

FERROCARRIL Y CIUDAD

LA TRANSFORMACIÓN URBANA
DE MÉRIDA A PARTIR DE LA
INTRODUCCIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA
FERROVIARIA (1874-1920)

Leonor Eugenia Reyes Pavón

BIBLIOTECA INEHRM BIBLIOTECA INEHRM BIBLIOTECA INEHRM BIBLIOTECA INEHRM BIBLIOTECA INEHRM BIBLIOTECA



BIBLIOTECA INEHRM

FERROCARRIL Y CIUDAD

LA TRANSFORMACIÓN URBANA
DE MÉRIDA A PARTIR DE LA
INTRODUCCIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA
FERROVIARIA (1874-1920)



Cultura

Secretaría de Cultura

SECRETARÍA DE CULTURA

Claudia Stella Curiel de Icaza
Secretaria de Cultura



INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
DE LAS REVOLUCIONES DE MÉXICO

Felipe Arturo Ávila Espinosa
Director General

FERROCARRIL Y CIUDAD

LA TRANSFORMACIÓN URBANA
DE MÉRIDA A PARTIR DE LA
INTRODUCCIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA
FERROVIARIA (1874-1920)

Leonor Eugenia Reyes Pavón

El presente trabajo fue acreedor en 2022 al Premio en Investigación Histórica sobre La Reforma Liberal de México y Porfiriato "Gastón García Cantú", convocado por el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México (INEHRM).

MÉXICO 2025

Portada: Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto.

Fuente: Raúl Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*,
tomo VI, p. 226 (Esta foto fue propiedad de Michel Antochiw).
Véase p. 271 de este libro.

Ediciones en formato electrónico:

Primera edición, INEHRM, 2025.

D. R. © Sergio Miranda Pacheco, Presentación.

D. R. © Leonor Eugenia Reyes Pavón.

D. R. © Instituto Nacional de Estudios Históricos
de las Revoluciones de México (INEHRM),
Plaza del Carmen núm. 27, Colonia San Ángel, C. P. 01000,
Alcaldía Álvaro Obregón, Ciudad de México.
www.inehrm.gob.mx

Las características gráficas y tipográficas de esta edición son propiedad del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, órgano desconcentrado de la Secretaría de Cultura.

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción parcial o total, directa o indirecta, del contenido de la presente obra, sin contar previamente con la autorización expresa y por escrito de los editores, en términos de la Ley Federal del Derecho de Autor, y en su caso de los tratados internacionales aplicables, la persona que infrinja esta disposición, se hará acreedora a las sanciones legales correspondientes.

ISBN: 978-607-549-542-2

HECHO EN MÉXICO

PRESENTACIÓN.....	7
<i>Sergio Miranda Pacheco</i>	
AGRADECIMIENTOS.....	13
INTRODUCCIÓN.....	19

PRIMERA PARTE.

La construcción de la Mérida decimonónica

CAPÍTULO 1.

Mérida en el siglo XIX.....	49
<i>La ciudad ante un nuevo régimen y nuevos conflictos</i>	50
<i>El Segundo Imperio y el primer plano oficial de Mérida</i>	55
<i>La República Restaurada y la ausencia de un proyecto urbanístico</i>	63
<i>Mérida en el Porfiriato</i>	67
<i>Consideraciones finales</i>	108

SEGUNDA PARTE.

Del sueño de la comunicación férrea a la consolidación del sistema ferroviario en Yucatán

CAPÍTULO 2.

La aventura ferroviaria en México: ecos en Yucatán.....	113
<i>El proyecto ferrocarrilero en el Porfiriato</i>	115
<i>Yucatán ante el proyecto ferroviario</i>	119
<i>La República Restaurada y el Porfiriato: del primer ferrocarril yucateco a la consolidación del sistema ferroviario en Yucatán</i>	146

CAPÍTULO 3

La formación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán en el contexto de la creación de Ferrocarriles Nacionales de México	189
<i>El proyecto nacionalizador de José Yves Limantour</i>	190
<i>La formación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán</i>	201
<i>La compra del Ferrocarril de Mérida a Peto y la intervención de José Y. Limantour</i>	206
<i>Consideraciones finales</i>	217

TERCERA PARTE.

Empresas ferroviarias en la gestión del espacio: el papel de la infraestructura como agente de la transformación urbana

CAPÍTULO 4.

Estaciones e infraestructura ferroviaria	227
<i>Anotaciones sobre las estaciones ferroviarias en México</i>	229
<i>La irrupción de las vías en Mérida y sus consecuencias</i>	235
<i>Distribución y cambios en las estaciones e infraestructura ferroviaria en Mérida</i>	254
<i>Problemáticas en torno a la infraestructura ferroviaria reflejadas en la prensa yucateca</i>	291

CAPÍTULO 5.

Nuevos proyectos, infraestructura, propiedad y sociedad	
<i>Las propiedades de Ferrocarriles Unidos de Yucatán</i>	304
<i>Espacios ferroviarios en Mérida: los nuevos talleres, bodegas y el proyecto de la estación central</i>	312
<i>Usos y desusos: las propiedades no necesarias para el servicio del ferrocarril</i>	347
<i>Consideraciones finales</i>	374

A MODO DE CONCLUSIÓN	377
----------------------------	-----

FUENTES CONSULTADAS	385
---------------------------	-----

ANEXOS	403
--------------	-----

ÍNDICES: GRÁFICAS, IMÁGENES, MAPAS, PLANOS Y TABLAS	437
---	-----



Presentación

Sergio Miranda Pacheco



En febrero de 1848, en el *Manifiesto del Partido Comunista*, Karl Marx y Friedrich Engels describieron los graves impactos sociales que venían sucediéndose por efecto del explosivo desarrollo de la producción industrial que inundaba las economías del mundo, entonces conectado por flujos mercantiles y financieros desde finales del siglo XVIII. El ascenso de la burguesía y el imperio de la ciudad sobre el campo, la reiterada dominación y sumisión colonial de Occidente sobre Oriente, el creciente monopolio de la propiedad de la tierra y de los medios de producción, el fortalecimiento de gobiernos centralizados y la pérdida de autonomías políticas y fiscales figuraban entre los fenómenos del mundo moderno, que en su conjunto producían gigantescas riquezas, pero en la misma proporción también pobreza y desigualdades.

Para cuando Marx y Engels llamaron la atención del mundo del trabajo sobre los fenómenos del nuevo régimen económico capitalista, la colonización y la industrialización, según Parker Daly Everett, habían creado ya nuevos regímenes de localización industrial que produjeron nuevas ciudades, transformaron las antiguas y atrofiaron, desindustrializaron o redujeron el tamaño de otras. Así, por ejemplo, Amberes pasó de ser una ciudad manufacturera a una portuaria, merced a las inversiones interesadas en utilizar su potencial comercial. En general, los cambios radicales promovidos por la industrialización y la colonización empujaron la migración del campo a la ciudad, crearon desempleo y hundieron crecientemente en la pobreza a miles de quienes serían los actores de las revueltas y revoluciones del siglo XIX.¹

La mano oculta detrás de la urbanización e industrialización de las naciones que fueron emergiendo después de la Revolución Francesa (1789) fueron las infraestructuras que facilitaron el flujo de personas y recursos críticos tales como energía, agua, desechos, información, cultivos, mate-

¹ Parker Daly Everett, "The Conception of the Urban 1800-1875", en *Journal of Urban History*, vol. 50, number 3, May 2024, p. 1, disponible en: <<https://journals.sagepub.com/doi/epub/10.1177/00961442241252141>>.

rias primas y bienes manufacturados, a las que con el tiempo se fueron agregando otras obras públicas y privadas inter e intraurbanas, tales como redes de abasto de agua y drenaje, plantas de tratamiento, sistemas de transporte, salud, educación, comunicaciones, sistemas de energía, centros comerciales y culturales, y muchas más en el siglo XX.²

En ese contexto los sistemas de transporte figuraron como la infraestructura más importante dentro del mar de aquellas otras que hacen de las ciudades una gigantesca infraestructura de infraestructuras, cuya construcción fue impulsada por las burguesías industriales, agrarias, comerciales y financieras que se valían de ellas para expandir sus riquezas y su dominio territorial, político y económico por el mundo.

Tal era la importancia del transporte por su poder articulador de territorios, población y recursos, que en el régimen que produciría la revolución comunista —a la que convocaron Marx y Engels a unirse a los proletarios de todo el mundo— la nacionalización del transporte era una de las estrategias de gobierno a adoptar después del triunfo de la revolución, pues de sus infraestructuras dependían no sólo los ciclos de abasto y distribución de materias, bienes y mercancías, sino la articulación territorial, espacial, social y económica de los centros de producción y consumo que configuraban el mercado interno y el mercado internacional capitalista que se materializaba en la forma y funciones de las ciudades, pero también en sus dinámicas económicas, sociales, ecológicas, espaciales y culturales.

En México, el capitalismo tuvo un fuerte impulso con las reformas liberales al régimen de propiedad que afectó —desde la Constitución de Cádiz de 1812— a corporaciones civiles como los Ayuntamientos y las Repúblicas de Indios, y, más tarde, también a las corporaciones religiosas tras la promulgación de la Constitución de 1857 y sus leyes de desamortización posteriores. Pero fue bajo el Porfiriato que el capitalismo encontró las condiciones políticas para terminar de aclimatarse en México vinculando —a través de los ferrocarriles, el telégrafo y el teléfono— a las regiones al mercado nacional y éste al mercado internacional de mercancías, bienes y capitales, gracias a lo cual también se reactivaron viejos sectores como el minero, que había decaído desde los años de la guerra de independencia, a la vez que se fortalecieron y emergieron otros como los cul-

² Igor Vojnovic "Infraestructure", en Barney Warf (ed.), *Encyclopedia of Geography*, Sage, 2011, vol. 3, p. 1594.

tivos agroindustriales, entre ellos el azúcar y el henequén, que atrajeron inversiones extranjeras colocando a México en la órbita del capitalismo extractivista y financiero internacional.

Así, el crecimiento económico fue respaldado por una expansión de las líneas férreas durante los sucesivos gobiernos de Díaz hasta el año de 1910 cuando pasó de tener menos de 500 millas a más de 15000 millas construidas por empresarios norteamericanos, británicos y franceses. La pericia política del general Díaz para hacer del ferrocarril instrumento de territorialización y de fortalecimiento de la economía nacional se concretó con su disposición para que el Estado mexicano tuviera control del sistema ferroviario concesionado convirtiéndolo en socio mayoritario de las empresas a través de la corporación estatal Ferrocarriles Nacionales de México.

El ferrocarril impactó prácticamente todos los ámbitos de la producción, el consumo y el comercio, pero también los de la vida social, cotidiana y cultural de pueblos, ranchos, haciendas y ciudades. De tiempo atrás, la historiografía cuenta con una notable cantidad de investigaciones que ilustran algunos de esos impactos históricos del ferrocarril en la vida de las poblaciones y regiones de México, pero es mucho lo que falta por hacer. La mayor parte de esos estudios se han centrado en el impacto económico de los ferrocarriles, y muy pocos en su papel como rearticulador del territorio y del espacio regional y urbano. Más aun, la dimensión ambiental y cultural del impacto ferroviario representa un horizonte por explorar para la historiografía.

Es en este sumario contexto histórico e historiográfico que cobra relevancia e importancia la gran investigación que Leonor Eugenia Reyes Pavón nos entrega en este libro. Leonor arribó al estudio de los ferrocarriles interesada en conocer sus efectos en la ciudad de Mérida, Yucatán, lo cual supuso, desde la perspectiva de la historia urbana, hacer del ferrocarril un actor de la ciudad y, a la vez, un productor de la misma, un reto epistemológico y metodológico que no habían abordado ni la historia económica, ni la historia de la tecnología, al menos en México, y que Leonor con gran solvencia ha enfrentado y resuelto como se ve en las siguientes páginas.

Pensar económica o tecnológicamente el ferrocarril, desde la historia, cuenta con importantes trabajos historiográficos que ayudan a esa tarea. Pero si Leonor hubiese seguido ese camino ya conocido no habría hecho otra cosa que agregar un nuevo caso a una tradición historiográfica existente. Pensar urbanamente el ferrocarril desde la historia es el gran aporte



y contribución de Leonor a la historia de México durante el Porfiriato, a la historia regional de Yucatán, a la historiografía de las infraestructuras y los ferrocarriles y, muy especialmente, a la historia urbana de la ciudad de Mérida.

Como demuestra Leonor, los ferrocarriles en Yucatán, con sus diversos ramales, que tuvieron a Mérida como centro nodal de sus operaciones, fueron infraestructuras clave para articular la economía local con las esferas regional e internacional, reforzando también el poder territorial de las élites locales y, a través de éstas, el del Estado mexicano y el capital extranjero.

Pero también a nivel urbano regional, Leonor nos deja ver, en su investigación, cómo entraron a la esfera de influencia de los ferrocarriles, y los intereses de sus propietarios, la economía local y regional, la formación de una burguesía urbana y agroindustrial, la configuración territorial de la península de Yucatán y de la ciudad de Mérida y sus localidades, los negocios y proyectos en torno a la ubicación y distribución de las estaciones, así como los problemas que trajeron éstas a la estructura urbana, a la propiedad de la tierra, a la distribución poblacional, a los usos del suelo, a la gobernanza urbano municipal y a la vida cotidiana de sus habitantes.

Sin duda, la historia que Leonor nos presenta en estas páginas despertará interés, producirá sorpresas, generará inquietudes, iluminará dudas, pero sobre todo proporciona conocimiento histórico, necesario como siempre para situarse en el presente frente al pasado y el futuro.

Noviembre 6, 2024



Agradecimientos



Un trabajo de tantos años sin duda ha acumulado en su camino una gran cantidad de deudas y agradecimientos. No concibo no intentar de abarcar a todas las personas e instituciones que a lo largo de ellos han contribuido de diversas formas a la conclusión del sueño de ver convertido en libro este texto que se desprende de mi tesis doctoral. A mi director el doctor José Antonio Serrano Ortega, siempre le estaré agradecida por su apoyo, por creer en este proyecto. Para él siempre todo mi cariño y admiración.

Este trabajo no hubiera sido posible sin haber encontrado en mi camino a mis lectores, los doctores Sergio Miranda Pacheco, Martín González de la Vara, Martín Sánchez Rodríguez, Jorge Isidro Castillo Canché. Mi agradecimiento, consideración y respeto por sus aportes, sus cuidadosas lecturas y comentarios que me obligaron a ir más allá en la búsqueda de fuentes y su análisis.

A El Colegio de Michoacán, especialmente al Centro de Estudios Históricos (CEH), que me abrió las puertas para ser parte de la generación 2014-2019. Una institución no es nada sin las personas que la conforman, por lo que no puedo dejar de externar mi agradecimiento a mis profesores por sus aportaciones a mi formación académica y personal. A Esteban Sánchez Rodríguez, Maggie Sandoval, Ana Hernández Torres por su ayuda, amistad y solidaridad. Al personal de la biblioteca “Luis González y González”, Julio, Iván, don Emeterio, doña Isabel, Héctor, Adriana y Karina. A don Santi y Paul Kersey, bellas personas y personajes imprescindibles del colegio, gracias por todo. En especial debo mucho a Marco Hernández Andrade sin su apoyo para la elaboración de los mapas y planos este trabajo no hubiera sido el mismo.

A la doctora Gladys Arana por su generosidad para compartir material bibliográfico y su apoyo para ubicar datos relacionados con planos e imágenes que se incluyen en el texto. Al doctor Guillermo Guajardo Soto, quien me recibió como becaria posdoctoral (2022-2024) en el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la UNAM,

por su apoyo y charlas que me llevaron a replantear algunos aspectos de la obra. También agradezco a Sergio Ceballos por ayudarme a encontrar la ubicación de unas imágenes.

Nada de esto hubiera sido posible sin el apoyo del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt), del Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, a través de la Beca Teixidor, y de la Facultad de Ciencias Antropológicas de la UADY. Estas instituciones, mediante su financiamiento y la recepción para realizar estancias de investigación, en la Ciudad de México y en Mérida me permitieron llevar a cabo la investigación de archivo.

Agradezco también al Consejo Técnico Consultivo del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México (INEHRM), que en la edición 2022 me honró con el “Premio Gastón García Cantú” a la mejor tesis doctoral en Investigación Histórica sobre la Reforma Liberal de México y Porfiriato, gracias al cual hoy esta investigación se publica como libro.

Este trabajo requirió la consulta de múltiples repositorios, bibliotecas y archivos, cuyo personal siempre estuvo dispuesto a apoyarme. Mi gratitud al personal de las bibliotecas “Rafael García Granados”; a Angélica, Carlos y Manuel de las Bibliotecas Central y del Campus de Ciencias Sociales y Humanidades de la UADY, y a Bruno, encargado del fondo reservado “Ruz Menéndez” del Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales de la UNAM.

He sido muy afortunada al recibir la generosa amistad de muchas personas a lo largo de los años. A mis compañeros y amigos del posgrado, especialmente Malinalli Hernández e Isabel Juárez y Laura Pacheco. A la comunidad peninsular en el exilio: Humberto, Ana, Elena y Juan; así como a Gaby Cardozo, Alicia Medina y muy particularmente a Gabriel Domínguez que me ha brindado su espléndida amistad dentro y fuera de lo académico. A mis amigas y compañeras de la Red Iberoamericana de Historiadoras que siempre están ahí para la porra, el chisme y el desahogo, las admiro y las quiero un montón Elizabeth, Andrea, Isa (sí, de nuevo) y Evelia. A las maravillosas amigas e investigadoras de la Red de Investigadoras en Historia Urbana, Ana Paulina, Blanca, Carlota, Erika, Danivia, Norma y Pilar. A mis estimados historiadores urbanos Diego y Andrei. A los amigos que han estado conmigo en el camino y siempre me acompañan con sus porras y cariño, especialmente Marennna, Georgina, Talía, Dawn, Mónica, Hamzah e Itzel, así como a Ana y Rebe, Sele, Caro, Bibi, y la banda campechana; a Cristina, a mis chicos y familia Tulumense Dany

y Alex (+), y al siempre muy querido Juan Pablo. A los nuevos amigos que encontré en esta esta aventura: Rodo, Chema, Iván, María de Jesús, Laura y Amparo, así como a tantas otras personas que por cuestiones de espacio me es imposible nombrar.

Finalmente, agradezco a mi familia que cerca o lejos siempre llevo en el corazón. A mis padres Leonor y Guillermo, y a mis hermanos Gabriel y Guillermo; no sería nada de lo que soy sin ustedes. A mis abuelos Fernando y Leonor a quienes extrañamos cada día. A mis primas, primos y mis sobrinos adorados Leo, Gio, Marcelo y Alejandro por todas las alegrías que me han dado en estos años.

Sobre todo quiero agradecerle a Mariano por su paciencia para compartirme con las horas interminables de trabajo. Muchas veces mientras corregía este texto en la madrugada abrías tus ojitos y me decías “mami ya ven a dormir”. Concluir este libro me llevó mucho más de lo planeado pero cada momento contigo ha valido la pena más que nada. Te amo, gracias por ser la mejor parte de mí siendo tú.



Introducción



Llegué a El Colegio de Michoacán en el 2014 con un proyecto para estudiar el sistema hospitalario en Yucatán. Este quizás se hubiera concretado si en el curso de Historia Económica del doctor José Antonio Serrano no me hubiera cruzado con los ferrocarriles, a una propuesta de investigación sobre el tema, para un trabajo de clase, le siguió un interés genuino por conocer más sobre cómo esta tecnología había generado a su paso importantes cambios no sólo en los ámbitos económico y social, sino también en el espacio.¹ Después de trastabillar un poco en el planteamiento de un nuevo problema de investigación y gracias al apoyo del doctor Serrano, quien para ese momento ya se había convertido en mi director de tesis, tuve la oportunidad de hacer una estancia de investigación en Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, en donde la Beca Teixidor otorgada por ese instituto me permitió dialogar con el doctor Sergio Miranda Pacheco. Las charlas y las lecturas recomendadas por él, en particular *La producción del espacio* de Henri Lefebvre fueron un punto de inflexión en la construcción del problema que quería investigar.²

La determinación por conocer el papel de la infraestructura ferroviaria en el desarrollo de la ciudad de Mérida implicó la búsqueda de la mejor manera de conseguirlo. Así fue que me volqué a la lectura de los sociólogos urbanos Lefebvre y Manuel Castells, de quienes retomé las herramientas conceptuales para analizar mi problema de investigación y a partir de lo cual pude ir concretando una propuesta.

Desde la perspectiva de Henri Lefebvre, el espacio social es donde habita el hombre y se relaciona con la práctica espacial. Ésta consiste en una

¹ Para realizar ese trabajo y aún de manera posterior me sumergí en la vasta literatura que existe sobre el ferrocarril en México, que abarcó investigaciones desde las perspectivas económica, política, social, y cultural, algunas de las cuales se citan a lo largo del texto. No profundizaré aquí sobre estos trabajos pero parte de la revisión historiográfica sobre los ferrocarriles puede consultarse en Leonor Eugenia Reyes Pavón, *Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, pp. XIII-XXII.

