

trópico húmedo.

En su informe presidencial de Ruiz Cortines en 1953, expresaba las obras que se harían en Tabasco para el control de inundaciones y el rescate de 500,000 Ha, consideradas entre las más fértiles del mundo.

Este proyecto de explotación del trópico húmedo era apoyado por el Banco Mundial y por el Banco Interamericano de Desarrollo y se consideraba que Tabasco sería el granero de la nación y su principal generador de energía, ya que se consideraba que se podían explotar 2 millones de ha de tierras fértiles y casi deshabitadas y construir grandes presas, para la generación de energía y control de inundaciones.

Para cumplir con estas expectativas, se debían superar varios problemas entre ellos:

- La falta de infraestructura de caminos carreteros, limitaciones de la red fluvial y ausencia de una red ferroviaria.
- El control de inundaciones, que impedían la puesta en marcha de los grandes proyectos agrícolas.
- La presencia de la selva que representaba un obstáculo para la producción de granos.

De 1940 a 1950 se intensificó el proceso de deforestación de la selva, que nada tuvo que ver con la deforestación de la roza-tumba-quema, ya que se deforestaron grandes extensiones arrasando con todo vestigio de vegetación, por lo que la modernización de Tabasco se inició con la deforestación indiscriminada, que se planteó como una expansión de la frontera agrícola, acabó beneficiando exclusivamente a la actividad pecuaria.

No se sacó ningún provecho de la selva ya que prácticamente se quemó, perdiéndose inclusive la posibilidad de aprovechar la fertilización de las cenizas, ya que el agua se llevó la fertilidad de los suelos y la selva cedió su lugar al pastizal inducido, que aprovecharon posteriormente los ganaderos quienes se vieron beneficiados por estos cambios y quienes también propiciaron el proceso de deforestación.

En la década de 1940 a 1950, la población pasó de 285,360 personas a 362,716.

CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA

Una vez llevado a cabo el proceso de deforestación de la selva, la modernización agropecuaria de la región y su integración al conjunto de la economía nacional, implicaba resolver dos grandes problemas de la región: la incomunicación; y las condiciones hidrológicas.

Para llevar a cabo estos programas se requería la intervención del estado, por las grandes inversiones que esto representaba.

La primera obra que se llevó a cabo fue el Ferrocarril del Sureste, que permitió la salida de mercancías, pero su trazo fue condicionado por facilidades técnicas y no al interés del desarrollo regional, ya que se evitó pasar por las zonas pantanosas, inundables y atravesando la selva y los numerosos cauces de los ríos.

Se consideraba el trazo de la línea como complementaria a la red fluvial y serviría para conectarse con Campeche y Yucatán, pasando por las poblaciones de Teapa, Tacotalpa y Tenosique. La conexión con La Chontalpa se haría a través de un camino de terracería y las obras se iniciaron en 1936, en pleno auge de las plantaciones plataneras.

Su construcción sirvió para acelerar la deforestación de la parte alta; por cada kilómetro de vía férrea, se requerían dos mil durmientes y cada millar de durmientes requerían talar seis hectáreas de zona boscosa. La vía férrea quedó terminada en 1950 y se le conoció como El Expreso de la Selva, quedando así conectada una línea desde Yucatán hasta la Ciudad de México.

Por esta línea se transportaron principalmente maderas preciosas, ganado vacuno, cemento para las obras hidráulicas, productos agrícolas y pasajeros, pero su importancia empezó a declinar a finales de los cincuenta, por lo lento del transporte, el alto precio del flete, el deterioro del equipo, por lo se dio preferencia al transporte carretero.

DE LA FOTOGRAFÍA PORTUARIA, MARÍTIMA Y COSTERA

o
r
i
d
o
t
o
g
r
a
f
í
a
p
o
r
t
u
a
r
í
a
y
c
o
s
t
e
r
a

La importancia de las imágenes.

No las archives,
¡COMPÁRTELAS!

Envíala a nuestro correo
boletinnamip@prodigy.net.mx
con tus datos generales
y una breve descripción.



Le agradecemos su participación al
Ing. Fernando Quezada M. por el
envío de estas imágenes de la
Marina Cruz de Hunacaste, Nay.

