a los puestos del mercado, etc.). Ha sido motivo específico del Plano Regulador el zonificar, previendo áreas comerciales, industriales, de recreación y habitación, conservando el centro cívico, pero dignificándolo resueltamente”.<sup>711</sup> En el documento la zona típica, como le llamaba García a todos los inmuebles contenidos dentro del histórico recinto amurallado, sería respetado. De ahí que fuera clave remover los sitios de transporte y los establecimientos del comercio, pensando también en la promoción turística, misma que era una materia muy descuidada a inicios de los 50. Gracias al plano se sabe que en la ciudad circulaban en la ciudad mil 736 y el tráfico era un completo caos: los dos pasos frente a Palacio por un carril de 4 metros, con circulación en doble sentido y este era un patrón que se repetía en otras arterias. Los estacionamientos complicaban más el tránsito en el mercado y a lo largo de las calles 10 y 12, aunado a la invasión de las aceras por los puestos eran parte de la cotidianidad.<sup>712</sup> Las soluciones promovidas por el Plano Regulador para acabar con el crecimiento descontrolado se resumía básicamente tres: zonificación, sistema vial y transformación-regeneración de las zonas de habitación.

**SISTEMA VIAL.** Se trata de aplicar la teoría de Herrey a la ciudad, necesitándose dos obras de tipo inmediato y otra a plazo más o menos largo. Las fases pueden señalarse más o menos así: 1ª. Completar el anillo de circunvalación respecto al recinto amurallado. 2ª. Abrir las nuevas arterias: la central tangente a la circulación anterior, la industrial paralela a 300 mts. de la línea de ferrocarril y las de ligas entre estaciones. Por el momento no hacen falta pasos a desnivel en los cruces con el ferrocarril. 3ª. Ganar hacia el mar los terrenos que se descubren en marea baja, cuando las zonas de habitación dentro del fundo legal se saturan y tornen económica la acción.

**ZONIFICACIÓN,** se señalan las zonas siguientes:

**INDUSTRIAL.** Servida por carretera y ferrocarril, una faja de 300 mts. de ancho. Otra zona se creará a lo largo de la carretera a Lerma, hasta el muelle, en donde ya se han establecido industrias; pues, dicha zona la única que tenía el doble sistema de transporte. La carretera industrial sirve de liga a todas las industrias y al muelle con las estaciones del ferrocarril, y resulta muy conveniente cuando no se mueven furgones por dentro.

---

<sup>711</sup> *Ibid.* p. 12.

<sup>712</sup> *Ibid.* p. 12-13.

ZONA DE GRANJAS. En los mejores terrenos para cultivo, establece una faja de defensa en favor de la ciudad contra los gases y humo producidos por la industria; mide más de 500 mts. de ancho.

ZONA COMERCIAL. Libre de restricciones arqueológicas. A lo largo de la Avenida Central.

ZONA DE HABITACIÓN. Libre de restricciones arqueológicas.

ZONA TÍPICA Y DE MONUMENTOS. Con reglamento adecuado y protección económica que garantice, con mayor eficacia que la fuerza de la ley, su conservación.

FUTURA ZONA DE HABITACIÓN Y RECREO. Con grandes parques y edificios altos, sin imposiciones arqueológicas, factible cuando las otras zonas, ya saturadas, reclamen económicamente la ampliación de la ciudad hacia el mar.

TRANSFORMACIÓN Y REGENERACIÓN. Solo se refiere a las zonas de habitación libres de restricciones. Se sugiere la transformación en supermanzanas según la teoría Pani-Cuevas y colaboradores, utilizando el sistema de retornos (*cul de sac*), diferenciación de circulación, suma de espacios libres hacia el centro de la manzana en donde con ayuda oficial deben construirse la escuela y el parque deportivo. Sin embargo, los edificios multifamiliares solo se han pensado cuando la zona ya saturada reclame el crecimiento hacia el mar, manteniendo por ahora la tendencia a vivir cada familia en “casa sola”. Las ideas con respecto a las calles son aplicables íntegramente al centro de la ciudad, evitando la pavimentación con materiales impermeables, sin juntas y superficie reflejante, para evitar reverberación solar, falta de humedad e invitación al tránsito de vehículos a velocidades excesivas. El aspecto irregular de los caminos de circunvalación tiende a provocar un paisaje anexo a las murallas y proteger éstas con arboladas.<sup>713</sup>

El *Plano Regulator* de 1952 alertaba sobre los conflictos no resueltos ocasionados por el amontonamiento comercial, habitacional y vehicular dentro del viejo núcleo urbano y sentó las bases de la futura planificación de la ciudad de Campeche. Aunque en la práctica los resultados no fueron exactamente iguales a las ideas planteadas por García Ramos, sí puso su granito de arena para dotar de un nuevo equipamiento urbano y contrarrestar la centralización de la ciudad por medio de la expansión hacia otros sectores. De acuerdo con lo anterior se reafirman las influencias del funcionalismo moderno internacional, sobre todo del movimiento de la CIAM, la Carta de Atenas y los postulados lecorbusianos, así como la zonificación inspirada en Estados Unidos para reubicar las áreas industriales y comerciales y separarlas de las habitacionales y recreativas, al tiempo que buscaba impedir el deterioro del patrimonio histórico frente a la modernización en ciernes. Una de los elementos

---

<sup>713</sup> *Ibid.*

medulares que se desprende es la primacía de la circulación en la ciudad funcionalista con la ayuda de eficientes carriles. Éstos estaban basados en las nociones del vienés Hermann Herrey sobre el sistema vial, quien planteaba que dos factores eran un estorbo para las metrópolis: la acumulación y el movimiento de las masas, un sistema que, según Novelo Zapata, será determinante en García Ramos para su proyecto en Campeche.<sup>714</sup>

El historiador Peter Krieger estudia el predominio de la teoría urbanística de Herrey, su repercusión en lo que califica como dos monumentos clave del urbanismo moderno en México: Ciudad Universitaria y Ciudad Satélite siguiendo un “sistema giratorio vial continuo” para la circulación de vehículos en un solo sentido, sin interrupción por cruceros.<sup>715</sup> Al respecto, en 1951 el Gobierno del Estado ya tenía conciencia de la relevancia de la fluidez del tránsito, reflejándose en la construcción del pequeño tramo de un anillo de circunvalación en torno de la traza original de calles reticulares enmarcadas dentro de la muralla y que sería concluido en los años posteriores bajo la influencia de los lineamientos funcionalistas.<sup>716</sup>

De las soluciones propuestas por el plano se desprende también una alternativa controvertida: el desarrollo de la ciudad de Campeche hacia el mar para establecer una zona residencial de cara a un futuro crecimiento (Plano 5). Sin embargo, para García Ramos esta idea solo sería factible cuando la congestión fuera inevitable e imposible de contener frente al ascenso demográfico de la capital. Zapata Novelo asegura que esta técnica hundía sus raíces en el *landfill* holandés,<sup>717</sup> algo que Herrey sugirió para un proyecto urbanístico en Manhattan y que consistía en la expansión de la isla estadounidense 10 kilómetros por medio de un programa de relleno de todas las riberas, para convertirlo en un “paisaje urbano orgánico” rodeado de edificios de vivienda agrupados sobre espacios verdes.<sup>718</sup> Herrey morirá en 1968 y nunca pudo ejecutar sus teorías en esta ciudad. El plan urbanístico de García Ramos en Campeche es anterior a la que pretendía realizar el arquitecto vienés en Estados Unidos,

---

<sup>714</sup> Claudio Alberto Novelo Zapata. “Herman Herrey, Domingo García Ramos y su influencia en la conformación urbana de la ciudad de Campeche hacia 1950”, en *Legado de Arquitectura y Diseño* vol. 7, núm. 11, Universidad Autónoma del Estado de México, Edomex, enero-junio de 2012, p. 106.

<sup>715</sup> Peter Krieger. “Hermann Zweigenthal-Hermann Herrey. Memoria y actualidad de un arquitecto austriaco-alemán exiliado”, en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas* Vol. XXVI, núm. 85, Universidad Nacional Autónoma de México, México, septiembre de 2004, p. 7.

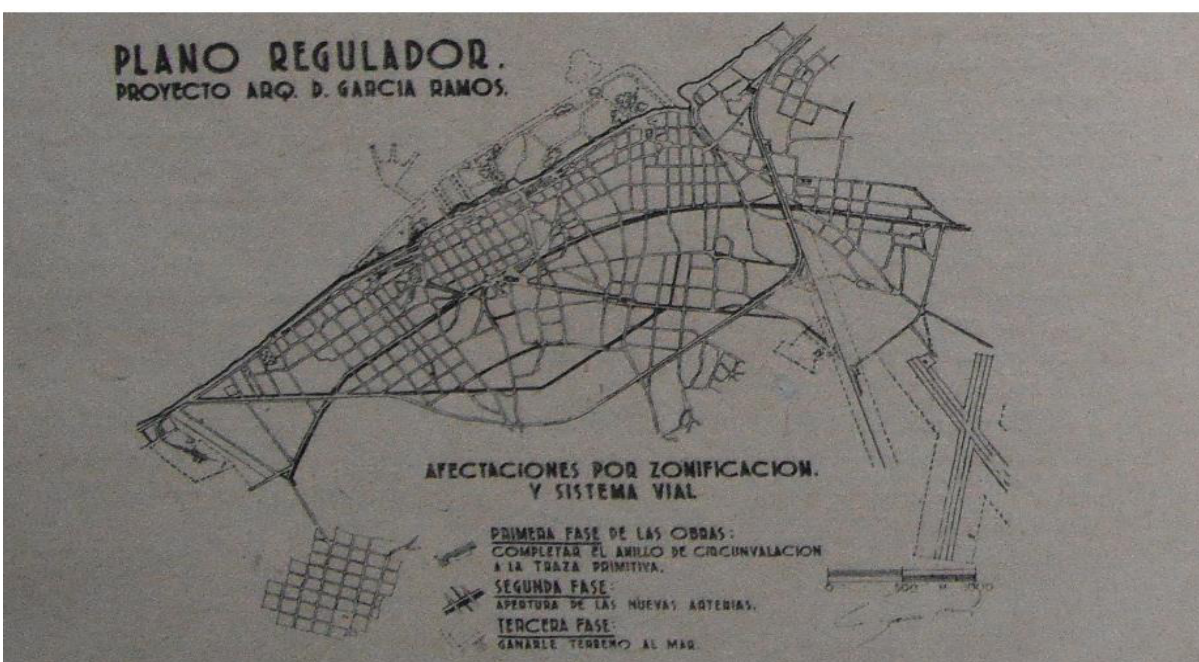
<sup>716</sup> *Segundo Informe de Gobierno de Manuel López Hernández. Op. Cit.* p. 55.

<sup>717</sup> Novelo Zapata. *Op. Cit.* p. 112.

<sup>718</sup> Krieger. *Op. Cit.* p. 25.

quizá el mexicano estuvo muy pendiente del trabajo profesional de aquel desde antes de la publicación del nuevo proyecto urbano de Manhattan. Tal vez Herrey se basó en la tradición holandesa de construir sobre el mar para emplearlas como tierras de cultivo o para la dotación urbana, es muy probable que así haya sido si tomamos en cuenta que dicha isla estadounidense estuvo habitada por migrantes de esa nacionalidad que llevaron consigo sus costumbres, entre ellas las técnicas antiguas de relleno.

#### Plano 5. Zonificación de la ciudad contemplado por García Ramos. 1952.



Fuente: Biblioteca Gustavo Martínez Alomía/Centro INAH-Campeche. El Plano Regulador de Campeche por Domingo García Ramos, Ediciones Campeche en Marcha, Campeche, 1952. Se observan la cuadrícula original de la ciudad portuaria colonial y las tres fases constructivas: a) Primera fase: el anillo de circunvalación; b) Segunda fase: las nuevas arterias y c) Tercera fase: terrenos ganados al mar.

Un antecedente de terreno ganado al mar se encontró en el puerto de Veracruz durante la modernización porfirista en los albores del siglo XX, para tender líneas férreas y colocar almacenes y oficinas federales: una zona que sería aprovechada por Carlos Contreras en su ordenamiento territorial en 1929.<sup>719</sup> Un caso similar experimentó el puerto de Mazatlán en

<sup>719</sup> Alejandrina Escudero. "Carlos Contreras y la planificación del puerto de Veracruz", en *Villes en parallèle, Carthagène-Veracruz, Villes-ports dans la mondialisation*, núm. 47-48, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2013, p. 355.

los 30 durante las obras de ingeniería portuaria, con la consecuente invasión de aquellos terrenos ganados al mar por parte de los obreros en búsqueda de áreas habitables.<sup>720</sup> En esa misma década como ya hemos visto, Campeche fue objeto de rellenos para destinarlas a áreas de recreo y como parte de las políticas de saneamiento con el fin de prevenir brotes epidémicos y que tuvo varias etapas constructivas. Por consiguiente, en su consideración para edificar una ciudad sobre el mar, García Ramos pudo beber de la sugerencia internacional del sistema Herrey, de los procesos particulares de equipamiento urbano moderno hecho en otras ciudades portuarias mexicanas como Veracruz y Mazatlán y, por último, de los ensayos locales realizados en el malecón de la capital campechana.

El plan era muy ambicioso e inédito, porque sobre el mar García pensó en levantar un tejido urbano totalmente diferente a la tipología de la antigua ciudad portuaria de Campeche: las supermanzanas. Estas fueron grandes unidades espaciales desarrolladas en México por Mario Pani, quien se convirtió en uno de sus máximos exponentes hacia finales de los cuarenta con la construcción de multifamiliares como el Conjunto Urbano Miguel Alemán o el Conjunto Urbano Nonoalco Tlatelolco. El concepto de las supermanzanas inicialmente estuvo ligado al pensamiento norteamericano que creó un paradigma residencial y que usaba elementos esenciales como el *superblock*, dentro del cual se agrupaban unidades habitacionales. Éstos estaban separados por amplios espacios peatonales con jardines, así como también se alejaba de las vialidades para facilitar la libre circulación de los residentes. Por otro lado, la influencia procedía de la experiencia alemana en la edificación de viviendas estandarizadas siguiendo el patrón de los bloques, mismos ideales que serán recogidas por Le Corbusier y en la Carta de Atenas. Pani desarrolló las supermanzanas con ligeras variantes, pero teniendo como premisa el servicio comunitario en la organización de sus multifamiliares.<sup>721</sup>

Crear en Campeche un perfil de ciudad bajo este criterio de urbanización era una idea absolutamente innovadora porque la propuesta armonizaba la moderna unidad residencial

---

<sup>720</sup> José Roberto Leyva Romero. *Crecimiento económico, desarrollo urbano y servicios públicos en Mazatlán, 1920-1950*. Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia, Facultad de Historia, Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa, febrero de 2019, p. 94.

<sup>721</sup> Guillermo Sánchez Rueda. "Origen y desarrollo de la supermanzana y del multifamiliar en la Ciudad de México", en *Ciudades*, núm. 12, Instituto Universitario de Urbanística/Universidad de Valladolid, España, 2009, p. 157.



con la antigua cuadrícula urbana heredada de la colonia. La implementación de esta ciudad futurista se retrasaría tres años más, cuando en el siguiente sexenio se decidió retomar la base del proyecto planificador de García Ramos. El régimen entendió que las obras de infraestructura urbana serían un referente para legitimarse en el ejercicio del poder y así mantener la simpatía popular. Debe considerarse que la vieja urbe adquirió una importancia no solamente porque fue imaginada como portadora de las huellas del pasado dorado de la ciudad, sino también cómo ese pasado se intentó articular con el presente modernizador como si ambos fueran consustanciales. Esta tendencia se acentuará en el sexenio de Alberto Trueba Urbina

***El Campeche Nuevo: De La Planeación Urbana a La Megalomanía Oficial.*** El estudio de planificación que Domingo García Ramos desarrolló en la ciudad de Campeche era necesario para controlar la movilidad, generar vivienda y mejorar los servicios urbanos para corregir el desorden ciudadano. Sin embargo, estas manifestaciones para el ordenamiento de la capital campechana serían retomados por el gobernador Trueba Urbina quien, más que concretar el proyecto inicial plasmado en el *Plano Regulador* de 1952, convirtió la idea de construir una moderna ciudad en una retórica político-social que sirvió para legitimar su gobierno ante la sociedad local. El discurso histórico funcionó para armonizar su proyecto de modernización urbana con el casco antiguo, de tal manera que esta quedó contemplada en el programa gubernamental preservando el legado colonial para el consumo turístico. En la versión de la nueva administración, la ciudad antigua y la moderna eran parte de una continuidad histórica: una marcha hacia la transformación que Trueba Urbina encabezó como una de sus principales banderas. El gobernador quiso impregnar un nuevo sello a su política bautizándola con el nombre de Campeche Nuevo. Con ello buscó diferenciarse de los sexenios que le precedieron, caracterizados por modestas obras públicas y por un aislamiento relativo de la entidad en relación al resto del país.

Debe mencionarse que sobre el Campeche Nuevo se ha escrito poco. Miriam Edith León Méndez realizó un análisis sobre el discurso del gobernador Alberto Trueba Urbina a partir del libro *Historia de Campeche*. Esta fue una obra publicada en el sexenio truebista, del cual León Méndez concluyó que sirvió para legitimar el programa modernizador gubernamental que se veía así mismo como la culminación de un proceso histórico de

progresos pasados en el estado. Por su parte, María Elena Torres Pérez y Claudio Alberto Novelo Zapata, muy en la línea de los urbanistas que han escrito sobre la capital campechana, resaltaron en un artículo su parecer sobre el Campeche Nuevo y señalaron que éste era un claro ejemplo de proyecto de desarrollo sustentable, que pretendía armonizar la ciudad moderna con el entorno natural para que sus habitantes pudieran desenvolverse sin problemas ambientales ni sociales, así como promover una convivencia equilibrada entre las ciudades moderna y antigua

Estos autores son unos pioneros en el tema, sin embargo, sus intereses son distintos, pues mientras que León Méndez tuvo como principal objetivo el estudio del discurso en su conjunto y no el análisis de la ciudad en sí, Torres y Novelo llamaron la atención sobre las bondades de las técnicas constructivas usadas en los nuevos edificios gubernamentales. En cambio, en las páginas siguientes no solamente se hará hincapié en ambos aspectos, sino que también se abordarán procesos políticos y sociales, además de datos económicos de acuerdo con la disponibilidad de las fuentes y los incidentes de un proyecto que en teoría era valioso, pero que resultó inconcluso en la época como consecuencia de las particularidades de las políticas públicas que cada gobernante quería trazar. El plan era muy interesante, ya que no solamente era una cuestión de estética, sino también un asunto práctico y económico, pensado en mejorar el nivel de vida de los habitantes de la ciudad, pero también en el establecimiento de una zona que congregara las actividades industriales y que no afectara la salud ni el deterioro del medio ambiente.

Es importante recalcar que Trueba Urbina era un doctor en Derecho egresado de la UNAM y profesor universitario. Éste ocupaba el cargo de senador cuando fue postulado como candidato a la gubernatura de Campeche por el Partido Revolucionario Institucional (PRI), misma que asumió a partir del 15 de septiembre de 1955.<sup>722</sup> Prueba de que quería marcar una especie de parteaguas en la historia de la entidad son algunas decisiones que tomó, entre las que destacaron la creación de la Universidad de Campeche,<sup>723</sup> la promulgación de la “primera Constitución Político-Social del país”,<sup>724</sup> así como la modificación del nombre

---

<sup>722</sup> Gerardo Pasos Palma. *Gobernadores del Estado de Campeche*. Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, p. 231.

<sup>723</sup> *El Espíritu Público*, 16 de agosto de 1957, año 100, Campeche, núm. 626, p. 1.

<sup>724</sup> *El Espíritu Público*, 5 de febrero de 1957, año 100, Campeche, núm. 443, p. 1.

del *Periódico Oficial* por el de *El Espíritu Público*. Todas estas acciones estuvieron encaminadas a construir una narrativa histórica que presentara el mandato de Trueba Urbina como heredero de los progresos iniciados desde tiempo atrás por los liberales, pues desde la lucha emancipatoria de Campeche en 1857 que lo condujo a convertirse en entidad federal, la educación fue asumida por aquellos;<sup>725</sup> pero también creó una carta magna estatal que bebiera de la ideología liberal de la Constitución de 1857 y de los artículos constitucionales expresados en la de 1917 relativos a las conquistas agrarias y obreras de la Revolución Mexicana,<sup>726</sup> haciendo valer su concepción sobre ambas normas jurídicas vistas como dos cuerpos de leyes que se imbricaron porque eran elementos que integraban un mismo proyecto. Por último, legitimó el ejercicio de su poder reviviendo un periódico decimonónico fundado en 1857: *El Espíritu Público*,<sup>727</sup> con este acto el primer mandatario del estado reafirmaba su conexión con el pasado liberal,<sup>728</sup> viéndose a sí mismo como un sucesor de las luchas de aquel movimiento.

Trueba hizo gala de una presunción que no dudó en demostrar de manera exagerada cuando inició su administración. Consciente de que las incipientes actividades agrícolas todavía no eran lo suficientemente sólidas como para subsanar la economía estatal, se presentó como una persona dotada de una gran capacidad para fortalecerlas, se auto denominó como el hombre que arribó para “cambiar el destino de Campeche por uno nuevo

---

<sup>725</sup> Un par de años después del inicio de la lucha para crear el estado de Campeche, fue inaugurado el Instituto Campechano el 2 de febrero de 1860, en el edificio que ocupó el Colegio Clerical de San Miguel de Estrada. El objetivo de dicha institución educativa fue cristalizar el pensamiento liberal y aplicar las leyes de Reforma, secularizando la enseñanza. José Manuel Alcocer Bernés. *El Instituto Campechano. La emblemática institución de educación superior en Campeche*. Colección Instituto Campechano, Campeche, 2013, p. 205.

<sup>726</sup> Cabe añadir que durante su gubernatura fue publicado el libro *Tres Constituciones de Campeche: 1861, 1917 y 1957*, quizá en un intento de explicar históricamente las tres cartas magnas para enlazarlas como si fueran componentes del mismo proyecto liberal. Para abundar un poco más acerca de la labor jurídica y docente del mandatario, consúltese a Carlos Justo Sierra. *A cien años del nacimiento de Alberto Trueba Urbina (1903-2003)*. Universidad Autónoma de Campeche/Publicación Universitaria, Campeche, 2003, p. 51.

<sup>727</sup> Su primer número comenzó a circular el 4 de julio de 1857 y fue editado por la Sociedad Tipográfica. Rafael Vega Alí (coordinador). *Periódico Oficial del Estado de Campeche (Guía Histórica)*. Archivo General del Estado de Campeche/Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2015, p. 17.

<sup>728</sup> Miriam León analiza el libro *Historia de Campeche* de los profesores Fernando Trejo Carrillo, Rafael Quintana Sosa y Ermilo Sandoval Campos, que apareció públicamente en 1955. La obra de estos tres autores periodiza la historia campechana para resaltar un antes: “así fue Campeche”, y un después: “así es ahora con el gobierno de Alberto Trueba Urbina”. Miriam Edith León Méndez. *El Campeche Nuevo en una historia nueva: un análisis historiográfico*. Tesis para optar el grado de Maestro en Historiografía de México. Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2002, p. 53.

y sin duda mejor”.<sup>729</sup> En este contexto de legitimación inspirado en las fuentes del pasado, el gobernador trazó el Campeche Nuevo, que a decir de él no era un capricho, sino “un programa de gobierno en marcha para mejorar a la ciudadanía y llevarla a las más altas cumbres del bienestar social mediante obras constructivas y honradas en el todo el Estado, que permanezcan y que le dejemos a nuestros hijos como algo dignificador.”<sup>730</sup>

Así fue como el Campeche Nuevo se convirtió en el eje rector del sexenio truebista, que fue una suerte de sistema ideológico, ya que no solamente se concentró en un proyecto urbanístico, sino que también contempló una serie de cambios en diferentes planos de la vida campechana. Trueba lo definía como una doctrina que iba más allá de la edificación de una nueva ciudad, era todo “un plan de mejoramiento integral de la entidad, de reivindicación de nuestros valores intelectuales y morales y transformación radical, en bien de Campeche y sus habitantes, de nuestras condiciones de vida económica y sociales”.<sup>731</sup>

La obra del Campeche Nuevo iniciada por Trueba Urbina comprendía así todo el territorio estatal, pero indudablemente, tuvo su máxima expresión en los terrenos ganados al mar, profundamente convencido de que sería en este espacio donde la modernización confluiría con éxito en términos comerciales, moralizantes y turísticos. Asimismo, pregonó la idea de que sería la futura ciudad el impulsor efectivo de la llamada industria sin chimeneas, así como también aseguró que la agenda del Campeche Nuevo era la misma del presidente Adolfo Ruiz Cortines en una muestra de lealtad a las decisiones presidenciales. Para redondear la retórica del gobernador, éste creía que su lucha era la de los buenos que querían salvar a la sociedad contras los demagogos y es por ello que era necesario llevar a cabo la política de cambios sociales orquestadas desde el régimen, nacido de las batallas obreras y campesinas de las que nunca dejó de sentirse partícipe desde el poder: sentía llevar el espíritu liberal y revolucionario al mismo tiempo.