² Henri Lefebvre, *La producción del espacio*.

proyección sobre el terreno de todos los aspectos y elementos de la práctica social por medio de la práctica política.³ Esto es, que todas las sociedades tienen la capacidad de producir su propio espacio, dentro del marco político-jurídico que ellas mismas han creado. Es decir, que las relaciones sociales (ideológicas y culturales), económicas y políticas (el modo de gobierno, la forma de propiedad de la tierra, etcétera) en un tiempo histórico específico determina la manera en que una sociedad crea su espacio adaptando su entorno. Para Manuel Castells:

El espacio es un producto material en relación con otros elementos materiales, entre ellos los hombres, los cuales contraen determinadas relaciones sociales, que dan al espacio (y a otros elementos de la combinación) una forma, una función y una significación social. No es, por tanto, una mera ocasión de despliegue de la estructura social, sino la expresión concreta de cada conjunto histórico en el cual una sociedad se especifica".⁴

Entonces, el espacio es algo tangible, producto de la acción humana en un momento histórico concreto que representa una estructura social, se ordena por medio de las relaciones económicas, políticas e ideológicas que le dan significado. Ambos autores coinciden en que el espacio puede alcanzar varias formas, es resultado de un proceso social, por lo tanto, humano, que se produce de acuerdo con las características y relaciones de una sociedad determinada en un tiempo específico que no es estático.

Ahora, sobre la ciudad, la definición de Lefebvre es similar a la que hemos abordado, señala que es un espacio creado, modelado y ocupado por actividades sociales en el curso de un tiempo histórico y se compone de gentes y grupos bien definidos.⁵ Por su parte, Castells no define la ciudad, sino que utiliza los conceptos de "lo urbano" y "espacio urbano" para abordar la problemática:

"lo urbano" nos parece que connota directamente los procesos relativos a la fuerza de trabajo de modo diferente que en su aplicación directa al proceso

³ Henri Lefebvre, *La producción del espacio*, p. 69.

⁴ Manuel Castells, *La cuestión urbana*, p. 141.

⁵ Henri Lefebvre, *La producción del espacio*, pp. 130-131.

de producción (pero no sin relaciones, puesto que toda su reproducción está marcada).

El espacio urbano se convierte así en el espacio definido por una cierta proporción de fuerza de trabajo, delimitada, a un tiempo, por un mercado de empleo y por una unidad (relativa) de su existencia cotidiana.

[Entonces] “lo urbano” [se entiende] en tanto que connotación del proceso de reproducción de la fuerza de trabajo, y el “espacio urbano”, como contribuyendo a expresar las unidades articuladas de un proceso tal.⁶

Por lo tanto, la ciudad es un espacio producido por el hombre, que no puede ser estudiado dejando de lado las implicaciones sociales, políticas y culturales que lo crearon. Siguiendo con Castells, para comprender el problema de lo urbano es necesario estudiar los procesos de urbanización, este concepto debe vincularse a la producción social de formas espaciales y dentro de ese contexto se señala que “se refiere al proceso a través del cual una proporción significativamente importante de la población de una sociedad se concentra en un cierto espacio, en el cual se constituyen aglomeraciones funcional y socialmente interdependientes desde el punto de vista interno”,⁷ en el que se debe tomar en cuenta las redes urbanas que condicionaron la organización del espacio.⁸ Entendemos urbanización como las modificaciones en el entorno urbano como respuesta a las necesidades económicas, políticas, sociales, culturales, etcétera.

A partir de estos conceptos y la guía de Miranda entendí que el fenómeno que me interesaba podía explicarse de manera más comprensiva a través de la perspectiva de la historia urbana.⁹ Esta corriente, vinculada a la historia social de la ciudad, ponderó la ciudad como espacio privilegiado para la observación del comportamiento humano:

⁶ Manuel Castells, *La cuestión urbana*, p. 279.

⁷ Manuel Castells, *La cuestión urbana*, p. 26.

⁸ Manuel Castells, *La cuestión urbana*, pp. 13-26.

⁹ En Francia, la Escuela de los Annales fue impulsora de la historia urbana, en el sentido en que fomentó la multidisciplina para lograr investigaciones de mayor alcance: la historia total, que combinaba la geografía, la demografía, lo social, lo económico, etcétera. Años más tarde hubo un resurgimiento que se denominó Nueva Historia Urbana cuyo objetivo “no era dotar a la ciudad de una casi-intencionalidad, sino de subrayar a la vez la autonomía de lo urbano y su extraordinaria complicación”. Bernard Lepetit, “La historia urbana en francia: 20 años de investigaciones”, pp. 13-14, 19.



cómo mundo de contrastes sociales, donde las jerarquías se afirman de manera más estructurada y al mismo tiempo sutil, proporciona un campo privilegiado para las controversias de la historia social. Es lugar de ejercicio de un poder administrativo que se dedica al control cuantificado de los hombres y de los productos, un espacio de acumulación archivístico. Por último, es el microcosmos donde se reúnen todos los planos de la realidad, donde se observan realidades explicativas que de otro modo no se percibirían por estar demasiado dispersas.¹⁰

La ciudad, transformada por las actividades humanas, también modifica las formas de pensar y comportarse de los individuos: su evolución es un intercambio mutuo entre la ciudad y sus habitantes, lo que sugirió la necesidad de un campo de investigaciones específicas en torno a la ciudad, que para ser examinada debe construirse “a partir de un sistema de relaciones que responde a principios de coherencia interna”,¹¹ ya que no existe por sí misma, sino que depende de lo social.

De acuerdo con Roy Lubove la historia urbana es el estudio del proceso de construcción de la ciudad en el tiempo; y que para estudiarla se debe analizar el amplio rango de mecanismos de construcción de la ciudad, tanto las decisiones de individuos o instituciones que influyeron en la estructura urbana, como las tendencias sociales, económicas y tecnológicas más amplias que determinaron la naturaleza de esas decisiones. Esto implica concebir la ciudad como un artefacto o estructura determinada por decisiones que afectan el uso de la tierra (sin descartar el artefacto medioambiental y su influencia en el condicionamiento de la conducta individual y social).¹² La infraestructura ferrocarrilera se inscribe como uno de los mecanismos que contribuyeron a dar forma a las ciudades en el México porfiriano.

La historia urbana en México no es una rama desconocida de la historia. Los primeros esfuerzos por desarrollar investigaciones sobre la historia urbana se pueden ubicar en la década de 1970 y estuvieron ligados al Seminario de Historia Urbana, encabezado por Alejandra Moreno Toscano, en el que varios investigadores unieron sus esfuerzos para estudiar la historia de la Ciudad de México; lo que dio como resultado una serie

¹⁰ Bernard Lepetit, “La historia urbana en francia: 20 años de investigaciones”, p. 14.

¹¹ Bernard Lepetit, “La historia urbana en francia: 20 años de investigaciones”, p. 17.

¹² Roy Lubove, “The Urbanization Process: An Approach to Historical Research, p. 33.

de publicaciones que hasta el día de hoy resultan de consulta obligatoria para los estudiosos de las ciudades.¹³ En la década de 1980, se sumó a este interés el Instituto José María Luis Mora, en donde las investigaciones de historia urbana fueron impulsadas por Hira de Gortari.¹⁴

En 2012, Sergio Miranda Pacheco, sostenía que la historia urbana en nuestro país era inexistente como género historiográfico y que más bien se podían encontrar investigaciones que de forma indirecta se aproximaban a la historia de la ciudad. Esto era resultado de la confusión en el análisis de temáticas de la historia social, política, cultural o del urbanismo, reduciendo la ciudad o lo urbano a un escenario en donde los temas de investigación ocurrieron.¹⁵ Por su parte Gerardo Martínez Delgado, en un excelente balance historiográfico publicado en 2021, parece no coincidir con este panorama. Describe la historia urbana posterior a la década de 1990 como “polifónica, diversa, a veces dispersa y desigual”¹⁶ que abarcó distintas temáticas.

No es el objetivo de estas líneas ponderar la existencia o no de la historia urbana o determinar que trabajos pueden caracterizarse como tal; pero sin duda en los últimos diez años parece haberse incrementado, o visibilizado más, el interés por esta disciplina, con la aparición de nuevas obras individuales y colectivas; así como la defensa de tesis, en distintas instituciones, interesadas en comprender el fenómeno urbano con todas sus complejidades.¹⁷ Incluso es de aplaudirse que vaya aumentando el nú-

¹³ Alejandra Moreno Toscano (ed.) *Seminario de Historia Urbana. Investigaciones sobre la historia de la Ciudad de México*; Alejandra Moreno Toscano, (coord.), *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*, por poner dos ejemplos; para más información sobre la trayectoria y obra de Moreno véase: Ana Paulina Matamoros Vences, “Alejandra Moreno Toscano, la pionera de la historia urbana mexicana, pp. 281-286.

¹⁴ Véanse Hira de Gortari Rabiela, “Aproximaciones a lo social y lo urbano en la historiografía mexicana en las dos últimas décadas” y “Hacia una renovación de la Historia Urbana”.

¹⁵ Sergio Miranda Pacheco, “La Historia Urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente”, pp. 349-350.

¹⁶ Gerardo Martínez Delgado, “La historiografía urbana en México, una larga historia y un balance de conjunto: de las viejas inquietudes a las nuevas incertidumbres y escenarios”, p. 158.

¹⁷ Algunos ejemplos son: Mario Barbosa y Salomón González (coords.), *Problemas en la urbanización del Valle de México, 1810-1910*; Sergio Miranda Pacheco (coord.), *El historiador frente a la Ciudad de México: perfiles de su historia*; Gerardo Martínez Delgado, *La experiencia urbana: Aguascalientes y su abasto en el siglo XX*; Blanca Azalia Rosas Barrera, *El gobierno de los mercados: espacio, sujetos y prácticas sociales en torno al comercio de alimentos en la Ciudad de México (1770-1870)*; Carlota Zenteno Martínez, *Ordenamiento*



mero de investigaciones que se han interesado por estudiar núcleos urbanos distintos a la Ciudad de México.¹⁸

Se puede afirmar entonces que desde la publicación del balance realizado por Sergio Miranda se han multiplicado los esfuerzos por estudiar las ciudades, aunque no todos los investigadores comparten la misma visión sobre lo que implica hacer historia urbana. En el caso de esta investigación se retoma la propuesta de Miranda en la que indica lo siguiente:

Hacer la historia de una ciudad, en particular cuando no se cuenta con investigaciones previas, exige considerar una complejidad y variedad de instancias de cambio tales como las instituciones de propiedad de la tierra, la organización y distribución espacial de las actividades productivas, de los grupos sociales y su distribución y acciones en el espacio, las luchas políticas por el acceso y control del suelo urbano, las representaciones y los discursos de los actores sociales, las instituciones políticas, de salud, de educación, los imaginarios colectivos, las prácticas culturales, las ideas, la dimensión material y funcional de la ciudad y sus constructores, etc.¹⁹

Muchos de los aspectos señalados en el texto han sido tomados en consideración para el desarrollo de este trabajo, en el que tanto la ciudad como sus habitantes y otros actores se relacionan de diferentes formas para construirla. Conviene aclarar que la historia urbana, enfoque utilizado en esta investigación, se apoya de otras disciplinas históricas para el análisis de su sujeto de estudio, es por ello por lo que no se encuentran aquí referencias sobre las herramientas metodológicas de la historia social o la historia cultural.

y moralización del espacio urbano. La Ciudad de México durante la regencia de Ernesto P. Uruchurtu, 1952-1966.

¹⁸ Por ejemplo el libro coordinado por Gerardo Martínez Delgado y Mario Bassols Ricardoz, *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano*; Danuvia Calderón Martínez, *Oaxaca, la ciudad renovada. Historia de los procesos de transformación y crecimiento urbano, 1876-1950*; Gabriel Buendía Ramírez, *La villa de Irapuato en el siglo XIX: dinámica de cambio y de propiedad urbana*; Fernando Jesús Cab Pérez, *Campeche. De lo viejo a lo nuevo: proyectos económico-políticos y transformación del espacio urbano de un antiguo puerto (1870-1967)*.

¹⁹ Sergio Miranda Pacheco, "La Historia Urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente", p. 359.

Los estudios realizados sobre la ciudad de Mérida se pueden dividir en tres tipos: en primer lugar, aquellos que rayan en lo monográfico y que presentan datos sobre la fundación de la ciudad, sus edificaciones, o memorias de los barrios.²⁰ En segundo lugar, los trabajos académicos, sobre todo de arquitectos, que abordan algunos aspectos de la conformación de la ciudad, entre estos trabajos destacan los de Marco Tulio Peraza y Gladys Noemí Arana López, quienes abordan temas relacionados al urbanismo y la arquitectura desde una perspectiva histórica.²¹ Y en tercer lugar un puñado de trabajos más o menos recientes realizados por historiadores bajo el enfoque de la historia urbana como “Auge, consolidación y estancamiento en la construcción del espacio urbano de Mérida 1800-1975”; en donde sus autores analizaron los factores que influyeron en la construcción del espacio urbano meridano, haciendo énfasis en sus ciclos económicos y sus transiciones; además de las particularidades propias de la región.²²

Otros esfuerzos fueron realizados por Ramón Augusto Soberanis Pech y Mercy Eugenia Sandoval Martiñón. El primero presentó una monografía en torno a la urbanización en Mérida, en específico los casos de Itziminá y Chuminópolis, aunque estos se analizaron de manera superficial.²³ Mientras que la segunda, en su tesis de maestría, *El camino hacia la sociedad urbana agroindustrial. El caso de Mérida de 1864 a 1930*, estudió la transformación urbana en Mérida a partir su relación con la agroindustria hene-

²⁰ Algunos ejemplos de esta literatura serían: Gabriel Ferrer de Mendiola, *Nuestra Ciudad de Mérida Yucatán (1542-1938)*; Enrique A. Cervantes, *Bosquejo del desarrollo de la ciudad de Mérida*, México; Enrique Urzaiz Lares, *Arquitectura en tránsito: patrimonio arquitectónico de la primera mitad del siglo XIX en la ciudad de Mérida, Yucatán*; Delio Moreno Bolio, *Santa Lucía y sus vecinos de hace medio siglo, Mérida*, Fausto A. Hijuelos, *Monografía de Mérida (Yucatán)* Mérida; José Adonay Cetina Sierra, *Santiago-San Cristóbal. Dos barrios históricos de Mérida de Yucatán*.

²¹ De Marco Tulio Peraza (coord.), *Arquitectura y urbanismo virreinal y Espacios de identidad: la centralidad urbana y el espacio colectivo en el desarrollo histórico de Yucatán*; de Gladys N. Arana López, “Espacios, sujetos y objetos del habitar cotidiano en el México de entre siglos. Mérida la de Yucatán, 1886-1916.”, “Lecturas y cuestionamientos al plano topográfico de la ciudad de Mérida 1864–1867. Solitario devenir en la construcción de una historia local”, *La vivienda de la burguesía en Mérida al cambio del siglo 1886–1916: la vida cotidiana en el ámbito privado, Mérida, La vivienda popular porfiriana: aportaciones a su estudio en Yucatán: Mérida 1880–1911*.

²² José Fuentes Gómez y Magnolia Rosado Lugo, “Auge, consolidación y estancamiento en la construcción del espacio urbano de Mérida 1800-1975”, pp. 27-81.

²³ Ramón Augusto Soberanis Pech, *El crecimiento urbano de Mérida durante el porfirato. Los casos de Chuminópolis e Itziminá, 1895-1915*.



quenera.²⁴ Estos esfuerzos nos muestran que el interés por comprender la construcción histórica de la ciudad de Mérida ha ido abriéndose camino.

La ciudad de Mérida, como la conocemos actualmente, ha sido trazada, construida, reconstruida y modificada por una serie de procesos históricos que dejaron huella en su morfología, cuyos vestigios se han sobrepuesto a sus formas anteriores y que han condicionado su crecimiento. La introducción del ferrocarril, la instalación de su infraestructura y los cambios que estos eventos ejercieron en la ciudad dejaron una profunda huella en el paisaje urbano, parte de la cual permanece hasta nuestros días.

La invención de la locomotora fue uno de los eventos más remarcables del siglo XIX, pronto el ferrocarril se popularizó a lo largo y ancho del mundo y se convirtió en el medio de transporte por excelencia de las sociedades decimonónicas. Si bien, su llegada a México resultó un poco tardía y su propagación bastante lenta, en la década de 1880 los gobiernos de los presidentes Manuel González y Porfirio Díaz pusieron todo su empeño en ponerse al día; mediante estímulos a los concesionarios consiguieron que la comunicación ferroviaria avanzara a pasos agigantados.

Durante el tercer cuarto del siglo XIX, Yucatán comenzó a posicionarse dentro del mercado mundial debido a la producción en gran escala de la fibra del henequén, y la invención de la máquina segadora McCormick que utilizaba el hilo de fibra (*binder twine*) para amarrar las pacas de trigo. La necesidad de transportar grandes cantidades de fibra en el menor tiempo posible a la costa primero y después al nuevo puerto de Progreso fue un factor que impulsó la introducción de la tecnología ferroviaria al estado en un periodo muy temprano, en comparación con otros puntos del país.

En Yucatán se establecieron cuatro compañías de ferrocarril que tendieron sus vías hacia diferentes puntos de la península; todas ellas construyeron sus estaciones principales en Mérida,²⁵ con lo que inició una relación entre la ciudad y la infraestructura ferroviaria que afectaría la

²⁴ Mercy Eugenia Sandoval Martiñón, *El camino hacia la sociedad urbana agre industrial. El caso de Mérida de 1864 a 1930*.

²⁵ De acuerdo con Guajardo Soto, en México las vías férreas convirtieron a la Ciudad de México en “el centro de una estrella”, en Yucatán sucedió algo similar: la ciudad de Mérida se transformó en el núcleo en el que confluyeron todas las rutas ferroviarias. Guillermo Guajardo Soto, “Infraestructura y logística en la Historia Económica. Una contribución a partir de los casos de Chile y México”, p. 18.

configuración de la primera y que en los años posteriores marcó cambios importantes en cuanto al ordenamiento urbano de la capital yucateca.

Esta investigación pretende dar luz a los procesos de transformación urbana que acaecieron en Mérida a partir de la introducción del ferrocarril y su infraestructura. De igual forma se analizan las estrategias seguidas por las empresas propietarias para adquirir los terrenos necesarios para establecer dicha infraestructura en un periodo que abarca de 1874 a 1920.

Es posible hacer una diferenciación entre los distintos momentos en que la introducción de la tecnología ferroviaria impactó la traza y configuración de la ciudad. El primero fue cuando se comenzaron a instalar las vías y construir las estaciones en diferentes puntos de la ciudad, para lo que se adquirieron terrenos y la infraestructura ferroviaria comenzó a ejercer su influencia en la transformación del espacio urbano; este periodo termina con el cierre de algunas de las estaciones existentes. El segundo comenzó a gestarse con la consolidación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán y la puesta en marcha del proyecto de la Estación Central. Abarca todo el proceso de adquisición de terrenos, cierre de calles, construcción de edificios y acondicionamiento para el servicio, hasta el momento de su inauguración; aunado a esto tenemos los cambios en el uso de las propiedades urbanas pertenecientes a la empresa. El tercero estaría relacionado con la inauguración de la Estación Central y con los cambios que acontecieron durante el tiempo que permaneció en funcionamiento.

Este trabajo abona al estudio de las transformaciones urbanas en México, y en particular las de Mérida. La ciudad de finales de siglo XIX y principios del XX sobre la que se centra la investigación fue resultado de diversos procesos históricos que iniciaron con su fundación, pasando por momentos en los que se implementaron diferentes proyectos urbanísticos, o durante coyunturas políticas, económicas, sociales, etcétera, que contribuyeron a estructurarla, ordenarla y reordenarla de acuerdo con las necesidades de sus habitantes.

Si partimos de que no se puede comprender la producción del espacio mediante la interacción de los individuos con su medio si no se entienden las condiciones particulares que generaron cambios en él, en este caso la ciudad, es necesario estudiar los procesos que dieron pie a dichas transformaciones y uno de los sucesos más importantes, que contribuyó a modelar las ciudades del siglo XIX que formaron parte de las rutas de la comunicación ferroviaria, fue la introducción de su infraestructura. Este



trabajo contribuye a explicar las dinámicas y procesos que se gestaron en las ciudades a partir de la llegada de los caminos de hierro.

Se ha mencionado que esta investigación se encaminó a determinar los cambios generados en la distribución espacial de la ciudad de Mérida, por lo que durante la revisión bibliográfica se buscaron estudios que abordaran esta problemática. Este ejercicio permitió descubrir que, en nuestro país, aunque existe una abundante literatura en torno al ferrocarril, es poco lo que se ha investigado sobre su impacto en relación con el espacio. Algunos de los trabajos que se acercan a este problema se abordan a continuación.