La zona arrebatada paulatinamente al mar era su máximo orgullo y sus frecuentes actos realizados sobre aquel el terreno así lo comprobaban: lo convirtió en un símbolo ideológico, pues pensaba que en el mar se ahogarían la demagogia y la perversidad que decía

---

<sup>729</sup> *El Espíritu Público*, 8 de julio de 1956, año 99, Campeche, núm. 237, p. 8.

<sup>730</sup> *Ibid.*

<sup>731</sup> *El Espíritu Público*, 29 de mayo de 1956, año 98, Campeche, núm. 198, p. 1.

combatir desde su trinchera como jefe del Ejecutivo local.<sup>732</sup> Una obra necesaria como era la reorganización territorial de la ciudad cedió ante los intereses del gobernante en turno, que redujo el trabajo de ordenamiento urbano de trascendental importancia en un escenario para el lucimiento de su fuerza y la representación del progreso deseado (Imagen 36 y 37).

Imagen 36. Collage de las ceremonias gubernamentales en el Campeche Nuevo. 1956.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. *El Espíritu Público*, 5 de agosto de 1956, año 99, núm. 265, p. 5. Actos masivos en el Campeche Nuevo organizado por el gobernador Alberto Trueba Urbina, en la que convocó a la juventud y otros sectores para adherirse a su programa gubernamental.

---

<sup>732</sup> *Ibid.*

Imagen 37. Litografía de Abelardo Campos Lanz de 1956.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. *Campeche Nuevo*, núm. 2, Campeche, enero 20 de 1956, p. 12. Se observa al gobernador Alberto Trueba Urbina señalando hacia el Campeche Nuevo representado como una moderna ciudad con todos los servicios a orillas del mar. Al pie de la imagen se lee la armonía que debía prevalecer entre el viejo y el nuevo Campeche: los vestigios de un pasado reconstruido por el mandatario y un porvenir mejor.

El Campeche Nuevo como punta de lanza del sexenio de Alberto Trueba Urbina intentó abarcar a todos los sectores sociales: obrero, campesino y popular, organizando manifestaciones masivas para demostrar su adhesión al gobernador. Pero también se encargó de persuadir a la sociedad local de que se trataba de una obra constructiva que traería beneficios a largo plazo y así lo quiso transmitir desde la niñez, ya que condujo a un grupo de párvulos a colocar en las fajas ganadas al mar pequeñas piedras que simbolizaran el apoyo a su régimen (Imagen 38),<sup>733</sup> así como también hizo que muchos niños donaran sus ahorros como un acto más de solidaridad.<sup>734</sup> Las autoridades hicieron partícipes a los alumnos de algunas escuelas primarias, con la apertura de concursos para que los niños dibujaran cómo imaginaban que sería el Campeche Nuevo, además de que invitó a los mandatarios de todos los estados integrantes de la República Mexicana para que donaran fragmentos de tierra y con éstos los trabajadores pudieran continuar rellenando la zona que en el futuro soñaba que sería el Campeche Nuevo.<sup>735</sup> La respuesta de los gobernadores fue positiva y enviaron costales de tierra para que fueran utilizadas en el relleno. En medio de concursos, maratones, carreras, torneos deportivos, homenajes cívicos, visitas de funcionarios, entre otras ceremonias oficiales, el proyecto urbanístico fue transformado en el teatro de operaciones de un gobernador que manifestaba cierta megalomanía por dicha obra, ya que a lo largo de su sexenio el programa siempre fue el epicentro de todas sus gestiones hasta antes de concluir su mandato.

---

<sup>733</sup> *El Espíritu Público*, 14 de enero de 1956, año 89, Campeche, núm. 72, p. 5.

<sup>734</sup> *El Espíritu Público*, 21 de junio de 1956, año 98, Campeche, núm. 220, p. 1.

<sup>735</sup> *El Espíritu Público*, 5 de agosto de 1956, año 99, Campeche, núm. 265, p. 5.

### Imagen 38. Ceremonia oficial de relleno del mar



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. Año 1956. Autor: desconocido. Niños colocando piedras en el Campeche Nuevo como señal de adhesión al gobierno de Alberto Trueba Urbina.

### **Los Ejes del Campeche Nuevo: Vivienda, Saneamiento y Turismo para Demostrar la “Nueva Grandeza”**

Dentro de las controversiales manifestaciones oficiales, el objetivo de hallarle una solución al problema de la falta de vivienda en la ciudad y que estaba contemplado originalmente en el *Plano Regulador* de García Ramos era un aspecto que seguía latente. Quizá fue opacada por la presunción del gobernador, pero era notorio que la zona del Campeche Nuevo, más allá de la suntuosidad estatal, cumplía otras funciones muy importantes como eran también el de carácter sanitario y el turístico. Sin embargo, la modificación del Plano original fue evidente en lo relativo a las supermanzanas, ya que las autoridades prefirieron hacer a un lado este tipo de núcleo urbano para dedicarse a construir habitaciones sencillas para las familias y que aquellas tuvieran dos características arquitectónicas, pensando en las condiciones climáticas de la región: soledamiento y ventilación.<sup>736</sup> En esta primera fase dichas casas estarían destinadas a familias de clase media, aunque no se descartaba más

---

<sup>736</sup> *Campeche Nuevo*, núm. 2, Campeche, enero 20 de 1956, p. 5.



adelante la edificación de dos edificios multifamiliares para los empleados, tal como ya se estaba haciendo en la Ciudad de México. Además, con el aumento del número de viviendas, la administración truebista visualizó la posibilidad de estimular “inmigraciones deseables” para acelerar la economía de la ciudad.<sup>737</sup> Junto con el de la vivienda el saneamiento era uno de los temas prioritarios y se creyó que con el relleno se atendería dicho asunto. El proyectar al Campeche Nuevo como una ciudad con todos los adelantos de la planificación moderna se pensó que era indispensable que contara con una provisión de agua potable suficiente y con una red de alcantarillado que le permitiera eliminar sus aguas negras.<sup>738</sup>

Sin minimizar los rubros anteriores, el turismo fue pieza clave durante el desarrollo del Campeche Nuevo, y con ello se revivía la intención gubernamental que en los años 30 se iniciara pero que quedara interrumpido. Una vez más hubo consciencia de que las industrias no habían sido lo suficientemente sólidas como para generar una derrama económica considerable. Entonces la mirada se fijó en el atractivo de los monumentos históricos coloniales, las bellezas arqueológicas y naturales, por lo que Trueba puso su empeño en promover la “industria sin chimeneas”, organizando la Dirección de Información y Turismo del Gobierno para que colaborara con la iniciativa privada, especialmente con los transportistas y hoteleros. Los baluartes fueron restaurados o reconstruidos, como ocurrió con la Puerta de Mar, precisamente frente al área que comenzó a rellenarse.<sup>739</sup> Pero en el interés público por la conservación de los edificios históricos, también podría observarse una especie de simbiosis con la urbe moderna que planeaba erigirse, puesto que el propósito era que las ciudades antigua y nueva resultaran beneficiadas con el turismo: “Se señalaron normas para que el turismo que visite Campeche se sienta contento y satisfecho; y no solamente conozca en su mejor momento a la antigua ciudad amurallada, sino que pueda darse cuenta de la importancia del Campeche Nuevo, en su fase de edificación de una nueva zona urbana en terrenos ganados al mar”.<sup>740</sup> De esta manera el visitante tendría la oportunidad de admirar las huellas de un pasado imaginado como exitoso y junto a la cual se levantaba una ciudad que era considerada como heredera de esa vieja prosperidad, como si existiera

---

<sup>737</sup> *Ibid.*, p. 16.

<sup>738</sup> *Ibid.*

<sup>739</sup> *Campeche Nuevo*, núm. 6, Campeche, mayo-junio de 1956, p. 4.

<sup>740</sup> *Ibid.*

una tendencia histórica que estuviera orientada siempre hacia el progreso. Trueba Urbina exaltaba su discurso turístico de la siguiente manera:

El turista que antes permanecía en Yucatán, en reverente contemplación de las ciudades sagradas de los mayas, se desvía ya al Campeche colonial. Mas para que arraigue entre nosotros, es necesario levantar una ciudad atractiva, el Campeche Nuevo, con hoteles cómodos, y que proporcione a los viajeros todos los incentivos de la vida moderna. Así se canalizarán importantes corrientes turísticas en beneficio de la economía campechana, cuya base esencial es la agricultura.

...Dominado por el constante e invariable propósito de hacer un Campeche Nuevo y progresista en todos los órdenes, sin mengua de su glorioso pasado, no sólo estamos restaurando el pasado colonial y haciendo una bella y hermosa ciudad, ampliando el Campeche eterno e inmortal...<sup>741</sup>

Como se ha visto, 1957 fue un año decisivo, sobre todo porque Trueba Urbina interpretó la historia política del pasado y la del presente, como si ambos tiempos estuvieran unidos por la ideología liberal, y así, la obra cumbre de su sexenio, el Campeche Nuevo, formaría parte de ese liberalismo que había iniciado en siglo XIX en México y en la entidad. No obstante, la erección oficial de Campeche como entidad federativa había sido hasta 1863, el jefe del Ejecutivo estatal consideró el inicio de la lucha emancipatoria campechana, 1857, para hacerlo coincidir con el centenario de la Carta Magna liberal decimonónica y el medio siglo de la Constitución Política de 1917. Para conmemorar esas fechas clave de la historia mexicana, precisamente en 1957 comenzó la construcción de la avenida de doble circulación que formó el semicírculo protector de la zona urbana y que bautizó como Avenida Adolfo Ruiz Cortines para congraciarse con el presidente de la República y, al mismo tiempo, procuraba empalmar el régimen de Ruiz Cortines con los programas oficiales de su mandato en Campeche.<sup>742</sup> Todo ello bajo la convicción de que los guiaba una profunda convicción liberal. Debe destacarse que esta nueva arteria unió los barrios de San Román y el de Guadalupe y cumpliéndose parcialmente una idea original del *Plano Regulador* de 1952 con relación a los circuitos viales para atravesar el casco antiguo, liberando la urbe histórica de los embotellamientos vehiculares que se estaban presentando. En su Segundo Informe de Gobierno, Trueba Urbina definió en cuatro puntos básicos el objetivo del Campeche Nuevo

---

<sup>741</sup> *El Espíritu Público*, 7 de agosto de 1956, año 99, Campeche, núm. 267, p. 2.

<sup>742</sup> *El Espíritu Público*, 7 de agosto de 1957, año 100, Campeche, núm. 617, p. 5.

y remató con las carencias financieras, pero exhortando al pueblo a no bajar la guardia en su afán de construir una ciudad vanguardista:

1°. Infundir en los ciudadanos un sentimiento de grandeza y de superación que les permita acometer cualquier labor superior a sus propios esfuerzos.

2°. Sanear una gran zona de la costa, contigua a la ciudad, que en la bajamar se convertía en foco de insalubridad y de descrédito entre los visitantes, por su repugnante aspecto y hedor.

3°. Impulso económico por la inversión de importantes sumas del pueblo que vuelven al pueblo en dinero y servicios. El constante flujo y reflujo de actividades de toda índole, aumenta la producción económica, estimula a los comerciantes y beneficia a campesinos y obreros.

4°. Fomento del turismo. A nuestra ciudad, la única amurallada de la República, la aureola el prestigio interno de su hidalguía combativa. Pero los viajeros requieren comodidad y satisfacciones que no podemos proporcionarles por ahora; con las obras que se están realizando el Turismo hallará una ciudad moderna al lado de la secular, desde la cual podrá contemplarse nuestros recios monumentos de arquitectura militar.

Sin duda que las obras que se realizan son gigantescas, máxime si se piensa en nuestro raquítico presupuesto, en la falta de maquinaria y de otros elementos modernos. Solo contamos con la fuerza humana de nuestros obreros y de los presos y con mi férrea voluntad de gobernante que no doblegaré en mi afán de mejorar las condiciones de mi pueblo, de reivindicar la economía del Estado y de presentar una obra de urbanismo que sólo los ciegos de espíritu no podrán reconocer...<sup>743</sup>

Estos fueron los ejes rectores que argumentó Trueba Urbina para defender su programa sobre el Campeche Nuevo. Esta área ya se estaba rellenando desde los primeros meses del sexenio, pero no será sino hasta el 6 de febrero de 1958 cuando el Gobierno Federal expidiera el decreto que autorizaba la sesión de 231 mil 200 m<sup>2</sup> para la instalación y construcción de casas-habitación y de los servicios públicos necesarios.<sup>744</sup> Para la autoridad estatal éste era un gran logro y de ahí la trascendencia de tener una ciudad atractiva, limpia e higiénica, pero sin demérito de las fortificaciones coloniales y los monumentos históricos. Una vez más insistía en la confluencia entre las urbes nueva y antigua, fundamentalmente en su obra “futurista” como base incommovible del porvenir: “Modernos edificios, saneamiento urbano e higiene, residencias saludables, harán la vida más grata a los campechanos y a los

---

<sup>743</sup> *Ibid.*

<sup>744</sup> *Diario Oficial de la Federación*, T. CCXXVI, 6 de febrero de 1958, México, núm. 39, pp. 6-7.

visitantes de nuestra añosa ciudad y de la nueva en ciernes, impugnada tan solo por gente de mala entraña. El Campeche Nuevo será el pedestal del hombre del mañana, ya que lo estamos construyendo, pensando con anticipación, en el siglo venidero”.<sup>745</sup> En este tenor, Torres Pérez y Novelo Zapata asumen que la nueva y moderna élite social y política buscaba diferenciarse de la vieja sociedad colonial, este punto es cierto si tomamos en cuenta que la clase política encabezada por Trueba Urbina usó una retórica basada en el liberalismo triunfante que revolucionó las arcaicas estructuras heredadas del México colonial,<sup>746</sup> pero al mismo tiempo enaltecía a la urbe antigua, probablemente porque fue durante la Colonia cuando el puerto vivió una de sus épocas de mayor éxito económico. Así que buscó compaginar este capítulo con un discurso histórico que diera continuidad a ese esplendor en el presente que se proyectaría en el futuro, siempre en orden ascendente.

Con ese entusiasmo el Campeche Nuevo se convirtió en un producto de exportación, que fue promocionada en eventos turísticos internacionales realizados en La Habana,<sup>747</sup> Panamá,<sup>748</sup> y en la Ciudad de México durante la asamblea de la Unión Panamericana de Ingenieros.<sup>749</sup> Internamente la zona se convirtió en el escenario de las acciones solemnes del mandatario estatal: el 7 de agosto de 1960 fue inaugurada la Avenida Adolfo Ruiz Cortines, sirviéndole de pista a una competencia automovilística y aprovechó para anunciar el inicio de la construcción de la Avenida Adolfo López Mateos, en la que rindió un homenaje al nuevo presidente de la República tal como lo hiciera con su antecesor para manifestar su lealtad al régimen de la Revolución. Además de que ese mismo día organizó un certamen de natación, donde el recién abierto Hotel Baluartes funcionó como telón de fondo. Este era un “modernísimo” edificio de cinco pisos que, según el gobernador, poseía todo el “confort” moderno y con las atracciones que necesitaba el turismo, “confirma también nuestro propósito de edificar una ciudad atractiva en el Campeche Nuevo” (Imagen 39).<sup>750</sup> Este enorme optimismo gubernamental quedó registrado solamente en el discurso, pues de todo

---

<sup>745</sup> *El Espíritu Público*, 7 de agosto de 1958, año 100, Campeche, núm. 963, p. 4.

<sup>746</sup> María Elena Torres Pérez y Claudio Alberto Novelo Zapata. “Modernidad urbana arquitectónica sustentable: proyecto el Campeche Nuevo en 1960”, en *Quivera*, vol. 12, núm. 1, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, enero-junio de 2010. p. 112.

<sup>747</sup> *Campeche Nuevo*, núm. 4, Campeche, marzo de 1956, p. 5.

<sup>748</sup> *Campeche Nuevo*, núm. 7, Campeche, Segundo semestre de 1956, p. 7.

<sup>749</sup> *El Espíritu Público*, 23 de enero de 1957, año 100, Campeche, núm. 430, pp. 4-5.

<sup>750</sup> *El Espíritu Público*, 7 de agosto de 1960, año 102, Campeche, núm. 1162, p. 3.

el proyecto original, Trueba Urbina solamente pudo concluir la Avenida Adolfo Ruiz Cortines y la construcción del Hotel Baluartes, que en su momento cumplió parcialmente la intención acariciada de poseer un hotel de lujo con mirada hacia el mar para que los turistas pudieran disfrutar de las puestas de sol. Toda la presunción del gobernador se vino abajo cuando la realidad lo alcanzó en los postreros meses de su sexenio.

Imagen 39. El Campeche Nuevo y el Campeche viejo frente a frente



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. *Circa* 1958. Hotel Baluartes en plena construcción sobre los terrenos ganados al mar, frente a la ciudad antigua de Campeche.

Si bien Trueba Urbina se presentó como un gran modernizador, su gestión al frente del Ejecutivo estatal terminó sucumbiendo ante su discurso apologético sobre la supuesta grandeza que Campeche estaba alcanzando como signo de los tiempos modernos que estaba atravesando el país. El Campeche Nuevo fue el sello distintivo de su administración y lo acompañaría hasta en los últimos días de su gobierno, el porvenir majestuoso que prometía con su actividad constructiva se evaporó. Torres Pérez y Novelo Zapata mencionan que el objetivo del Campeche Nuevo fue manifestar los cambios sociales y políticos, además de las

nuevas tecnologías que hicieran sustentable y moderna a la nueva ciudad,<sup>751</sup> pero todo quedó en buenas intenciones. Por lo menos en este sexenio, la sustentabilidad y las tecnologías no se aprovecharían al cien y quizá la obra pública sea equiparable por lo realizado por sus antecesores, sobre todo con Lavalle Urbina, que también tenía una manera particular de modernizar a la ciudad a través de la ampliación del malecón campechano, aunque sin hacer tanto alarde de su trabajo como gobernador. El Campeche Nuevo de Alberto Trueba Urbina inspirado en el *Plano Regulador* de Domingo García Ramos funcionó como una herramienta ideológica-política, una manera de legitimarse en el poder buscando legitimar su periodo gubernamental como el inicio de una nueva etapa de prosperidad histórica en Campeche.

### **El Fin del del Campeche Nuevo y la Impronta de la “Revolución” Urbana**

La sucesión de Trueba Urbina modificó algunos puntos del plan original de transformación urbana que pretendía materializar el mandatario. El proceso sucesorio gubernamental, no exento de disputas políticas por la postulación a la candidatura, fue determinante para que su ambicioso programa poco a poco se viniera abajo junto con su agonizante administración. En efecto, la designación de un candidato desde el centro del país que no era afín al proyecto del Campeche Nuevo ni del grupo cercano al gobernador, influyó grandemente para que fuera borrado del panorama la tan anunciada magna obra del sexenio truebista. Indudablemente, las controversias políticas suscitadas en el interior del partido oficial fueron decisivas para que el gobernador entrante, José Ortiz Ávila, eliminara toda huella de su antecesor con la finalidad de que pudiera escribir su propia historia desde el poder que, de manera similar a Trueba, también buscaba ser diferente en relación al pasado, pues su trabajo se concretó a renovar la infraestructura urbana con nuevos edificios, calles y avenidas, es decir: la transformación de la fisonomía de la ciudad. Ortiz Ávila fue un profesor rural en sus inicios y militar con el grado de coronel, diputado federal y empresario hotelero y ganadero, que se encargó de enterrar el término Campeche Nuevo identificado con Trueba Urbina. En su lugar dicho espacio ganado al mar quedó reducido a una simple franja costera donde se vertían los

---

<sup>751</sup> Torres Pérez. *Op. Cit.* p. 112.

deshechos provenientes del drenaje de la ciudad y que recibió el nombre de “relleno sanitario”.

Una obra necesaria para resolver los problemas ocasionados por el crecimiento demográfico y por la centralización de las actividades comerciales y administrativas en un reducido sector de la capital fue totalmente politizado y el motivo de las discordias entre Alberto Trueba y el gobernador electo, José Ortiz Ávila. En un análisis sobre las sucesiones de gobierno en Campeche, Salvador López Espínola menciona que unas horas antes de la toma de posesión de Ortiz Ávila el 15 de septiembre de 1961, Trueba salió de Campeche hacia el extranjero llevándose toda la documentación de la tesorería, ante los constantes rumores que adquirieron un tono de amenaza y que se comenzó a cernir sobre éste, según la cual su sucesor contrataría un equipo especial de auditores para revisar las cuentas públicas; así como también la idea de emplear a un grupo de expertos para que midieran con precisión cada metro cuadrado del relleno sanitario.<sup>752</sup> La detención del ex gobernador solo fue una manera de atemorizar a Trueba, pero la eliminación de cualquier rastro de las obras de éste se volvió una realidad, empezando con el retiro de la placa en la casa que le perteneció y que rememoraba la fecha de su natalicio,<sup>753</sup> y la restitución del nombre de la Constitución Política del Estado.<sup>754</sup> El término Campeche Nuevo desapareció del vocabulario y, en consecuencia, el ambicioso programa proyectado inicialmente; el *Plano Regulador* de Domingo García Ramos tampoco se mencionó otra vez, con toda seguridad porque correspondía más al sexenio truebista y Ortiz Ávila quería presumir de la novedad de su régimen revolucionario. Aunque inspirado en la zonificación tal como lo había propuesto García Ramos, se proyectará una nueva planificación, apoyando a un arquitecto perteneciente a otra generación de urbanistas: Joaquín Álvarez Ordoñez.

### **La Vertiente Económica: Un Desafío para la Construcción de la Ciudad Anhelada**

Independientemente de la estrecha relación que tuvo el reordenamiento urbano con las disputas generadas desde el poder político y los caprichos gubernamentales, era indudable

---

<sup>752</sup> Salvador López Espínola. *Nuestras huellas recientes. Las sucesiones gubernamentales en Campeche de 1939 a 1991*. Editorial Cumbres, Campeche, 1999, pp. 55-58.

<sup>753</sup> *Ibid.*

<sup>754</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Campeche*. Campeche, Año 1, 23 de diciembre de 1961, núm. 55, p. 1.

que la ciudad de Campeche necesitaba de una regulación de su espacio, principalmente para fomentar una mejor calidad de vida de sus habitantes y el desarrollo de sus actividades amenazados por el crecimiento demográfico. Este generaba una desordenada aglomeración y además había una torpeza en la movilización de los viandantes como consecuencia de una inadecuada circulación vial, que eran asignaturas pendientes que Trueba dejó inconclusas con apenas un par de avenidas inauguradas. No puede negarse el protagonismo de los gobernadores en la ordenación urbana: la vertiente política fue controvertida desde el principio, ya que desde la administración pública se tomaron decisiones que se apartaban de la proyección formulada originalmente, tal como ocurrió en el sexenio truebista. Sin embargo, gracias a la ambición de Ortiz Ávila, quien no quitó el dedo del renglón para mostrarse como el líder revolucionario que conduciría a la transformación histórica de Campeche, pudieron materializarse algunos profundos cambios en la dinámica urbana de la capital del estado. A diferencia de su antecesor, estos objetivos no quedaron en meras ideas pretensiosas, sino que se tomaron en cuenta ciertas consideraciones de carácter económico para finalmente poder llevar a cabo en la realidad lo que de antemano se había diseñado en el papel.