La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, investigación realizada por Luis Edgardo Coronado Guel, quien analizó los discursos sobre los beneficios que traería consigo la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí y cómo sirvieron de herramienta a la élite local para imponer una ideología. Es la llegada simbólica del ferrocarril donde se pone el acento en el trabajo, a través de los discursos sobre la modernización que pretendían contribuir a la creación de nuevos ciudadanos y acabar con la herencia indígena y colonial.

El autor muestra que las ideas no se circunscriben a un espacio físico, sino que la construcción ideológica se genera en los ámbitos local, nacional e internacional y los atraviesa. En este caso, la ciudad que analiza sirve como laboratorio para comprender procesos complejos que no son exclusivos de un entorno espacial, como en este caso el impacto de los discursos de la llegada del ferrocarril en las élites. En específico busca entender cómo intentaron modificar las conductas de “los otros” para convertir a San Luis Potosí en una ciudad moderna y civilizada, digna del arribo de la locomotora.

Determinó que la expectativa generada ante la llegada de la preciada máquina impulsó la construcción de obra pública, el embellecimiento arquitectónico de la ciudad y sirvió como herramienta discursiva para preservar espacios que, como la Alameda, contribuían a fomentar el imaginario de una ciudad ideal. La llegada del Ferrocarril Nacional Mexicano fue celebrada con gran esplendor, rodeada de una ceremonia que incluía a todos los miembros “civilizados” de la sociedad. Después de ese momento, afirma Coronado Guel, hubo una ruptura ideológica; quizás porque la sociedad se percató de que la llegada del ferrocarril no trajo consigo “los

anhelados cambios y mejoras”, los cuales no se vieron reflejados cuando el Ferrocarril Central tocó la capital potosina.²⁶

Miguel Ángel Medina García en su investigación *Cambios sociales y rearticulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*, intenta hacer un análisis completo sobre los efectos del ferrocarril en Jalisco, retomando algunos temas que otros autores han señalado pero que no han sido abordados, como el surgimiento del turismo nacional, los conflictos por la tierra, la migración y el crecimiento o decrecimiento demográfico, los aspectos sociales, para finalmente abocarse a la cuestión económica, es decir, el impacto del ferrocarril en la economía estatal, debido a la explotación de recursos naturales. En ese sentido, señala la transformación en el paisaje como consecuencia del paso de las vías, los trabajadores fijos y temporales y el impulso a algunos sectores de la industria.

Es en el cuarto capítulo donde Medina dedica un apartado a estudiar el cambio en el espacio urbano. Se enfoca en la construcción de las estaciones y las transformaciones que se generaron en torno a ellas, aunque profundiza poco en el tema, apunta aspectos interesantes como la resistencia de los propietarios de los terrenos, la resignificación del espacio y el surgimiento de proyectos de planeación urbana donde comenzaron a darse usos específicos al suelo.²⁷

Fuera de la literatura nacional y continuando con los estudios que abordan la relación de los ferrocarriles con el espacio, destaca el trabajo del historiador alemán Wolfgang Schivelbush, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, donde se explica el proceso mediante el cual la llegada de las líneas férreas modificó las formas en que se concebía el tiempo y el espacio en la mentalidad de las personas que vivieron en esa época.²⁸

²⁶ Luis Edgardo Coronado Guel, *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878–1890*. Una crítica a este trabajo es la falta de planos, debido a que cuando se habla de una cuestión espacial, es necesario contar con un marco de referencia que permita ubicar y comprender visualmente el fenómeno, especialmente si es un lugar desconocido para el lector.

²⁷ Este trabajo fue presentado originalmente como tesis de maestría y de forma posterior publicado por el Colegio de Jalisco. Miguel Ángel Medina García, *Cambios sociales y rearticulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*.

²⁸ Wolfgang Schivelbush, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, pp. 43-44. Respecto al tiempo, nos dice que privó a los pueblos de sus tiempos locales, pues ocasionó su estandarización, ya que para el funcionamiento del ferrocarril y el control de las llegadas y salidas era necesario que todas las



Schivelbush señala que uno de los principales cambios generados por el camino de hierro fue la idea de un encogimiento del espacio debido a la reducción de tiempo de traslado de un lugar a otro. De manera simultánea ocasionó una expansión de éste, pues gracias a la nueva red de transporte las personas podían llegar a lugares a los que nunca hubieran imaginado puesto que las áreas que con anterioridad se consideraban distantes, por las dificultades de desplazamiento, ahora eran de más fácil acceso. También amplió el mercado laboral, los individuos que vivían a las orillas de las ciudades tuvieron la posibilidad de conseguir empleo en zonas más alejadas y posiblemente mejor pagadas con el acceso a un medio de transporte rápido y económico. El ferrocarril, dice Schivelbush, eliminó el espacio existente entre la estación de salida y la de llegada, contribuyó a la pérdida del aislamiento de pueblos y con ello de identidades locales y afectó el consumo de productos, así como la aparición de lugares destinados al turismo de masas.²⁹

Aunado al impacto en el entorno geográfico señala también el surgimiento de dos nuevos espacios: la estación y el vagón. La primera apareció como un sitio de tránsito, en ésta se esperaba el ir y venir de los carros, al mismo tiempo era la puerta de entrada y de salida de las ciudades. Al aumentarse el número de líneas que conectaban diversas ciudades, la estación tuvo que transformarse de acuerdo con nuevas necesidades. Por lo que se diseñó un nuevo tipo de edificio que dispuso de diferentes espacios de espera y corredores que conectaban las distintas plataformas de donde salían los trenes hacia sus destinos.³⁰ Esto también sucedió en Mérida en

estaciones estuvieran en cierta “sintonía temporal”, entonces, aun cuando los tiempos locales se mantenían, en las estaciones se había homologado, sobre todo a partir de 1880 cuando se sincronizó el horario con el del ferrocarril. En 1884, en una conferencia internacional, en Washington, se hizo la división del mundo en zonas horarias. Este trabajo fue publicado por primera vez en alemán en 1976 bajo el nombre de *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19 Jahrhundert* y por primera vez en inglés en 1979.

²⁹ Esto apunta igual al impacto en la especialización económica y agrícola. Señala, por ejemplo, que el consumo de productos considerados de temporada, que ahora podían ser traídos de otras regiones, les dio el estatus de mercancía de lujo, ya no se comía tal o cual cosa porque era lo que había, sino que se podía comer “lo que se quería” si se pagaba el costo. Wolfgang Schivelbush, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, pp. 38-42.

³⁰ En sus inicios, el vagón fue un espacio “popular” en el que los pasajeros compartían el viaje y socializaban, antes de que se implementara la división por clases. Los coches de mayor categoría contaban con compartimentos privados, mientras que los vagones de

menor escala; las primeras estaciones fueron sencillas, con una sola plataforma para abordar los ferrocarriles, construidas con madera y láminas; mientras que cuando se construyó la Estación Central, que conjuntó todo el tráfico ferroviario, se erigió un edificio de concreto y se incorporaron varios andenes para la llegada y salida de los trenes.

Schivelbush también aborda las transformaciones en el espacio urbano, como consecuencia de la instalación de las vías y la construcción de su infraestructura. Señala que, aunque las grandes transformaciones del espacio urbano, como la creación de distritos especializados –en el caso de Inglaterra– fueron resultado en sí de la Revolución Industrial, el ferrocarril contribuyó a acelerarlas. También apunta que la elección de las ubicaciones para instalar las estaciones estuvo relacionada con la búsqueda de espacios óptimos para el tráfico, así como los precios de los bienes raíces; por lo que la mayoría se construyeron en las orillas de las ciudades, aunque no todo el tiempo fue así.³¹ En el caso de Mérida, la instalación de esta infraestructura no siempre se concentró en las afueras de la ciudad, lo que respondió –tal y como lo señala Schivelbush– a las posibilidades que tuvo cada empresa de obtener los terrenos adecuados y las estrategias empleadas para ese fin.

Otro tópico de interés para la investigación fue la infraestructura ferroviaria, en este sentido vale la pena hacer una pausa para su definición. De acuerdo con Ashley Carse este término, surgido en el siglo XIX, hacía referencia al trabajo que debía realizarse para colocar las vías férreas, esto incluía construir puentes, terraplenes y túneles. Aunque por otro lado su etimología *infra* es decir, “por debajo” sugiere relaciones de profundidad

tercera y cuarta clase, sin divisiones, fomentaban la interacción entre los viajeros. En el siglo XVIII, los pasajeros solían viajar en grupos y mantener una conversación constante, lo cual estaba relacionado con la duración del trayecto; sin embargo, al reducirse el tiempo de recorrido con el ferrocarril, “los viajeros en los compartimentos del tren no sabían qué hacer entre ellos”. Esto señala una transformación en la experiencia del viaje, caracterizada por una mayor individualización y el creciente aislamiento entre los pasajeros. Actualmente, esta tendencia se observa en medios como el avión o el autobús, donde las personas suelen estar absortas en sus dispositivos. El autor también vincula el aislamiento con el aumento en la producción de novelas, que ofrecían a los viajeros una distracción sin necesidad de interactuar. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, pp. 66-77, 173.

³¹ Wolfgang Schivelbush, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, pp. 178-180.



o jerarquía,³² por lo tanto “infraestructura ferroviaria” no sólo se refiere a las labores previas a la colocación de vías por las que circulan las locomotoras sino que incluye a todos los elementos que permiten la operación del sistema ferroviario y que cumpla sus funciones de transportar pasajeros y mercancías.

Con respecto al tema de la infraestructura ferroviaria algunos de los estudios más importantes se han realizado sobre las estaciones, entre ellos destacan los realizados por Luz Carregha Lamadrid y Begoña Garay López: *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)* y *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el Estado de San Luis Potosí*, donde Carregha y Garay comparten la autoría con Jesús Narváez Berrones.³³ De acuerdo con los autores, “el estudio de las estaciones permite conocer distintos aspectos del porfiriato, época en que fueron construidas, su ubicación, los materiales utilizados en su fabricación, sus dimensiones, e incluso la distancia entre ellas son características que respondieron a una serie de elementos geográficos, funcionales, políticos, económicos y demográficos”.³⁴ Aunque se concuerda con estas afirmaciones, hay que señalar que además de estudiar las estaciones debe plantearse la extensión de la infraestructura que no sólo abarcaba esos edificios sino los patios de maniobra, bodegas, casas de trabajadores, trojes, bodegas, tanques para el agua, miradores, talleres, etcétera, construidos dependiendo de la importancia del emplazamiento y por ende las necesidades de funcionamiento, y cómo estas edificaciones contribuyeron a los cambios surgidos en torno a ellas.

El trabajo realizado en estas obras conjuntó la investigación documental con recorridos de campo, donde se visitaron todas las estaciones, haciendo levantamientos arquitectónicos y registros fotográficos en aquellas que se conservaban. *Camino de hierro al puerto* se compone de tres partes:

³² Ashley Carse, “Keyword Infrastructure. How a humble French engineering term shaped the modern world”, p. 28; véase también Guillermo Guajardo Soto, “¿Qué es la infraestructura? Orígenes, giros y continuidades del concepto”, pp. 4-15.

³³ Luz Carregha Lamadrid y Begoña Garay López, *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*; Luz Carregha Lamadrid, Begoña Garay López y Jesús Narváez Berrones, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*.

³⁴ Luz Carregha Lamadrid, Begoña Garay López y Jesús Narváez Berrones, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, p. 9.

la primera aborda el tema de la introducción del ferrocarril a México y la conformación de la compañía que estableció este camino; la segunda, el proceso que va desde el desarrollo del proyecto a la inauguración de la vía; el tercero es un catálogo de las estaciones en el que se presentan planos, dibujos, fotografías, así como detalles de cada estación: su ubicación, el tipo de servicio que proporcionaron y el estado de conservación.³⁵

También el libro editado por Teresa Márquez Martínez y Lucina Rangel Vargas, es un aporte al conocimiento de las estaciones.³⁶ Este se compone de dos secciones; la primera titulada “De estaciones, trenes y paisajes”, de Sergio Ortiz Hernán, da un panorama general de la introducción del ferrocarril a México y las vías más importantes que se construyeron. El trabajo cuenta con un apartado titulado “Las ciudades del auge ferroviario”, donde menciona algunas ciudades que deben su surgimiento al influjo que ejerció el paso del ferrocarril, al que denomina “activo agente del crecimiento urbano”,³⁷ en distintas regiones, al conjuntarse el paso de la vía con actividades mineras, agrícolas, etcétera.³⁸ Continúa haciendo un repaso por las estaciones, enfocándose en el aspecto arquitectónico y concluye señalando algunos de los trabajos más significativos respecto al Ferrocarril Mexicano.

La segunda parte es un trabajo de Lucina y Juana María Rangel Vargas. Las autoras apuntan que “los caminos de hierro dieron origen a edificaciones propias, necesarias y especializadas del sistema ferroviario”.³⁹ Se centran en los tipos de estaciones (bandera, urbanas, terminales) y los elementos que las compusieron (mirador, andén, las fachadas y salas de espera). Las imágenes que acompañan la obra son resultado del Censo General de Estaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México realizado entre 1993–1995 por el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, para el diagnóstico de las estaciones.

³⁵ Luz Carregha Lamadrid, Begoña Garay López, y Jesús Narváez Berrones, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, pp. 10–11.

³⁶ Teresa Márquez Martínez y Lucina Rangel Vargas (coords.), *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*.

³⁷ Sergio Ortiz Hernán, “De estaciones, trenes y paisaje”, p. 41. Este texto se publicó originalmente en 1995.

³⁸ Sergio Ortiz Hernán, “De estaciones, trenes y paisaje”, pp. 41-42.

³⁹ Lucina Rangel Vargas y Juana María Rangel Vargas, “Estaciones ferroviarias de México”, p. 55.



Son pocos los esfuerzos por estudiar y conocer la infraestructura ferroviaria y los que existen no se centran en determinar su impacto, sino en el rescate de su valor histórico y la importancia de su preservación como patrimonio cultural. En este sentido no sólo las estaciones y edificios forman parte de este acervo, sino también las locomotoras, vagones, coches, maquinaria, instrumentos, herramientas, documentos, conocimiento científico y técnico, formas de trabajo, celebraciones y otras prácticas vinculadas a la identidad del gremio ferrocarrilero. Desde 1988, con la fundación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, se manifestó el interés por conservar y estudiar la herencia cultural ferrocarrilera. Años más tarde, mediante la elaboración del censo de estaciones que hemos mencionado líneas arriba, se buscó catalogar y promover la conservación de los edificios que fueron estaciones del ferrocarril.⁴⁰

Marlene Barba Rodríguez y Alejandro Acosta Collazo, han incurrido en el estudio de los talleres ferroviarios en Aguascalientes, mediante el análisis de los proyectos que se propusieron para la construcción de los Talleres de construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante de la Compañía del Ferrocarril Central.⁴¹

No es una sorpresa que, si las investigaciones que se centran en el estudio de la infraestructura ferroviaria en México son escasas, las que analizan la manera en que la introducción de esta tecnología contribuyó a la transformación y ordenamiento espacial son menos. Así, mientras que en México éste es un problema que no había llamado la atención de los investigadores hasta fechas muy recientes, en otros países sí se han llevado a cabo investigaciones que tienen como eje central la relación entre el ferrocarril y su infraestructura con el medio urbano.

Para Inglaterra, cuna del ferrocarril, el estudio pionero de John Kelllett: *The Impact of Railways on Victorian Cities*, surgió dentro de la discusión en torno a la historia urbana. Este trabajo marcó un precedente en torno a las investigaciones sobre el ferrocarril, que hasta ese momento se centraban principalmente en su impacto económico.⁴² Kelllett estudió las cinco

⁴⁰ Teresa Martínez, "Presentación", p. 9.

⁴¹ Marlene Barba Rodríguez y Alejandro Acosta Collazo, "Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central en Aguascalientes: un recorrido por su historia", pp. 20-40. Mientras que Barba Rodríguez también ha publicado *Los talleres del ferrocarril en Aguascalientes. Historia, arquitectura y memoria obrera*.

⁴² John R. Kelllett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*.

ciudades más grandes de Inglaterra del periodo victoriano: Birmingham, Manchester, Liverpool, Glasgow y Londres. Su objetivo era comprender el impacto directo que tuvieron los ferrocarriles dentro de estas ciudades. Consideraba que los efectos indirectos fueron complejos y variaban de una ciudad a otra. La investigación se enfocó en factores como la ubicación de la infraestructura ferroviaria, los propietarios de la tierra en que se construyeron las vías, y si existía algún patrón en el proceso de adquisición de terrenos necesarios para la construcción de los ferrocarriles. Kellett también analizó la influencia directa que el ferrocarril en el centro de las ciudades y su contribución a la destrucción o preservación de edificios. Otro aspecto interesante que abordó fue el de los “costos sociales”, es decir, las consecuencias negativas que tuvo la introducción del ferrocarril en las ciudades.⁴³

Kellett señala que una particularidad en el estudio de los ferrocarriles radica en su relación con el espacio urbano. Aunque el espacio público debía ser administrado por el estado, la naturaleza del nuevo medio de transporte requería que las empresas ferroviarias no sólo instalaran sus edificios, sino también construyeran las vías sobre las que circulaba. Esto les otorgó gran influencia en la toma de decisiones sobre la propiedad pública. Esta capacidad operacional fue una novedad, en tanto que “las decisiones sobre las rutas de los ferrocarriles, los lugares y sus políticas operacionales fueron hechas de manera privada y de acuerdo con los cálculos de los beneficios que se podían obtener con respecto a la inversión”.⁴⁴ Este fenómeno se repitió constantemente en las diferentes ciudades, incluyendo Mérida, y es observado también por Horacio Capel y Luis Santos y Ganges, como se verá más adelante.⁴⁵

Una obra colectiva editada por Ralph Roth y Marie-Nöelle Polino contiene trabajos de dieciséis investigadores de lugares tan variados como Rusia, los Países Bajos y Portugal. Su objetivo es responder a la pregunta, ¿cómo los ferrocarriles afectaron las ciudades?⁴⁶ Roth y Polino afirman que, aunque desde la década de 1970 se han hecho grandes avances en la historia del ferrocarril, muchos aspectos permanecen casi desconocidos;

⁴³ John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, pp. 2-4.

⁴⁴ John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, p. 25.

⁴⁵ Otro aporte es el trabajo de Jack Simmons, *The Railway in Town and Country, 1830-1914*.

⁴⁶ Ralf Roth y Marie-Noëlle Polino, (eds.), *The City and the Railway in Europe*.



entre ellos, la forma en que los ferrocarriles pasaron de ser motores del desarrollo para convertirse en obstáculos para la planeación urbana.⁴⁷

Por su parte, Henk Schmal sostiene que los efectos de los ferrocarriles en las ciudades no fueron los mismos en el momento de su introducción a lo acontecido en años posteriores. Esto podría deberse a que se aprendió de la primera experiencia y se pudo llevar a cabo una mejor planificación.⁴⁸ La reflexión sobre los emplazamientos originales resulta especialmente interesante debido a que, en el caso de Mérida, las estaciones se ubicaron al interior de la ciudad y de acuerdo con lo que señala Henk Schmal:

la utilización del espacio en el área que rodeaba las estaciones estaba inextricablemente atada al ferrocarril, atrayendo a todo tipo de usuarios del suelo. Lugares para comer y de entretenimiento, fondas y alojamientos y minoristas reunidos convenientemente alrededor de las estaciones. Las cuadras y calles donde se situaron las estaciones automáticamente condujeron a una confluencia de personas y tráfico, que levantaron la demanda de sitios de todas las descripciones en las inmediaciones.⁴⁹

Otras propuestas con respecto a la relación ferrocarril-infraestructura-ciudad han sido llevadas a cabo desde el urbanismo, pero con un enfoque histórico. Dos trabajos han sido de gran utilidad para esta investigación: *Los Ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, de Horacio Capel y *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas* de Luis Santos y Ganges.

Capel dedica su libro a la organización de la ciudad y la configuración de la morfología urbana mediante la construcción de las redes de comunicaciones y la infraestructura urbana. En el primer capítulo aborda el ferrocarril y se centra en el estudio de su vínculo con la organización del espacio urbano, que en sus palabras “es una de las [relaciones] que han sido descuidadas y necesitan urgentemente ser planteadas”.⁵⁰

⁴⁷ Ralf Roth y Marie Noëlle Polino, “Introduction”, p. xxx.

⁴⁸ Henk Schmal, “Cities and Railways in the Netherlands between 1830 and 1860”, p. 29.

⁴⁹ Henk Schmal, “Cities and Railways in the Netherlands between 1830 and 1860”, p. 42. La traducción es mía.

⁵⁰ Horacio Capel, *Los ferrocarriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. p. 13.