Precisamente el reto económico que enfrentaba el Gobierno del Estado para hacer real una nueva organización urbana es un aspecto interesante nada abordado en los pocos estudios hechos por arquitectos sobre el periodo sexenal de José Ortiz Ávila. Estos análisis son conscientes de que para haber realizado las obras públicas que equiparon a la ciudad con instalaciones destinadas al servicio de los campechanos se requirieron considerables recursos, pero particularmente nunca se han adentrado en el presupuesto para la ejecución de los edificios, parques, avenidas y monumentos construidos. Si bien sus intereses se dirigen en la concepción urbana arquitectónica planeada en la capital, nunca aterrizan en la adquisición de esos recursos que hicieron posible la modernización ofrecida por los gobernantes en turno. Claudio Alberto Novelo Zapata y María Elena Torres Pérez, por ejemplo, analizan el conjunto urbano construido durante la administración del coronel Ortiz Ávila como resultado de la influencia del Movimiento Moderno Internacional y el afán de una nueva élite que quería diferenciarse de la vieja sociedad colonial; por su parte Rodrigo de la O justifica la idea de un “giro moderno” a partir del programa del Campeche Nuevo, es decir, las transformaciones materiales y culturales que atraviesan las sociedades, aunque



vuelve a ponerle énfasis en lo urbano y arquitectónico, al asegurar que el paso hacia el giro moderno en materia urbana revaloró los antiguos edificios virreinales, de los cuales muchos permanecieron de pie.<sup>755</sup>

El arribo de esa modernidad arquitectónica y el proceso que ésta siguió en Campeche también llamó la atención de Iván San Martín Córdova, y especialmente al autor de esas nuevas edificaciones bajo el gobierno de Ortiz Ávila: Joaquín Álvarez Ordoñez, quien dejó su huella en la capital del estado y donde la impronta del arquitecto es más perceptible por ser una mancha urbana más pequeña en comparación con alguna ciudad de gran extensión; la preservación del patrimonio moderno campechano es un aspecto que interesa a San Martín, pero también en sus análisis critica la reciente indiferencia de las autoridades de todos los niveles de gobierno que muy poco les importa la pérdida y los daños que han sufrido las edificaciones modernas de Campeche de los años 60.<sup>756</sup> De esta manera, todos estos investigadores produjeron interesantes análisis sobre el devenir urbano y arquitectónico de la ciudad, pero no acerca de cuáles fueron las opciones financieras que se contaba para consumir esas obras de la modernidad que acompañarían la imagen colonial de Campeche y que, indiscutiblemente, permitió que la administración estatal pudiera costear todos los gastos en la transición de una ciudad vieja a una moderna bajo la batuta de Álvarez Ordoñez.

Una de las cosas que resulta sorprendente luego de revisar los primeros meses de mandato de Ortiz Ávila es que en el mínimo tiempo posible haya logrado cristalizar una nueva sede de los poderes estatales, varias plazas y un centro cívico con sus correspondientes revestimientos decorativos para modificar el semblante de la ciudad y que encajara con su idea de revertir el orden anterior, que en su consideración era de atraso pero que podría subsanarse para entrar a una etapa de progreso. Hacer todas estas obras requirieron no solamente de un gran esfuerzo para terminarlas en poco tiempo, sino también de una gran

---

<sup>755</sup> Rodrigo Alejandro de la O Torres. "Giro moderno, turismo y dicotomías de la modernidad. El caso de los monumentos históricos de Campeche en la década de 1950 y 1960. Un ensayo de aproximación", en *Conservación y Restauración*. Núm. 18, Coordinación Nacional de Conservación del Patrimonio Cultural (CNCPC)/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, mayo-agosto, 2019, p. 156.

<sup>756</sup> Iván San Martín Córdova. "Joaquín Álvarez Ordoñez: detonante de la modernidad arquitectónica en Campeche", en Iván San Martín Córdova y Fernando N. Winfield Reyes (compiladores). *Miradas desde adentro y hacia afuera. Interpretaciones regionales y nacionales del Movimiento Moderno*, Universidad Veracruzana/Documentación y Conservación del Movimiento Moderno (DOCOMOMO-México), México, 2015, p. 90.

inversión de recursos. Las construcciones hechas respondían, a decir del gobernante, a “las exigencias de la técnica moderna” y que hablaban “por sí solas de su trascendencia”, así como para entender el sentido de la “transformación material”.<sup>757</sup>

La mayoría de las edificaciones fueron hechas entre 1961 y 1962, por lo tanto, se deduce que en los primeros meses de su función como jefe del Ejecutivo estatal las arcas públicas atravesaban por una notable mejoría. A principios de los años sesenta, el momento económico que se vivía en la geografía campechana era muy similar a aquellos años durante el cual Trueba Urbina encabezó su proyecto del Campeche Nuevo, dentro de cuyos objetivos el campo sería un factor de crecimiento a través de la expansión de las actividades agrícolas. La apuesta por ciertos cultivos se mantuvo, en especial hacia la producción de maíz y la horticultura, al igual que el desarrollo de la avicultura. Cada una de estas actividades recibió apoyos por parte del Banco Nacional de Crédito Agrícola S. A. por montos de 1 millón 750 mil pesos, 70 mil pesos y 20 mil respectivamente.<sup>758</sup>

En los primeros meses del sexenio de Ortiz Ávila la situación financiera había experimentado una notable mejoría. La controversia envolvió el relevo de gobierno, pues antes de abandonar su cargo, el Congreso estatal autorizó a Trueba llevarse consigo toda la documentación de la Hacienda Pública.<sup>759</sup> Una acción que el mismo gobernador entrante condenó, a tal grado que, ante la falta de papeles en los archivos de la Tesorería del Estado que registraran las cifras en materia hacendaria, era difícil saber cuál era la condición real del presupuesto. Según los cálculos oficiales, esta ascendía a 6 millones 800 mil pesos. No obstante, se estimaba que para 1962 la inversión pública ascendería a 55 millones de pesos como resultado de la coordinación de los gobiernos federal y estatal.<sup>760</sup> Para recaudar fondos que se destinaran a las nuevas obras públicas el nuevo sexenio tomó medidas importantes, una de las cuales fue la constitución en diciembre de 1961 de la sociedad “Obras civiles de Campeche, S. A.” con un capital social de un millón de pesos y cuyo objetivo era la realización de toda clase de ingeniería, construcción y edificación que incluían carreteras,

---

<sup>757</sup> *Primer Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila*, Dirección General de Gobernación, Campeche, 7 de agosto de 1962, p. 71.

<sup>758</sup> *Ibid.* p. 33.

<sup>759</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Campeche*. Campeche, Año 1, 22 de agosto de 1961, núm. 4, p. 1.

<sup>760</sup> *Primer Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila. Op. Cit.* p. 80.

caminos, vías férreas, puentes, obras hidráulicas, portuarias, aeropuertos, escuelas sanatorios, edificios para oficinas públicas y para habitación. Esta sociedad tenía facultades para celebrar contratos civiles o mercantiles relacionados con los fines para los cuales fue creada, además de dedicarse a la construcción de oleoductos y gaseoductos en unión con Petróleos Mexicanos.<sup>761</sup> Otra acción importante fue la derogación en ese mismo mes de los decretos que exentaban del pago de impuesto a varias empresas locales destinadas a los ramos azucarero, congeladora, cemento, cal, entre otros.<sup>762</sup> Un privilegio que algunos particulares habían gozado en administraciones anteriores y que impedía el ingreso de 2 millones a las arcas públicas.<sup>763</sup>

Con la implementación de estas medidas, Ortiz Ávila quiso revertir el daño financiero que causó el gobierno que le precedió, y al mismo tiempo lanzaba una insistente crítica a Trueba, permitiéndole consagrar su imagen de político diferente a la de su antecesor en la gubernatura, a quien veía como símbolo de deshonestidad. En su discurso pretendía ser un sexenio para el pueblo y no para buscar el lucro personal. Reprobó la actitud de los dueños de predios rústicos y urbanos que en la época de Trueba habían comprobado, “al margen de la moral”,<sup>764</sup> propiedades pertenecientes al Estado y los exhortaba a renunciar a la exención de impuestos, así como a devolver dichos terrenos a la sociedad campechana. Entre las áreas ocupadas por particulares se encontraban aquellas que fueron rellenadas para ocupar la ciudad imaginada por el ex gobernador Trueba Urbina y que quedó truncada tras la conclusión de su administración. Ortiz se quejaba de que no podían darle ningún uso porque estaba fuera de su patrimonio. Saldar el rezago económico y levantar diversas obras públicas para el aprovechamiento de los ciudadanos en la capital fue uno de sus propósitos y utilizó los terrenos disponibles para tal fin. En 1961 ésta era la situación de lo que fuera bautizado el Campeche Nuevo, que a partir de entonces simplemente recibió el nombre de “terrenos ganados al mar” y que se encontraba distribuido entre algunas dependencias públicas y particulares que resultaron beneficiados por Alberto Trueba Urbina:

---

<sup>761</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Campeche*. Campeche, Año 1, 12 de diciembre de 1961, núm. 50, p. 10.

<sup>762</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Campeche*. Campeche, Año 1, 23 de diciembre de 1961, núm. 57, pp. 1-3.

<sup>763</sup> *Primer Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila*. *Ibid.* p. 24.

<sup>764</sup> *Ibid.*

**Tabla 15. Relación de la superficie rellenada y enajenados por la administración anterior**

<b>Terrenos ganados al mar</b>	
Superficie sin rellenar, Secretaría de Marina	15, 200. 00 m <sup>2</sup>
Superficie H. Ayuntamiento rellenada parcialmente	12, 453. 00 m <sup>2</sup>
Superficie vendida a particulares sin rellenar	85, 039. 96 m <sup>2</sup>
Superficie vendida a particulares, de antiguos parques y paseos	7, 303. 32 m <sup>2</sup>
Superficie parcialmente rellenada de calles transversales	15, 000. 00 m <sup>2</sup>
Superficie rellenada por la Junta Federal de Mejoras Materiales, Av. 16 de Septiembre	15, 000. 00 m <sup>2</sup>
Superficie propiedad del Gobierno del Estado sin rellenar	43, 000. 00 m <sup>2</sup>
Superficie rellenada por la anterior administración, que representa el 16% de la superficie otorgada por el decreto referido	38, 203. 72 m <sup>2</sup>
Superficie entregada al Gobierno del Estado por decreto presidencial	
<b>SUMA:</b>	<b>231. 200. 00 m<sup>2</sup></b>

Fuente: *Primer Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila*, Dirección General de Gobernación, Campeche, 7 de agosto de 1962, pp. 75-76.

<b>Relación de terrenos conocidos como “Ganados al mar” enajenados por la administración anterior</b>		
	Superficie	Importe
Álvaro Arceo G. Edilberto Buenfil M. “Hotel Baluartes”	17, 062. 24 m <sup>2</sup> 6, 021. 12 m <sup>2</sup>	\$ 170, 000. 00 \$ 80 000. 00
Sociedad Mercantil Turística del Golfo, S. A.	1, 906. 00 m <sup>2</sup>	\$ 125. 000. 00
Lic. Manuel Lanz Cárdenas	775. 00 m <sup>2</sup>	\$ 8, 000. 00
Joaquín Corcuera Salazar	3, 922. 32 m <sup>2</sup>	\$ 60, 000. 00
Edilberto Buenfil M.	4, 826. 00 m <sup>2</sup>	\$ 20, 000. 00
Dolores Lanz de Echeverría	5, 393. 38 m <sup>2</sup>	\$ 20, 000. 00
Edilberto Buenfil M.	4, 836. 00 m <sup>2</sup>	\$ 20, 000. 00
Alfonso González Herrera	324. 40 m <sup>2</sup>	\$ 15, 000. 00
Rafael Alcalá Dondé	3, 381. 00 m <sup>2</sup>	\$ 60, 000. 00
Joaquín Corcuera Salazar	11, 951. 00 m <sup>2</sup>	\$ 50, 000. 00
Edilberto Buenfil M.	780. 82 m <sup>2</sup>	\$ 7, 000. 00
	36, 000. 00 m <sup>2</sup>	\$ 150, 000. 00

Ricardo Guerrero Barahona		
TOTAL	92, 343. 28 m <sup>2</sup>	\$ 765, 000. 00
H. Ayuntamiento	12, 453. 00 m <sup>2</sup>	Donado

Fuente: *Primer Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila*, Dirección General de Gobernación, Campeche, 7 de agosto de 1962, p. 76.

Existen varias cosas no tan claras respecto en la tabla de los terrenos ganados al mar. Por ejemplo, de los tres tipos de terrenos están los que se rellenaron, los que no se rellenaron y en esta clasificación había un tercer tipo de terreno: el que está parcialmente rellenado. Quizá haciendo referencia a la superficie que comenzó por ser cubierta, pero por alguna razón no logró concluirse. Gran parte de la superficie pertenecía al Gobierno del Estado, 43 mil m<sup>2</sup> y el resto a otras dependencias y a particulares, incluso llama la atención la porción que apenas correspondió a la anterior administración, el de Trueba Urbina. No solamente aparecía una relación de los tipos de terrenos. También sobresalía una lista de personas beneficiadas por la administración de Trueba. En lo que parecía una alusión acusatoria en virtud de la tendencia de Ortiz Ávila a desmarcarse del estilo de gobierno de su antecesor. Como se ve, los beneficiados eran nombres que, en mayor o menor grado, trabajaban en la administración pública o eran empresarios.

Dentro del empresariado uno de los nombres más conocidos a nivel local fue Álvaro Arceo Gómez, quien en la década de los 30 incursionó en los negocios con una fábrica de licores.<sup>765</sup> El 11 de abril de 1958, el mandatario Trueba Urbina decretó la exención de impuestos para Arceo Gómez con una duración de 15 años para ocupar un espacio en los terrenos ganados al mar, con la finalidad de levantar el Hotel Baluartes en el Campeche

---

<sup>765</sup> Claudio Vadillo López. *Campeche: sociedad, economía, política y cultura*. Universidad Nacional Autónoma de México/Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades. México. 2000. p. 73.

Nuevo.<sup>766</sup> El dato resulta revelador, porque todo apuntaba a que Trueba Urbina favoreció a un grupo de allegados, a los que Ortiz Ávila comenzó a retirar su apoyo.

Junto con Arceo aparecía Edilberto Buenfil, un empresario de la construcción y que más adelante incursionaría en la política.<sup>767</sup> De igual manera entre los nombres estaba Rafael Alcalá Dondé, antiguo presidente estatal del Partido Revolucionario Institucional en 1946 y posteriormente edil campechano de 1947 a 1949.<sup>768</sup> El apellido Lanz estaban representados en la tabla: Manuel Lanz Cárdenas y Dolores Lanz de Echeverría, ésta última esposa del futuro gobernador Eugenio Echeverría Castellot (1979-1985). Lanz era un apellido que, desde el siglo XIX, ya figuraba entre la sociedad campechana por tratarse de comerciantes y funcionarios públicos poseedores de ciertos privilegios.<sup>769</sup> Todos estos ya formaban un grupo durante el sexenio truebista y que al momento del arribo de Ortiz Ávila disfrutaban de ciertas posiciones.

El gobernador rechazaba las propiedades adquiridas en el sexenio truebista e instaba a donarlas al pueblo. Ortiz Ávila no tenía mucho margen de maniobra para desplazar a las personas que lograron obtener terrenos ganados el mar, pues las obras principales edificadas serían ubicadas una parte en las áreas rellenadas y otra parte en los espacios anexos al cinturón amurallado. Las construcciones previas como el Hotel Baluartes permanecerían en su sitio y con los mismos dueños. Un hecho que quizá pudo acarrear rispideces entre el mandatario estatal y los empresarios hoteleros como Álvaro Arceo, quien continuó promocionando el hotel al turismo durante los años sesenta pese a no ser favorecidos por Ortiz, convirtiéndose en un referente para los visitantes. El Hotel Baluartes, cuyo nombre aludía a la historia de Campeche asociada a la defensa militar del puerto frente a los ataques piratas, usaba como estrategia publicitaria estar en medio del mar con cómodas y modernas instalaciones para los vacacionistas y así se ofertaba en las postales que circularon en la

---

<sup>766</sup> *El Espíritu Público. Diario de la tarde. Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche*. 6ta. Época. Campeche. Viernes 11 de abril de 1958. núm. 848. p. 7.

<sup>767</sup> Buenfil fue presidente municipal de Campeche (1983-1985). José Manuel Alcocer Bernés. *Historia del Ayuntamiento de Campeche*. H. Ayuntamiento de Campeche. Campeche. 2007. p. 297.

<sup>768</sup> Rafael Vega Alí, Emilio Rodríguez Herrera y Gerardo Pasos Palma. *El PRI en Campeche. Una memoria colectiva. 1929-2008*. Partido Revolucionario Institucional. Campeche. 2008. pp.79 y 83.

<sup>769</sup> Fausta Gantús. "De amor y conveniencia. La familia Carvajal y las redes de parentesco. Campeche, 1841-1853", en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*. núm. 58. Instituto Mora. Enero-abril de 2004. 85.

época, pretendiendo mostrarse como un lugar paradisiaco y tranquilo, vistoso y atractivo para el viajero, en una estampa totalmente acogedora (Imagen 40).

Imagen 40. Postal publicitaria del Hotel Baluartes



Fuente: Fondo fotográfico particular de José Manuel Alcocer Bernés, ex cronista del municipio de Campeche. Circa. 1960. Autor: Desconocido. El ilustrador pretendía mostrar un edificio cómodo para el vacacionista. La imagen de las instalaciones parece emular una especie de isla en medio del mar, frente a la ciudad antigua.

Independientemente de la molestia que pudo provocar al gobernante una obra que no se realizó bajo su auspicio como el mencionado hotel, la nueva ciudad que se pretendía construir sobre el mar continuó en marcha en la capital del estado, aparentemente sin problemas ni inconvenientes, salvo el tiempo que apremiaba para concluirlo en un plazo muy corto, lo que finalmente se logró. En su primer informe, y pese a la controversia y sin dar muchas explicaciones sobre el origen de los recursos para proseguir con la edificación de los inmuebles, Ortiz Ávila abundó que el costo total de las obras fue de 2 millones 443 mil 706.16 pesos, de los cuales la Secretaría de Marina aportó 1 millón 249 mil 999.15 pesos, la



Secretaría de Obras Públicas 672 mil pesos y el gobierno que encabezaba invirtió 521 mil 707.01 pesos.<sup>770</sup>

### **Joaquín Álvarez Ordoñez, El Programa de Desarrollo Urbano para la Ciudad de Campeche y sus Resultados**

José Ortiz Ávila aspiraba abrirse paso en su gubernatura con la promesa de cambiar el rumbo histórico de Campeche para no parecerse a la gestión de Trueba Urbina y situarlo en un nivel de transformación que fuera real y no algo anecdótico, como finalmente ocurrió con su antecesor y su ambicioso programa del Campeche Nuevo, que culminó junto con aquel sexenio. Gracias a la insistencia de cambio, el proyecto para mejorar la ciudad a través de nuevas áreas urbanas se mantuvo vigente, dotándola de modernos edificios administrativos y espacios para el esparcimiento y movilidad de la ciudadanía, y en este contexto es importante la figura del arquitecto Joaquín Álvarez Ordoñez. Sobre éste se ha abordado poco, pero de la breve bibliografía existente Iván San Martín ha ocupado un especial interés en la trayectoria y obra de Álvarez Ordoñez en la ciudad de Campeche, porque en esta se advierte mucho su firma arquitectónica pese al empeño de los gobernantes más recientes por valorar el patrimonio histórico novohispano en detrimento del moderno. Uno de los puntos más relevantes y que ha faltado analizar con detalle precisamente por este autor es la actualización del *Plano Regulador de Campeche* hecha por Domingo García Ramos en 1952. Este fue un encargo que le hiciera el subsecretario de la Secretaría de Patrimonio Nacional, el arquitecto Guillermo Rosell de la Lama, que tuvo como una de sus grandes preocupaciones la planificación y así lo demostró al participar en diversos proyectos que coordinó con sus colegas y desde su posición como funcionario público en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, siendo un reconocido urbanista en esos años.<sup>771</sup>

Cuando Álvarez Ordoñez arribó a Campeche para trabajar en las áreas donde se levantarían las nuevas sedes de los poderes estatales, éste contaba con 30 años de edad, pero poseía una meritoria carrera colaborando en la capital del país con otros coetáneos suyos como Félix Candela y construyendo estructuras vanguardistas como el proyecto del

---

<sup>770</sup> *Ibid.* p. 76.

<sup>771</sup> Carlos Ríos Garza. "Guillermo Rosell de la Lama. Semblanza", en *Espacios. Revista integral de arquitectura y artes plásticas*, Edición digital, Facultad de Arquitectura/Universidad Nacional Autónoma de México, noviembre de 2011, pp. 17-18.

restaurante Los Manantiales en Xochimilco,<sup>772</sup> así como de haber participado en la construcción del Estadio Universitario de la UNAM. Álvarez era un joven egresado de la Academia de San Carlos y entró en contacto con un círculo destacado de arquitectos que, como Rossell de la Lama, ocuparían cargos administrativos de primer orden durante la etapa de mayor influencia del Partido Revolucionario Institucional en el país. Conoció a urbanistas como Carlos Lazo o Pedro Ramírez Vázquez, quienes no solamente fueron decisivos en su formación profesional sino también en su incursión en la política como futuro legislador. Al año siguiente de que Rossell le encargara la actualización del *Plano Regulador de Campeche*, se entrevistó con el gobernador José Ortiz Ávila para presentárselo y de inmediato éste recibió con agrado la propuesta, quien presumió que la ciudad por fin contaría con las obras modernas del país.<sup>773</sup> El urbanista confirmaba la deplorable situación del denominado Campeche Nuevo y la urgencia de mejorar la imagen de la ciudad, ya que el espacio que pretendía ser la moderna urbe “no era más que un relleno de tierra interminable, puesto que rellenaban y rellenaban con tierra”.<sup>774</sup> Aunado a que, a decir de Álvarez, únicamente consistía en una carretera con luz que se inundaba por todos lados porque no habían dejado ductos para la circulación del agua y esto provocaba un olor desagradable.<sup>775</sup>

El proyecto de Joaquín Álvarez Ordoñez se llamó *Programa de Desarrollo Urbano* publicado en 1963 y, a diferencia del documento que le antecedió hecha por García Ramos, tenía una visión más amplia, tomando en cuenta aspectos que aquel ignoró, por ejemplo el aspecto del drenaje, que tenía el objetivo de resolver los olores nauseabundos que en ese momento todavía se desprendían dando un mal aspecto a la ciudad ante la ausencia de plantas de tratamiento para eliminarlos o puntos básicos como el alumbrado público, así como de otros servicios con los que contaba entonces la capital del estado. En cierto grado, retomaba el crecimiento demográfico y la zonificación, pero la dividía en dos: una zona política-administrativa y otra de índole socio-económica. Comenzaba ubicando a Campeche geográficamente dentro de la península de Yucatán, sin embargo, reconocía que su radio de

---

<sup>772</sup> Iván San Martín Córdova. “Joaquín Álvarez Ordoñez: detonante de la modernidad arquitectónica en Campeche”, en Iván San Martín Córdova y Fernando N. Winfield Reyes (compiladores). *Op. Cit.* p. 62.

<sup>773</sup> “Joaquín Álvarez, artífice del progreso”. Entrevista hecha por Luis Ángel Ramos Justo, en *Novedades Campeche*, Campeche, 2 de enero de 2002, núm. 16, p. 1.

<sup>774</sup> *Ibid.*

<sup>775</sup> *Ibid.*

influencia era muy limitado, siendo la ciudad capital la que mantenía contacto directo con Mérida y El Carmen, pese a que el estado ya estaba unido por vía férrea con el resto de la República.<sup>776</sup> Después de mencionar el lugar regional de la entidad, el autor aterrizaba en los asuntos de mayor preocupación: la del mejoramiento de los servicios y establecimientos urbanos, que a inicios de los años sesenta continuaban concentradas dentro del recinto amurallado o sus alrededores. Álvarez elogiaba ciertos avances, pero hacía diversas recomendaciones para que la población saliera beneficiada de los servicios urbanos más elementales:

Por lo que respecta a los servicios de agua potable, podemos considerar que la ciudad de Campeche cuenta con un buen servicio estando servida la población en un 50 %.

En cuanto al drenaje, se observa que éste solo existe en el centro de la población en su parte más baja, y que debido a la constitución de rocas calizas del subsuelo, ha representado un serio problema, debido a la construcción de la red, pero que hasta el presente solo un 10 % de la superficie del casco urbano cuenta con este servicio. Es necesario hacer estudios profundos con objeto de evitar los problemas que representa el desfogue de las aguas negras, pues es conveniente contar con una planta de tratamiento de estas aguas, a fin de evitar contaminaciones peligrosas de las aguas del mar, a donde en última instancia van a parar las aguas negras, debido a la conformación topográfica del terreno de Campeche.

Es necesario que se realicen estudios detallados al respecto, con objeto de proceder en su caso, a las ampliaciones futuras de las de agua y drenaje, a fin de lograr una operación óptima de estos servicios.