Santos y Ganges también estudió el nexo entre ferrocarril y ciudad, en particular las características urbanísticas que lo han marcado. Como parte del ejercicio analítico, el autor se remonta al establecimiento de esta infraestructura abordando las diferentes facetas del entrecruzamiento de la realidad urbanística y ferroviaria: la titularidad del suelo (quién lo posee, cómo se modifica su propiedad y su uso), las características del ferrocarril en la ciudad como línea (las vías y su efecto en la movilidad urbana) y la estación (como punto central del aparato ferroviario en el que se concentra la mayor cantidad de funciones), en la planificación urbanística de la época, si es que estos factores fueron tomados en cuenta al hacerla o si forzaron a hacer adecuaciones ante la falta de planeación.⁵¹

Los artículos de María Alejandra Saus se enfocan en la ciudad de Santa Fe en Argentina, y abordan distintos aspectos que refieren a la relación entre la infraestructura ferroviaria y la ciudad, en donde analiza temas como la urbanización a partir del establecimiento de talleres, los mercados de tierras que se generaron a partir de la especulación inmobiliaria en los alrededores de las estaciones; la conexión entre el establecimiento de los ferrocarriles y el surgimiento de zonas de tolerancia en las inmediaciones de las estaciones.⁵²

En México, curiosamente todas en 2021, se defendieron tres tesis: de Mauricio Ibarra Deras; Guadalupe Gisela Macías Berriel y la mía, interesadas en comprender como la llegada del ferrocarril afectó el entorno urbano en las ciudades de México, Apizaco y Mérida respectivamente.⁵³

⁵¹ Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, p. 18. También están los artículos de María Alejandra Saus, artículos abordan desde problemas actuales hasta los impactos en la conformación de barrios y zonas marginales, así como su vinculación con el mercado inmobiliario.

⁵² María Alejandra Saus, "Decadencia de la infraestructura ferroviaria y efectos en la estructura urbana (Santa Fe, Argentina)"; "Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los talleres 'Santa Fe cambios'"; "Infraestructura ferroviaria y ciudad. Modalidades urbanísticas de resolución de sus vínculos en la historia urbana de Santa Fe"; "Entre el ferrocarril y los prostíbulos; derrotero de una frágil urbanización"; "Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el urbanismo"; "Ferrocarril y mercado de tierras. Fugaz expectativa inmobiliaria para el suroeste de la ciudad de Santa Fe (Argentina)".

⁵³ Ibarra Deras, Mauricio, *Los efectos del ferrocarril en la Ciudad de México del siglo XIX*; Macías Berriel, Guadalupe Gisela, *El espacio, la ciudad y el ferrocarril. Apizaco, Tlaxcala: la historia de una ciudad ferrocarrilera 1866-1970*; Leonor Eugenia Reyes Pavón, *Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*.



Ese mismo año, Guillermo Guajardo publicó el artículo: “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la Ciudad de México, ca. 1870-1960”, en donde el autor analiza los cambios urbanos que se generaron a partir de la instalación de las vías férreas que conectaron la Ciudad de México con el país y con la economía global.⁵⁴

Uno de los puntos a retomar es el señalamiento de que el ferrocarril es al mismo tiempo una tecnología y una infraestructura, mientras que en este trabajo se les considera como aspectos diferenciados, pero al mismo tiempo indivisibles, puesto que la infraestructura es necesaria para el funcionamiento del medio de transporte. Profundizando en esta relación entre Infraestructura ferroviaria y ciudad, en “Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la Ciudad de México, ca. 1890-1950”, Guajardo estudia la distribución de la carga ferroviaria a través de las vías auxiliares que se instalaron en gran parte de la Ciudad de México, contribuyendo a conformar un modelo específico de morfología urbana a la que denomina “efecto archipiélago”.⁵⁵

Estos trabajos muestran un creciente interés por conocer los diferentes impactos de la infraestructura ferroviaria en el espacio urbano, sobre todo porque es un elemento que ha dejado una huella profunda en las ciudades y que, en la mayoría de los casos, permanece hasta la actualidad, abandonada, intervenida y/o transformada, pero presente.

La naturaleza de esta investigación hizo que fuera necesario recurrir a una amplia variedad de fuentes: diferentes tipos de documentos, hemerografía, folletería, mapas, planos, imágenes, censos y memorias gubernamentales son algunos de los materiales que sirvieron como base para construirla.

Gran parte de la documentación consultada proviene del Archivo General del Estado de Yucatán, de los fondos Municipios, Poder Ejecutivo, Registro Público de la Propiedad y sobre todo del Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, que contiene la documentación emanada de las diferentes empresas ferroviarias que existieron en Yucatán. Este fondo contiene documentos que abarcan un periodo que va de 1847 a 1989, y a su vez está dividido en tres sub-fondos: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Ferrocarril del Sureste y Ferrocarriles Unidos del Sureste,

⁵⁴ Guillermo Guajardo Soto, “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la Ciudad de México, ca. 1870-1960”.

⁵⁵ Guillermo Guajardo Soto, “Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la Ciudad de México, ca. 1890-1950”.

siendo el primero de donde proviene la información utilizada en los capítulos III-V; AUNQUE LA mayor parte corresponde a FUY también se pueden encontrar algunos documentos del Ferrocarril de Mérida a Peto, debido a que su adquisición se llevó a cabo seis años después de fundada la compañía. Aunque se sabe que la documentación de las primeras compañías estuvo en posesión de FUY, ésta no se conservó hasta nuestros días.

Los manuscritos utilizados provienen de informes a la asamblea de accionistas y de las actas de consejo, debido a que a estos se les anexaban cartas, comunicaciones con el gobierno, arrendatarios, clientes, empleados, además de reportes que sirvieron para la elaboración del capítulo V.

En el fondo Municipios se consultaron los libros del cabildo de Mérida, los tomos no se encuentran completos y no se conservó información particular de cada una de las comisiones. Esto es importante pues obstaculizó el análisis de las relaciones entre el ayuntamiento meridano y las empresas ferroviarias, aun así, fue posible recuperar algunos indicios, particularmente sobre algunos conflictos que se suscitaron así como información sobre eventos particulares. De igual forma estos documentos brindaron información sobre los permisos de construcción otorgados durante el periodo, que nos muestran que efectivamente había un pujante mercado inmobiliario, ocasionado al mismo tiempo por la bonanza económica y el aumento de la población.

También se obtuvo información del Archivo General de la Nación, en los fondos Fomento y Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. En el primero se encontró documentación sobre los primeros proyectos que se presentaron para establecer la comunicación férrea en Yucatán; con los cuales se reescribió parte del capítulo II. En el fondo SCOP se consultó información relacionada con los ferrocarriles yucatecos. Dentro de uno de los expedientes se localizó un plano inédito (Imagen 25), en el que se muestra parte del poblado de Itzimná, lo que representa en sí mismo un aporte a la historia de Yucatán puesto que es poca la información que existe sobre él antes del siglo XX. También se encontraron datos sobre todas las concesiones otorgadas por el gobierno para instalar vías en el estado, aun cuando muchas no fueron construidas.

Para la consulta de las memorias de la SCOP, las reseñas históricas y estadísticas de los ferrocarriles en México, así como otra folletería, se recurrió a los ejemplares resguardados en la biblioteca especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, que se localiza en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en Puebla. También se



recuperaron dos planos en donde se muestra el proyecto de localización de la Estación Central; así como una foto de ésta previa a su inauguración, aquí debo aprovechar para agradecer la colaboración de todo el personal del CEDIF en la consulta de los repositorios a su cargo.

En el Fondo Ferrocarriles del Centro de Apoyo para la Investigación Histórica y Literaria de Yucatán se ubicó folletería de las distintas empresas. En el fondo Manuscritos, se encontró alguna documentación correspondiente a los primeros proyectos ferroviarios. También se revisaron periódicos de la época y se obtuvieron los planos marcados como Anexos 1 y 2. Una parte importante de la revisión hemerográfica se llevó a cabo en el archivo de Megamedia, en donde se conservan los tomos de *La Revista de Mérida* en un periodo que abarca de 1878-1901. Este periódico es uno de los más importantes que se publicaron en Mérida, por su circulación y porque permaneció activo durante más de 30 años. A este archivo privado pude acceder debido a las gestiones de su encargada Alicia Pérez, a ella y a Fernanda les agradezco todas las facilidades que me brindaron en la consulta de este repositorio.

Información crucial para la construcción del segundo apartado del capítulo III se obtuvo del Centro de Estudios de Historia de México-Fundación Carlos Slim, en donde se revisó la correspondencia que mantuvo José Yves Limantour, secretario de hacienda, con algunos de los actores políticos involucrados en el proceso de adquisición del Ferrocarril de Mérida a Peto por Ferrocarriles Unidos de Yucatán. En uno de los expedientes se encontraron también dos planos inéditos: en el primero se muestra el edificio de la estación del Ferrocarril a Peto y el otro es un plano de la estación que se había proyectado para sustituir a la existente (Imágenes 44 y 45). Y aunque esta última nunca se llevó a cabo, resulta interesante como indicio de que no estaba en los planes del propietario deshacerse de la vía.

Gran parte de los mapas y planos que se incluyeron provienen de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra, además algunos de ellos sirvieron como base para la elaboración de los propios. Los censos de 1900 y 1910 sirvieron para construir parte del capítulo I, en particular los subapartados que se refieren a la composición social de la población en el Porfiriato y a las actividades económicas. Las fotografías se localizaron en varias fuentes y repositorios, principalmente de la Fototeca Pedro Guerra de la Universidad Autónoma de Yucatán y del Ibero Amerikanisches Institut en Berlín, y se obtuvieron a través de sus sitios web. Otras imágenes me

fueron proporcionadas por Raúl J. Casares G. Cantón, quien las conserva en su archivo familiar y a quien agradezco por compartirlas.⁵⁶

Eduardo Martínez de Pisón afirma que el paisaje urbano revela su propia historia y es un documento histórico.⁵⁷ Siguiendo esta idea, se realizaron recorridos a pie tanto en las áreas en donde se ubicaron las estaciones originales, como por la zona en la que se construyó la Estación Central, sus talleres, patios de maniobras y por las calles aledañas. Aunada a estos recorridos se hizo una exploración virtual por medio de Google Maps, con la finalidad de tener una perspectiva diferente a la que permitió el recorrido a pie. Algunas imágenes tomadas a través de esa plataforma se incluyen en el capítulo IV.

Como se puede ver, esta investigación se construyó mediante la utilización de una gran variedad de fuentes. La escasez de documentos oficiales como actas de cabildo, informes de las comisiones, correspondencia entre las primeras empresas y el ayuntamiento, así como la documentación particular de las compañías originarias, obligaron a mirar en otras direcciones en busca de los indicios que permitieran reconstruir esta historia.

El libro está organizado en tres partes. En la primera se analiza el contexto político, social, económico y urbano de la época en la que surgieron los primeros proyectos ferroviarios en el estado hasta el momento en que se dio el auge de las compañías ferroviarias, con la finalidad de comprender los principales cambios a los que se enfrentó durante el siglo XIX y cómo se encontraba Mérida al momento de la introducción del ferrocarril.

La segunda parte explica la forma en que se dio la introducción del ferrocarril a Yucatán como parte de un proceso de modernización impulsado por el gobierno federal, pero que tuvo eco en las autoridades estatales y municipales. Esto sin perder de vista que la incorporación del henequén como parte del mercado internacional permitió generar los recursos para

⁵⁶ También le agradezco su generosidad al compartir conmigo su libro sobre su tata-buelo Rodolfo G. Cantón, así como la información que conserva en su archivo familiar. Asimismo, valoro las innumerables charlas que mantuvimos, gracias a las cuales pude obtener una mejor comprensión de ciertos temas incorporados en esta versión de la investigación, lo que permitió mejorar significativamente algunos apartados.

⁵⁷ Señala que el legado material del fenómeno urbano (escenario y legado) “se compone de elementos complementarios no sólo sociales, sino también, originalmente incorporados, naturales y rurales, quizás disfuncionales, seguramente amenazados, pero admitidos como hechos culturales” y que la ordenación urbana permite su supervivencia e integración a los nuevos usos del espacio urbano. Eduardo Martínez de Pisón, *Miradas sobre el paisaje*, pp. 37-39.



construir la red interna, y que al mismo tiempo la necesidad de transportar la fibra de forma eficiente y económica fue uno de los motivos por los cuales se buscó extender dichared. De igual forma se analiza la forma en que las políticas en materia económica y de ferrocarriles a nivel nacional se vieron reflejadas en el ámbito local, lo que llevó a la consolidación de las compañías ferroviarias de Yucatán bajo una sola razón social denominada Ferrocarriles Unidos de Yucatán, y en cuyas gestiones estuvo involucrado el secretario de hacienda, José Yves Limantour.

En la tercera y última parte se estudia el papel que jugaron las empresas ferroviarias en la gestión del espacio. Como se ha señalado, la llegada del ferrocarril ocasionó que fuese necesario construir infraestructura específica para satisfacer sus necesidades, es decir, traslado de pasajeros y productos, bodegas, áreas de maniobra y talleres, por mencionar algunas. En esta parte se determina la forma en que se eligieron los emplazamientos para construir la infraestructura, los actores que participaron en la toma de estas decisiones y qué factores influyeron en su selección; se identifica el uso al que estaban destinados antes y cómo se transformaron mientras estuvieron vinculados a alguna empresa ferroviaria. También se muestran los cambios acontecidos en el espacio público a raíz de la conformación de los núcleos ferroviarios. Además se ha procurado vincular la interacción de los habitantes de la ciudad con estos espacios, así como sus reacciones ante los cambios urbanos que fueron detonados a partir del momento en que comenzó el tendido de las vías.

Uno de los principales aportes es que apunta la mirada a la historia de la infraestructura ferroviaria cuya huella permanece aún imborrable en muchas ciudades mexicanas. Cuando este libro se presentó como tesis, aún existían en Mérida los patios de Maniobras y los terrenos en donde estuvieron los talleres de “La Plancha”, actualmente desaparecidos debido a la creación del “Gran Parque La Plancha”, el cual abarca una extensión de unas 20 hectáreas. Este análisis multitemático –sustentado por diferentes metodologías– contribuye al entendimiento de los impactos que las grandes infraestructuras han tenido y tienen en el espacio urbano, conocimiento que puede aplicarse tanto al estudio histórico de otras ciudades, como referencia para la realización de obras futuras, debido a que hoy en día se llevan a cabo proyectos de diferente naturaleza sin tomar en cuenta las diferentes repercusiones que tendrán a corto, mediano y largo plazo.



PRIMERA PARTE.

La construcción de la Mérida decimonónica



Son muchos los factores que han tenido injerencia en la morfología urbana¹ de Mérida, desde su fundación, pasando por diferentes momentos históricos, en los cuales se combinaron componentes políticos, religiosos, sociales e incluso culturales. Para comprender los elementos que contribuyeron a dar forma a las ciudades es necesario estudiar aquellos que impulsaron cambios en las diferentes etapas. Horacio Capel afirma que “las ciudades que hoy existen son un resultado de una continua construcción y reconstrucción desde sus momentos iniciales, que en algunos casos se remontan a varios milenios atrás. Una buena parte del paisaje que hoy vivimos es heredada, ya que la continuidad del poblamiento es generalmente muy grande”.² Estas ciudades, como Mérida, fueron construidas sobre un espacio o paisaje configurado a través del paso del tiempo y los cambios que presenta son una combinación de las alteraciones que ejercieron en él la naturaleza y la acción humana.³

La ciudad de finales de siglo XIX y principios del XX sobre la que se centra la investigación fue resultado de diversos procesos históricos que dieron inicio en el siglo XVI, pasando por momentos en que se implementaron diferentes proyectos urbanísticos o durante coyunturas políticas, económicas, sociales, etcétera, que contribuyeron a estructurarla, ordenarla y reordenarla de acuerdo con las necesidades de sus habitantes.

Por lo tanto, el capítulo que compone esta primera parte está dedicado a los cambios acontecidos durante el siglo XIX hasta el momento en que Porfirio Díaz llegó al poder, etapa central de la investigación. Se hará énfasis en las modificaciones acaecidas en la ciudad, sobre todo a causa del proceso de secularización que inició en 1821.

¹ De acuerdo con Horacio Capel, la morfología urbana es “el espacio construido [que] refleja la organización económica, la organización social, las estructuras políticas, los objetivos de los grupos sociales”. Horacio Capel, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, p. 20.

² Horacio Capel, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, p. 21.

³ Eduardo Martínez de Pisón, *Miradas sobre el paisaje*, pp. 13–14.

En un primer momento se estudia el periodo conocido como Segundo Imperio, durante el cual se elaboró el plano topográfico de la ciudad de Mérida (1865–1866) más antiguo que se conserva hasta nuestros días. Esta representación cartográfica es de utilidad para analizar la morfología de la ciudad y, con base en la información proporcionada en el apartado anterior, hacer un balance de los principales cambios ocurridos, edificios que desaparecieron o cuyo uso fue transformado.

A continuación, se aborda el de la República Restaurada, en donde se aplicaron de forma efectiva las Leyes de Reforma, lo que llevó a la desaparición del convento de monjas concepcionistas, siendo éste el caso más representativo, debido a que en Mérida fue la única institución de ese tipo fundada en la ciudad durante el periodo novohispano. La última parte de este capítulo se dedica al Porfiriato, en donde se presenta un balance del crecimiento de la ciudad, su equipamiento y principales transformaciones; la composición social de la población, así como las principales actividades económicas a las que se dedicaron los pobladores de Mérida.



Mérida en el siglo XIX

La inestabilidad política fue un factor que incidió en la imposibilidad de generar los suficientes recursos económicos para emprender las mejoras necesarias para una ciudad en crecimiento, además de que los conflictos armados ocasionaron que algunas obras realizadas en los siglos anteriores desapareciesen por falta de mantenimiento. Para entender los cambios generados en la ciudad es necesario conocer los diferentes aspectos que influyeron en ellos, por lo que este capítulo se ha dividido en cuatro apartados.

En el primero se abordan las décadas más tempranas del siglo XIX haciendo énfasis, sobre todo, en el proceso de secularización que dio inicio en 1821 y que culminó con la promulgación de las Leyes de Reforma. En el segundo, se estudia lo acontecido en los años en que se estableció el Segundo Imperio. En este periodo sobresale la elaboración del plano de la ciudad más antiguo que se conserva hasta nuestros días. Esta representación cartográfica es de utilidad para analizar la morfología de la ciudad, para lo que se hizo un balance de los principales cambios ocurridos, edificios que desaparecieron o cuyo uso fue transformado, como la Ciudadela de San Benito, el convento de Mejorada y el de los jesuitas, por mencionar algunos.

A continuación se estudia el periodo de la República Restaurada, en donde se aplicaron de forma efectiva las Leyes de Reforma, lo que llevó a la desaparición del convento de monjas concepcionistas, siendo éste el principal cambio en cuanto a la estructura de la ciudad. El último abarca el periodo en que gobernó Porfirio Díaz. Inicia haciendo un breve recuento del estado en el que se encontraba la ciudad; y de manera posterior se profundiza en los factores económicos y sociales que contribuyeron con el crecimiento de la mancha urbana, hacia qué puntos se dirigió, de qué manera se dio el proceso de urbanización y cuál fue el equipamiento con el que contó la ciudad.

LA CIUDAD ANTE UN NUEVO RÉGIMEN Y NUEVOS CONFLICTOS

Cuatro años después del inicio del movimiento de independencia, el partido de Mérida, cuya cabecera era la misma ciudad, estaba conformado por cinco curatos, cinco pueblos anexos a ellos y contaba con una superficie de siete leguas cuadradas.⁴ En 1830, José Julián Peón y Cárdenas publicó un documento bajo el título de *Crónica sucinta de Yucatán*, en el brindaba un panorama general de Mérida, indica que la capital del estado estaba poblada por alrededor de 45 000 y 50 000 personas; que la ciudad estaba conformada por 599 manzanas y que las calles eran amplias, rectas y polvosas. Con referencia a las actividades comerciales señala que había tiendas, almacenes y tabernas en abundancia, así como talleres, entre los que sobresalían aquellos en los que se trabajaba la plata y en particular la filigrana. En ese momento se encontraban en funcionamiento seis imprentas, siendo que tan sólo 10 años antes se había establecido la libertad de imprenta, y estaban en circulación dos diarios y 18 periódicos, además de otras publicaciones.⁵ Con respecto a las principales edificaciones apunta:

Tiene la ciudad 13 plazas inclusive la de verduras y el Campo de Marte, 5 parroquias contando con la Catedral, un convento de religiosos franciscanos, otro de monjas llamadas de la concepción y 7 iglesias más, un colegio, una universidad, un hospital general, una casa de amparo y otra de reclusión.

Los paseos principales son la Alameda, el campo-santo situado a media legua á sotavento de la plaza principal, la Cruz de Gálvez, el limonar, las quintas y huertas bien cultivadas. Los edificios más notables son la Catedral, el palacio Episcopal, el de Gobierno, el estinguido [sic] Congreso reedificado el año de 1823 en el antiguo convento de Jesuitas, la casa consistorial, la de amparo, el colegio de S. Idelfonso, el convento de la Mejorada, el de M.M. Religiosas, la contaduría, la cárcel pública y el hospital de San Juan de Dios, además de muchas casas particulares en que brilla el lujo y la magnificencia. La ciudadela de S. Benito debería ocupar un lugar distinguido si no estuviera tan deteriorado: entre sus muros se haya [sic] el convento grande que ocu-

⁴ *Apuntaciones para la estadística de Yucatán del año de 1814*, p. 3.

⁵ José Julián Peón y Cárdenas, *Crónica sucinta de Yucatán*, pp. 8–10.

paban los religiosos de S. Francisco con 3 templos suntuosísimos, los cuales sirven hoy de almacenes de guerra.⁶

En ese periodo las estructuras urbanas coloniales permanecían prácticamente intactas y se realizaron pocos cambios en la estructura física de la ciudad. Los edificios religiosos y de gobierno seguían siendo los más importantes, y como veremos hasta más avanzado el siglo, los parques y paseos se volvieron puntos importantes para la sociabilidad en la ciudad, además de jugar un papel destacado en la higiene y ornato. Respecto a las viviendas indica que algunas eran lujosas, la minoría, ya que desde la fundación de la ciudad las casas, aunque de materiales duraderos, eran modestas en su decoración; esto también puede relacionarse con un cambio de gustos, o nuevas influencias en las viviendas de construcción más reciente.

Hacia 1812, el ayuntamiento meridano retomó el proyecto del cementerio, esta vez se ubicó un terreno alejado de la población e incluso se elaboró un plano, aunque nuevamente los esfuerzos no rindieron frutos.⁷ No fue sino hasta 1820 que se concretó el proyecto: para llevarlo a cabo se adquirió una hacienda llamada Xcoholté, ubicada en el suroeste a las afueras de la ciudad, en donde se construyó el camposanto que fue inaugurado en octubre de 1821.⁸

De acuerdo con Peón y Cárdenas, la fortaleza de San Benito ya se encontraba muy deteriorada. En 1821 habían sido desalojados los frailes y ya no tenía la relevancia simbólica, religiosa y militar que tuvo durante el periodo hispánico, por lo que no es de extrañar que en 1843 se haya tomado la decisión de derribar el baluarte de San Juan de Dios para dar amplitud a la Alameda construida por Lucas de Gálvez. Pocos años más tarde se mandó a instalar en el recinto la cárcel pública, para lo que se construyó un edificio que fue conocido como “El Castillo”, y para levantarlo se usaron las piedras de la antigua ciudadela. Finalmente, el exconvento se utilizó como almacén de guerra y cuartel, lo mismo una de las iglesias que

⁶ José Julián Peón y Cárdenas, *Crónica sucinta de Yucatán*, p. 10.

⁷ José Enrique Serrano Catzín y Jorge Castillo Canché, “La reforma de los cementerios y el conflicto civil-eclesiástico por su administración: Yucatán”, pp. 74–75.

⁸ Jorge Castillo Canché y José Enrique Serrano Catzín, “La administración del cementerio: disputa entre el ayuntamiento de Mérida y la jerarquía eclesiástica, 1820–1823”, p. 37.



aún se encontraba en buenas condiciones.⁹ Una descripción del estado que guardaba la ciudadela en ese periodo, la ofrece John Stephens, como parte de las experiencias que vivió durante su estancia en la península:

En compañía de uno de estos [frailes] hice mi última visita al convento. Entramos por el gran pórtico del castillo a un gran patio cubierto de yerbas. En el frente estaba el convento con sus espaciosos corredores y dos grandes iglesias, cuyas murallas todas estaban en pie, pero sin puertas ni ventanas. La bóveda de una de las iglesias se había desplomado, y la brillante luz del día iluminaba el interior. De ahí pasamos a la otra iglesia, que es la más antigua, e identificada con los tiempos de los conquistadores. Cerca de la puerta había una fragua, en que un mestizo agitaba los fuelles, soplando sobre una candente barra de hierro, de que salían numerosas chispas al sufrir el golpe del martillo. Todo el pavimento estaba cubierto de indios y musculosos mestizos puliendo madera, forjando clavos y haciendo cartuchos de cañón. Los altares estaban destruidos y desfiguradas las paredes; sobre estas se veía escrito en gruesos caracteres encarnados “Primera escuadra” “Segunda escuadra”, y a la testera de la iglesia bajo el domo, se leían estas palabras: “Batallón ligero permanente”. Era que aquella iglesia se había convertido en cuartel, y aquellos lugares estaban destinados para colocar las armas. Al pasar nosotros, los operarios clavaban la vista sobre mi compañero de incursión, o más bien sobre el sayal azul, el cordón que le ceñía y la cruz que pendía de él; todo lo cual formaba el traje de su dispersada orden.

Era la primera vez que ponía los pies en aquel sitio, después de la expulsión de los religiosos. Si para mí era tan triste contemplar la ruina y profanación de ese noble edificio ¡cuánto no lo sería para él! Cerca del altar y en la sacristía se veían abiertas las bóvedas sepulcrales; pero los huesos de los antiguos religiosos habían sido extraídos y yacían arrojados por el suelo. ¡Algunos de esos huesos pertenecían sin duda a sus antiguos amigos! Pasamos de allí al refectorio, y señálome el sitio de la larga mesa en que la comunidad tomaba sus alimentos, y la fuente de piedra en que hacía sus abluciones. Representóse a sus antiguos compañeros revestidos de sus anchos ropajes azules, dispersados hoy para siempre y convertida su morada en un teatro de desolación y de ruina.¹⁰

⁹ Raúl Alcalá Erosa, *Historia y vestigios de la Ciudadela de San Benito*, p. 30.

¹⁰ John Lloyd Stephens, *Incidentes de viajes a Yucatán 1841-1842*, pp. 50-51.

Triste panorama nos ofrece el estudio de la cultura maya y desafortunadamente las condiciones de la ciudadela no mejoraron. Poco a poco se fueron demoliendo diferentes secciones para utilizar las piedras en nuevos proyectos, como fue el caso de la construcción de los jardines de la plaza mayor; y algunos de los edificios que aún se conservaron se utilizaron con fines militares, al menos hasta 1868.¹¹

El hospital que existía en Mérida y había sido puesto en manos de los juaninos, también sufrió el golpe de la secularización. El 10. de octubre de 1820, un decreto de las cortes españolas suprimió todas las órdenes monacales, incluyendo a “los de San Juan de Jerusalén, los de San Juan de Dios y de Betlemitas, y todos los demás de hospitalarios de cualquier clase”.¹² Por esta razón: “El Jefe Superior Político y Capitán General de Yucatán, D. Juan María de Echeverri y Manrique de Lara, expulsó a los juaninos y trasladó el Hospital al ya extinguido desde el 15 de febrero al anterior Convento Grande de San Francisco, donde obligó al Ayuntamiento meridano a sostenerlo”.¹³ Al consumarse la independencia, el nuevo gobierno, incapaz mantener el hospital, lo regresó a manos de los religiosos y a su emplazamiento original a un costado de la catedral, en donde permaneció hasta 1861 cuando por decreto gubernamental se trasladó al antiguo convento de Mejorada.¹⁴

El convento contaba en el costado sur de la Iglesia con una plaza que ocupaba una manzana completa, concedida a los franciscanos para utilizar como hospital de la orden, donde también tenían instalada una botica. Esta propiedad también les fue arrebatada y convertida en cuartel de dragones, como se le conoció desde entonces.¹⁵

En 1845 se produjo en Yucatán un levantamiento armado conocido como Guerra de Castas, que aunque vivió diferentes periodos de intensidad, se mantuvo hasta el siglo XX. Este movimiento afectó seriamente diferentes aspectos de la sociedad y generó un proceso de migración de

¹¹ Durante la toma de Mérida por el General Manuel Cepeda Peraza en 1867, las tropas imperiales atacaban desde la Ciudadela de San Benito a las republicanas ubicadas en la plaza de la Mejorada. Leonor Eugenia Reyes Pavón, *Las Hermanas de la Caridad: su labor asistencial y educativa en Yucatán, 1865–1875*, pp. 44–46.

¹² Francisco Javier Campos y Fernández de Sevilla, “Textos legales de las desamortizaciones eclesiásticas españolas y con ellas relacionados”, p. 13.

¹³ Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de la beneficencia pública y privada”, p. 9.

¹⁴ Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de la beneficencia pública y privada”, p. 9.

¹⁵ José Adonay Cetina Sierra, *Santiago - San Cristobal. Dos barrios históricos de Mérida de Yucatán*, p. 28.



los pueblos y villas cercanos a la zona de conflicto hacia la capital del estado. En mayo de 1848, la situación parecía insostenible; los rebeldes dominaban gran parte de la península excepto Mérida, Campeche y algunos pueblos cercanos. Cuando todo parecía perdido y el avance sobre la capital era inminente, los mayas retrocedieron. En 1850 se expidió una nueva constitución local; además, ante la aparente calma, se reiniciaron las disputas en el ámbito político regional.¹⁶ De acuerdo con Suárez Molina, hacia 1851 vivían en Mérida unas 26 068 personas, mientras que unos diez años antes Stephens calculó la población en unas 23 000.¹⁷

El panorama tampoco era muy alentador en el ámbito nacional: Antonio López de Santa Ana reasumió su papel como líder del país en 1853. Entre sus acciones estuvo la disolución del Congreso Nacional y las legislaturas locales, destituyó a Barbachano como gobernador de Yucatán e impuso a Rómulo Díaz de la Vega. El nombramiento provocó el levantamiento de los coroneles Sebastián Molas y Manuel Cepeda Peraza. Ante su derrota, este último huyó del país y Molas fue fusilado.¹⁸

El triunfo del plan de Ayutla trajo consigo nuevos cambios, entre ellos la promulgación de las Leyes de Reforma: la Ley Juárez, el 23 de noviembre de 1855; la Ley Lerdo, el 25 de junio de 1856; la Ley Orgánica del Registro Civil, el 27 de enero de 1857; y la Ley Iglesias, el 11 de abril del mismo año. La implementación en Yucatán de las nuevas legislaciones estuvo a cargo de Santiago Méndez, lo que en realidad no resultó problemático. De acuerdo con Sergio Quezada, en Yucatán, la Iglesia poseía 170 predios urbanos, dos haciendas y un charco salinero, que fueron rematados en noviembre de 1856.

Más delicado fue el asunto de la desamortización de bienes comunales. Los levantamientos indígenas aún no se habían apagado por completo, por lo que no se puso en práctica, como tampoco se realizó el desafuero de eclesiásticos.¹⁹ Los cambios políticos de esta época también afectaron el espacio urbano, especialmente debido a las leyes relacionadas con la propiedad. Por ejemplo, el primero de julio de 1861 se secularizó el Seminario Conciliar y se transformó en el Colegio Civil.

¹⁶ Sergio Quezada, *Historia Breve de Yucatán*, pp. 141–47.

¹⁷ Juan D. Pérez Galaz, “Situación estadística de Yucatán en 1851”, p. 13 citado en Víctor Manuel Suárez Molina, *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*, t. 1, p. 95; John Loyd Stephens, *Incidentes de viajes a Yucatán 1841-1842*, p. 48.

¹⁸ Sergio Quezada, *Historia Breve de Yucatán*, p. 147.

¹⁹ Sergio Quezada, *Historia Breve de Yucatán*, pp. 147–148.

Aunque durante los primeros años del siglo XIX no hubo grandes cambios en cuanto a la situación urbanística de la ciudad, se comenzaron a notar algunas modificaciones que repercutieron en la transformación urbana de Mérida y especialmente en su modernización, como fue el abandono de la ciudadela por parte de los frailes franciscanos y la desamortización de bienes eclesiásticos.²⁰ Este proceso se vio interrumpido durante el periodo conocido como Segundo Imperio. En el apartado se profundiza sobre la traza y equipamiento de la ciudad, ya que fue durante ese periodo cuando se formó el plano más antiguo que se conoce de Mérida.

EL SEGUNDO IMPERIO Y EL PRIMER PLANO OFICIAL DE MÉRIDA

Si en el centro del país se vivió una lucha encarnizada entre liberales y conservadores por dirigir los destinos del país, Yucatán no fue la excepción. El gobernador Liborio Irigoyen había sido derrocado por Felipe Navarrete mediante un movimiento armado iniciado en Izamal. Navarrete comenzó a preparar el terreno para la instalación de un gobierno conservador. Como respuesta, el gobernador de Campeche, el republicano Pablo García intentó derrocar a Navarrete y envió al coronel Manuel Cepeda Peraza a cumplir ese cometido, aunque fallaron en el intento. De acuerdo con Eduardo Urzaiz, esa derrota se debió a que la mayoría de los hombres que formaban el ejército de Cepeda eran de origen campechano y estaban a favor de las Leyes de Reforma, así que aprovechando el localismo y el apoyo que mostraban los yucatecos al clero, Navarrete pudo derrotarlos.

Con la llegada del emperador a México y la reorganización del gobierno, Navarrete quedó a la espera del nombramiento de quién iba a gobernar en Yucatán. En julio de 1864 fue designado Comisario Imperial el ingeniero José Salazar Ilarregui, quien en septiembre de ese mismo año llegó a tomar posesión. En ese contexto fue que se mandó formar un plano topográfico de la capital del estado publicado como *Plano topográfico de*

²⁰ Para el caso de la Ciudad de México, María Dolores Morales señala que entre 1811 y 1857 la ciudad se conservó prácticamente igual a como se encontraba durante la época hispánica, lo cual es visible a través de la comparación entre planos de la ciudad de los dos periodos. Desafortunadamente para nuestro estudio la falta de planos antiguos no permite realizar este ejercicio comparativo. María Dolores Morales, "La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX. El caso de los fraccionamientos", pp. 72-74.



la ciudad de Mérida. Levantado con arreglo a las instrucciones del Exmo. Señor Comisario Imperial José Salazar Ilarregui, elaborado por los ingenieros Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, bajo la dirección de Agustín Díaz, quien fuera jefe de la Sección Topográfica de la Comisión Científica, véase Imagen 1.²¹

José Salazar Ilarregui fue un ingeniero formado en el Colegio de Minería y aunque no se sabe con seguridad cuáles fueron los motivos que lo impulsaron a solicitar la elaboración del plano, se puede aventurar que fue la necesidad de conocer el territorio que se iba a administrar y particularmente la capital: Mérida. Este plano permite observar el paisaje urbano de la ciudad, además de los lugares que se consideraron relevantes para ser señalados en esta representación, pues como señala María Estela Sánchez Martínez “la representación cartográfica está estrechamente vinculada a las ideas que configuraron un momento histórico y sobre las cuales se sustenta la transformación del entorno urbano, social y cultural, los planos son, entonces, síntesis visual del espíritu de una época”.²² Teniendo esto en mente se puede hacer un análisis de aquellos aspectos que se destacan en este plano y que son de gran interés para esta investigación, pues es el único que permite conocer la estructura física de la ciudad en el periodo previo al que abarca.

Las representaciones cartográficas como mapas y planos son esenciales en el análisis morfológico. De acuerdo con Horacio Capel, el paisaje, en este caso urbano, es el resultado de la cultura, de la economía y de las funciones urbanas.²³ Estos documentos permiten estudiar la manera en que todos los aspectos que influyeron en la conformación de la ciudad fueron representados. Son cuatro los elementos que definen los planos: las calles y su asociación mutua en un sistema viario; las manzanas delimitadas por calles; las parcelas individuales que forman las manzanas; y las plantas de los edificios que se ubican dentro de esas parcelas.²⁴ Estos contribuyeron a conformar zonas a las que se les dieron diferentes usos; también se puede distinguir entre espacio edificado y no edificado; en el primer grupo se

²¹ Es posible que a esta comisión hiciera referencia Urzaiz Rodríguez cuando apunta que “por aquellos días llegó a Mérida una comisión científica de ingenieros extranjeros”, Eduardo Urzaiz Rodríguez, *Del Imperio a la Revolución*, p. 29.

²² María Esther Sánchez Martínez, “El plano oficial de la Ciudad de México en 1900”, p. 210.

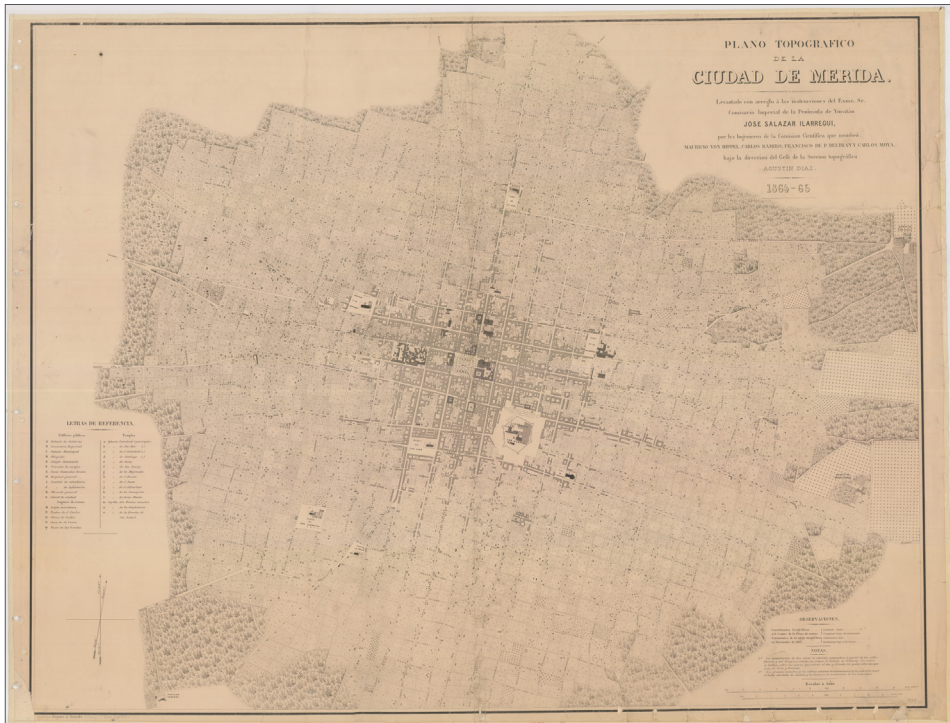
²³ Horacio Capel, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, p. 67.

²⁴ Horacio Capel, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, pp. 70–71.

encuentran los residenciales, comerciales, de ocio, eventualmente industriales, además de los destinados al equipamiento de la ciudad como iglesias, cementerios, escuelas, etcétera. En el segundo grupo se encuentran las calles y vías de comunicación, los parques, jardines, y solares que no contienen edificios por diferentes razones.²⁵

IMAGEN 1.

Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida (1864-1865)



Fuente: Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida, 1864-1865*, Mapoteca Orozco y Berra (MOYB), serie Yucatán, exp. Yucatán. 1, código clasificador COYB.YUC.M48.V1.0070.

Al analizar el plano, a primera vista se aprecia el trazado ortogonal de la ciudad y que las calles se extienden conservando en su mayoría la cuadrícula, especialmente en las cuadras más cercanas a la plaza de armas;

²⁵ Horacio Capel, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, p. 87.



además se nota la utilización de la nomenclatura de las calles que responde al sistema cartesiano. Después de este primer reconocimiento, si se presta atención a las anotaciones incorporadas al plano se encuentran tres secciones de texto. En la esquina superior derecha, los datos generales indican que el lugar representado es la ciudad de Mérida; aparecen también el nombre del Comisario Imperial José Salazar Ilarregui, quien mandó a hacer el plano; el nombre de los miembros de la comisión científica encargada de realizarlo y el período en que se elaboró.

En la esquina inferior también hay tres secciones: en la primera se incluyen las observaciones técnicas, las coordenadas geográficas y las variaciones de la aguja magnética. A continuación, están las notas en donde se da una explicación sobre cómo se debe seguir la nomenclatura de los predios e información sobre los cuarteles en que se dividía la ciudad, y se indican los colores que corresponden a cada uno, aunque estos no son visibles en el plano. Al final, se localiza la escala utilizada para la elaboración de esta representación cartográfica.

En el último grupo de información, ubicado a la izquierda, aparece el listado de edificios que fueron considerados de mayor importancia. Estos se dividen en tres categorías: edificios públicos, lugares de recreo y templos. Los edificios públicos que se enlistan van desde edificios de gobierno civil (palacio de gobierno, comisaría imperial, palacio municipal y casas reales), a edificios religiosos no dedicados al culto (obispado, colegio seminario y convento de monjas); a edificios militares (cuarteles de caballería e infantería); y otros como el hospital, el mercado y la cárcel pública.

Los lugares de recreo son cinco: dos que pueden ser considerados como clubes sociales (La Lonja y La Unión), que además permanecerán en funciones hasta el siglo XX; el teatro, la plaza de gallos y el Paseo de las Bonitas construido en tiempos de Lucas de Gálvez.

La última categoría agrupa los templos y encontramos que existían doce iglesias, de las cuales cuatro se señalan como parroquias y tres como capillas. De acuerdo con la descripción hecha por José Julián Peón y Cárdenas, existían, en 1830, cinco parroquias y siete iglesias, es decir, las mismas doce iglesias que se conservan, y no hay referencia a las capillas en el texto de Peón.