Por lo que respecta a los servicios de energía eléctrica, se observa que la ciudad de Campeche cuenta con un índice regular, ya que aproximadamente un 80 % de la superficie del casco urbano cuenta con este servicio.

En cuanto al alumbrado público, es necesario contar con un estudio completo al respecto, a fin de determinar las zonas servidas y las no servidas, y determinar así las necesidades que al respecto se tienen en la ciudad de Campeche.

Por lo que toca a los pavimentos de calles y avenidas, se observa que existen tres tipos: asfalto, empedrado y tierra, dando como resultado que se cuente aproximadamente en un 50 % del área del casco urbano, con pavimentos de buena calidad.<sup>777</sup>

---

<sup>776</sup> Joaquín Álvarez Ordoñez. *Programa de Desarrollo Urbano. Ciudad de Campeche*, Gobierno del Estado de Campeche, 1963, pp. 5-6.

<sup>777</sup> *Ibid.* pp. 15-19.

Indudablemente la ciudad histórica seguía siendo el epicentro de las actividades comerciales, políticas y administrativas. La urbe ejerció una persistente atracción en la población rural, ya que proporcionaba fuentes de trabajo y desarrollo económico, según el reporte de Álvarez Ordoñez. No obstante, el campo era el rubro que ocupaba el 40% de la población, mientras que los servicios y la industria de la transformación, que eran clasificados como trabajos netamente urbanos, proporcionaban empleo al 60% de los habitantes del municipio.

El texto es interesante para conocer las zonas de la capital que poco a poco fueron recibiendo mayor flujo de pobladores. En este caso, el análisis enfatizaba las condiciones geográficas que determinaron el asentamiento de personas, especialmente en el oriente de la capital. El subsuelo campechano era en su mayor parte sílico-arcilloso y se extendía entre el fuerte de San Luis al poniente y la ría de San Francisco al oriente. Todo el terreno era plano excepto la parte de la “cordillera”, que entonces conformaba una barrera física al crecimiento urbano por el sur. Dicha barrera se acercaba a la costa por el poniente y esta condición natural era la causante de que la ciudad se estuviera desplazando hacia el oriente. Este punto que se desplegaba a lo largo de toda la costa era para Álvarez Ordoñez los más óptimos para el desarrollo urbano.<sup>778</sup>

De este modo, marcó una diferencia con el urbanista García Ramos, quien aconsejaba rellenar el mar para construir espacios habitacionales, en tanto que Álvarez observó que la franja costera oriental era adecuada para ampliar la urbe por las condiciones físicas del terreno que la hacían apta para el poblamiento. Aunque los terrenos ya ganados al mar tuvieron que usarse como era la meta que se había trazado el gobernador Ortiz Ávila, quien nunca bajó la guardia en su idea fija de transformar la ciudad para que ésta tuviera un rostro nuevo y que los terrenos sirvieran para funciones administrativas y públicas.

En su estudio, el arquitecto exhortaba liberar el casco urbano de los establecimientos que causaban molestias y desplazarlos hacia zonas especiales, según el giro de éstos. Se refería a algunas fábricas que eran “focos de ruidos, olores y humos”, pero que también originaban problemas viales al invadir las vías para el abastecimiento de materias primas y las salidas de los productos elaborados. De igual forma existían establos que se volvían focos

---

<sup>778</sup> *Ibid.* pp. 25-26.

de infección por la cantidad de insectos que asediaban la urbe y además el alimento para el ganado se desbordaba hacia las vialidades, entorpeciendo la movilidad.<sup>779</sup> La distribución desempeñaba una función clave para la vida de la urbe, porque se consideraba que debía existir un equilibrio entre el movimiento de personas y bienes. Álvarez advertía que en cuestiones económicas, en la ciudad no había una idónea localización lógica de los establecimientos que facilitara una correcta distribución de personas y bienes. Este desorden imposibilitaba la zonificación y, por ende, la integración armónica de la urbe. En cuanto al incremento poblacional dentro del casco urbano, una sugerencia importante era el siguiente:

En el plan de crecimiento del área urbana o sea de los cascos urbanos, se hace la proposición de mantener una densidad media inferior a la actual, que creemos es el más adecuado para la ciudad de Campeche, no solo por sus características propias, sino por su clima y la idiosincrasia de sus habitantes.

Para lograr lo anterior, se propone que las nuevas zonas de desarrollo, la propiedad quede distribuido entre el mayor número posible de propietarios, y se logre un control en la lotificación y la construcción. Por lo que refiere a la zona urbana actual, creemos que es necesario proceder de igual forma que en las zonas de ampliación del casco urbano.

Para abatir la densidad de población, se propone una ampliación del casco urbano, que actualmente tiene 1025 Has., con objeto de contar el año de 1970, con 2100 Has.<sup>780</sup>

Esta fueron a grandes rasgos las ideas plasmadas por el arquitecto Joaquín Álvarez Ordoñez para la ciudad de Campeche en el *Programa de Desarrollo Urbano*. El compromiso del gobernador era colocar a la capital dentro de las urbes progresistas y, en efecto, el político se aferró a esta idea con tal de insertar a la entidad y sobre todo a la ciudad campechana, a “la acción progresista y revolucionaria del Primer Magistrado de la Nación”.<sup>781</sup> En 1962 el presidente de México, Adolfo López Mateos sería reverenciado como una suerte de patriota que había sabido responder a los principios históricos e ideológicos de la Revolución Mexicana y, con base en ello, Ortiz Ávila se apresuró a hacer realidad aquella anhelada transformación, invirtiendo su esfuerzo en construir plazas y centros cívicos en los espacios aledaños al recinto amurallado y sobre una parte de los terrenos ganados al mar justamente

---

<sup>779</sup> *Ibid.* pp. 33-34.

<sup>780</sup> *Ibid.* p. 36.

<sup>781</sup> *Primer Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila. Ibid.* p. 9.

donde llegaba el casco antiguo. Ortiz Ávila respaldó la propuesta de Álvarez, ya que una de las prioridades era la demostración del poder del régimen y presentarlo como capaz de mover al estado hacia la prosperidad, en detrimento de la preocupación por desplazar a la población hacia el oriente de la capital. En la lógica de la tradición revolucionaria del que se ufanaba, las edificaciones públicas estuvieron estrechamente ligados a la voluntad de Ortiz Ávila, quien con sus decisiones políticas determinó la dirección que seguiría la administración estatal en materia urbana.

A pesar de su estilo autoritario de gobernar, el proyecto revolucionario de Ortiz, que decía ser el de los intereses de la población, pudo concretar ciertas obras que estaban consignadas en el documento de Álvarez, una de ellas era todo lo relativo al alumbrado y la electrificación de la ciudad, principalmente en las nuevas áreas y las más confluídas, como la iluminación mercurial en la Avenida 16 de Septiembre, la Plaza de la Independencia, de los malecones de barlovento y sotavento llamados Presidente Miguel Alemán y Justo Sierra Méndez, respectivamente. Dos años antes, en 1960, López Mateos había decretado la nacionalización de la industria eléctrica, una resolución que tenía como finalidad una mayor cobertura en el servicio entre la sociedad mexicana y de este modo solventar las deficiencias en la operación de las empresas privadas.

Previo a la nacionalización, Campeche fue uno de los estados que quedó dentro de la esfera de influencia de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) al adquirir el control de la energía eléctrica para revertir la mala situación del servicio ofrecido por las empresas de particulares.<sup>782</sup> Ante este panorama, además de la capital, el gobierno local comenzó los trabajos de electrificación prácticamente en todo el estado, comprometiéndose a la construcción de obras por 4 millones de pesos, cubriendo el 50 % en todo el territorio estatal en cooperación con la CFE. El contexto favorable de la nacionalización eléctrica permitió también que el Estado tomara control de este sector y otros de importancia, como el de agua potable, otro punto que Álvarez había señalado como crucial. Al respecto, el municipio

---

<sup>782</sup> Junto con Campeche, los otros lugares donde se compraron las concesiones del servicio fueron Oaxaca, San Cristóbal de las Casas, Zamora, Sabinas, Los Mochis, Fresnillo, Hermosillo, la parte sur y occidental de Sonora y Nuevo Laredo. Datos de Guillermo Martínez Domínguez citado por Enrique de la Garza. *Historia de la industria eléctrica en México* Tomo I, Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Iztapalapa, México, 1994, p. 305.

adquirió un crédito del Banco Nacional Hipotecario Urbano y de Obras Públicas por un monto de 2 millones de pesos para fortalecer el sistema de abastecimiento de agua potable.<sup>783</sup>

La ciudad recibió los beneficios de la instalación de agua potable, por lo que las calles se rompieron para colocar los medidores y tomas domiciliarias que surtirían del líquido a los pobladores.<sup>784</sup> En los primeros años se lograron colocar 2500 y se hicieron estudios geohidrológicos para perforar un pozo en las cercanías de la capital, para que sus habitantes dispusieran de un mayor volumen.<sup>785</sup> Cabe decir que el momento cumbre de todos estos avances en el rubro de obras públicas y que incluyó la planta termoeléctrica, ocurrió durante la visita de López Mateos en Campeche, quien en compañía de Ortiz Ávila se encargó de inaugurar los modernos espacios que ocuparían las oficinas gubernamentales y también para el recreo de las personas como fueron los parques.

Entre los conjuntos urbanos abiertos oficialmente se encontraban el Centro Cívico Dr. Héctor Pérez Martínez, la escuela Adolfo López Mateos, la Plaza de la República, el Edificio de los Poderes, la Cámara de Diputados, la Fuente del Progreso, las avenidas 16 de Septiembre y Justo Sierra Méndez, la Plaza de las Américas, los Portales Revolución, el Monumento a la Nacionalización de la Industria Eléctrica y el busto erigido a la memoria del presidente. Gracias a que el país atravesaba un periodo de estabilidad política y económica, se pudo disponer de la infraestructura necesaria para la consumación de las obras, pero también evidenció el pragmatismo de Ortiz Ávila al reconocer la investidura presidencial por su amplio apoyo y dedicándole un busto o bautizando con su nombre a una escuela y, especialmente, por su afinidad en el manejo de su discurso sustentado en el proceso histórico revolucionario de 1910, que era visto como el acontecimiento que dio pauta a la etapa de desarrollo y crecimiento que se experimentaba en esos momentos en México y Campeche. El gobernador evocaba con orgullo las palabras del jefe del Ejecutivo nacional durante su visita:

---

<sup>783</sup> AGECE. *Primer Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila*. *Ibid.* pp. 73-74.

<sup>784</sup> *Ibid.*

<sup>785</sup> *Segundo Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila*. Dirección General de Gobernación, Campeche, 7 de agosto de 1963, p. 34.

Me sorprende gratamente asistir al resurgimiento del espíritu cívico y reconstructor de esta entidad. He venido a constatar la fructífera tarea desarrollada por el pueblo de Campeche, en conjunción con sus autoridades para dar un salto al tiempo, ganando etapas perdidas y ponerse acorde con el ritmo acelerado con que marcha el pueblo de México hacia la conquista de las metas de la Revolución.<sup>786</sup>

Ortiz presumió ante el presidente las supuestas bondades transformadoras de la Revolución y cuyos cambios positivos comenzaban a sentirse en la vida de los campechanos. Al mismo tiempo que rendía una exaltación exagerada hacia la figura de López Mateos, presentándolo como una especie de ícono digno de ser recordado por su aporte no solamente en la historia de la entidad sino de todo el país. Con este hecho el gobernante estatal reforzaba sus relaciones con la Federación e intentaba compaginar el desarrollo de Campeche con el del resto de la República, como si todos sus miembros caminaran armónicamente en la misma ruta del progreso para ya no desviarse de esa dirección ni tampoco dar un solo paso atrás. La presencia del pueblo unido fue considerado un factor clave, porque había trabajado en torno al régimen de la Revolución imbuido por “los anhelos de superación” que sienten las personas.<sup>787</sup>

Los deseos de Ortiz Ávila se cumplieron y pudo jactarse con un ánimo de triunfalismo desmedido, algo que su antecesor no concretó. La ciudad se convirtió en ese parámetro que calificaba su quehacer como un líder “revolucionario” que modificó la ruta de la historia como nadie antes lo había conseguido. Una fotografía evidencia la solemnidad en la exposición de la maqueta de la ciudad moderna de Campeche (Imagen 41), en donde se alcanza a ver en la parte inferior derecha unas letras: “Álvarez Ordoñez” y otras menos visibles. Se trataba del proyecto de aquel, exhibido ante el presidente Adolfo López Mateos durante su visita quien, desde el centro de la imagen, observa con mucha atención la réplica de la capital campechana explicada por el joven arquitecto sosteniendo una vara para indicar algún punto de interés. A la derecha del mandatario nacional, el gobernador José Ortiz Ávila, serio y adusto, contempla la nueva urbe progresista que impulsó con mucho ahínco. Todos ellos acompañados por un grupo de funcionarios y secretarios. En la maqueta son perceptibles el casco histórico con su forma hexagonal, algunos edificios vanguardistas

---

<sup>786</sup> *Segundo Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila. Ibid. p. 9-10.*

<sup>787</sup> *Ibid.*



construidos sobre los terrenos ganados al mar y en los alrededores todavía se notaba que faltaba mucho por expandir la mancha urbana.

Imagen 41. El presidente de México, Adolfo López Mateos y el gobernador de Campeche, José Ortiz Ávila, junto con otros funcionarios en 1963.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. Año: 1963. Autor: desconocido. Gira presidencial en Campeche. López Mateos y Ortiz Ávila observan la maqueta de la ciudad de Campeche elaborada por Joaquín Álvarez Ordoñez. Fuente: Archivo General del Estado de Campeche.

### **Una Ciudad Innovadora, Revolucionaria y Nacionalista**

La celebración oficial por las obras inauguradas en 1963 quizá no haya sido las primeras innovaciones tecnológicas en los afanes gubernamentales por materializar la modernización de la ciudad, pues a finales del siglo XIX y principios del XX, los gobiernos del porfiriato se preocuparon por intentar imprimir un sello que dejara constancia de un antes y un después en la capital campechana en el renglón de transporte derribando fragmentos del lienzo de muralla por creer que éste era uno de los remanentes de un pasado caduco como el colonial. La modernización de la capital fue un proceso que ya se estaba gestando y que tuvo uno de sus puntos más álgidos y visibles en los años sesenta. Las autoridades siempre quieren dejar su impronta en la historia y esta vez no fue la excepción. En relación a lo que se hizo anteriormente, las edificaciones públicas que se levantaron en los primeros años de gobierno

de Ortiz Ávila tenían muchos elementos innovadores inspirados en el Movimiento Moderno Internacional y también porque para la construcción de los nuevos conjuntos urbanos se usaron materiales poco comunes en la ciudad: el concreto armado y otros componentes como el acero, aluminio, vidrio, etc., detalles ya mencionados por algunos arquitectos.<sup>788</sup> El diseño de las formas se basaron en algunos trabajos previos de Álvarez Ordoñez, pero sobre todo en experiencias latinoamericanas como Brasilia, la capital de Brasil, donde intervinieron Oscar Niemeyer y Lucio Costa,<sup>789</sup> y el Centro Cívico de Guatemala en la que trabajaron varios urbanistas como Carlos Haeussler y Raúl Minondo.<sup>790</sup>

Como dice Iván San Martín, las características arquitectónicas y las soluciones constructivas usadas por Álvarez Ordoñez, propios de la tecnología desarrollada en la época, lograron colocar al Edificio de los Poderes en la vanguardia internacional. La influencia de Le Corbusier es muy notable en detalles como el vestíbulo con columnas que permitían la entrada del aire que venía del mar y otras piezas interesantes como una sala hipóstila que a manera de ágora conducía a la Cámara de Diputados.<sup>791</sup> Este edificio, a su vez, era bastante llamativo por su forma geométrica y que en cierto grado evocaba al Congreso Nacional de Brasil (Imagen 42). En la nueva sede del Palacio de Gobierno sobresalían dos murales exteriores hechos por el pintor José Chávez Morado. Contiguo a estos edificios se realizó la plaza Moch Couoh, que imitaba la forma de un barco y se podía transitar por varios caminos rodeados de agua. Los rasgos compositivos calificados como innovadores han sido muy bien analizados por San Martín, pero debe destacarse más el discurso del nacionalismo revolucionario en las obras, que está impreso en el discurso visual del conjunto,

---

<sup>788</sup> María Elena Torres Pérez y Claudio Alberto Novelo Zapata. *Op. Cit.* p. 111.

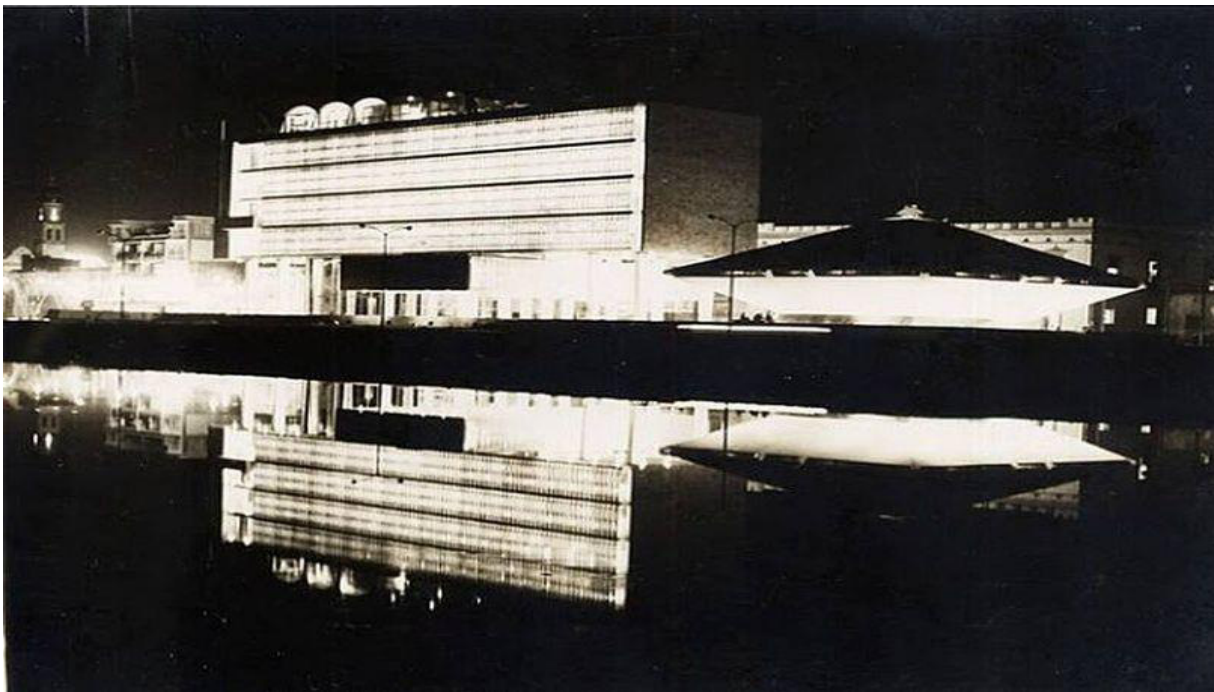
<sup>789</sup> Iván San Martín Córdova y Raúl Alberto González Medina. "Administración, política y proyectos al servicio de los ciudadanos. Entrevista a Joaquín Álvarez Ordoñez", en *Academia XXII*, Primera época, núm. 14, Facultad de Arquitectura/Universidad Nacional Autónoma de México, México, Agosto 2016-Enero 2017, p. 79.

<sup>790</sup> San Martín Córdova. *Ibid.* p. 79.

<sup>791</sup> *Ibid.*

fundamentalmente en la Plaza de la República y en los murales del guanajuatense Chávez Morado.

Imagen 42. Edificios de los Poderes de Gobierno y Legislativo en 1962



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. Circa 1962. Autor: desconocido. Conjunto arquitectónico que integraba la sede de los poderes de Campeche con formas geométricas. Estuvo inspirado en el diseño de Brasilia del país sudamericano Brasil. El Palacio de Gobierno y la Cámara de Diputados quedaron frente a la plaza Moch Couoh y su iluminación se reflejó en el mar durante la noche, ya que años después se volvió a rellenar el mar unos metros más. La parte superior del Palacio de Gobierno contaba con una cresta y un helipuerto que ahora tampoco existen.

La Plaza de la República fue concebida para festejar reuniones cívicas o eventos oficiales y consistió en una plancha rectangular en cuyas partes laterales emergía un camino ondulante que culminaba en un espacio contiguo al Palacio de Gobierno (Imagen 43). Este camino era un andador utilizado por los peatones y simbolizaba el cuerpo de la serpiente emplumada: Quetzalcóatl. El perímetro de la plaza se encontraba circunvalado por un canal de agua y en la parte inferior izquierda se levantó un águila devorando una serpiente, que era la representación de la fundación de Tenochtitlán. La disposición de los arriates y la forma de las bancas tenían formas de grecas. El discurso de la Plaza de la República se refería a uno de los momentos fundacionales de la nación, propio de la interpretación historiográfica de los gobiernos posrevolucionarios que tomaban este suceso como un hito antes de la

llegada de los españoles. Sin embargo, esto debe entenderse como un intento de integrar al estado de Campeche al resto del país y hacer manifiesta su participación activa en las directrices que el Gobierno Federal estaba siguiendo, además hay que tomar en cuenta que en la región campechana se desarrolló un grupo prehispánico distinto a los mexicas, los mayas, que identitariamente corresponde más a la península de Yucatán y que se mantuvo fuera del área de dominio de Tenochtitlán, que atravesó una dinámica distinta.

Imagen 43. La Plaza de la República y el Palacio de Gobierno. Años sesenta



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. *Circa* 1962. Autor: desconocido. La Plaza de la República era una alegoría a la fundación de Tenochtitlán. Al fondo el Palacio de Gobierno, de arquitectura funcionalista. El espacio que ocupaba el conjunto arquitectónico se encontraba en una franja que separaba el casco antiguo y el mar. Fue parte de los terrenos que recibió el nombre de Campeche Nuevo durante el sexenio de Alberto Trueba Urbina y que fueron aprovechados por José Ortiz Ávila.

La obra plástica de José Chávez Morado quedó integrada en la fachada del Palacio de Gobierno. A diferencia del trabajo de Álvarez Ordoñez, no se conoce algún relato o entrevista que dé a conocer la manera en que el pintor llegó a Campeche para realizar los mosaicos exteriores que todavía sobresalen en el exterior del recinto. El guanajuatense

perteneció a una segunda generación de muralistas que, al igual que sus antecesores, laboró en espacios que le proporcionaron ya sea funcionarios públicos o particulares. Su obra es importante ya que dejó huella en algunos edificios universitarios de la UNAM, en el Congreso de la Unión o en la Alhóndiga de Granaditas de su natal Guanajuato.

Chávez Morado era uno de los artistas que estuvieron a favor de la “integración plástica”, es decir, el diálogo entre la pintura mural, la escultura y la arquitectura, de tal forma que estas disciplinas se constituyeran armónicamente en una sola. Su ideología podría definirse como nacionalista y al convertirse en un permanente y cercano colaborador del régimen, fomentó una lectura visual de “los ideales posrevolucionarios de una nación mestiza unificada”.<sup>792</sup> Los murales que Chávez Morado hizo en Campeche no fueron la excepción, pero especialmente, hay uno que narraba su visión de la historia de la ciudad. En el imaginario del mosaico la historia se dividía en tres episodios históricos esplendorosos: la época prehispánica, representado por un científico maya haciendo mediciones y el otro construyendo; posteriormente sobrevinía la Colonia, personificado por un soldado español mirando un mapa del puerto de Campeche, junto a él se distingue un baluarte con el escudo de la ciudad y más al fondo unos barcos, evocando su tradición marinera. La última escena retrataba la modernización de la capital y en primer plano un joven con el brazo extendido apuntando hacia el horizonte; el artista plasmó las modernas instalaciones de los palacios de

---

<sup>792</sup> Ana Isabel Pérez Gavilán. “Chávez Morado, destructor de mitos. Silencios y aniquilaciones de *La Ciudad* (1949)”, en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, Vol. XXVII, Universidad Nacional Autónoma de México, México, núm. 87, 2005, p. 70.

Gobierno y Legislativo, así como la escultura del águila devorando a una serpiente y, más atrás, un poste de luz, indicando la electrificación (Imagen 44).

Imagen 44. Mural de José Chávez Morado en Palacio de Gobierno de Campeche.