En el plano se representan un aproximado de 580 manzanas, aunque, las construcciones realizadas con materiales duraderos se aglomeran en unas 53 cuadras y se extienden un poco más, pero de manera más dispersa, como se puede observar en el acercamiento a la zona donde el entra-

mado de edificaciones es más denso, véase Imagen 2. Dentro de esa zona se localizan los edificios públicos, la mayoría de los religiosos, además del mercado y los comercios. Mientras más se aleja la mirada del centro de la ciudad encontramos los barrios profusamente poblados, pero con casas construidas con materiales perecederos en su mayoría y solares en los que abunda la vegetación.

IMAGEN 2.

Detalle del Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida



Fuente: Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida, 1864-1865*, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán. 1, código clasificador COYB.YUC.M48.V1.0070 (fragmento).

Existen tres elementos que son vitales para la organización de las calles, solares y edificios que conforman una ciudad: la parcelación, la urbanización y la edificación; aunque no necesariamente se lleven a cabo al



mismo tiempo.²⁶ El plano permite observar las divisiones que se generan en los tres niveles, calles que delinear manzanas; las cuales a su vez se componen de parcelas, es decir, son fragmentos de un terreno mayor. También es notorio que existe una diferencia entre la cantidad de manzanas que se encuentran edificadas y las que no; son menos numerosas las manzanas construidas y se concentran sobre todo en las calles más cercanas a la plaza. En algunos casos se prolongan más allá, sobre todo las que se ubican en las calles que desembocan en los caminos que conducen a otras poblaciones principales como Campeche, Conkal, Itzimná, Izamal, Progreso y Sisal. El plano de 1864-1865 muestra una ciudad cuya población aún se mantiene dispersa, pues existían una gran cantidad de casas desperdigadas por todo el territorio que comprendía la Mérida de mediados del siglo XIX.

Las plazas sitios importantes del ornato y entretenimiento de la población de la época y están señaladas en el plano, aunque no se enlistan; lo mismo sucede con la vegetación, pues se puede apreciar que varía entre la que se encuentra fuera de los límites y la que está dentro de los márgenes de la ciudad, incluso se localizan algunas áreas de cultivo y otras que contienen cierta vegetación específica.

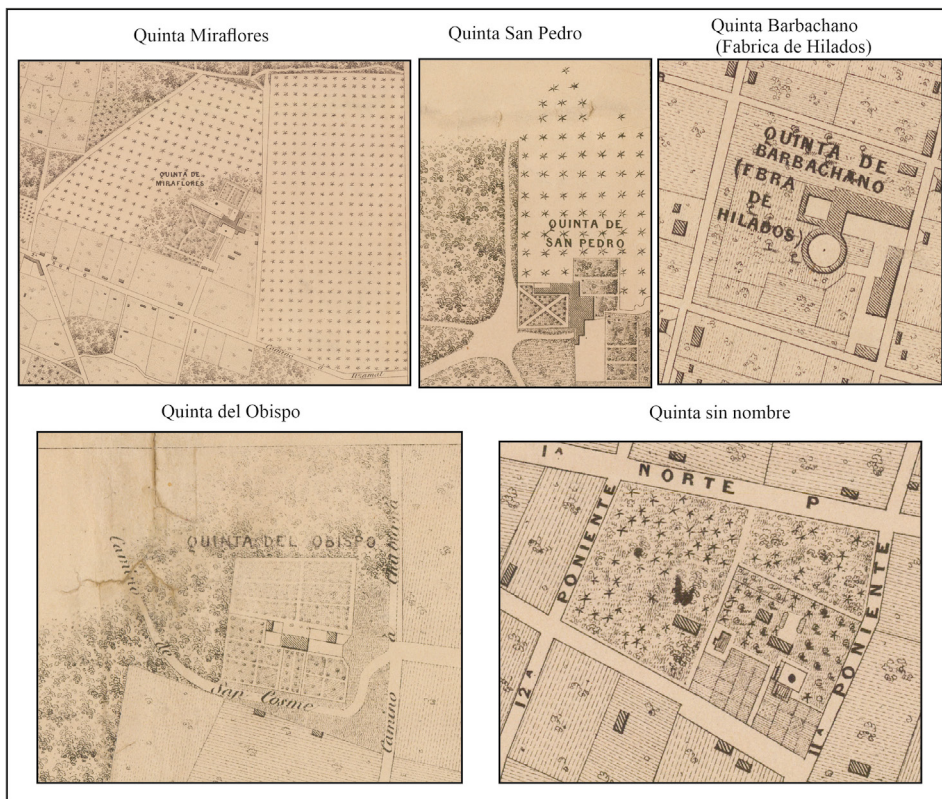
Las quintas que se localizaban próximas o al interior del espacio urbano fueron representadas e incluso en algunas se lee el nombre de la propiedad, aunque otras sólo se distinguen por los elementos que contienen en sus terrenos. En la Imagen 3 se pueden observar con detalle estas propiedades.

Las de San Pedro, del Obispo y Miraflores se localizaron en las afueras, cerca de los caminos principales, mientras que las otras dos se ubicaron dentro del área urbana. Además en todas, con excepción de la Barbachano, se representan áreas de cultivo, de las cuales la de mayor extensión en la de Miraflores. Mientras que la Quinta Barbachano era una fábrica de hilados, lo que habla de una incipiente industria manufacturera. En la Tabla 1 se muestra un listado de las industrias y manufacturas existentes en la ciudad alrededor de los años en que se realizó el plano; es probable que para ese año algunas ya estuvieran en funcionamiento.

²⁶ Horacio Capel, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, p. 72.

IMAGEN 3.

Quintas establecidas en Mérida



Fuente: Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida*, 1864-1865, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán. 1, código clasificador COYB.YUC.M48.V1.0070 (fragmentos).

TABLA 1.

Industrias y oficios registrados en Mérida en 1869

	<i>Cantidad</i>		<i>Cantidad</i>		<i>Cantidad</i>
Carpinterías	20	Herrerías	16	Zapaterías	19
Sastrerías	14	Hojalateros	7	Barberías	13
Platerías	8	Tenerías	8	Panaderías	13

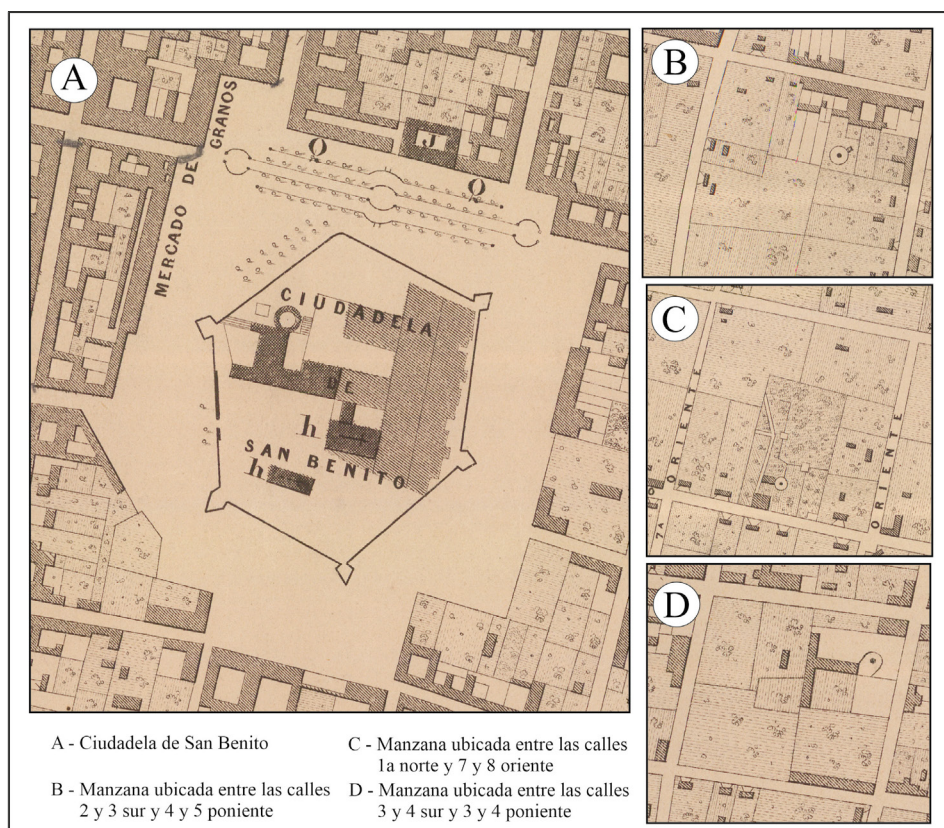


	Cantidad		Cantidad		Cantidad
Jabonerías	6	Baulerías	1	Sombrereros	4
Tabaquerías	8	Cigarrerías	6	Concherías	2
Imprentas	6	Boticas	5		

Fuente: elaboración propia con base en Manuel Cirerol, *Expediente de la visita oficial del estado*, Mérida, Imprenta del Gobierno en Palacio a Cargo de Manuel Heredia Argüelles, 1869, p. 33.

IMAGEN 4.

Posibles puntos de abastecimiento de agua



Fuente: Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida*, 1864-1865, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán. 1, código clasificador COYB.YUC.M48.V1.0070 (fragmentos).

Otro elemento visible es el panteón. De acuerdo con las disposiciones legales de la década anterior se ubicaba en las afueras de la ciudad, en el sureste, entre los caminos de Campeche y de Sisal. Algunas áreas de cultivo también se localizaban dentro del área urbana. Gladys Arana afirma que la ciudad contó con otras edificaciones que no fueron señaladas de ninguna forma en el plano, como el polvorín, los arcos coloniales, las escuelas y aparentemente los cenotes o pozos artesianos; sobre estos últimos no queda claro si en realidad no fueron señalados, debido a que algunos símbolos en el plano parecen representar fuentes de agua.²⁷ En la ciudadela existía un pozo el cual estaba ubicado en donde aparece una figura circular en el recorte que se observa en la Imagen 4; también se puede ver que en otras áreas de la ciudad se repite este símbolo, que podría ser interpretado como indicio de la ubicación de algunas fuentes de abastecimiento de agua en la ciudad.

Es mucha la información que se puede obtener de los planos, aunque no siempre representan con fidelidad los espacios que se dibujan en ellos, como también se ha podido comprobar. Aun así, son fuentes de importancia para el análisis de los elementos que componen la ciudad, así como las transformaciones que sufrió de manera posterior.

LA REPÚBLICA RESTAURADA Y LA AUSENCIA DE UN PROYECTO URBANÍSTICO

Esta nueva etapa trajo consigo nuevas disputas por el poder y si bien el general Manuel Cepeda Peraza logró mantener una relativa estabilidad por unos años, y aunque que durante su gobierno hubo motines y levantamientos, a su muerte las cosas se pusieron peor. La lucha por el poder entre las facciones era continua y más tardaban unos en obtenerlo que otros en recuperarlo. Es así como en Yucatán, desde la Restauración de la República, no se vivieron momentos prolongados de calma, porque las repercusiones que se tomaron en contra de aquellos que apoyaron el imperio aún causaban resentimientos y estos se encontraban a flor de piel.

La falta de constancia en el ejercicio del poder fue, sin duda, una de las causas por las cuales no se llevaron a cabo muchas mejoras al interior de

²⁷ Gladys N. Arana López, "Lecturas y cuestionamientos al plano topográfico de la ciudad de Mérida 1864-1867. Solitario devenir en la construcción de una historia local", pp. 64-66.



la ciudad, y si bien es cierto que las instituciones continuaron trabajando, había problemas más graves que afrontar y uno de ellos era precisamente lograr la paz y estabilidad en el estado. Los propios gobernadores electos, en ocasiones, se alejaron del cargo con diferentes pretextos, en momentos difíciles de la administración, por lo que no podía haber una continuidad de proyectos. En menos de 10 años, bajo diferentes circunstancias, el poder estuvo en manos de diecisiete individuos diferentes, de los cuales cuatro fueron gobernadores electos y los demás, miembros del gabinete que se hicieron cargo del despacho por diferentes motivos, funcionarios enviados del centro del país para reestablecer el orden o generales que tomaron las riendas del gobierno ante las amenazas de los levantamientos armados de los inconformes.

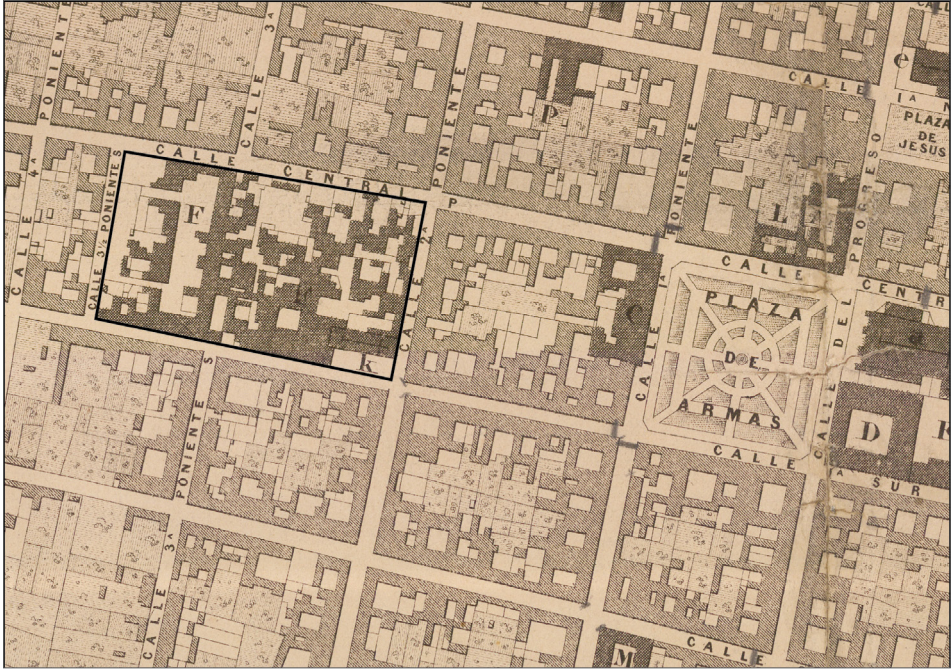
Aunque las luchas políticas no son el tema que interesa a esta investigación, se mencionan estos hechos para dar contexto a los cambios urbanos que se suscitaron en Mérida, los cuales, en su mayoría, no fueron importantes para la estructura física de la ciudad en ese momento. Aun así, a continuación, se detallan aquellos que terminaron de configurar la ciudad de Mérida con la que nos encontraremos a la llegada del ferrocarril.

Una de las transformaciones importantes que sufrió la ciudad a mediados del siglo XIX fue causada por la ley que extinguió las comunidades religiosas, promulgada el 26 de febrero de 1863. Como consecuencia, el convento fue cedido al gobierno en 1867. Un año más tarde, se ordenó que se fraccionaran sus terrenos, que fueran vendidos y que lo recaudado se utilizara para la instrucción pública y el Hospital General. De acuerdo con María Dolores Morales, uno de los factores que contribuyó al intenso cambio urbano que sufrió la Ciudad de México fue precisamente la desamortización de los bienes civiles y eclesiásticos al poner “en movimiento el mercado de bienes raíces antes estancado, origi[nando] una gran transmisión de la propiedad y la desintegración de los núcleos conventuales; puntos clave de la ciudad colonial”.²⁸ En el caso de Mérida, como se ha señalado, sólo existió un convento femenino y pocas órdenes religiosas masculinas, que ya habían sido expulsadas o sus conventos secularizados, por lo tanto el proceso de desamortización de bienes eclesiásticos no contribuyó a generar un mercado de propiedades, como sucedió en otras ciudades.

²⁸ María Dolores Morales, “La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX. El caso de los fraccionamientos”, pp. 80–81.

IMAGEN 5.

Detalle de los terrenos
que aún pertenecían al convento de monjas concepcionistas
(fragmento, terrenos marcados por perímetro)



Fuente: Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida*, 1864-1865, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán. 1, código clasificador COYB.YUC.M48.V1.0070 (Recorte).

Los predios identificados con las letras k y F en la Imagen 5 corresponden, el primero a la Iglesia de la Concepción y el segundo a los terrenos ocupados por el convento, cuya extensión abarcó casi dos manzanas. La continuación de la 3a calle poniente de la nomenclatura de la época era tan sólo un callejón, que más tarde fue nombrado “de las Monjas” (hoy calle 66-A); además se abrió una calle atravesando el antiguo convento y en continuación de la 3a poniente, nombrada calle Juárez años más tarde y que ahora corresponde a la 66 x 61 y 63.²⁹ De acuerdo con Roldán Peniche,

²⁹ De acuerdo con Capel, uno de los aspectos que más se conservan en las ciudades es el trazado de las vías, que en este caso se alteraron al crearse dos nuevas, una de las



la mayoría de los lotes fueron convertidos en casas habitación. El contiguo a la iglesia se utilizó para escuelas manejadas por el gobierno.³⁰

Por el testimonio de John Lloyd Stephens, tenemos conocimiento del estado deplorable en el que se encontraba la ex ciudadela de san Benito, por lo que en mayo de 1869, el congreso local autorizó que se invirtieran 2 000 pesos para la demolición de dicho edificio.³¹ Unos años más tarde Alice Le Plongeon, escribió que el edificio se encontraba en ruinas, y hace alusión a un proyecto de demoler el castillo, que en ese momento se usaba como penitenciaría, y construir un teatro en esa ubicación. Éste, por supuesto, no se llevó a cabo.³²

Sobre el estado de la ciudad hacia 1873, Alice Le Plongeon menciona las pésimas condiciones en que se encontraban las calles de la ciudad. Además, describe algunos lugares como el mercado “pobrememente surtido” en el que casi todos los productos se vendían sobre paños extendidos sobre el piso. Indica que durante ese periodo la mayoría de las casas eran de una planta y los “apartamentos [...] espaciosos, pero apenas elegantes”.³³

Con respecto al mejoramiento de la ciudad, en 1869 vio la luz un decreto, que a nivel estatal los propietarios de casas arruinadas y solares abandonados debían “reedificar ó cerrar de firme las puertas y ventanas de aquellas así como á levantar los muros y albarradas de los últimos”.³⁴ Además, autorizaba a los ayuntamientos y juntas municipales para aplicar las sanciones correspondientes en caso de que no se acataran las disposiciones; las cuales consistían en poner en remate público las propiedades, este decreto también se aplicó a la ciudad de Mérida aunque no tenemos información sobre los resultados o efectos que tuvo.

Otro proyecto que tampoco pudo concretarse durante este periodo fue la construcción de una nueva penitenciaría en el espacio que ocupaba el antiguo cuartel de dragones, para conseguirlo incluso se estableció un

cuales dio continuidad a una calle preexistente. Horacio Capel, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, 79.

³⁰ Roldán Peniche Barrera, *Del convento de monjas al AGORA de FONAPAS*, s.p.

³¹ Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo tres, p. 331.

³² También señala que las piedras de las partes derruidas se habían utilizado en la construcción de otros edificios. Alice D. Le Plongeon, *Yucatán en 1873*, p. 71.

³³ Alice Le Plongeon, *Yucatán en 1873*, pp. 70–71.

³⁴ Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo tres, p. 336.

impuesto que debían cubrir todos los hombres que tuviesen entre 18 y 50 años, aunque a los pocos días el decreto fue suspendido y con él, la construcción de la nueva penitenciaría.³⁵

Como se ha señalado, fueron pocas las transformaciones acaecidas en la ciudad de Mérida durante la República Restaurada y se hicieron bajo el gobierno del Lic. Manuel Cirirol; éstas consistieron en la inauguración de una Escuela Correccional, el embellecimiento de la plaza principal y la reorganización y reapertura del Museo Yucateco.

MÉRIDA EN EL PORFIRIATO

En 1876, un movimiento liderado por el general Porfirio Díaz mediante la proclamación del Plan de Tuxtepec logró expulsar a Sebastián Lerdo de Tejada de la presidencia. El triunfo de Díaz culminó con su elección como presidente y marcó el inicio de un régimen en el que se buscó dotar al país de nuevas tecnologías, subsanar la economía nacional y otras mejoras que le permitiesen estar a la altura de las potencias mundiales. El Porfiriato, como se le ha denominado comúnmente al periodo que abarca entre 1876 y 1911, es el escenario en el que se desarrolla esta investigación, por lo que antes de adentrarnos propiamente a sus aspectos específicos, es necesario contextualizar la situación en la que se encontraba Mérida en ese momento.

Se ha dicho que Mérida es la capital del estado de Yucatán, el cual hasta 1863 comprendía los actuales Yucatán, Campeche y Quintana Roo y hasta 1902 los de Yucatán y Quintana Roo, cuando este último fue escindido de la entidad para formar un territorio federal. Durante el Porfiriato, el flujo de capital derivado del cultivo y exportación del henequén consolidó esta primacía, incluso por encima de Campeche, capital del estado vecino.