Fuente: Autor desconocido. Uno de los murales de José Chávez Morado, es una síntesis de lo que creía era la historia de la ciudad de Campeche, siempre en orden ascendente se imaginaba el pasado, el presente y el futuro como una continuidad que tenía como único común denominador el progreso, en clara armonía con el pensamiento del régimen posrevolucionario.

En el mural convergieron dos pasados mitificados: el prehispánico y el colonial, el rostro indígena al tiempo que el español conformaban un imaginario de identidad local. Amén de este pasado virtuoso, se configuraba un presente lleno de progreso y en el horizonte, un futuro de esperanza. Pese a las modificaciones que sufrió con el paso de los años, el Palacio de Gobierno de Campeche es el único en México con las características de la arquitectura funcionalista.

Otro punto interesante fue la construcción de un nuevo mercado para sustituir el que existía en la vieja ciudad, que ya resultaba insuficiente como consecuencia del flujo de población y la torpeza que causaba la movilidad de los peatones y el tránsito vehicular. El Ayuntamiento de Campeche envió la solicitud para que una Comisión del Plano Regulador aprobara la construcción de un mercado más grande y cómodo. Después de someterlo a votación, la propuesta fue aceptada porque el terreno donde se pensaba realizar las instalaciones se encontraba en un lugar sancionado por los gobiernos federal y estatal para

ser utilizado como zona comercial,<sup>793</sup> así como por su ubicación, muy inmediata a la antigua alameda decimonónica y el lienzo de muralla novohispano. Después de dar luz verde al proyecto, en 1964 se inició la edificación del mercado teniendo como respaldo financiero al Banco Nacional Hipotecario y bajo la dirección del arquitecto Álvarez Ordoñez.<sup>794</sup> El centro de abastos fue inaugurado en diciembre de ese mismo año con el nombre de Pedro Sainz de Baranda con un sello netamente funcionalista, en la que se pudo apreciar los rasgos del Movimiento Moderno aderezado con un toque prehispánico, dentro del cual el autor dispuso los espacios de acuerdo con los productos que se comercializarían en su interior (Imagen 45). Contaba con vanos en forma de arcos mayas y unas losas inclinadas romboidales que facilitarían la ventilación, una presencia necesaria según el clima de la región.<sup>795</sup>

Imagen 45. Mercado Pedro Sainz de Baranda. Años sesenta.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Fototeca Francisco Cicero. *Circa* 1964. Autor: desconocido. Mercado Pedro Sainz de Baranda, con su arquitectura funcionalista, las cubiertas romboidales permitieron la ventilación para mitigar el calor. Al estar junto a la alameda del siglo XIX y cerca del lienzo de muralla colonial, conforma en la actualidad, pese a las modificaciones que ha

---

<sup>793</sup> Fondo Obras Públicas. AGECE. *Acta relativa a la sesión celebrada por la Comisión del Plano Regulador de la ciudad de Campeche*. 28 de mayo de 1963.

<sup>794</sup> Citado por San Martín. *Ibid.* 81.

<sup>795</sup> *Ibid.* p. 82.

sufrido el mercado, una unidad urbana en la que es posible visibilizar diseños arquitectónicos de tres diferentes siglos.

## La Situación Poblacional en la Ciudad

En 1962 el Gobierno estatal continuó con su labor constructora al expropiar varios predios a particulares para levantar el edificio del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS). La decisión se tomó al considerar la extensión del terreno, ya que era suficientemente grande para alojar los sanatorios y las oficinas, porque también era un área de fácil acceso para la población y porque el número de afiliados y derechohabientes del IMSS entonces ascendía a 11 mil 818, que significaba el 25% de la población de la ciudad.<sup>796</sup> La zona se encontraba poco poblada y otra de las razones fundamentales para la elección del lugar era que se pretendía que éste colindara con una vía rápida: el boulevard de circunvalación que entonces tenía poco tiempo de haberse abierto a los automovilistas y que confluía con otra avenida que aún estaba proyectándose,<sup>797</sup> con lo cual parecía que los circuitos para la movilización que se habían proyectado previamente por el *Plano Regulador* apenas estaban haciéndose realidad tras varios años de quehacer político.

La cifra de usuarios del IMSS es reveladora, ya que evidencia una base trabajadora que se afilió en ese momento a los servicios de salud y que iba en aumento. A inicios de los sesenta la población de la ciudad ascendió aproximadamente a 43,874 habitantes, de los cuales la gran mayoría provenía de los sectores primario y secundario, en especial de las labores destinadas a la agricultura, pesca y extracción de materiales como el caolín. En tanto del segundo sector podría mencionarse la industria de la transformación, es decir, establecimientos dedicados a la fabricación de muebles y artesanías. El sector terciario era otro de los más importantes, sobre todo la burocracia, el comercio y el transporte. Todo este conjunto demuestra que los planes modernizadores tenían una gran utilidad, ya que se intentaba prevenir un conflicto demográfico mayor con los segmentos laborales que se

---

<sup>796</sup> *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Campeche*, Año 1, 6 de septiembre de 1963, Núm. 162, pp. 1-2.

<sup>797</sup> *Ibid.*



aglutinaban en la capital y que se estaba convirtiendo en una preocupación real por parte de los gobiernos.

La periferia de la ciudad es, precisamente, una de las áreas que más falta por analizar, entre otras cosas, por la ausencia de documentos y por tratarse de zonas populares que no han generado un interés historiográfico. En los alrededores de la ciudad intramuros existían problemas que hasta la fecha se han ignorado: a finales de la década de los cuarenta al sureste de la ciudad había asentamientos, un ejemplo es la colonia Tomás Aznar Barbachano, compuesta por campesinos que habían construido chozas destinándolas a terrenos de cultivo, pero que la mayoría no tenía títulos de propiedad y esta situación provocó que fueran amenazados con despojos.<sup>798</sup> Todo parece indicar que estaban a merced de ciertas personas, como Gabriel Mazín Cervantes, quien en 1955 se le autorizó oficialmente la formación de colonias.<sup>799</sup> Aunque en 1960 fue derogado el decreto que reconocía tal función a Mazín Cervantes, en lo que era un claro intento del Ayuntamiento por crear normas de regulación en la creación de colonias y el otorgamiento de los títulos de propiedad, ya que el municipio se confirió la facultad exclusiva de revisar y expedir dichos títulos a quien tuviera derecho a ello.<sup>800</sup>

No hubo más información sobre las colonias conformadas a los alrededores del casco antiguo, pues los asentamientos irregulares fue un fenómeno que persistió y las gestiones constructivas de nuevos fraccionamientos se concretará hacia la década de los setenta. El primer cuadro de la ciudad nunca dejó de ser el centro rector de las labores administrativas y comerciales, además de espacio de recreación y hogar de campechanos de clase media alta, por lo que la idea de extender la ciudad hacia otras zonas, sobre todo la aspiración de abrir un gran sector productivo industrial, poco a poco se iría evaporando. No obstante, los intentos se realizaron.

En el suroeste de la ciudad capital, en dirección a Lerma, el poblado de pescadores, hubo solicitudes para redistribuir los terrenos que antes eran ocupados por la ex hacienda

---

<sup>798</sup> AGECE. Fondo Obras Públicas. *Carta al Gobernador del Estado denunciando intento de despojo de vecinos*. 1949. 3 fs.

<sup>799</sup> AGECE. *El Espíritu Público. Diario de la Tarde. Periódico Oficial del Gobierno del Estado*. Año 98. Campeche, 21 de noviembre de 1955. p. 4.

<sup>800</sup> AGECE. *El Espíritu Público. Diario de la Tarde. Periódico Oficial del Gobierno del Estado*. Año 102. Campeche, 25 de octubre de 1960. p. 5.

Buena Vista.<sup>801</sup> Estas solicitudes revelaban los proyectos que algunas empresas pensaban concretar en los alrededores del antiguo puerto, que además reflejó la idea de descentralizar los negocios que se encontraban en el casco antiguo y que buscaban expandirse hacia el suroeste. Industrias Altamar, S. A., por ejemplo, solicitó un permiso para construir una bodega en zona federal sobre la vera de la carretera Campeche-Lerma.<sup>802</sup> Hubo otros oficios dirigidos a mantener las instalaciones de astilleros y varaderos localizadas en territorio federal.<sup>803</sup> Estas actividades estuvieron asociadas con el mar y en la actualidad aún se conservan los edificios.

Por su parte, las avenidas no atravesarían el casco histórico, sino todo lo contrario, se protegería a la vieja ciudad de vehículos pesados y así se evitaría el embotellamiento. Más bien las nuevas arterias fueron liberadas del excesivo tránsito, mismas que se inauguraron en 1963, todas rodeaban la muralla y culminaban en sectores contiguos a las quintas y huertas, ya prácticamente en las afueras de la ciudad (Imagen 46); destacaron el circuito Baluartes, las avenidas Gobernadores y Presidente López Mateos,<sup>804</sup> que confluían en las instalaciones del IMSS. Éstas a su vez quedaron localizadas enfrente del lienzo de muralla, justamente frente a la Puerta de Tierra, uno de los que mejor se conservaban y que había sobrevivido a la destrucción de los fragmentos del cinturón amurallado en años anteriores.

---

<sup>801</sup> AGEC. Fondo Obras Públicas. *Distribución de terrenos de la ex hacienda de Buena Vista en Campeche*, Camp. México, D. F., 18 de abril de 1964. f-1.

<sup>802</sup> AGEC. Fondo Obras Públicas. *Solicitud para obtener concesión de uso sobre una superficie de 425.00 m<sup>2</sup> de zona federal*. México, D. F., 11 de enero de 1964. f-1.

<sup>803</sup> AGEC. Fondo Obras Públicas. *Solicitud para seguir detentando la superficie federal donde se ubican las instalaciones de varaderos y astilleros*. Campeche, 17 de diciembre de 1963. f-1.

<sup>804</sup> *Tercer Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila*, Dirección General de Gobernación, 7 de agosto de 1964, p. 30.

Imagen 46. Avenida Gobernadores de Campeche. Años sesenta.



Fuente: Archivo General del Estado de Campeche. Tercer Informe de Gobierno de José Ortiz Ávila. 7 de agosto de 1962. La Avenida Gobernadores confluía con la Avenida López Mateos, precisamente entre el cruce del lienzo de muralla y el terreno donde se construirían las instalaciones del IMSS. Concluía en las afueras de la urbe, pero se trataba de un intento de mejorar la circulación de automóviles sin afectar el casco antiguo. Asimismo, significaba un ensanchamiento de las vías urbanas que, como se aprecia en la imagen, aún se encontraba rodeada de huertos.

Una avenida más era la Avenida Resurgimiento, que conectó a la capital con el pequeño poblado de pescadores de Lerma. Cabe destacar que los vecinos que vivían a las orillas donde se había concretado esta avenida no siempre quedaron complacidos con los resultados, en razón de que a dos años de su inauguración, los vecinos habían sido desplazados hacia la quinta La Gardenia, al suroeste de la ciudad y que carecía de los servicios básicos como alumbrado público, agua potable y pavimentación. Uno de sus reclamos, aunque dirigiéndose a Ortiz Ávila en términos cordiales, se concentró en las promesas no cumplidas hasta ese entonces, ya que ellos continuaban sobreviviendo en condiciones de insalubridad estando en una “ciudad moderna y adelantada”<sup>805</sup> Esta queja denotaba que la Revolución ofrecida no se estaba reflejando en toda la ciudad y faltaban algunos problemas por resolver.

---

<sup>805</sup> Fondo Obras Públicas. AGECE. *Petición para atender los problemas de vecinos de la quinta La Gardenia*. 12 de noviembre de 1965.

En relación con los terrenos ganados al mar, en 1964 el mandatario López Mateos firmó un decreto donde se cedía al Gobierno del Estado de Campeche un predio con superficie de 15, 200 m<sup>2</sup>, arrebatándole a la Secretaría de Marina el control de la misma. Esta acción fue con el objetivo de proporcionar más espacios, de acuerdo con el Plano Regulador,<sup>806</sup> y de este modo complementar los que ya existían como la plaza cívica, el edificio de los poderes construidos por Álvarez Ordoñez y los jardines que rodeaban los recintos funcionalistas. Esta adquisición a título gratuito se formalizó el 5 de junio de 1964 con el decreto que desincorporaba del dominio público de la Federación dicho terreno,<sup>807</sup> con lo que las autoridades estatales pudieron aprovechar el suelo para destinarlo a futuras obras públicas.

Como se ha observado, es verdad que existió un contexto político controversial en torno a la planificación de la ciudad que en ciertos momentos empañó las intenciones de los planes reguladores. También es necesario destacar que los gobiernos estatales pretendían resolver los síntomas de un problema que comenzaba a manifestarse en la capital campechana y que, gracias a los diagnósticos de los urbanistas, se detectaron oportunamente. Por ejemplo, la ubicación mercado, que entonces estaba en el centro y frente al mar, exigía un lugar más amplio, pues por la cantidad de comercios y consumidores que confluían en él, se entorpecía la circulación de vehículos en calles angostas que fueron hechas para transportes más sencillos. Es decir, se requirieron de espacios libres de cualquier tipo de obstrucción para poder ingresar los productos comercializados, así como garantizar una adecuada movilidad de peatones y vehículos pesados, ventilación, entre otras facilidades. El diseño del nuevo mercado cumplió con estas características al ser trasladado afuera del recinto intramuros. Asimismo, las avenidas inauguradas obedecieron a la función de favorecer el tránsito, algo que en la actualidad otra vez se está viendo rebasado.

Finalmente, en este capítulo se hizo hincapié de la importancia de los datos proporcionados y que fueron hallados en el AGECE, pues los urbanistas que han escrito sobre la historia de la ciudad, reivindican acertadamente la trascendencia patrimonial que tiene para

---

<sup>806</sup> AGECE. Fondo Obras Públicas. *Cesión de terrenos al Gobierno del Estado de Campeche para construir inmuebles*. Secretaría de Patrimonio Nacional, Subsecretaría de Bienes Inmuebles y de Urbanismo, 14 de febrero de 1964.

<sup>807</sup> *Diario Oficial de la Federación*, T. CCLXIV, 29 de junio de 1964, México, núm. 510.

el presente una ciudad funcionalista como la que se intentó en Campeche, pero casi siempre les falta reforzar con más datos sus argumentos sobre cuáles fueron los motivos que impulsaron estas edificaciones, entre lo que se deben mencionar la información estadística sobre la población que estaba en aras de crecimiento. Además, casi siempre se concentran en lo visible, es decir, en lo logrado como las plazas cívicas, la sede de los poderes o el mercado, pero no en aquello que no se alcanzó a realizar o se quedó en el camino, siendo un ejemplo la zona industrial, a la que considero como algo inconcluso. Muy poco se hizo en este aspecto, pues la diversificación de las industrias quedó como una tarea pendiente para las autoridades. No se trata solamente de defender la conservación de los edificios construidos en aquella época, sino también de resaltar las limitaciones para seguir comprendiendo el porqué de las raíces de la ausencia de mayores empresas en la capital. La economía continuó siendo de exportación, mientras que fueron impulsadas las actividades agrícolas, pesqueras y de servicios, precisamente en esa asidua búsqueda por encontrar más rubros que generaran ingresos alternativos.

## Conclusiones

Durante el periodo estudiado (1870-1967), se dividió la historia de la ciudad capital campechana en cuatro etapas: portuaria, liberal-republicana, turística y revolucionaria. Se ha propuesto esta periodización con base en la especialización productiva otorgada a la urbe campechana desde la esfera oficial, al tiempo que tomó en cuenta la significación política que los gobiernos en turno dieron a la ciudad durante la época de cierre de la investigación. Esta propuesta de periodicidad para la historia de Campeche se derivó de la inquietud por analizar los planes y proyectos gubernamentales, mismos que generaron cambios en la reorganización de su espacio urbano. Sin embargo, una de las inquietudes esenciales se originó de la importancia que deberíamos darles a las estructuras urbanas medianas y pequeñas en la historiografía que, como la ciudad de Campeche, no fueron hegemónicas. Muchos estudios históricos se enfocaron durante años en las ciudades que habían sido las cabezas visibles del desarrollo económico de sus regiones, pero no en aquellas que formaron parte del sistema de urbes mexicanas y que, en mayor o menor medida, se articularon con ciudades más grandes, industrializadas y pobladas.

Efectivamente, analizar los distintos proyectos gubernamentales en la ciudad de Campeche condujo a descubrir procesos interesantes que habían estado invisibilizados ante las transformaciones de los núcleos urbanos que crecieron territorial y demográficamente a causa de su prosperidad económica. La notoriedad de la bonanza lograda por éstos opacó la atención hacia esos lugares donde los cambios más bien fueron modestos y donde su cotidianidad pasaba desapercibida por la mirada de los estudiosos. También influyó mucho este interés por la ciudad y puerto de Campeche, el convencimiento de que las ciudades medianas y pequeñas no se quedaron atrás como lugares dinámicos y culturales que requerían un análisis más minucioso. Esta afirmación no quiere decir que la capital campechana haya sido un caso excepcional o una especie de isla aislada, sino todo lo contrario: fue una de esas ciudades que no alcanzó una consolidación similar a la de Puebla, Monterrey o Mérida. Tampoco se niega las limitaciones que tuvo como formación urbana pequeña en relación a aspectos como el campo laboral, la producción de ciertos conocimientos intelectuales e innovaciones tecnológicas. Estas características no desmerecen la realización de un análisis

más amplio o que se hagan a un lado sus aportaciones para la historia de las ciudades en México.

Después de realizar un recorrido a partir del siglo XIX, es necesario subrayar los procesos más destacados durante las readecuaciones y revaloraciones gubernamentales en la ciudad a lo largo de este periodo. En todas las etapas comprendidas se reestructuró la imagen y las funciones de la capital campechana. En su fase de puerto, la ciudad alcanzó su máximo desarrollo económico, pero en el último tercio el puerto presentaba problemas para levantarse de una debacle que afectó su posición jerárquica dentro de la red portuaria mexicana. Con las fuentes halladas en los archivos, especialmente en los expedientes depositados en la Casa de la Cultura Jurídica de Campeche y la sección hemerográfica del Archivo General del Estado de Campeche, podemos destacar cuáles eran los movimientos mercantiles que tuvieron como escenario principal la costa campechana y también es posible recalcar cuáles eran los productos y enseres domésticos que se comercializaban en la ciudad.

Con base en lo anterior la presente investigación marca su distanciamiento con los textos que han analizado el puerto y que con sus afirmaciones parecieran dar por hecho que toda actividad portuaria desapareció en Campeche después de vivir su época de oro. La marginación hacia esta etapa donde su economía comenzó a menguar se explica si tomamos en cuenta que siempre han llamado la atención las estructuras urbanas con un mejor equipamiento, con grandes densidades de población o con una extensión territorial de regulares dimensiones y que generalmente fueron centros donde permearon novedades culturales e ideológicas que permearon hacia núcleos poblacionales de alcances limitados. La falta de interés es más acentuada cuando en el puerto hubo una desindustrialización causada por la crisis del astillero, cuyas instalaciones ya no eran rentables para la reparación de embarcaciones y que finalmente derivó en un intento fallido por reinstalarlo a pocos kilómetros de distancia de la capital campechana.

Las fuentes demuestran que sobre las aguas de Campeche prosiguió un dinamismo interno modesto. El puerto nunca rompió contacto con localidades aleñadas, quienes a su vez suministraban sus productos a los porteños y quienes comercializaban sus propios artículos, mismos que eran producidas en las huertas de la ciudad. Existió una economía de autoconsumo gracias a las quintas que rodeaban el puerto o que se encontraban en los patios

de las mismas casas. Así como los campechanos pudieron continuar con sus quehaceres domésticos, la ciudad portuaria pudo preservar una conexión marítima limitada a través de naves que salían de algunos países europeos haciendo escala en otros puertos antes de arribar a Campeche y proseguir con su travesía. Un factor más a considerar fue que otras embarcaciones usaron los servicios del puerto antes de zarpar hacia regiones más alejadas, entre éstas sobresalieron los comerciantes que actuaban fuera de la ley para ofrecer sus mercancías ilegales.

La lista de los artículos comercializados quedó registrada en los expedientes judiciales y en las páginas de los periódicos, por lo tanto, las mercaderías que llegaron fueron importantes para el consumo de los habitantes del puerto. Este aspecto es indicativo del papel de las zonas periféricas que, como el caso campechano, nos revela cómo se movilizó una ciudad portuaria pequeña frente a las grandes urbes y puertos de primer orden, en el contexto de una economía global de exportación y que experimentó profundos cambios económicos. Pese a su declinación, Campeche preservó su función como punto nodal portuario de baja jerarquía, al tiempo que fue una ciudad eslabón que se conectó con el resto de los poblados rurales manteniendo su influencia sobre éstos como sede administrativa, económica y social. El ritmo de desarrollo campechano fue paulatino, con sus altibajos demográficos, como cuando una parte de su población emigraba para trabajar en el entorno selvático, por eso no hay que descartar que Campeche es un buen ejemplo de región donde no existía una marcada separación entre campo y ciudad.

Simultáneamente a que el puerto sirvió como abrigo para algunas embarcaciones que fondeaban en su costa donde llevaban a cabo operaciones de carga y descarga de mercaderías o de pasajeros, la población de la ciudad portuaria creció muy lentamente. La drástica caída que hubo entre 1895 y 1900 reflejó un fenómeno que podría tener diversas causas. Éstas podrían ser explicadas por la mortandad causada por las epidemias que todavía afectaban a las sociedades o también por el abandono de la capital por motivos laborales. Los bosques forestales en el sur del estado ofrecían recursos para las actividades productivas, obligando a la migración masiva, pues el suelo campechano rocoso tenía poco para explotar en el marco de los reajustes de la economía global capitalista de exportación. La sobrevivencia de los locales consistió en modestos negocios como la carpintería, la zapatería, elaboración de



jabones, cervecerías y otros establecimientos comerciales, así como en una burocracia estatal que fue reforzada en este periodo. No obstante, la baja densidad demográfica influyó determinantemente en el desempeño de las actividades comerciales y frenó la diversificación y ascenso de otras industrias en la ciudad. A partir de 1910 hubo un austero aumento, sin embargo, la recuperación fue lenta, reflejándose hasta 1970 una mejoría considerable de la estructura poblacional de la capital campechana.

En relación con la reducción demográfica durante años previos, mucho influyó la expulsión de trabajadores que, ya se mencionó, prefirieron emigrar e internarse temporalmente en los bosques tropicales del sur campechano donde se localizaban los centros de extracción de maderas preciosas y chicle. Tampoco existía una gran infraestructura en comunicaciones, una cuestión que los gobernantes estatales intentaron subsanar con la construcción del Ferrocarril del Sureste en los cuarenta para unir la península de Yucatán con el resto del país y atraer turistas, particularmente a Campeche, que era uno de los objetivos para incentivar el desarrollo económico en la región como se observó en los discursos. El fenómeno que sufrió la ciudad capital en los treinta fue un ascenso en el número de habitantes, ya que los trabajadores ferroviarios y algunos comerciantes se establecieron con sus familias en el casco antiguo. Con el fin de resolver el hacinamiento de personas en las casonas del primer cuadro de la ciudad se construyeron más casas en el sur del núcleo urbano, pero sin salirse de los límites del casco antiguo aprovechando los solares y terrenos baldíos que existían.

La cuestión acerca del crecimiento demográfico en la ciudad es un asunto muy interesante y que da pie para una nueva línea de investigación. El desarrollo de la demografía estatal es un tema que requiere más análisis históricos. Si en esta etapa la población aumentaba y se concentraba dentro de la ciudad, es decir, en el recinto intramuros en vez de extenderse hacia fuera, ¿a partir de qué momento se dieron los pasos iniciales para mirar hacia el otro lado de la ciudad? ¿Cuáles fueron los primeros fraccionamientos y colonias fundadas? ¿Dónde se ubicaron los primeros espacios para construir las nuevas viviendas y por qué decidieron establecerse en esos puntos? Estas acciones llegaron hacia el último tercio del siglo XX y las unidades habitacionales creadas por las autoridades estatales aún están en espera de que las anteriores interrogantes sean respondidas por el historiador. Debe aclararse

que afuera del casco antiguo estaban los barrios, pero incluso éstos merecen una investigación más profunda. No existen más fuentes en los archivos locales que nos ayude a dilucidar cómo era la fisonomía de aquellos y cuándo ésta comenzó a transformarse para dar cabida a nuevos residentes. Esta línea permanecerá abierta para alguna futura investigación, ya que con toda seguridad existen archivos alternativos que guardan una rica información.

Mientras todo esto ocurría con la economía portuaria, subsistió una lectura de la ciudad entre los dirigentes que fuera acorde con los principios liberales y el republicanismo que pregonaban los políticos de ese bando. Aunque de igual manera el grupo conservador aspiraba a la modernidad, en Campeche fueron los liberales quienes pusieron el énfasis en la creación de los espacios verdes y la insistencia en la apertura de amplias arterias en detrimento de algunos vestigios de la vieja arquitectura patrimonial como las murallas de raíces coloniales. Durante esta fase se introdujeron en la ciudad algunas innovaciones de transporte y comunicaciones que intentaron cambiar la manera de vivir y percibir la ciudad, tal y como estaba ocurriendo en otras latitudes y sus repercusiones luego de la industrialización de ciertas ciudades del mundo. Muchas obras públicas importantes se hicieron en la capital, un factor que contribuyó a darle mayor peso a ésta frente al resto de las comunidades que constituían el estado. Los dirigentes estatales buscaban la rehabilitación del comercio marítimo de altura, desafortunadamente, nunca se logró y el puerto fue trasladado cerca de la ciudad con una infraestructura limitada incapaz de sostener la economía de la capital. Entonces se pensó en la llamada industria sin chimeneas.

Convertir a Campeche en una ciudad turística no fue una tarea sencilla y nunca lo ha sido: esta carrera la comenzaron las autoridades sin nada de experiencia en el rubro al igual que los gobernantes de las otras entidades federativas que decidieron abrazar esta empresa. Aparte de esta debilidad, no debemos descartar que una ciudad que tenía aspiraciones de reajustar la principal actividad productiva que siglos antes descansó en su puerto, apenas pasó de 20,125 habitantes en la década de 1930 a 23,277 en el decenio de 1940, por lo que la población dedicada a sus propios negocios, no poseía la densidad ni la preparación suficientes para tomar las riendas de un renglón inédito en la ciudad.

En tanto que la idea de revivir la tradición marítima de altos vuelos se diluía, la alternativa más fuerte provino de las filas gubernamentales a finales de la década del veinte:

impulsar el turismo, sector que los dirigentes de otros lugares ya habían adoptado a través de campañas de difusión como un incentivo para inyectar algo de fuerza a sus debilitadas finanzas tras los conflictos bélicos que produjo la Revolución. No se escuchó ninguna otra vez que propusiera una solución distinta como por ejemplo poner empeño en la industrialización. Lo poco que se alcanzó avanzar en el tendido de las vías férreas y el paulatino incremento de población no ayudaron mucho para que los nuevos habitantes se integraran al sector turístico. Las limitaciones en las gestiones oficiales se reflejaron en los pocos hoteles, restaurantes y otras áreas de recreo que existían en la capital. En todos prevaleció un escaso equipamiento de sus instalaciones y es que en el caso campechano es notorio que la promoción turística solamente tuvo un actor: el Gobierno del Estado.

A diferencia de algunos destinos en donde intervinieron la Federación y los empresarios consolidados, la participación exclusiva de los gobernantes estatales se tradujo en la estrechez de la campaña para dar a conocer los atractivos de la ciudad. Ésta consistió en la difusión mediante folletos y revistas culturales con circulación peninsular y aparentemente en otros estados de la República como Veracruz y Tampico. La comunidad campechana residente en la Ciudad de México fue uno de sus columnas de apoyo para divulgar una imagen encantadora de la capital y sus rincones, pero, como afirmó Moisés de la Peña en 1941, el malecón carecía de higiene y los cuartos de los hoteles carecían de la ventilación adecuada para mitigar los efectos del calor.

La limpieza de los monumentos históricos, fundamentalmente los baluartes y murallas, también tuvo muchas limitaciones, pues algunos habitantes los usaban como basureros pese al llamado a cuidarlos. El traspaso que hicieron los militares al Gobierno del Estado para que ahora éste se hiciera cargo de su administración y protección, tampoco dio frutos, pues el recinto amurallado continuó semi abandonado varios años más, aunque nunca dejó de ser uno de los símbolos de la promoción turística de la ciudad desde que ésta fuera nombrada “Monumento Nacional”. En las gestiones hechas por las autoridades estatales hallamos las raíces del sector turístico en Campeche y sobre ello se ha querido enfatizar: la importancia de un lugar que nunca ha sido un referente turístico de primer nivel y que quedó rezagado en la materia, a diferencia de los lugares que fueron promocionados casi

simultáneamente y con no menos problemas, sobre todo aquellos derivados de la violencia, la falta de comunicaciones y la baja densidad demográfica.

El fenómeno de los defectos en la organización del sector turístico fue un signo distintivo en las ciudades mexicanas que dieron un viraje hacia una especialización productiva que en los albores del siglo XX comenzaba a dar resultados positivos en otros países capitalistas. La movilidad masiva de personas no se reflejó en esta fase inicial, ya que básicamente las labores de divulgación no eran buenas y el presupuesto era ínfimo. La diferencia fue que la consolidación en el sector ocurrió en distintas épocas, mientras que en Guanajuato los primeros resultados se hicieron presentes en los cincuenta, en otros destinos como Mérida su diversificación económica no llegaría sino hasta el último tercio del siglo XX con el turismo como uno de sus puntas de lanza. En el caso campechano, la actividad turística no acabaría de despuntar a lo largo de las siguientes décadas.

La interrogante es: ¿por qué Campeche nunca ha despegado como sí lo hicieron tardíamente otras ciudades? Para entender lo que es ahora, hay que rastrear las raíces de las debilidades del fomento turístico. Generalmente, las campañas de promoción fueron limitadas e incapaces de superar otras ramas lucrativas centradas en la exportación. Así ocurrió nuevamente en el sur del estado, cuyas costas fueron escenarios de la pesca intensiva del camarón, mientras que la capital campechana nunca perdió su posición política y administrativa. En la segunda mitad del XX con la reestructuración territorial que pretendía resolver conflictos de movilidad y de aglomeración en el casco histórico a través del Plano Regulador elaborado en 1952, se mantuvo la llama de la promoción turística tratando de respetar la ciudad intramuros. La creación del programa Campeche Nuevo a partir de 1955 incluyó el impulso de la “zona típica” y la reconstrucción de sectores de la muralla, pero la infraestructura siguió siendo muy limitada a la de los años precedentes con una oficina de prensa de corto alcance, amén de que las áreas de recreo y los servicios preservaron su nula diversificación. Excepto el Hotel Baluartes que fue levantado sobre el mar, el sector terciario no creció.

La ciudad vanguardista que quería el gobernador Alberto Trueba Urbina inspirado en el Plano Regulador de Domingo Pérez Ramos de 1952 no excluía un espacio para el turismo y otros servicios. La segmentación de la ciudad en zonas para destinarlas a determinadas

actividades tenía como objetivo remediar los futuros conflictos derivados de la desorganización urbana: la construcción de las supermanzanas sobre el mar garantizaría una vivienda segura; la creación de la zona industrial distanciaría los centros de trabajo de las áreas verdes y de recreo, éstos a su vez ofrecerían higiene y un sano convivio en los ratos de ocio de la población; las avenidas darían fluidez a la circulación vial y el mantenimiento de la “zona típica” liberaría al centro del hacinamiento y el embotellamiento, asimismo, se aprovecharía para el desarrollo cultural y el disfrute de los locales y visitantes. Este último punto demuestra que la idea de la difusión de Campeche como ciudad turística nunca fue abandonada y que, por el contrario, permaneció latente en los años posteriores. La principal falla en esta estrategia fue la parca publicidad, lo que finalmente se tradujo en los escasos turistas recorriendo la ciudad capital, para que, al cabo de unas cuantas horas, emprendieran su viaje hacia Mérida u otros destinos donde la colaboración entre la iniciativa privada y los tres niveles de gobierno era palpable.

De hecho, considero que los esfuerzos para que la ciudad fuera reconocida como “Monumento Nacional” y la iniciativa para publicar la revista *Ah Kin Pech* en los años treinta, no solamente reforzaron el imaginario mítico que ya en el siglo XIX comenzaba a construirse, sino que marcaron la pauta que en las décadas venideras adoptaron los gobiernos. Entender el título de “Patrimonio Cultural de la Humanidad” que la UNESCO otorgó a la ciudad fortificada en 1999 y la instauración oficial del “mes de la campechanidad” en octubre de 2003 no es posible si no volteamos a mirar este pasado que se encontraba sepultado y que fue desenterrado en la presente investigación. Por supuesto que para llegar a estos dos últimos puntos hay que darle continuidad al capítulo sobre la ciudad turística, ya que la promoción prosiguió, aunque muy veladamente y reproduciendo el mismo discurso sobre el pasado histórico portuario. Si hiciéramos una analogía entre las narrativas: la empleada de 1937 y 1940 y la usada en 1999, veremos que es prácticamente la misma.

Estará pendiente ahondar más sobre la trayectoria del rubro para respondernos varias inquietudes: ¿Hubo más continuidades que rupturas? ¿Qué sucedió política y culturalmente para que se retomara con más fuerza ese sentimiento de orgullo hacia la capital del estado? ¿Cómo impactó turísticamente la declaratoria de la UNESCO? Podría aventurarse una respuesta: en la parte económica aún falta una respuesta contundente, pero no es arriesgado

contestar que el imaginario construido acerca del antiguo puerto floreciente sí tiene un gran éxito en la actualidad, tan es así que hasta la fecha cuando hablamos de Campeche, generalmente nos viene a nuestra mente la representación de la “ciudad de las murallas”. Ofrecer una visión más amplia requerirá vencer varios obstáculos, fundamentalmente de tipo documental, que fue uno de los problemas enfrentados al momento de reunir las fuentes, ya que el Archivo General del Estado de Campeche dispone de muy pocos expedientes con temática turística en su acervo. Una labor difícil, pero no imposible, ya que quedaron pendientes otros centros de consulta que quizá resguarden materiales interesantes.

En otro orden de ideas, indiscutiblemente la reordenación territorial de la ciudad de Campeche era un asunto necesario, pero las controversias y disputas políticas provocaron ciertas alteraciones del proyecto original o nunca se llegaron a concretar. Trueba Urbina logró ganarle una porción al mar y éste se convirtió en una especie de escenario para las ceremonias oficiales. Hasta 1962 sobre los terrenos arrebatados al mar conocido como el Campeche Nuevo se erigió la sede de los poderes y una plaza para la realización de actos sociales y políticos. En otros puntos anexos al casco antiguo se inauguraron centros cívicos, parques, fuentes, monumentos y el mercado. De igual forma se edificaron edificios de salud, siendo las instalaciones del IMSS uno de los más importantes, por su tamaño y capacidad de alojar cantidades considerables de personas.

No solamente el Plano Regulador demuestra que la densidad demográfica se estaba volviendo más compleja en la ciudad y que era una prioridad encontrarle una solución, también los servicios de sanidad fueron un indicador del desarrollo poblacional. En el decenio 1950 los habitantes de la capital llegaron a la cifra de 31,272 y en 1960 ya se contaba con 43,874, una cantidad bastante elevada en comparación con las anteriores décadas. En la ciudad de Campeche -junto con El Carmen-, la base trabajadora procedía de los sectores primario y secundario. Del primer sector provenía la pesca, que se practicaba en el golfo campechano, después actividades como la agricultura, la silvicultura y la extracción del caolín; del segundo sector, que comprendía la industria de la transformación y construcción, procedían las mueblerías y artesanías; tampoco podía faltar el sector terciario, en donde sobresalían los comerciantes y burócratas, además de los servicios de transporte. Esta etapa

coincidió con la época del milagro mexicano, caracterizado por el grado de confianza de los gobiernos por la estabilidad económica en el país.

Lo interesante de esta fase de modernización de la ciudad capital es que durante estos años existía una clara convicción por parte de la clase política local, de elevar el nivel de vida de los ciudadanos campechanos. Dicho convencimiento no era gratuito, ya que el desarrollo y estabilidad conseguidos en México hacía suponer que el estado en general, y la ciudad en particular, se dirigían hacia la misma ruta de auge. ¿Entonces dónde radica la importancia de profundizar en este periodo si en Campeche la suerte le sonrió modestamente? Los gobiernos estatales se encargaron de seguir los pasos de ciudades más favorecidas por el éxito económico, sin embargo, no todas pudieron alzar la mano para presumir sus grandes avances. No significa que no lo hayan intentado, de hecho, con la presencia de las actividades extractivas y de transformación, uno de los objetivos era diversificar la economía en el estado e industrializar la ciudad campechana, como ya estaba considerado en la zonificación del Plano Regulador, pero el proyecto no terminó de concretarse, porque Campeche basó su economía en la exportación de un producto, que en esas fechas comenzaba a ser redituable: la producción del camarón.

Por lo tanto, la idea del puerto en un primer momento, y tiempo después la de crear una variedad industrial, incluyendo la nombrada industria sin chimeneas, es decir: la turística, se quedó a medias tintas. Deseos que no son ajenos en la realidad actual, ahora que el petróleo ocupa el lugar que tuvieron el palo de tinte, el chicle y el camarón. Todo parece indicar que la economía de exportación es una tradición histórica en Campeche y aún no encuentra la brújula que lo conducirá a un desarrollo económico alternativo. El turismo continúa como una de las apuestas más importantes, sin embargo, la publicidad todavía no es la adecuada. El Gobierno estatal ahora está confiado en que uno de los proyectos integrales fomentados por la Federación como el Tren Maya será uno de las palancas para detonar el comercio y el turismo que genere la derrama económica en la entidad. Sin embargo, el programa no está exento de polémica por la supuesta destrucción ambiental que está provocando su construcción. Hay que mirar hacia atrás para detectar por qué fallaron los programas del pasado y proponer planes interesantes acorde a la realidad que vive cada entidad y aprovechar

las condiciones ventajosas que caracteriza a la ciudad de Campeche para proponer un turismo genuinamente sustentable, pero esto ya es tema de otra historia.

### **Centros de consulta**

Archivo General del Estado de Campeche. AGECE.

Archivo Municipal de Campeche. AMC.

Archivo Histórico. Casa de la Cultura Jurídica de Campeche. AH/CCJC

Archivo Histórico digital INEGI. AH/INEGI

Biblioteca Digital “Román Piña Chan”. Universidad Autónoma de Campeche. BDRPC/UAC

Biblioteca Campeche, Fondo Reservado. BCFR

Biblioteca Gustavo Martínez Alomía, Centro INAH-Campeche. BGMA/INAH

Hemeroteca Histórica Campechana. Universidad Autónoma de Campeche. HHC/UAC

Mapoteca digital Manuel Orozco y Berra. MMHB

### **Bibliografía**

Acevedo Moreno, Elsa y Enseñat Soberanis, Fernando. “La historia del turismo en México. Primeros destinos, primeros turistas”, en *Península*. Vol. XVI. Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales/Universidad Nacional Autónoma de México. Mérida, Yucatán. 2021.

Agostoni, Claudia Amalia. “Estrategias, actores, promesas y temores en las campañas de vacunación antivariolosa en México: del Porfiriato a la Posrevolución (1880-1940)”, en *Ciencia & Coletiva*. Associação Brasileira de Saúde Coletiva/Abrasco. Río de Janeiro. V. 16. No. 2. Febrero de 2011.



Aguilar Ochoa, Arturo. “La influencia de los artistas viajeros en la litografía mexicana (1837-1849)”, en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*. Vol. XXII. Núm. 76. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2000.

Alcocer Bernés, José Manuel. “Campeche: de la dependencia yucateca a la creación de un estado (1821-1857) “, en Alcocer Bernés, José Manuel (coordinador). *Creación del Estado de Campeche*, Colección Justo Sierra, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2010.

\_\_\_\_\_ *Arquitectura religiosa en Campeche (Siglos XVI-XX)*, Multi Impresos, Campeche, 2010.

\_\_\_\_\_ *El viejo palacio de Gobierno. Entre el recuerdo y el presente (reconstrucción histórica)*, Colección Justo Sierra, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2013.

\_\_\_\_\_ *El Instituto Campechano. La emblemática institución de educación superior en Campeche*. Colección Instituto Campechano, Campeche, 2013, p. 205

Albero Muñoz, María del Mar y Pérez Sánchez, Manuel (coordinadores). *Las artes de un espacio y un tiempo: el setecientos borbónico*. Fundación Universitaria Española/Universidad de Murcia, España, 2016.

Alcalá Ferráez, Carlos. *Asistencia, sanidad y población en la ciudad de San Francisco de Campeche, 1812-1861*. Tesis del Programa de Doctorado “Recuperación de la memoria. América Latina”. Universidad de Barcelona/Facultad de Geografía e Historia. Barcelona. 2008.

\_\_\_\_\_ “La ciudad de Campeche a través de viajeros extranjeros. 1834-1849”, en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*. Vol. XXXI. No. 122. Colegio de Michoacán. Michoacán. 2010.

\_\_\_\_\_ *Población y epidemias en San Francisco de Campeche 1810-1861*. Universidad Autónoma de Yucatán. Mérida, Yuc. 2015.

Alfaro Rodríguez, Evelyn. *La ciudad en torno al agua. El arroyo de La Plata como eje simbólico en el ordenamiento urbano de Zcatecas*. Tesis para obtener el grado de Doctor

en Historia. El Colegio de Michoacán. Centro de Estudios Históricos. Zamora, Michoacán. Febrero de 211.

Álvarez de la Borda, Joel. “Estampas de los tranvías de la Ciudad de México”, en *Dimensión Antropológica*. Vol. 65. Año 22. Septiembre-diciembre. México. 2015.

Álvarez Aguilar, Luis Fernando. *Confrontaciones entre grupos políticos y económicos dominantes en Yucatán: de Sisal a Progreso (1840-1881)*, Tesis para optar el grado de Doctor en Historia, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Mérida, Yucatán, febrero de 2017.

Álvarez Suárez, Francisco. *Anales históricos de Campeche* (facsimil de la edición de 1912), T. I, Colección San Francisco de Campeche, H. Ayuntamiento de Campeche, Campeche, 1991.

Anaya Merchant, Luis. “*Mexican Folkways* y la estetización del indígena”, en Elizalde, Lydia (coordinadora). *Revistas culturales latinoamericanas 1920-1960*. Conaculta. Universidad Iberoamericana. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. México. 2007.

\_\_\_\_\_ *La Gran Depresión y México, 1926-1933. Economía, institucionalización, impacto social*. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Morelos. 2015.

\_\_\_\_\_ “Henequén, chicle y turismo. El financiamiento estatal para la transformación de la economía yucateca, 1915-1970”, en *Legajos. Boletín del Archivo General de la Nación*. Núm. 7. Octava época. Año 2. México. 2015

Aznar Barbachano, Tomás y Carbó, Juan. *Memoria sobre la conveniencia, utilidad y necesidad de erigir constitucionalmente en Estado de la Confederación Mexicana el antiguo Distrito de Campeche* (facsimil de la primera edición de 1861), Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa/Gobierno del Estado de Campeche, Colección Campeche Núm. 11, México, 2007.

Báez Landa, Mariano. *Campeche: la otra puerta de México*. Gobierno del Estado de Veracruz/Comisión Estatal Conmemorativa del V Centenario del Encuentro de dos Mundos, Xalapa, Ver., 1990.

Barceló Quintal, Raquel Ofelia. “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX”, en *Mirada Ferroviaria*. Revista Digital. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. México. Septiembre-diciembre de 2015.

Bortolini Rosales, José Luis. “La camaronicultura en México”, en *Revista Ciencias*, No. 76, UNAM, México. 2004.

Bassols Ricardez, Mario. “Taxco de Alarcón. Transfiguraciones urbanas de un centro minero”, en Martínez Delgado, Gerardo y Bassols Ricardez, Mario. *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. 2013.

Bassols, Narcís y Soutto-Colón, Carlos E. “¿Mantener las murallas o demolerlas? Urbanismo y disputas sociales en Cartagena, Colombia y San Juan, Puerto Rico (1880-1920)” en *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, vol. 46, no. 137, Pontificia Universidad Católica de Chile/Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Santiago de Chile, enero de 2020.

Becerra Valbuena, Luis Guillermo. “Aproximaciones microeconómicas en la Teoría de los Lugares Centrales”, en *Ensayos sobre política económica. Edición especial sobre economía de las ciudades*. Vol. 31. Pontificia Universidad Católica Argentina. Argentina. 2013.

Becerril Hernández, Carlos de Jesús. “El sistema tributario del Segundo Imperio Mexicano, 1863-1867”, en *La legislación del Segundo Imperio* (presentación de Patricia Galeana), Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México/Secretaría de Cultura, México, 2016.

Berger, Dina. *The Development of Mexico's Tourism Industry. Pyramids by day, martinis by night*. Pallgrave MacMillan. United States of America. 2006.

Biagi, Paola Di. “Los CIAM de camino a Atenas: espacio habitable y ciudad funcional”, en *El G.A.T.P.A.C. y su tiempo. Política, cultura y arquitectura de los años treinta*, Fundación DOCOMOMO Ibérico, Barcelona, 2006.

Bocard, Helene, “La fotografía en Francia al servicio del patrimonio”, en Rodríguez Ruiz, Delfín y Pérez Gallardo, Helena (Coordinadores). *Mirar la arquitectura: fotografía monumental en el siglo XIX*. Ministerio de Cultura/Biblioteca Nacional. España. 2005.

Bojórquez Martínez, Yolanda. *Modernización y nacionalismo de la arquitectura mexicana en cinco voces: 1925-1980*. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (Iteso). Guadalajara, 2016.

Bolívar A., Juan y Obrador G., Jorge. *Ensayo histórico de Ciudad del Carmen*, Colección Documentos e Investigación, Universidad Autónoma del Carmen, Ciudad del Carmen, Campeche, 1999.

Borja, Jordi y Muxí, Zaira. *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Editorial Electa. Barcelona. 2003.

Boyer, Marc. “El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX”, en *Historia Contemporánea*. No. 24. Universidad del País Vasco. España. 2002.

Busto Ibarra, Karina. *El espacio del Pacífico mexicano. Puertos, rutas, navegación y redes comerciales, 1848-1927*. Tesis para optar por el grado de Doctor en Historia. El Colegio de México. México, D.F. 2006.

Caamal Pacheco, Laura Isabel. *La policía de la ciudad de Campeche durante el porfiriato*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia. Universidad de Guadalajara/División de Estudios Históricos y Humanos. Guadalajara, Jalisco. 2018.

Caballero López, Paula. “De cómo el pasado prehispánico se volvió el pasado de todos los mexicanos”, en Escalante Gonzalbo, Pablo. *La idea de nuestro patrimonio histórico y cultural. O de cómo hemos llegado a valorar y celebrar ciertas cosas nuestras*. CONACULTA. México. 2010.

Cahuich Ramírez, Gaspar. “Cicero & Pérez y las postales de Campeche antiguo”, en *Blanco y Negro*. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Campeche. No. 11. Diciembre de 2008.

Camarena, Mario. “El tranvía en época de cambio”, en *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos*. Núm. 27. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Octubre-marzo. México. 1992.

Campos Gutiérrez, Josefina. “Génesis y evolución de la plaza colonial campechana”, en Peraza Guzmán, Marco Tulio (coordinador). *Arquitectura y urbanismo virreinal*, Universidad Autónoma de Yucatán/Facultad de Arquitectura, México, 2000.

\_\_\_\_\_ “A más de 50 años del Plano Regulador de Campeche”, en *do.co.mo.mo.-México*, boletín 34-35, 2016.

\_\_\_\_\_ ; Fernández de Lara Aguilar, Carmina y González Canto, Elvia María. “Patrimonio edificado del siglo XX, una herencia cultural sin protección”, en Tobar, Javier; Zarate, Alberto y Grosso, José Luis (compiladores). *El patrimonio cultural en tiempos globales*. Universidad del Cauca, Popayán, Colombia. 2018.

Campos Goenaga, María Isabel. “Sobre tempestades con remolinos y plaga de langostas. Siglos XVI al XIII en la península de Yucatán”, en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, núm. 129, El Colegio de Michoacán, Michoacán, 2012.

Can Dzib, Damián Enrique. *La Restauración. Vocero de la vida cotidiana en Campeche durante la intervención francesa (1864-1865)*, Universidad Autónoma de Campeche/Gobierno del Estado de Campeche/Conaculta, Campeche, 2002.

\_\_\_\_\_ *Campeche en el Segundo Imperio*, Colección Bicentenario-Campeche Solidario, Gobierno del Estado de Campeche/Conaculta, Campeche, 2010.

Canto Mayén, Emiliano Enrique. *Los partidarios del proyecto imperial en la Península de Yucatán: de la implementación monárquica a la última conciliación republicana (1864-1898)*, Tesis para obtener el título de Licenciado en Ciencias Antropológicas con especialidad en Historia, Universidad Autónoma de Yucatán/Facultad de Ciencias Antropológicas, Mérida, Yucatán, 2006.