³⁵ En el mismo decreto se indica que la construcción se aplazaría para cuando “cesen las circunstancias en que éste [Estado] se encuentra á causa de los movimientos de los indios sublevados” Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo tres, pp. 362–363, 366–367.



No se pueden entender los importantes cambios que se dieron durante este periodo sin hablar de la planta conocida como sisal o henequén y cuyo cultivo y exportación generó importantes ganancias y la formación de grandes fortunas que se invirtieron en el embellecimiento de la capital yucateca. El henequén es una planta originaria de la Península de Yucatán, resistente a la sequía, plagas y enfermedades, cuyas hojas crecen desde el suelo, grandes, lanceoladas y carnosas, de color blanco-azulado o blanco-grisáceo, con espinas de casi dos centímetros en su borde, muy agudas. Todas las hojas terminan en el ápice en una aguja fina de unos cinco centímetros de longitud. Florece una sola vez en su vida en un tallo de unos ocho o diez metros, de esta planta se extraía una fibra, mediante un proceso de raspado, con la que era posible elaborar todo tipo de jarcias. De acuerdo con lo expuesto por Sandra Kuntz, varios autores concuerdan en que había que esperar entre siete y ocho años para que ésta comenzara a ser productiva, se le podía explotar por un periodo de ocho años y a partir de ahí comenzaba a decaer llegando a alcanzar hasta 23 años.³⁶

Aunque esta planta, utilizada por los mayas, fue conocida por los peninsulares e incluso ya en 1738 se hablaba del importante uso que se le podía dar, no fue sino hasta cien años después, en 1830, que se formó una compañía con la finalidad de cultivar y beneficiar henequén.³⁷ Después de un periodo en que se interrumpieron los esfuerzos por explotar la fibra, por el estallido de la Guerra de Castas en 1845, se retomó la idea y la producción comenzó a aumentar de forma significativa.³⁸

Las máquinas desfibradoras aparecieron propiamente hasta 1850, las “Ruedas” de Solís y de Villamor, movidas a mano o por tracción animal, requerían, aún pasados 10 años, jornadas de 8 horas para raspar 6 000 pencas que producían una paca de 180 kilogramos; en 1860 se acoplaron a la máquina de vapor, aumentando su rendimiento. Aunque estas máquinas aceleraban el proceso, causaban pérdidas de 3 a 4 kilogramos por cada 1 000 hojas raspadas.³⁹

³⁶ Sandra Kuntz Ficker, *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización. 1870-1829*, p. 249.

³⁷ Gonzalo Cámara Zavala, “Historia de la industria henequenera hasta 1919”, pp. 662–675.

³⁸ Gonzalo Cámara Zavala, “Historia de la industria henequenera hasta 1919”, pp. 677, 681–691.

³⁹ Arcadio Soberón Martínez, *La industria henequenera en Yucatán. Los gastos de desfibración*, p. 20, para más detalles sobre las distintas máquinas raspadoras véase Vandari

Varios factores externos influyeron en el aumento de la demanda de la fibra. El primero, y posiblemente el que detonó la industria, fue la adaptación de la máquina cosechadora McCormick para que, en lugar de alambre, utilizara un hilo elaborado con fibra de henequén para atar las pacas.⁴⁰

En 1880 aparecieron las primeras máquinas raspadoras, completamente metálicas y automáticas, diseñadas y construidas en el propio estado, que permitieron el aumento de la producción hasta 20 000 pencas por hora en el caso de la más avanzada.⁴¹

Aunque el precio de la fibra fue en aumento a lo largo de la década de 1880, sufrió un grave desplome a mediados del decenio de 1890, pero el estallido de la guerra entre España y Estados Unidos incrementó la demanda de henequén al eliminar del escenario a su mayor competidor: la fibra de manila; hasta que la crisis financiera de 1908 produjo una nueva caída en los precios. La siguiente alza en el precio se dio hacia 1914 con el estallido de la Primera Guerra Mundial y se mantuvo hasta principios de la década de 1920.⁴²

Las cuantiosas ganancias que se generaron por las importaciones de henequén⁴³ repercutieron de una forma muy importante en el estado, puesto que la bonanza económica, concentrada en unas pocas manos, generó importantes cambios en la capital, en la cual se realizaron importantes mejoras mediante una gran cantidad de obra pública, así como la aparición de lugares de recreo y esparcimiento; nuevos desarrollos inmobiliarios, la construcción de casas particulares, la modernización urbano-arquitectónica, etcétera.⁴⁴ También consecuencia de la derrama de

Mendoza, "En constante movimiento. dos episodios sobre la circulación de saberes tecnológicos a través de las máquinas desfibradoras de henequén, siglo XIX".

⁴⁰ Gonzalo Cámara Zavala, "Historia de la industria henequenera hasta 1919", pp. 694-695.

⁴¹ Sandra Kuntz Ficker, *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización. 1870-1829*, p. 251.

⁴² Sandra Kuntz Ficker, *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización. 1870-1829*, p. 242.

⁴³ Para 1882 se registró que la recaudación fiscal fue de 272 000 pesos; mientras que para 1908 fue de 2 139 657 pesos. Los ingresos generados por los impuestos de exportación de fibra consistieron en el 30% del total en 1884 y el 62% en 1905, muy por encima del 14% que se recaudó por pago de patentes y que era el siguiente rubro con la captación más alta de recursos. María Cecilia Zuleta, *De cultivos y contribuciones. Agricultura y Hacienda Estatal en México en la "Época de la prosperidad". Morelos y Yucatán 1870-1910*, pp. 282, 284.

⁴⁴ De acuerdo con Gladys Arana López, los esfuerzos en este sentido se pueden catalogar en tres aspectos: el mejoramiento de las comunicaciones, la higienización de la



capital fueron el establecimiento de la banca, la construcción de una importante red ferroviaria local, la consolidación de Progreso como puerto principal del estado, así como la transformación de la Mérida en un polo de atracción para migrantes nacionales y extranjeros.⁴⁵ Con estas breves líneas se pretende dar cuenta de cómo el henequén contribuyó a que fueran posibles las grandes transformaciones que se dieron en Mérida durante este periodo y algunas de las cuales se abordan a continuación.

Crecimiento y transformación de la planta urbana

Se ha señalado que fue alrededor de 1880 cuando el precio de henequén comenzó a ir en aumento; esta fecha coincide con un periodo en que se puso gran empeño en dotar a la ciudad con todas las comodidades y servicios de una ciudad moderna. Con ese fin se comenzó a trabajar en ellas y constantemente se hacía mención en los periódicos locales de temas como la iluminación, el drenaje, el tranvía, así como el embellecimiento e higienización de la ciudad. Se puede afirmar que en esta época, las mejoras materiales, como se les denominaba, tuvieron un papel predominante para el gobierno y los ciudadanos, particularmente las élites, y esto se puede ver reflejado en las notas periodísticas en donde se consignaban sus avances.⁴⁶

De acuerdo con el plano de Salazar Ilarregui, la dimensión de la planta urbana de Mérida era de aproximadamente 12 kilómetros cuadrados, y

ciudad y el fortalecimiento de la cultura. Gladys N. Arana López, "Espacios, sujetos y objetos del habitar cotidiano en el México de entre siglos. Mérida la de Yucatán, 1886-1916.", p. 239.

⁴⁵ Raquel Ofelia Barceló Quintal, "El desarrollo de la banca en Yucatán; el henequén y la oligarquía henequenera", pp. 165-207; Allen Wells, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan", pp. 159-209, Leonor Reyes Pavón, "La infraestructura portuaria en el surgimiento y cambio urbano de Progreso, Yucatán (1856-1920)".

⁴⁶ A partir de 1881 comenzaron a aparecer anualmente unos editoriales bajo el título de "Mejoras Materiales" firmados por José T. Cervera: en el primero de ellos se enlistaban las principales obras que se habían realizado en la ciudad en el año anterior, entre las que se incluían los avances en las diferentes líneas ferroviarias y en la construcción del tranvía; la construcción de nuevos edificios en los lotes rematados de la ex ciudadela; así como la construcción de casas, su reedificación y remodelación. En los años posteriores, la columna se fue ampliando, por lo que se dividió en secciones que fueron publicadas a lo largo de los primeros meses del año, ahondando en diferentes temas y mejoras que se realizaban en la ciudad. La última serie de estas columnas fue publicada en 1887: "Mejoras Materiales", *La Revista de Mérida*, 7 de enero de 1881, p. 2.

hacia 1877 estaba poblada por unos 30 000 habitantes. Aunque con el paso de los años la cantidad de sus pobladores incrementó, los márgenes de la ciudad permanecieron prácticamente inalterados, de acuerdo con un nuevo plano de la ciudad elaborado en 1899. En éste se incluye un proyecto de desarrollo urbano bajo el nombre de Chuminópolis. Once años más tarde, en 1910, se elaboró uno nuevo en el que se plasmó la conurbación del antiguo pueblo de Itzimná, ubicado al norte la ciudad, y la creación de una nueva colonia con el nombre de San Cosme, hoy García Ginerés.⁴⁷

La información contenida en los registros catastrales muestra que los límites de la ciudad estaban marcados por las siguientes calles: 24 al oriente, 25 al norte, 90 al poniente y 95 al sur. Claro que se debe tener en consideración que la longitud de éstas no formaba un cuadrado perfecto, sino que eran los extremos más apartados de la mancha urbana. Con ayuda de los planos oficiales que se conservan, se ha elaborado uno en donde se muestran las etapas de crecimiento de la ciudad entre 1864 y 1920.⁴⁸

En el Plano 1 resulta notorio que los primeros ensanches habitacionales importantes de la ciudad se dieron al norte y oriente de la ciudad, mientras que, en el extremo poniente, en las afueras de la ciudad, se desarrollaron proyectos de equipamiento de infraestructura pública como fue la Penitenciaría Juárez, el Hospital O'Horan, el Asilo Ayala y el Jardín Botánico. Mientras que fue hasta 1920 cuando en el sur de la ciudad aparecieron colonias populares como la Vicente Solís, la Dolores Otero y Florida, mientras que en norponiente surgió durante ese periodo la colonia San Damián. Desafortunadamente hasta el día de hoy no existen estudios históricos en donde se aborde el surgimiento de estos desarrollos urbanos.

⁴⁷ En 1900, en una nota sobre una querrela entre vecinos de Chuminópolis, la redacción describe la imagen que entre los meridianos se estaba formando de ese enclave poblacional "Chuminópolis, de la misma manera que Itzimná, es una población naciente que embellece los alrededores de Mérida y, la verdad, no es prudente, en manera alguna, ponerle obstáculos para su crecimiento y desarrollo, sino al contrario". "La solicitud de los vecinos de Chuminópolis", *La Revista de Mérida*, 11 de enero de 1901, p. 2.

⁴⁸ Se utilizaron los planos elaborados de forma profesional, los de 1864-1865, 1899, 1910 y 1920. Existen otros que corresponden a los años de 1895 y 1906, elaborados por particulares; y 1912 que es oficial, pero contiene la misma información que el de 1910 (véase anexos 1-3).



Aunque en apariencia la planta urbana era amplia, no hay que perder de vista que había muchos terrenos sin construcción.⁴⁹ La explicación de su existencia la encontramos en el siguiente texto:

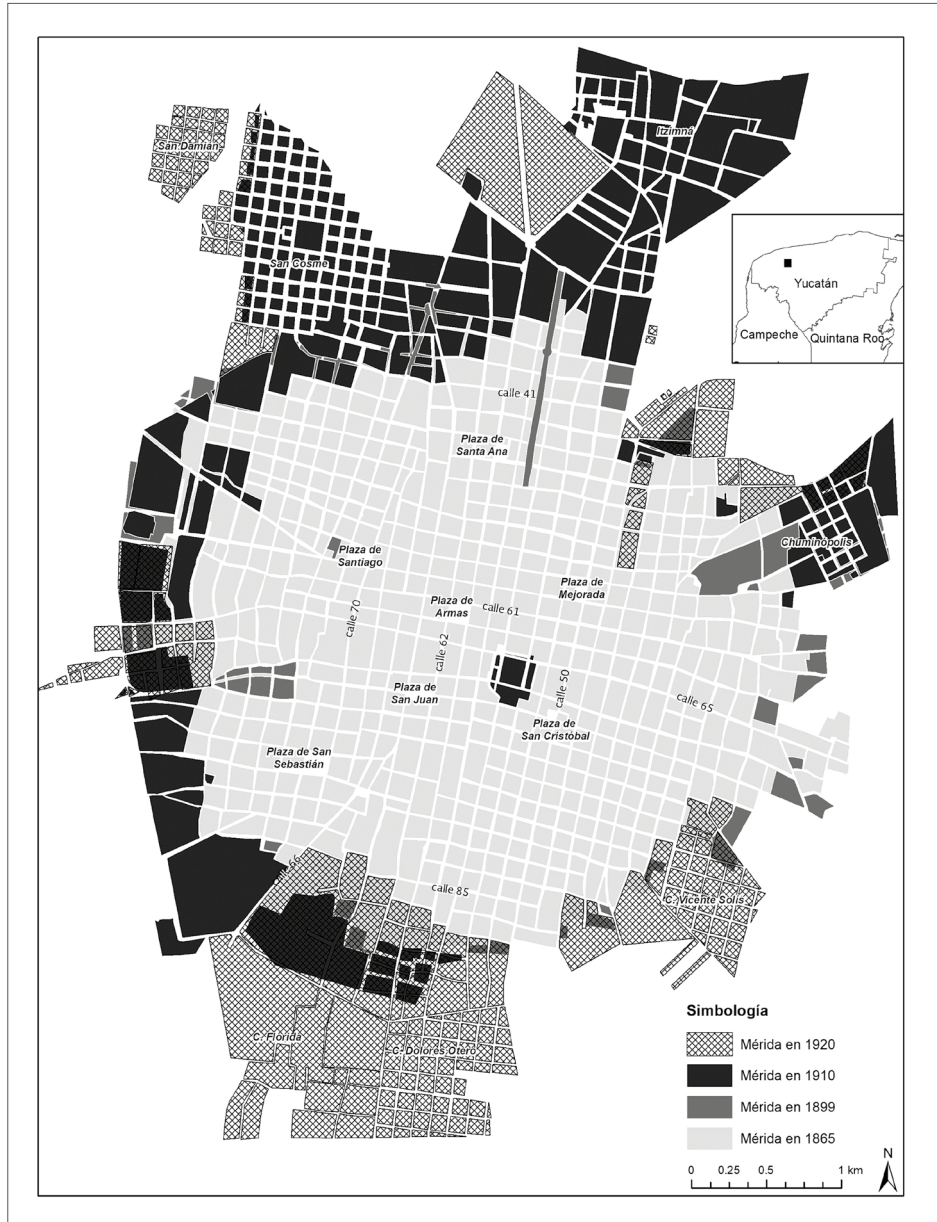
En tiempos antiguos, según la tradición, la población de Mérida se extendía por el norte y el poniente hasta los pequeños pueblos de Itzimná y Santa Catarina; pero las epidemias, las guerras civiles y, sobre todo la emigración de la clase indígena, que habitaba esos solares, á las poblaciones del interior en busca de terrenos propios para sus labranzas, todas estas causas reunidas contribuyeron al abandono de esos terrenos y á su depreciación en valor; pero llegó la época de prosperidad para Mérida con el subido precio que adquirió el henequén [...] y entonces esos terrenos adquirieron otro precio. Algunas personas nos han dicho: ¿Si la población actual de Mérida sube á cincuenta mil almas, cómo es que hay tantos solares yermos y que estaban habitados á principios de este siglo en que sólo ascendían sus habitantes a treinta mil? A esto solo encontramos la siguiente observación: los antiguos habitantes de esta Capital habitaban en terrenos muy extensos, así en el centro como en los barrios; más habiendo adquirido valor dichos terrenos, por la causa que hemos indicado y también por las muchas familias de las poblaciones del interior de la Península que se establecieron en esta Capital con motivo de la sublevación indígena, empezaron á construirse casas, de manera que en terrenos en que sólo existía una habitación con un patio externo, hemos visto edificar tres y hasta cinco casas para igual número de familias, y esto se ha verificado no sólo en los barrios, sino en el mismo centro de la Ciudad [...] Por lo expuesto, se puede comprender cómo ha subido la población de Mérida, encontrándose al mismo tiempo innumerables solares yermos, no sólo en los barrios, sino en el mismo centro de la Ciudad, no obstante las muchas casas de todas clases que se han construido, especialmente de quince años á esta parte.⁵⁰

⁴⁹ De acuerdo con información obtenida del censo de 1900, en el municipio de Mérida (no exclusivamente en la ciudad) había un total de 11 294 casas, de las cuales 8 373 eran de un piso, 191 de dos pisos, 5 de tres pisos y unas 2 725 ente chozas y jacales. Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo General de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, p. 4.

⁵⁰ “Revista de Mejoras Materiales. VII”, *La Revista de Mérida*, 24 de febrero de 1886, p. 1.

PLANO 1.

Crecimiento de la planta urbana de Mérida entre 1864–1920



Fuente: elaboración propia con apoyo de Marco Hernández Andrade del departamento de Sistemas de Información Geográfica de El Colegio de Michoacán.



Durante los años que abarca este estudio se construyeron, reedificaron, remodelaron y mejoraron muchas casas habitación; incluso se han detectado casos en que una misma persona construyó más de una casa, lo cual indica que pudieron edificarse para aprovechar un terreno amplio de su propiedad y ser dadas en renta. Tales son los casos de Eusebio Villamil que, en 1882, construyó seis pequeñas casas accesorias de mampostería con techo de tejas;⁵¹ el de Miguel Gonzáles, que en la calle de Bacelis –actual calle 50 al sur de la calle 61– erigió cuatro casas, dos de mampostería con techo de tejas y otras dos de “casa de cal y canto y azoteas”;⁵² el de Bernardino Maldonado, que ese mismo año terminó de edificar dos “casas accesorias de cal y canto y azoteas” en la calle de Trujillo –actualmente calle 71 al oriente de la calle 60–, y que, de acuerdo con el texto, estaba aún levantando otras. También Pedro Leal Gamboa construyó cinco casas de mampostería en un predio ubicado en el ángulo noreste del cruce de las calles 65 y 46, por mencionar algunos ejemplos.⁵³ Hacia 1921, Mérida tenía 91 458 habitantes, de los cuales tan sólo 18 887 eran propietarios de bienes raíces, lo que representaba el 20.65% del total. Esto parece corroborar la hipótesis de que el incremento en la actividad constructiva estaba asociado con la intención de alquilar las propiedades.⁵⁴

Aunque no se cuenta con la colección completa de actas de cabildo, en los libros revisados se encontraron numerosas solicitudes de construcción, las cuales, en su mayoría, fueron aprobadas.⁵⁵ En cuanto a la cantidad de predios existentes en la ciudad, en 1906, la oficina de catastro registró un

⁵¹ “Revista de Mejoras Materiales”, *La Revista de Mérida*, 7 de febrero de 1884.

⁵² “Revista de Mejoras Materiales”, *La Revista de Mérida*, 9 de febrero de 1884.

⁵³ “Actas de las sesiones del segundo semestre del año de 1904”, *Boletín Municipal*, 11 de diciembre de 1904, p. 372. Otros casos han sido documentados por Raquel Barceló, aunque las fuentes de donde toma la información no se citan correctamente. Raquel Ofelia Barceló Quintal, “La búsqueda del confort y la higiene en Mérida, 1860-1911”, pp. 235–236.

⁵⁴ No se tiene conocimiento del porcentaje que del total de población representaban adultos y menores de edad, pero es seguro que un buen número de personas alquilaban las viviendas que ocupaban. Tampoco se sabe el número total de casas habitación que existían en la ciudad. Departamento de la Estadística Nacional, *Censo General de Habitantes, 30 de noviembre de 1921. Estado de Yucatán*, p. 38.

⁵⁵ Los libros revisados, correspondientes a los años 1884, 1886, 1893, 1895, 1901-1902 y 1904, indican que las solicitudes de permisos incluían un plano para su aprobación por el ayuntamiento, aunque estos no se conservaron. Sólo figuran los nombres de los solicitantes, la ubicación aproximada y, en algunos casos, una lista de permisos aprobados. Todos estos documentos se encuentran en: Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), Municipios 1803-1980, sección Mérida, Libros de Actas de Sesiones del Ayuntamiento.

total de 10 207 propiedades, entre solares y casas construidas con diferentes materiales. De acuerdo con esos datos, las calles más densamente pobladas en ese momento eran las 65, 60, 62, 56, 58, 66, 64, 59, 69 y 54.⁵⁶ Es claro que durante el periodo que abarca esta investigación, Mérida vivió un importante auge inmobiliario.

Composición social de la población

Hacia fines del siglo XIX, Mérida experimentó un aumento poblacional debido a diferentes factores como los ataques de los cruzoob⁵⁷ a algunas poblaciones del interior del estado,⁵⁸ la plaga de langosta de la década de 1880, la llegada de inmigrantes extranjeros⁵⁹ y connacionales,⁶⁰ así como las oportunidades laborales que ofrecía la capital del estado. Este crecimiento contribuyó al aumento de la demanda de viviendas de diferentes características al interior de la ciudad.