Cantún Caamal, Mauricio. “México, la reestructuración territorial del siglo XIX y la creación del estado de Campeche”, en Alcocer Bernés, José Manuel (coordinador). *Creación del estado de Campeche*, Colección Justo Sierra, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2010.

Cárdenas, Enrique. *La industrialización mexicana durante la gran depresión*. El Colegio de México. México. 1987.

Cardona, Adalberto de. *México y sus capitales. Reseña histórica del país, desde los tiempos más remotos hasta el presente, en la cual también se trata de sus riquezas naturales*. Tipografía “La Europea” de J. Aguilar y cía. Calle de Santa Isabel número 9. México. 1900.

Casanova, Aida y García, Ivett. “Campeche, ciudad fortificada: la invención de un paisaje colonial”, en Lejavitzer, Amalia y Ruz, Mario Humberto (editores). *Paisajes sensoriales: un patrimonio cultural de los sentidos (México-Uruguay)*. Universidad Nacional Autónoma de México/Universidad Católica de Uruguay. México. México-Uruguay. 2020.

Casillas Ramírez, Isidro. *Carmen, 300 años de historia (En el III Centenario de su fundación)*. Legaria Ediciones, México, 2017.

Charnay, Désiré. *Viajes a Yucatán. Expediciones ilustradas 1882-1886*. Editorial Dante, Mérida, Yucatán, México, 2017.

Chateloin, Felicia. “El centro histórico ¿concepto o criterio en desarrollo?”, en *Arquitectura y Urbanismo*. Vol. XXIX. Núm. 2-3. Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría. La Habana, Cuba. 2008.

Chaunu, Pierre. “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII”, en *Historia Mexicana*, Vol. 9, No. 4 (36), El Colegio de México, México, D.F., abril-junio de 1960.

Checa Artasu, Martín. “La modernidad. El Plan Regulador de Chetumal”, en Peraza Guzmán, Marco Tulio y González Franco, Lourdes Cruz (coordinadores). *Segunda Modernidad urbano arquitectónica. Proyectos y obras*. Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2014.

Choay, Françoise. *Alegoría del patrimonio*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona. 2007.

Contreras Sánchez, Alicia del Carmen. *El palo de tinte, su proceso de explotación y sus circuitos comerciales 1750-1807*, Tesis para obtener el grado de Licenciada en Economía, Universidad Nacional Autónoma de México/Facultad de Economía, México, 1987.

Contreras Utrera, Julio. “La red mercantil de Chiapas hacia los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco, durante la segunda mitad del siglo XIX”, en *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, vol. 5, no. 9, Xalapa, 2000-2001

Commons, Aurea. “La división territorial del Segundo Imperio Mexicano, 1865”, en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1989.

Conolly, Priscila. *El contratista de Don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*. El Colegio de Michoacán/Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco/Fondo de Cultura Económica. México. 1997.

Corbin, Alan. *El perfume o el miasma. El olfato y lo imaginario social. Siglos XVIII y XIX*, Fondo de Cultura Económica, México, 1987.

Cordero González, Verónica. *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral, 1770-1814*, Universidad Autónoma de Campeche/Gobierno del Estado de Campeche/CONACULTA, Campeche, 2004.

Córdoba y Ordoñez, Juan. “Turismo, desarrollo y disneyzación: ¿Una cuestión de recursos o de ingenio?” *Investigaciones geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*. núm. 70. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2009.

Cosgrove, Denis. “Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista”, en *Boletín de Geógrafos Españoles*. No. 34. Asociación Española de Geografía. España. 2002.

Cottom, Bolfy. *Nación, patrimonio cultural y legislación: los debates parlamentarios y la construcción del marco jurídico federal sobre monumentos en México, siglo XX*. Miguel Ángel Porrúa. Cámara de Diputados. 2008.

De la Garza, Enrique. *Historia de la industria eléctrica en México* Tomo I, Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Iztapalapa, México, 1994.

De la O Torres, Rodrigo Alejandro. “Giro moderno, turismo y dicotomías de la modernidad. El caso de los monumentos históricos de Campeche en la década de 1950 y 1960. Un ensayo de aproximación”, en *Conservación y Restauración*. No. 18, Coordinación Nacional de Conservación del Patrimonio Cultural (CNCPC)/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, mayo-agosto, 2019.



De la Peña, Moises T. *Campeche Económico*. Gobierno constitucional del Estado de Campeche. Campeche. 1942. De la Peña, Moises T. *Campeche Económico*. Gobierno constitucional del Estado de Campeche. Campeche. 1942.

Del Palacio Montiel, Celia. "Historiografía de la prensa regional en México", en *Comunicación y sociedad*. No. 33. Centro de Estudios de la Información y la Comunicación. Universidad de Guadalajara. Jalisco. 1998.

Díaz Andreu, Margarita. "Turismo y arqueología. Una mirada histórica a una relación silenciada", en *Anales de Antropología*. Tomo 48. Núm. 2. Instituto de Investigaciones Antropológicas/Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2014.

Díaz Blanco, José Manuel. "La Carrera de Indias (1650-1700): continuidades, rupturas, replanteamientos", en *e-Spania. Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes* 29 [en línea], février 2018.

Domínguez Martínez, Raúl. *La ingeniería civil en México, 1900-1940. Análisis histórico de los factores de su desarrollo*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación. México. 2013.

Domínguez Vargas, Carlos A. de J. *Ah Kin Pech. Origen e infinito. Escultura pública en Campeche*, Universidad Nacional Autónoma de México/Facultad de Arquitectura/Fundación Pablo García, México, 2015.

Domínguez Pérez, Olivia. "El puerto de Veracruz: la modernización a finales del siglo XIX", en *Anuario VII*, Centro de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Humanísticas/Universidad Veracruzana, Veracruz, 1990.

Dorotinsky Alperstein, Deborah. "Revistas mexicanas", en *Alquimia*. Año. 11. No. 33. Mayo-agosto. México. 2008

Dzib Can, Ubaldo. *Sicté: la tragedia del chicle de los mayas*. Gobierno del Estado de Campeche. Campeche. 2000.

Escobar, Claudia y Salgado Ruelas, Silvia. “El Libro y el Pueblo, revista de largo aliento”, en Lizalde, Lydia (coordinadora) *Revistas culturales nacionalistas 1920-1960*. Conaculta. Universidad Iberoamericana. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. México. 2007.

Escudero Morales, Alejandrina. “Carlos Contreras, el urbanista y la ciudad”, en Ettinger, Catherine y Noelle, Louise (coordinadoras). *Los arquitectos mexicanos de la modernidad. Corrigiendo las omisiones y celebrando el compromiso*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Universidad Autónoma de San Luis Potosí/DOCOMOMO-México, México, 2012.

\_\_\_\_\_ “Carlos Contreras y la planificación del puerto de Veracruz”, en *Villes en parallèle, Carthagène-Veracruz, Villes-ports dans la mondialisation*, no. 47-48, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2013.

*Estadísticas Sociales del Porfiriato, 1877-1910*. Secretaría de Economía. Dirección General de Estadística. México. 1956.

Fernández Cabaleiro, Begoña. “Le Corbusier: una arquitectura para el hombre”, en *Espacio, tiempo y forma, Serie VII, Historia del Arte*, t. 13, Facultad de Geografía e Historia, Universidad Nacional de Educación a Distancia, España, 2000.

Ferrater Mora, José. *Diccionario de filosofía*. T. II. Montecasino. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, Argentina. 1943.

Fierros Hernández, Arturo. “El contexto histórico de las prácticas sanitarias y las enfermedades en las Californias durante el siglo XIX”, en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*. Vol. 37. Núm. 146. El Colegio de Michoacán. Michoacán. 2016.

Florescano, Enrique. Florescano, Sergio. “La política mercantilista española y sus implicaciones económicas en la Nueva España”, en *Historia Mexicana*, vol. 17, núm. 3, El Colegio de México, México, 1968.

\_\_\_\_\_ Gil Sánchez, Isabel. *1750-1808: la época de las reformas borbónicas y del crecimiento económico*, Cuadernos de Trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1974.

\_\_\_\_\_ “Patria y nación en la época de Porfirio Díaz”, en *Signos Históricos*. No. 13. Universidad Autónoma Metropolitana. México. 2005.

Foncerrada Cosío, Esmeralda. *Los olores, la ciudad y sus habitantes. Discursos y prácticas higiénicas en Guadalajara durante el porfiriato*, Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia de México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Instituto de Investigaciones Históricas, Morelia, Michoacán, 2011.

Frigolé, Joan y Roigé, Xavier. “La patrimonialización de la cultura y la naturaleza”, en Frigolé, Joan y Roigé, Xavier (Editores). *Construyendo el patrimonio cultural y natural. Parques, museos y patrimonio rural*. Editorial Germania. Asociación Valenciana de Antropología. 2014.

Fushimi, Takeshi. “El comercio intercolonial de Yucatán (1609-1675)”, en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*. No. 56, Instituto Mora, México, mayo-agosto de 2003.

Gantús, Fausta. *Ferrocarril Campechano, 1900-1913*. Gobierno del Estado de Campeche/Universidad Autónoma de Campeche/Instituto de Cultura de Campeche. Campeche. 1996.

\_\_\_\_\_ “De amor y conveniencia. La familia Carvajal y las redes de parentesco. Campeche, 1841-1853”, en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*. No. 58. Instituto Mora. Enero-abril de 2004.

\_\_\_\_\_ “El malecón, espacio cotidiano, espacio simbólico. Campeche, México, siglo XX”, en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. Año 2. Universidad Nacional de Mar del Plata. Argentina. No. 2. Noviembre de 2009.

\_\_\_\_\_ “La Plaza de la Independencia: de signo de modernidad a símbolo histórico. Campeche, 1858-1940”, en Ribera Carbó, Eulalia. *Las plazas mayores mexicanas. De la plaza colonial a la plaza de la República*, Instituto Mora, México, 2014.

García Bernal, Manuela Cristina. “El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)”, en *Historia Mexicana*, vol. L, núm. 2, El Colegio de México, México, D.F., octubre-diciembre, 2000,

\_\_\_\_\_ *Economía, política y sociedad en el Yucatán colonial*, Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, Yucatán, 2005.

\_\_\_\_\_ *Campeche y el comercio atlántico yucateco (1561-1625)*, Gobierno del Estado de Campeche/CONACULTA, Campeche, 2006.

García Cubas, Antonio. *Cuadro geográfico, estadístico, descriptivo e histórico de los Estados Unidos Mexicanos*. Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento. México. 1885.

García Preciat, José. *Piratería y defensas en Campeche*, Editor Carlos Flores Marini, México, 2010.

García Ramos, Domingo. “Planeación, planificación y urbanismo”, en *Urbanismo y Planificación en México. Cuadernos de Arquitectura 12*, Palacio de Bellas Artes, México, octubre de 1963.

García Sánchez, Eder y R. Ettinger, Catherine. “Los imaginarios de arquitectura típica y el turismo en el México posrevolucionario”, en *Palapa. Revista de investigación científica en arquitectura*. Vol. 11. No. 1 (15). Tercera época. Enero-junio. Colima, México. 2014.

García Sandoval, Ivett. *Dos ciudades para una región: análisis de la formación de identidades regionales en la Península de Yucatán a través de las obras, imágenes y proyectos urbanos de Mérida y Campeche de 1810 a 1930*. Tesis para obtener el grado en Doctora en Historia del Arte. Facultad de Artes. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Cuernavaca, Morelos. Diciembre de 2011.

\_\_\_\_\_, Pérez Domínguez, Marisa y Ronzón León, José (coordinadores). *Puertos y comercio en el Golfo de México. Siglo XIX*, Gobierno del Estado de Campeche/Ediciones Morbo. México. 2016.

García Venegas, Isaac. *Puerto, ladrones de los mares y murallas. Una propuesta de interpretación de la villa de San Francisco de Campeche en el siglo XVII*, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2001.

Gil Lázaro, Alicia. “La fiscalidad durante el Segundo Imperio en México (1863-1867)”, en Gil Lázaro, Alicia y Herrera, Claudia Elina (coordinadoras), *El pensamiento liberal atlántico 1770-1880. Fiscalidad en perspectiva comparada*, Universidad de Alcalá/Instituto Universitario de Investigación en Estudios Latinoamericanos, España, 2013.

Giucci, Guillermo. *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Colección Las ciudades y las ideas coordinada por Adrián Gorelik. Universidad Nacional de Quilmes/Prometeo. Buenos Aires. 2007.

Gómez Cruz, Filiberta. “La sociedad de fomento en el puerto de Tuxpan, 1841”, en *La Palabra y el Hombre*, no. 83, Universidad Veracruzana, julio-septiembre, Veracruz, 1992.

Gómez Rey, Patricia y Martínez Álvarez, Héctor Ignacio. “Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios”, en *La electrificación y el territorio. Historia y futuro*. Capel, Horacio; H. Zaar, Miriam y Vasconcelos Pereira, Magno. Universidad de Barcelona. España. 2017.

González Canto, Elvia María. “Las bases de la modernización de Mérida en el siglo XX”, en *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán* Vol. 31, no. 269, UADY, Mérida, Yucatán, julio-diciembre de 2016.

González Oropeza, Manuel y Cienfuegos Salgado, David (Compiladores). *Digesto constitucional mexicano: Campeche*. Poder Judicial de la Federación/Suprema Corte de Justicia de la Nación. México. 2010.

González Reyero, Susana. “Imagen fotográfica y orientalismo en la arqueología del siglo XIX”, en Amador Carretero, María Pilar; Robledano Arillo, Jesús y Ruiz Franco, María del Rosario (Coordinadores). *Primeras jornadas: Imagen, cultura y tecnología*. Editorial Archiviana/Universidad Carlos III de Madrid. España. 2002.

Gruel Sánchez, Víctor Manuel. “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, en *Estudios Fronterizos*. Vol. 18. Universidad Autónoma de Baja California. Baja California. Mayo-agosto. 2017.

Haber, H. S. “La industrialización de México: historiografía y análisis”, en *Historia Mexicana*. Vol. 42. No. 3. El Colegio de México. México. Enero-marzo de 1993.

Haber, Stephen. “Mercado interno, industrialización y banca, 1890-1920”, en Kunz, Sandra (Coordinadora). *Historia económica general de México*. El Colegio de México/Secretaría de Economía. México. 2010.

Hall, Peter. *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal. Barcelona. 1996.

Hardoy, Jorge E. “La forma de las ciudades coloniales en Hispanoamérica”, en *Ficha Bibliográfica no. 8*, Cátedra Arq. Carlos Pernault, Historia II, Universidad de Buenos Aires/Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Argentina, 1975.

\_\_\_\_\_ “La construcción de las ciudades de América Latina a través del tiempo”, en *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, vol. 9, no. 34, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Económicas, México, 2013.

Hartog, Francois. *Regímenes de Historicidad. Presentismo y experiencias del tiempo*. Universidad Iberoamericana. 2007.

Hernández Elizondo, Roberto Cesar. “Los españoles en Tampico: prestamistas, comerciantes y petroleros (1823-1920)”, en *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*. Vol. 3. No. 6. Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales/Universidad Veracruzana. Veracruz. Julio-diciembre de 2005.

Hernández Soubervielle, José Armando. *Sueños de papel y sillar. Proyectos monumentales para San Luis Potosí durante el porfiriato*. El Colegio de San Luis, San Luis Potosí, 2018.

Hobsbawn, Eric y Ranger, Terence. *La invención de la tradición*. Crítica. Barcelona. 2002.

Huchín Uc, Juan Manuel. *El reparto agrario en Campeche (1914-1928)*. Colección Bicentenario. Gobierno del Estado de Campeche. Campeche. 2010.

Ibarra, Macarena. “Permanencias y cambios en la autenticidad. Monumento, patrimonio y centros históricos en América Latina”, *Revista Planeo Espacio para territorios urbanos y regionales*. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Pontificia Universidad Católica de Chile. Chile. Diciembre de 2015.

Judd, Dennis R. “El turismo urbano y la geografía de la ciudad”, en *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales*. Vol. XXIX. Núm. 87. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile. 2003.

Knigh, Alan. “*La revolución mexicana: su dimensión económica*”, en Kuntz, Sandra. *Historia General de México, 1900-1930*. El Colegio de México. México. 2010.

\_\_\_\_\_ “Carácter y repercusiones de la Gran Depresión en México”, en Drinot, Paulo y Knight, Alan (Coordinadores). *La Gran Depresión en América Latina*. Fondo de Cultura Económica. México. 2015.

Krieger, Peter. "Hermann Zweigenthal-Hermann Herrey. Memoria y actualidad de un arquitecto austriaco-alemán exiliado", en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas* Vol. XXVI, No. 85, Universidad Nacional Autónoma de México, México, septiembre de 2004.

Kuntz Ficker, Sandra. "Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del porfiriato", en *Historia Mexicana*. Vol. 45. No. 1. El Colegio de México. México. Julio-septiembre de 1995.

\_\_\_\_\_ *El comercio exterior de México en la era del capitalismo liberal, 1870-1929*. El Colegio de México. México 2007.

\_\_\_\_\_ *Historia económica general de México. De la Colonia a nuestros días*, El Colegio de México/Secretaría de Economía, México, 2010.

\_\_\_\_\_ "La contribución económica de las exportaciones en México: un acercamiento desde las finanzas estatales, 1880-1926", en *América Latina en la Historia Económica*. Año 21. Núm. 2. Instituto Mora. México. Mayo-agosto de 2014

Langagne, Eduardo. "Carlos Lazo: los arquitectos como planificadores del país. Entrevista a Alejandro Lazo", en *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño* No. 19, Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Azcapotzalco, enero-diciembre, México, 2012.

Lanz, Manuel A. *El Instituto Campechano. Ensayo histórico*, Colección Instituto Campechano no. 3, Campeche, 2007.

Lemus Soriano, Elmy. "Acapulco y el proyecto modernizador alemanista", en *Letras Históricas*. No. 14. Departamento de Historia de la División de Estudios Históricos y Humanos. Universidad de Guadalajara. Jalisco. 2016.

León, Cuauhtémoc y Gómez Palafox, José Vicente. "El sector pesquero en México: estancamiento y conflictos", en *Revista Comercio Exterior*, Vol. 54, No. 12, El Colegio de México, México, 2004.



León Méndez, Miriam Edith. *El Campeche Nuevo en una historia nueva: un análisis historiográfico*. Tesis para optar el grado de Maestro en Historiografía de México. Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2002.

\_\_\_\_\_, Rodríguez Herrera, Emilio. “La configuración del estado de Campeche y su dinámica en el Circuncaribe. 1858-1859”, en Rodríguez Díaz, María del Rosario y Castañeda Zavala, Jorge (coordinadores). *El Caribe: vínculos coloniales, modernos y contemporáneos. Nuevas reflexiones, debates y propuestas*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Asociación Mexicana de Estudios del Caribe, México, 2007.

Lerliche Guzmán, Luis Fernando. *Isla del Carmen: la historia indecisa de un puerto exportador (1947-1982)*. Gobierno del Estado de Campeche/Universidad Autónoma del Carmen/Instituto de Cultura de Campeche, Campeche, 1995.

Leyva Loría, Damiana. “La revista Rierra y el Partido Socialista del Sureste”, en Gómez Chacón, Gaspar. *La Revolución en Yucatán. Nuevos ensayos*. Secretaría de Educación de Yucatán. Cepsa Editorial. Mérida, Yucatán. 2012.

Leyva Romero, José Roberto. *Crecimiento económico, desarrollo urbano y servicios públicos en Mazatlán, 1920-1950*. Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia, Facultad de Historia, Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa, febrero de 2019.

Llull Peñalba, Josué. “Evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural”, en *Arte, Individuo y Sociedad*. Universidad Computense de Madrid. España. 2005.

Lira, Andrés y Muro, Luis, “El siglo de la integración”, en *Historia General de México*, El Colegio de México/Centro de Estudios Históricos, México, 2000.

Loeza, Soledad. *Clase media y política en México*. El Colegio de México. México. 1988.

Lombardo García, Irma. *De la opinión a la noticia*. Ediciones Kiosco. México. 1992.

López Espínola, Salvador. *Nuestras huellas recientes. Las sucesiones gubernamentales en Campeche de 1939 a 1991*. Editorial Cumbres, Campeche, 1999.

Madrazo Miranda, María. “Algunas consideraciones en torno al significado de la tradición”, en *Contribuciones desde Coatepec*. No. 9. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca, Edomex. Julio-diciembre. 2005.

Martínez Delgado, Gerardo. *La experiencia urbana. Aguascalientes y su abasto en el siglo XX*. Instituto Mora/Universidad Autónoma de Aguascalientes/Universidad de Guanajuato, México, 2017.

\_\_\_\_\_. “Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar”, en *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Vol. 46, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Núm. 137, enero de 2020.

Mateos, Jimena. “El turismo en México: la ruta institucional (1921-2006)”, en *Patrimonio cultural y turismo. Cuadernos 14. Planeando sobre el turismo cultural*. Conaculta. 2006.

May González, Ángel Omar. “Propaganda e ideología en la prensa. El caso del *Rojo Amanecer* en Campeche, 1921-1924”, en *Signos Históricos*. Núm. 27. Universidad Autónoma Metropolitana. Enero junio de 2012.

\_\_\_\_\_. *Los primeros años de la posrevolución en Campeche (1921-1929)*. Instituto Mora. México. 2013.

\_\_\_\_\_, *Rojo Amanecer. Órgano de difusión del Partido Socialista Agrario de Campeche* (versión digital). Instituto Campechano. Campeche. 2018.

\_\_\_\_\_ y Be Ramírez, Pedro Antonio. “Movimientos de población: distribución de la fuerza laboral en la ciudad de Campeche a fines del porfiriato. 1894”, en Álvarez de la Torre, Guillermo Benjamín y Ayala Macías, Elvia Guadalupe (Coordinadores). *Ciudad y*

*sustentabilidad. Estructura urbana*. Universidad Autónoma de Baja California. Baja California. 2020.

Méndez Rodríguez, Luis R. “La Gran Exposición de Londres de 1851. Un nuevo público para el mundo”, en *Artigrama. Revista del Departamento de Historia del Arte*. Núm. 21. Universidad de Zaragoza. España. 2006.

Mendoza Vargas, Héctor. “El territorio y la innovación: la red telegráfica mexicana, 1850-1910”, en *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*. Núm. 84. Universidad Nacional Autónoma de México. 2014

\_\_\_\_\_ “La construcción del paisaje mexicano en la revista MAPA, 1934-1940”, en *Revista de Geografía Norte Grande*. No. 68. Pontificia Universidad Católica de Chile. Diciembre. 2017.

Miranda Ojeda, Pedro. “Viajeros y turistas de Yucatán, 1822-1915”, en *Iberoamericana. América Latina-España-Portugal*. Vol. 14. Núm. 53. Ibero-Amerikansches Institut PreuBischer Kulturbesitz/Editorial Vervuert/Iberoamericana. Berlín/Madrid. 2014.

Miranda Pacheco, Sergio. “La historia urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente”, en Quiroz Rothe, Héctor; Maya Pérez, Esther (Compiladores). *Urbanismo. Temas y tendencias*. México. UNAM. 2012.

Muñoz Lara, Humberto. *Ciudad del Carmen: mi tiempo y mi lugar*. Editor Luis Lemoine, Campeche, 2014.

Jiménez Martínez, Nancy Merary. “El residuo: producto urbano, asunto de intervención pública y objeto de la gestión integral”, en *Cultura y representaciones sociales. Revista electrónica de ciencias sociales*. Año 11. Universidad Nacional Autónoma de México. México. Marzo de 2017.

Marcial Gutiérrez, Silvia Teresa, *Los tranvías: un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural, política y en la traza urbana de la ciudad de Campeche (1883-1838)*, Universidad Autónoma de Campeche, 2002.

María y Campos, Alfonso de. “Los científicos: actitudes de un grupo de intelectuales porfirianos frente al positivismo y la religión”, en Camp, Roderic Ai; Halle, Charles A. y Vázquez, Josefina Zoraida (coordinadores) *Los intelectuales y el poder en México*, El Colegio de México/University of California, México, 1991.

Martínez Delgado, Gerardo. Martínez Delgado, Gerardo. *La experiencia urbana. Aguascalientes y su abasto en el siglo XX*. Instituto Mora/Universidad Autónoma de Aguascalientes/Universidad de Guanajuato, México, 2017.

\_\_\_\_\_ “Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar”, en *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Vol. 46, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Núm. 137, enero de 2020.

Martner Peyrelongue, Carlos. “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, en *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Vol. 25, núm. 75, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales/Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 1999.

Mateos, Jimena. “El turismo en México: la ruta institucional (1921-2006)”, en *Patrimonio cultural y turismo. Cuadernos 14. Planeando sobre el turismo cultural*. Conaculta. México. 2006.

Méndez Maín, Silvia María. “Un siglo de epidemias en territorio veracruzano: la viruela en Xalapa (1821-1920)”, en González Portilla, Manuel; Beascochea Gangoiti, José María y Zarraga Sangroniz, Karmele (eds.). *Procesos de transición, cambio e innovación en la ciudad contemporánea*. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea/Servicio Editorial. Bilbao. 2011.

Mendoza Novelo, Adely, “La percepción imaginaria de los campechanos: la Alameda y el sistema de fortificaciones durante el siglo XIX”, en García, Ivett (coordinadora). *Campeche, una ciudad en la península*, Colección Bicentenario Campeche Solidario, Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2010.

Mercado López, Eugenio. “Patrimonio cultural y turismo en el México posrevolucionario”, en *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Vol. 14. No. 4. Universidad de La Laguna. España. Julio de 2016.

\_\_\_\_\_ *Turismo, imagen urbana y arquitectura en las políticas públicas. México en las primeras décadas del siglo XX*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Facultad de Arquitectura. Morelia, Michoacán. 2020.

Mezeta Canul, Luis Ángel. *El abastecimiento mercantil en la ciudad de Mérida, 1790-1850. Las redes marítimo mercantiles y las cadenas comerciales de tierra adentro a la capital yucateca*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Mérida, Yucatán, agosto de 2014.

Miranda Ojeda, Pedro. “La modernización de los parques en la ciudad de Mérida, Yucatán (1870-1910)”, en *Letras históricas*, no. 3, Universidad de Guadalajara/Departamento de Historia, Guadalajara, Jalisco, 2010.

Miró Flaquer, Maribel y Utrilla Sarmiento, Beatriz. “La ciudad de Querétaro y la construcción de la idea de patrimonio. De los últimos años del porfiriato a la estabilidad posrevolucionaria”, en *Intersticios Sociales*. No. 15. El Colegio de Jalisco. Jalisco. Marzo-agosto de 2018

Muñoz de Escalona, Francisco. *Crítica de la economía turística. Enfoque de oferta versus enfoque de demanda*. Universidad Complutense de Madrid. España. 1991.

Mumford, Eric. “El discurso del CIAM sobre el urbanismo, 1928-1960”, en *Bitácora Urbano Territorial*, Vol. 11, Núm. 1, Universidad Nacional de Colombia, Colombia, enero-diciembre de 2007.

Navarro Jiménez, Francisco Javier. “Del derribo de las murallas a los tranvías electrificados: elementos para la modernización urbana de la ciudad de Lima, 1869-1910”, en *Biblio3w Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, v. 22, no. 1, Universidad de Barcelona, 2017.

Negrete Salas, María Eugenia. “Petróleo y desarrollo regional: el caso de Tabasco”, en *Estudios Demográficos y Urbanos*. Vol. 18. Núm. 01. El Colegio de México. México. Enero-marzo de 1984.

Negrín, Alejandro. Campeche. *Una historia compartida* (edición revisada y actualizada), Gobierno del Estado de Campeche/Instituto Mora, México, 2019.

Novelo Sánchez, Humberto. *Construir el vecindario señorial: la conformación del barrio de Guadalupe durante el siglo XVIII y XIX*, Gobierno del Estado de Campeche/Secretaría de Cultura/Conaculta, 2014.

Novelo Zapata, Claudio Alberto y Franco Pérez, Luis del Jesús. “La estación de Ferrocarriles Nacionales de México en Campeche: un ejemplo de patrimonio industrial”, en *Mirada Ferroviaria. Revista digital*. No. 15. Septiembre-diciembre. 2011.

\_\_\_\_\_ “Herman Herrey, Domingo García Ramos y su influencia en la conformación urbana de la ciudad de Campeche hacia 1950”, en *Legado de Arquitectura y Diseño* Vol. 7, No. 11, Universidad Autónoma del Estado de México, Edomex, enero-junio de 2012

Ordoñez Kú, Yaneli del Carmen. *La Cooperativa Esperanza en la configuración del sistema de transporte público en la ciudad de Campeche, 1935-2005*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia de México. Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades.

División de Estudios Históricos y Humanos. Universidad de Guadalajara. Jalisco. Junio de 2018.

Ortiz Gaitán, Julieta. *Imágenes del deseo. Arte y publicidad en la prensa ilustrada mexicana (1894-1939)*. Colección Posgrado. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2003.

Oseguera Pizaña, Isaura. “Arno Brehme en la revista Caminos de México”, en *Alquimia*. Año 21. No. 62. Enero-abril. México. 2018.

Osorio Olave, Alejandra. “Usos y consumos de la fotografía en la construcción del concepto de modernidad en México”, en *Revista de Humanidades: Tecnológico de Monterrey*. Núm. 23. Monterrey, N. L. 2007.

Pani, Erika. “El llamado imperio: la construcción historiográfica de un episodio de la memoria nacional”, en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, No. 49, Instituto Mora, México, enero-abril de 2001.

Pacheco Blanco, María. *Geografía del Estado de Campeche*. Compañía Tipográfica Yucateca. Mérida, Yucatán. S. A. 1928.

Pasos Palma, Gerardo. *Gobernadores del Estado de Campeche*. Gobierno del Estado de Campeche/Archivo General del Estado de Campeche. San Francisco de Campeche. 2021.

Villegas, Pascale y Domínguez Carrasco, Ma. Del Rosario. “Las vicisitudes de un puerto cerrado a la navegación extranjera. El caso de La Laguna-El Carmen (1835-1850)”, en García Sandoval, Ivett; Pérez Domínguez, Marisa y Ronzón León, José (coordinadores). *Puertos y comercio en el Golfo de México. Siglo XIX*, Gobierno del Estado de Campeche/Ediciones Morbo, México. 2016.

\_\_\_\_\_ “Las costas de Yucatán, escenario de batallas navales durante la guerra Méjico-Tejas 1835-37 “, en *Caribbean Studies*, vol. 44, núm. 1-2, Instituto de Estudios del

Caribe/Facultad de Ciencias Sociales/Universidad de Puerto Rico, San Juan de Puerto Rico, enero-diciembre de 2016.

Parras Arias, María Luisa. *El puerto de Campeche (1800-1829)*, Tesis para obtener el grado de Licenciada en Historia, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, México, diciembre de 1998.

Peralta Agudo, Joseline Selene. *La creación de un imaginario. La publicidad vacacional en el periódico Excélsior, 1935-1955*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia Moderna y Contemporánea. Instituto de Investigaciones José María Luis Mora. México. Octubre de 2018.

Pérez Mallaina Bueno, Pablo Emilio. *Comercio y autonomía en la intendencia de Yucatán (1797-1814)*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España, 1978.

Pérez Monfort, Ricardo. "Donw Mexico Way. Estereotipos y turismo norteamericano en el México de 1922", en *Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 14. Planeando sobre el turismo cultural*. Conaculta. México. 2006. p. 21.

\_\_\_\_\_ "Un nacionalismo sin nación aparente (la fabricación de lo "típico" mexicano 1920-1950)" en *Política y Cultura*. Universidad Autónoma Metropolitana. México. No. 12. 1999.

Pérez Durán, Aarón Enrique. *El vetusto edificio del Archivo Municipal de Campeche. Una historia intramuros*, Colección Rafael Rodríguez Barrera, H. Ayuntamiento de Campeche, Campeche, 2014.

Pérez Galaz, Juan de Dios. *Campeche. Ciudad Turística*. Comité Pro-Turismo Ah Kin Pech/Gobierno del Estado de Campeche. 1942.

Pérez Gavilán, Ana Isabel. "Chávez Morado, destructor de mitos. Silencios y aniquilaciones de *La Ciudad* (1949)", en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, Vol. XXVII, Universidad Nacional Autónoma de México, México, no. 87, 2005.



Pérez Monfort, Ricardo. “Un nacionalismo sin nación aparente (la fabricación de lo “típico” mexicano 1920-1950)” en *Política y Cultura*. Universidad Autónoma Metropolitana. México. No. 12. 1999.

Piña Chan, Román. *La ciudad donde nació. Una arqueología de la memoria*, Instituto de Cultura de Campeche/Conaculta, México, 1997.

\_\_\_\_\_ *Campeche durante el periodo colonial*, Cámara de Diputados/LXIII Legislatura/Consejo Editorial, México, 2017.

Ponce Jiménez, Martha Patricia. *La montaña chiclera: vida cotidiana y trabajo (1900-1950)*. Cuadernos de la Casa Chata 172. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. Secretaría de Educación Pública. México, D. F. 1990.

Poblador Murga, María del Pilar, “El ornato de la ciudad y la labor del arquitecto a comienzos del siglo XX: los símbolos y la exaltación de lo vernáculo”, en Hernández Latas, José Antonio (coordinador). *El arte público a través de su documentación gráfica y literaria homenaje a Manuel García Guatas*, Institución Fernando el Católico, España, 2015.

Prats, Llorenç y Santana, Agustín (Coordinadores). *Turismo y patrimonio, entramados narrativos*. Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad de La Laguna. Instituto Universitario de Maia. España. Portugal. Colección Pasos. No. 5. 2011.

Quezada, Sergio y Ortiz Yam, Inés (coordinadores). *Yucatán en la ruta del liberalismo mexicano, siglo XIX*, Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, Yucatán, 2008.

\_\_\_\_\_ *Yucatán. Historia breve*, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México/Fideicomiso Historia de las Américas, Serie Historias Breves, México, 2012.

Quiroz Rothe, Héctor. “Elementos para una teoría de la ciudad mexicana contemporánea desde la práctica urbanística”, en *Andamios*, México, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, vol. 10, núm. 22, 2013.

Rabasa, Emilio. *Historia de las Constituciones Mexicanas*, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2000.

Rabelo Ávalos, Angela Viviana; Ramos Muñoz, Dora Elia; Díaz Perera, Miguel Ángel y, Mesa Jurado, María Zahara. “El petróleo en Tabasco, propuesta para una periodización”, en *Revista Mexicana de Sociología* 83. Núm. 1. Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Sociales. México. Enero-marzo de 2021.

Reyes Pavón, Leonor Eugenia. *Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*. Tesis para obtener el grado de Doctora en Historia. El Colegio de Michoacán. Centro de Estudios Históricos. Zamora, Michoacán. Mayo de 2021.

Ribera Carbó, Eulalia. “Modernidad y servicios públicos en la conformación del espacio urbano del siglo XIX”, en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*. México. Instituto Mora, núm. 50, mayo-agosto, 2001.

\_\_\_\_\_ “Casas, habitación y espacio urbano en México. De la colonia al liberalismo decimonónico”, en *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales* [en línea], vol. 7, 2003, <https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/60216>.

\_\_\_\_\_ “Imagen urbana, nación e identidad: una historia de cambios y permanencias en el siglo XIX mexicano”, en *Boletín Americanista*, no. 56. España. Universitat de Barcelona, 2006.

\_\_\_\_\_ “Orizaba, de villa cosechera a ciudad industrial”, en Martínez Delgado, Gerardo y Bassols Ricardez, Mario. *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano* (coordinadores). Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, 2013.

Ríos Garza, Carlos. “Guillermo Rossell de la Lama. Semblanza”, en *Espacios. Revista integral de arquitectura y artes plásticas*, Edición digital, Facultad de Arquitectura/Universidad Nacional Autónoma de México, noviembre de 2011.

Robinson D. J. y McGovern, Carolyn G. “La migración regional yucateca en la época colonial: el caso de San Francisco de Umán”, en *Historia Mexicana*, vol. 20, núm. 1 (117), El Colegio de México, México, julio-septiembre de 1980.

Roca, Lourdes. “La fotografía aérea en México para el estudio de la ciudad: el crucero de El Caballito”, en *Anais do Museu Paulista: Historia e cultura material*. Vol. 19. No. 2. Universidad de Sao Paulo. Julio-Diciembre. 2011.

Rocher Salas, Adriana Delfina. “Clerecía y sociedad en Campeche durante el periodo colonial”, en *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*. Núm. 41. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Michoacán. Enero-junio de 2005

\_\_\_\_\_ “Los rostros de la catedral de Campeche: los rostros de la fe o la imagen de la discordia”, en *Temas Americanistas*, no. 31, Universidad de Sevilla, España, 2013.

Rodríguez Herrera, Emilio y Vega Alí, Rafael. *Directorio histórico, político y administrativo del estado de Campeche*. Poder Legislativo del Estado de Campeche. Campeche. 2008.

\_\_\_\_\_ *Legislaturas Campechanas. Compendio Histórico (1861-2010)*. Poder Legislativo del Estado de Campeche. Campeche. 2011.

\_\_\_\_\_ y Flores Escalante, Justo Miguel (compiladores). *Correspondencia que ratifica la erección de Campeche como Estado Libre y Soberano de la Federación Mexicana*, Colección Campechanos Constituyentes, H. Congreso del Estado de Campeche, Campeche, 2013.

\_\_\_\_\_ “Las contiendas republicanas en tierras campechanas para la restauración de la República en la península de Yucatán, 1866-1867”, en Milán López, Alfonso y Rodríguez Herrera, Emilio (coordinadores). *El Segundo Imperio y la resistencia Republicana en el Sur-Sureste de México*, Centro de Estudios de Derecho e Investigaciones Parlamentarias/Cámara de Diputados, México, 2018.

\_\_\_\_\_ “Los barrios tradicionales e históricos de San Francisco de Campeche”, en *Lienzo. Crónicas municipales*, H. Ayuntamiento de Campeche, San Francisco de Campeche, México, enero-marzo

Roigé y Frigolé. Frigolé, Joan y Roigé, Xavier. “La patrimonialización de la cultura y la naturaleza”, en Frigolé, Joan y Roigé, Xavier (Editores). *Construyendo el patrimonio cultural y natural. Parques, museos y patrimonio rural*. Editorial Germania. Asociación Valenciana de Antropología. 2014.

Román Alarcón, R. Arturo. *La pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán, 1936-1982*. Universidad Autónoma de Sinaloa/Asociación de Historia Económica del Norte de México, México 2013.

Romero, José Luis. *Latinoamérica, las ideas y las ciudades*, Ediciones Era. Argentina. 2001.

Rubió Mañé, Jorge Ignacio. “Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche 1801-1810”, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, t. 24, núm. 4, México, D.F., 1954.

San Martín Córdova, Iván. “Joaquín Álvarez Ordoñez: detonante de la modernidad arquitectónica en Campeche”, en San Martín Córdova, Iván y Winfield Reyes, Fernando N (compiladores). *Miradas desde adentro y hacia afuera. Interpretaciones regionales y nacionales del Movimiento Moderno*, Universidad Veracruzana/Documentación y Conservación del Movimiento Moderno (DOCOMOMO-México), México, 2015.

\_\_\_\_\_, González Medina, Raúl Alberto. “Administración, política y proyectos al servicio de los ciudadanos. Entrevista a Joaquín Álvarez Ordoñez”, en *Academia XXII*, Primera época, No. 14, Facultad de Arquitectura/Universidad Nacional Autónoma de México, México, Agosto 2016-Enero 2017.

Sánchez Rangel, Oscar. “Génesis de una ciudad turística mexicana al comienzo del siglo XX: el antiguo centro minero de Guanajuato”, en *Pasos. Revista de turismo y patrimonio cultural*. Vol. 17. No. 4. Universidad de La Laguna. España. Julio-septiembre. 2019.

Sánchez Rueda, Guillermo. “Origen y desarrollo de la supermanzana y del multifamiliar en la Ciudad de México”, en *Ciudades*, Núm. 12, Instituto Universitario de Urbanística/Universidad de Valladolid, España, 2009.

Sánchez Ruiz, Gerardo G. *Planeación moderna de ciudades*. Editorial Trillas, México. 2008.  
\_\_\_\_\_ “Epidemias, obras de saneamiento y precursores del urbanismo. La ciudad de México rumbo al primer centenario”, en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, no. 78, Instituto Mora, México, 2010.

Saucedo Villegas, Juan Carlos. “Los procesos fotográficos históricos en Campeche: 170 años de imagen y materia”, en *Campeche: 150 años de creación artística*. Gobierno del Estado de Campeche/LXII Legislatura-Cámara de Diputados/Conaculta/Servicios Editoriales Pámpano. Campeche. 2015.

Segovia Balmes, Jorge Omar. *El clasicismo de San Francisco de Campeche. 1792-1847*, Tesis para optar el grado de Doctor en Historia del Arte, Universidad Nacional Autónoma de México/Facultad de Filosofía y Letras/Instituto de Investigaciones Estéticas, México, diciembre de 2013.

Schoonover, Thomas. “El algodón mexicano y la guerra civil norteamericana”, en *Historia Mexicana*, vol. 23, no. 3, El Colegio de México, enero-marzo de 1974.

Scobie R., James. “El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930”, en Bethell, Leslie (coordinador), *Historia de América Latina 7. América Latina: economía y sociedad, c. 1870-1930*, Editorial Crítica, Barcelona, 1990.

Schüren, Ute. “Entre los caminos de herradura y los campos de aterrizaje: rutas de comunicación e historia económica en el sureste de México”, en *Indiana. No. 30*. Instituto Ibero-Americano. Berlín. 2013.

Sica, Paolo. *Historia del urbanismo. El siglo XX*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1981.

Sierra, Carlos Justo. *Diccionario Biográfico de Campeche*. Ediciones La Muralla. México. 1997.

\_\_\_\_\_, *A cien años del nacimiento de Alberto Trueba Urbina (1903-2003)*. Universidad Autónoma de Campeche/Publicación Universitaria, Campeche, 2003.

\_\_\_\_\_, Gantús, Fausta y Villanueva, Laura. *Campeche. Historia breve*. El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica/Fideicomiso Historia de las Américas, Serie Historias Breves, México, 2010

Sosenski, Susana y López León, Ricardo. “La construcción visual de la felicidad y la convivencia familiar en México: los anuncios publicitarios en la prensa gráfica (1930-1970)”, en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*. No. 92. Instituto de Investigaciones José María Luis Mora. México. Mayo-agosto. 2015.

Soria, Fernando. “Los presupuestos públicos y el diseño del gasto campechano durante el periodo 1870-1895”, en *Tiempo y Economía. Historia económica, empresarial y del pensamiento*, vol. 10, núm. 1, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Colombia. 2023.

Sotomayor Sandoval, Susana Alejandra. *Población y reconstitución familiar de Hunucmá 1746-1800*. Tesis para obtener el grado de Doctora en Historia, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Mérida, Yucatán, marzo de 2019.

Souto Mantecón, Matilde. “Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España”, en *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 32, Universidad Complutense de Madrid, España, 2006.

Sontang, Susan. *Sobre la fotografía*. México. Editorial Alfaguara. 2006.

Suárez de la Torre, Laura. “La mirada en tierra firme: Campeche a través de los viajeros”, en Ruz, Humberto y Peniche García, Eréndira (coordinadores). *Del mar y la tierra firme. Miradas viajeras sobre los horizontes peninsulares*, Universidad Nacional Autónoma de México/Universidad Autónoma de Campeche, México, 2011.

Suárez Estavillo, Ulises. *Pesca de camarón en altamar 1950-1981: Aparición y desarrollo del tejido productivo pesquero en el puerto de Mazatlán*. Tesis para acreditar el grado de Maestro en Historia. Facultad de Historia/Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa, Mayo de 2010.

Tenorio Trillo, Mauricio. *Artifugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1930*. Fondo de Cultura Económica. México. 1998.

Torres Márquez, Martín; Ramírez López, María Luisa y Garzón García, Rafael. “Pavimento y patrimonio en las ciudades históricas. Reflexiones a propósito de una intervención singular en Córdoba (España), en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. No. 66. Asociación Española de Geografía. 2014. p. 187.

Torres Pérez, María Elena y Novelo Zapata, Claudio Alberto. “Modernidad urbana arquitectónica sustentable: proyecto el Campeche Nuevo en 1960”, en *Quivera*, vol. 12, no. 1, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca. Enero-junio de 2010.

Trujillo Bolio, Mario. *El péndulo marítimo mercantil en el atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*, Universidad de Cádiz/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Publicaciones de la Casa Chata, México, 2009.

\_\_\_\_\_ “Tráfico marítimo-mercantil entre los puertos de Yucatán y los embarcaderos del archipiélago canario, siglos XVII y XVIII”, en *Signos Históricas*, vol. XXIII, núm. 43, Universidad Autónoma Metropolitana, México, enero-junio de 2020.

Uribe Eguiluz, Mayra N. “La Compañía México Fotográfico en la política de turismo nacional de los años 20”, en *Alquimia*. No. 42. Año 14. Mayo-agosto. México. 2011.

Uhtoff López, Luz María. “La industria del petróleo en México, 1911-1938: del auge exportador al abastecimiento del mercado interno. Una aproximación a su estudio”, en *América Latina en la Historia Económica*. Instituto Mora. Enero-junio. No. 33. 2010.

Vadillo López, Claudio. *La región del palo de tinte: el Partido del Carmen, Campeche, 1821-1857*. Gobierno del Estado de Campeche. Campeche. 1994.

\_\_\_\_\_ *Campeche: sociedad, economía, política y cultura*. Universidad Nacional Autónoma de México/Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades. México. 2000.

\_\_\_\_\_ “Una historia regional en tres tiempos: Campeche, siglos XVIII-XIX”, en *Península*, vol. III. No. 2. UNAM. Mérida, Yucatán. Otoño de 2008.

Valenzuela Aguilera, Alfonso. “El bosque en la ciudad: la invención del urbanismo moderno en la Ciudad de México (1870-1930)”, en *Amérique Latine Histoire et Mémoire Les Cahiers AHLIM* [en línea] 29, 2015, URL: <http://journals.openedition.org/alhim/5237>.

Vasconcelos, José. *Ulises Criollo* (8 ed). Edicions Botas. México. 1937.

Vázquez Pasos, Luis A. “Élites e identidades. Una visión de la sociedad meridana de la segunda mitad del siglo XIX”, en *Historia Mexicana*. Vol. 51. El Colegio de México. México. Abril-junio. 2002.

Vega Alí, Rafael; Rodríguez Herrera, Emilio y Pasos Palma, Gerardo. *El PRI en Campeche. Una memoria colectiva. 1929-2008*. Partido Revolucionario Institucional. Campeche. 2008.

\_\_\_\_\_ *Periódico Oficial del Estado de Campeche (Guía Histórica)*. Archivo General del Estado de Campeche/Gobierno del Estado de Campeche, Campeche, 2015.



Viladevall i Guash, Mireia. *Ciudad, patrimonio y gestión*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México. 2001.

Wakida Kusunoki, Armando T.; Rojas González, Ramón Isaac; Toro Ramírez, Alejandra [et. al.]. “Caracterización de la pesca de camarón en la zona costera de Campeche y Yucatán”, en *Ciencia Pesquera*, Vol. 24, No. 1, Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura, México, 2016.

Walton, John K. “La invención del turismo popular: Gran Bretaña, S. XVIII y XX”, en *Anuario IEHS*. Núm. 27. Instituto de Estudios Histórico-Sociales. Buenos Aires, Argentina. 2012.

Williams-Beck, Lorraine y López de la Rosa, Eduardo. “Historia de tres ciudades: Ah Kin Pech, Acanmul y San Francisco de Campeche”, en *Estudios de Cultura Maya*, vol. XX, Instituto de Estudios Filológicos/Centro de Estudios Mayas/UNAM, México, 1999.

Womack Jr., John. “La economía de México durante la Revolución, 1910-1920: historiografía y análisis”, en *Argumentos. Estudios críticos de la sociedad*. Universidad Autónoma Metropolitana. Vol. 25. Núm. 69. México. Mayo-agosto de 2012.

Yáñez, César y Badia-Miró, Marc. “El consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1930)”, en *El Trimestre Económico*. Vol. LVXXIII. No. 310. Fondo de Cultura Económica. México. Abril-junio de 2011.

Zea, Leopoldo. *El positivismo en México: nacimiento, apogeo y decadencia*, Fondo de Cultura Económica, México, 1968.

Zoraida Vázquez, Josefina (coordinadora). *México al tiempo de su guerra con Estados Unidos (1846-1848)*, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México/Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1998.

Zuleta Miranda, María Cecilia. “El federalismo en Yucatán: política y militarización (1840-1846}”, en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, no. 31, Instituto Mora, México, enero-abril de 1995.