TABLA 2.
Evolución de la población de Mérida 1877–1921

<i>Año</i>	1877	1895	1900	1910	1921
Número de Habitantes	30 000	36 935	43 630	62 447	79 225

Fuente: para cifras de 1877 a 1910, *Estadísticas Sociales del Porfiriato 1877-1910*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1956, p. 9; para 1921 se tomó de Departamento de la Estadística Nacional, *Censo General de Habitantes, 30 de noviembre de 1921. Estado de Yucatán*, p. 90.

⁵⁶ *La Ciudad de Mérida, según el nuevo catastro*, pp. 1–93.

⁵⁷ Este nombre hace referencia a la cruz parlante descubierta en Chan Santa Cruz hacia 1850, y cuya creación se atribuyó a José María Barrera, quien, con ayuda de Manuel Náhuat, convenció a los sublevados de sus poderes mágicos. Marie Lapointe, *Los Mayas Rebeldes de Yucatán*, pp. 76–77.

⁵⁸ Información detallada sobre el conflicto bélico con los mayas rebeldes se puede consultar en Don E. Dumond, *El machete y la cruz. La sublevación de campesinos en Yucatán*.

⁵⁹ De acuerdo con los informes estadísticos, los habitantes extranjeros en Yucatán eran 491 españoles en 1887; 1 268 de distintas nacionalidades en 1895; 2 536 en 1900 y 4 678 en 1910. Para 1900 un total de 1 484 radicaban en Mérida. Secretaría de Economía, *Estadísticas Sociales del Porfiriato 1877-1910*, pp. 34–35.

⁶⁰ En 1900 estaban establecidos en el municipio de Mérida 1 557 personas provenientes de casi todos los estados de la República. Secretaría de fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 30–39.



Gracias a la información contenida en los censos de 1900 y 1910 fue posible hacer un análisis general de la composición de la población. Los datos corresponden al partido y municipalidad de Mérida, no sólo a la ciudad. Por ejemplo, el total de la población del municipio de Mérida era de 57 162 para 1900, de los cuales 43 630 habitaban en la ciudad de Mérida, y la diferencia de 13 532 se repartía en los pueblos de Cautel, Dzityá, Dzununcán, Chablecal, Cholul, Chuburná, Itzimná (anexado a Mérida en 1904), Komchén, Molas, Sierra Papacal, San José Tzal, y San Matías/Cosgaya, además de una serie de fincas rurales (véase Anexo 4).⁶¹

Según el censo de 1900, en la municipalidad de Mérida se comunicaban en castellano 44 146 personas; 11 777, en lengua maya y 273 en idiomas extranjeros. Diez años más tarde los registros mostraron que 63 261 personas hablaban en castellano; 14 755 en lengua maya; 40 en lengua yaqui; mientras que 1 332 utilizaban algún idioma extranjero.⁶²

En cuanto a la migración nacional, en la Tabla 3 se puede apreciar la procedencia de los residentes del municipio de Mérida correspondiente a otros estados de la república.

Al observar las cifras, no extraña que el mayor número de migrantes proviniese de Campeche, debido a su cercanía espacial, así como por los vínculos históricos entre ambos estados y cuya presencia se cuadruplicó en diez años; o de la Ciudad de México a donde, por ser la capital del país, era frecuente que migrasen familias por largos periodos y que sus hijos nacieran ahí o que personas que se habían ido a estudiar o por negocios contrajesen matrimonio y después regresaran al estado con sus cónyuges. Sin embargo, llaman la atención los 143 y 172 individuos procedentes de Aguascalientes y San Luis Potosí, respectivamente, que se encuentran en el municipio y aunque en 1910 el número de los provenientes de Aguascalien-

⁶¹ Secretaría de fomento, Colonización e Industria, *División territorial de la República Mexicana formada con los datos del censo verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 7–47.

⁶² El aumento en el uso de la de lengua maya pudo ser resultado de la migración hacia la ciudad de personas que antes vivían en el interior del estado. Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo General de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 80–84; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos. Población según el idioma o lengua hablado por entidades federativas, conforme a su división política. Estado de Yucatán*. Los idiomas extranjeros a los que se hace referencia eran: alemán, árabe, francés, chino, inglés e italiano.

tes disminuyó, los originarios de San Luis aumentaron su presencia a 237.⁶³ Sabiendo que ambos estados, en particular sus capitales, fueron centros ferroviarios importantes ¿podrían estar vinculadas estas migraciones al servicio de ferrocarriles en Mérida? De acuerdo con Suárez Molina la escasez de mano de obra en el estado ocasionó que se fomentase la inmigración al estado tanto de extranjeros como de nacionales, pero entonces no aparecerían en la capital, aunque también es posible que estuviesen contratados en las haciendas pertenecientes a la municipalidad de Mérida.⁶⁴

TABLA 3.

Migración por entidad política de nacimiento de residentes en el partido de Mérida 1900–1910

<i>Lugar de Origen</i>	1900	1910	<i>Lugar de Origen</i>	1900	1910
Aguascalientes	143	54	Campeche	578	2 339
Coahuila	0	1	Colima	0	3
Chiapas	8	18	Distrito Federal	42	104
Chihuahua	0	10	Guerrero	0	4
Durango	1	1	Guanajuato	33	74
Hidalgo	5	14	Jalisco	23	113
México	211	479	Michoacán	11	25
Morelos	5	4	Nuevo León	8	24
Oaxaca	9	49	Puebla	29	118
Querétaro	7	14	San Luis Potosí	172	237
Sinaloa	4	6	Sonora	33	366
Tabasco	73	243	Tamaulipas	19	52
Tepic	2	1	Veracruz	112	238

⁶³ Secretaría de fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 30 y 36; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*.

⁶⁴ De acuerdo con este autor la inmigración nacional se promovió en San Luis Potosí, Veracruz, Oaxaca, el Bajío y algunas otras regiones. Víctor Manuel Suárez Molina, *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*, tomo I, p. 59.



<i>Lugar de Origen</i>	1900	1910	<i>Lugar de Origen</i>	1900	1910
Tlaxcala	0	3	Zacatecas	30	21
Se ignora	0	2	TOTAL:	1 558	4 617

Fuente: Secretaría de fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 30–39; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*.

Aunque ya se ha mencionado el número de personas que se comunicaban en algún idioma extranjero, esa cifra no corresponde a la cantidad de migrantes procedentes de otros países no hispano parlantes, es posible que el dato haga referencia a las personas que únicamente se comunicaran en las lenguas extranjeras por no saber castellano. En la Tabla 4 se desglosan por país de origen los extranjeros que residían en la municipalidad de Mérida.

TABLA 4.

País de origen de residentes extranjeros en el municipio de Mérida

<i>Lugar de Origen</i>	1900	1910	<i>Lugar de Origen</i>	1900	1910
Alemania y colonias	18	42	Arabia	71	1
Argentina	0	2	Australia	0	1
Austria-Hungría	1	3	Brasil	2	2
Corea	0	129	Dinamarca y colonias	0	1
Costa Rica	17	1	Cuba	469	689
China	84	644	España y colonias	553	1 096
Ecuador	0	1	Francia y colonias	16	42
Estados Unidos	36	141	Guatemala	0	9
Grecia	1	4	Haití o Santo Domingo	4	0
Holanda y colonias	3	0	Honduras	5	1
Inglaterra, Escocia, Irlanda y colonias	24	69	Italia y colonias	49	38

<i>Lugar de Origen</i>	1900	1910	<i>Lugar de Origen</i>	1900	1910
Japón	5	19	Nicaragua	4	1
Noruega	0	1	Perú	0	3
Portugal y colonias	0	1	San Salvador	0	3
Rusia	1		Suiza	0	1
Turquía	118	297	Venezuela	4	5
			TOTAL:	1484	3248

Fuente: elaboración propia con base en Secretaría de fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 39–46; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*.

En 1900, del total de extranjeros, 979 eran hombres y 505 mujeres; mientras que en 1910, 2359 eran hombres y 889 mujeres. También se observa en el primer censo que los extranjeros provenían sobre todo de España, Cuba, Turquía y Arabia, aunque diez años después prácticamente desaparecen los árabes, y los chinos y coreanos se convirtieron en las poblaciones con más altos índices de migrantes. En el caso de las mujeres, las cubanas y españolas son las que registran, en ambos periodos, las nacionalidades con el mayor número de mujeres que migran, con un total 220 cubanas, seguidas de 174 españolas en 1900; mientras que en 1910 se registran 329 españolas, 320 cubanas y 108 procedentes de Turquía.⁶⁵

Las actividades económicas en Mérida a través de los censos de 1900 y 1910

A continuación se abordan las principales actividades económicas a las que se dedicaba la población del municipio, toda vez que no ha sido posible, como los casos anteriores, encontrar los datos que correspondan sólo a la capital. Conocer las ocupaciones de los pobladores contribuye a la comprensión de las dinámicas sociales y económicas que se desarrollaron en Mérida.

Los datos provienen de los censos de 1900 y 1910, en estos se enlistan una gran variedad de ocupaciones que no necesariamente son equiva-

⁶⁵ Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 29–46, 53–54; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*.



lentes en ambos periodos, por lo que se sintetizó la información de los grupos más numerosos o destacados. Los listados completos se pueden consultar en los Anexos 5 y 6.⁶⁶

Profesionistas

El primer grupo es el de los profesionistas, que a pesar de ser uno de los menos numerosos, resulta importante puesto que, la mayoría de los profesionistas se concentraban en Mérida. Aunque, es posible que algunos de ellos, como médicos y abogados, tuvieran sus despachos en otros poblados, es en la capital en donde se necesitaban sus servicios en mayor medida, debido a la cantidad de población y a las actividades comerciales y de otro tipo que se realizaban ahí. En la Tabla 5 se agrupan los rubros que corresponden a las actividades profesionales.

Las personas que se dedicaban a estas actividades representaban en 1900 el 4.16% y en 1910 el 6.07% de la población económicamente activa. En el censo que corresponde a 1910, los mecánicos, los arquitectos e ingenieros ya no aparecen enlistados dentro de las actividades profesionales; a los primeros se les agrupó bajo la leyenda “designaciones generales sin indicación de una profesión determinada” y los otros dos aparecieron dentro de las “ciencias, letras y artes”. Mientras en ninguno de los dos censos se considera como profesionistas a los profesores, en el de 1900 se les puso en el rubro de “educación”; y en 1910, en “ciencias, letras y artes”. Se decidió añadirlos dentro de este grupo porque se necesitaba una preparación formal para acceder a ese grado. A pesar del bajo número de individuos que ejercen en estos ramos, es notorio que la cantidad de mujeres involucradas en actividades profesionales es aún menor. Además, cuando participaron, fue en áreas tradicionalmente asociadas a su género, como la partería y la educación, siendo esta última donde se observó el mayor incremento en su incorporación al mercado laboral profesional.

Los empleados del gobierno, en sus diferentes niveles, resultan de interés pues de ellos dependió la administración de la ciudad, ya que eran encargados de salvaguardar el orden y hacer cumplir la ley. A pesar de

⁶⁶ Para el análisis no se tomaron en cuenta a los estudiantes, escolares y menores; tampoco a quienes se dedicaban a las labores del hogar ni a aquellos que no declararon ocupación alguna por no formar parte de la población económicamente activa. Estos últimos sumaban para 1900 un total de 35 188; y para 1910, de 50 464, lo que representaba el 61.55% y el 63.54% respectivamente; es decir, que en ambos casos menos del 40% de la población era económicamente activa.

sus muchas responsabilidades este grupo no era numeroso; en 1900 estaba formado de un total de 200 individuos entre empleados públicos, jefes y oficiales del ejército y armada, marinos y cuerpo policiaco. Diez años más tarde es evidente que el aparato burocrático había crecido y entre empleados y funcionarios del gobierno sumaban un total de 419; los jefes y oficiales del ejército eran 30; además de 369 soldados, 62 policías y 2 miembros de la armada.

TABLA 5.
Profesionistas en el municipio de Mérida

<i>Profesión</i>	1900			1910		
	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>T</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>T</i>
Abogados	121		121	157		157
Arquitectos	2		2	6		6
Dentistas	8		8	15	1	16
Farmacéuticos	37		37	41		41
Ingenieros en general	28		28	36		36
Mecánicos	423		423	848		848
Médicos alópatas	65		65	126		126
Médicos homeópatas	10		10	7		7
Notarios	6		6	16		16
Parteras		20	20		29	29
Profesores de instrucción	98	94	192	158	312	470



Profesión	1900			1910		
	H	M	T	H	M	T
Veterinarios	3		3	7		7
TOTAL	801	114	915	1 417	341	1 758

Fuente: elaboración propia con datos de Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 57-79; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*.

Comercio

En la ciudad de Mérida, como en otras capitales del país, el comercio fue una actividad extensa que iba desde los mercados, donde se podían obtener alimentos; almacenes donde se conseguían ropa, tabaco, abarrotes, ferretería y artículos de lujo; hasta otro tipo de negocios. También existieron casas comerciales dedicadas a la importación de productos para surtir a tiendas y almacenes más pequeños. Si bien estos negocios estaban distribuidos por la ciudad, en la calle de “Los Hidalgos” (calle 65 oriente) se concentraba gran cantidad de ellos.

Un cambio importante que contribuyó a afianzar la calle 65 como zona comercial tuvo lugar en 1880, cuando una sección de los terrenos que conformaban la Ciudadela de San Benito fueron vendidos mediante subasta pública. Los compradores, comerciantes en su mayoría, comenzaron a levantar en ellos edificios que fueron destinados para bodegas de casas comerciales y negocios de toda índole.⁶⁷ Otra sección de los terrenos fue utilizada en 1883 para construir un nuevo mercado para la ciudad; además de los que se donaron para la estación del Ferrocarril de Mérida a Peto,⁶⁸ por lo que estos predios además de estar ubicados en el corazón del área comercial de la ciudad adquirirían mayor importancia al concluirse los trabajos del mencionado ferrocarril. En los Planos 2 y 3 que se presentan

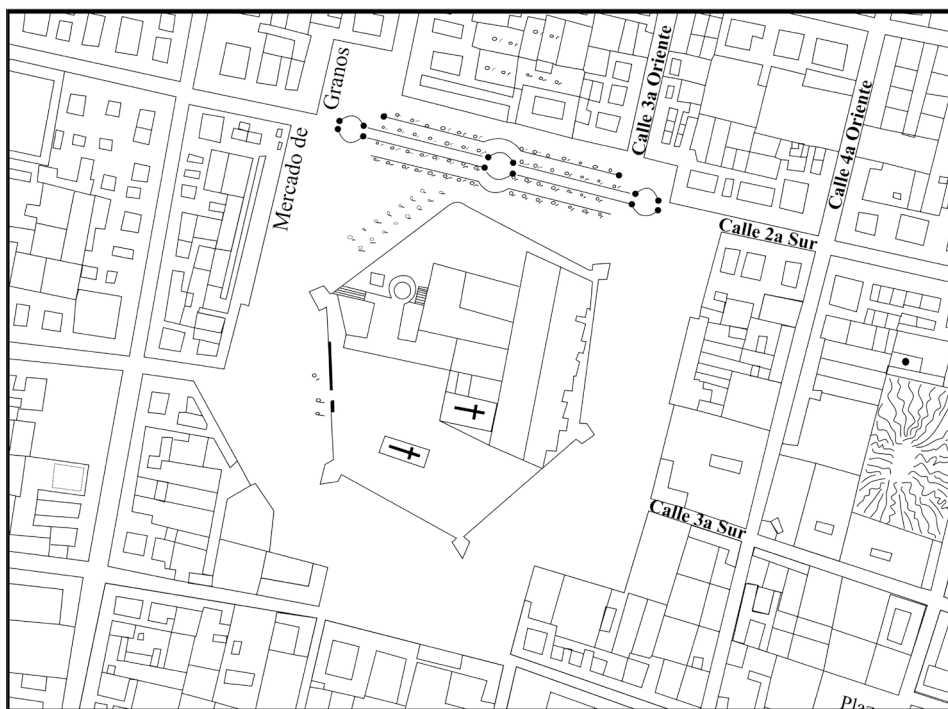
⁶⁷ “La Ciudadela de San Benito”, *La Revista de Mérida*, 22 de febrero de 1880, p. 2; “Mejoras materiales”, *La Revista de Mérida*, 7 de enero de 1881, p. 2; “Mejoras Materiales I”, *La Revista de Mérida*, 14 de enero de 1882, p. 1.

⁶⁸ El Bazar Mercado”, *La Revista de Mérida*, 6 de mayo de 1880, p. 3. En el capítulo 4 se profundiza sobre el establecimiento de esta estación.

abajo se aprecia la transformación que sufrió el área de la ciudadela, ya después de la venta y lotificación de sus terrenos de la zona norte, aunque se conservaron algunos muros y un edificio conocido como “El Castillo” que tuvo diferentes funciones, entre esas cuartel, cárcel y escuela correccional de artes y oficios.⁶⁹

PLANO 2.

Terreno ocupado por la Ciudadela de San Benito



Fuente: Elaboración propia con base en Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida, 1864-1865*, MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán. 1, código clasificador COYB.YUC.M48.V1.0070.

Se puede apreciar que los terrenos ocupados por la ciudadela abarcaban más de una manzana y tenían una forma irregular, además de que interrumpía el paso de la calle 67. Las calles que la rodeaban eran anchas debido a que, en el siglo XVIII se instaló un paseo arbolado que rodeaba la

⁶⁹ Véase Anexo 7.



estructura. En el Plano 3 se observa que el amplio terreno fue dividido en lotes y en ellos se construyeron diferentes edificios destinados principalmente al comercio y bodegas.⁷⁰

El punto marcado con la letra A representa el edificio “El Siglo XIX”, cuya localización servirá como referencia para ubicar algunas imágenes de la zona. El que está marcado con la letra B señala el sitio en el que se construyó el mercado bazar, demolido a principios del siglo XX.

PLANO 3.

Recreación de la lotificación de 1880



Fuente: elaboración propia con base en Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida*, 1864-1865, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán. 1, código clasificador COYB.YUC.M48.V1.0070; Manuel G. Cantón, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida*, 1899, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán 2, código clasificador CGF.YUC.M24.V2.1608.

⁷⁰ “Mejoras Materiales”, *La Revista de Mérida*, 7 de enero de 1881, p. 2.

En mayo de 1889 un incendio afectó a varios comercios establecidos en los antiguos terrenos de la ciudadela, de acuerdo con la nota publicada en *La Revista de Mérida*: seis almacenes quedaron reducidos a cenizas por completo. El fuego comenzó a propagarse por la noche y se creyó en un primer momento que tuvo su origen en la ferretería “El Siglo XIX”. Una vez dado el aviso, con vientos de campana y pitazos de ferrocarriles de las estaciones de Peto y Valladolid, los empleados de éstas, así como los vecinos de la zona, miembros del cuerpo de policía y otras personas trabajaron para contribuir a apagar las llamas. A continuación, se reproduce un fragmento de la nota que refleja la gravedad del siniestro:

Caían los techos con estruendo horroroso y se hacinaban los materiales ardiendo. Era imposible, dados nuestros [ilegible] poder apagar aquel incendio prodigioso. Se multiplicaban las llamas, se alargaban y subían con el viento que soplaba; el fuego de la casa “Sosa y Ferráez” dio un rodeo, pasó tras la “Jabonería del Bazar” y se comunicó á los almacenes de madera de “Millet Hno.”. Los vecinos entraron en temor, la “Botica y la Panadería del Bazar”, la oficina de “Farmacia” del Sr. Ávila, comenzaron á sacar violentamente sus existencias. Los huéspedes del “Hotel Bazar”, despertaron sobresaltados, hicieron sus maletas y salieron del edificio.

La temperatura se hacía entre tanto insoportable. Las paredes del edificio del “Moro Muza”, estaban por extremo calientes, teniendo que eumedecerlas (sic) constantemente para impedir que hasta allí llegara el incendio. La anchura de la calle más que otra cosa, salvó este edificio.

En las casas de los alrededores, estaban atentos con chorros de agua para apagar las chispas que hasta ellas arrojaba el viento.

De aquellos grandes establecimientos que daban antes un bello aspecto á esa parte de la ciudad quedan hoy tan sólo ruinas, despojos humeando, paredes ennegrecidas y un montón de cenizas.⁷¹

Aunque es sabido que la calle del bazar, hoy calle 65, fue una de las zonas más importantes para el comercio y en donde se establecieron todo tipo de negocios, la nota indica que aún existían personas que habitaban en ella; esto podría deberse a la existencia de casas de dos pisos cuyas plantas bajas se utilizaron como locales comerciales mientras que la planta alta se destinó

⁷¹ “Horroroso incendio”, *La Revista de Mérida*, 30 de mayo de 1889, p. 3.

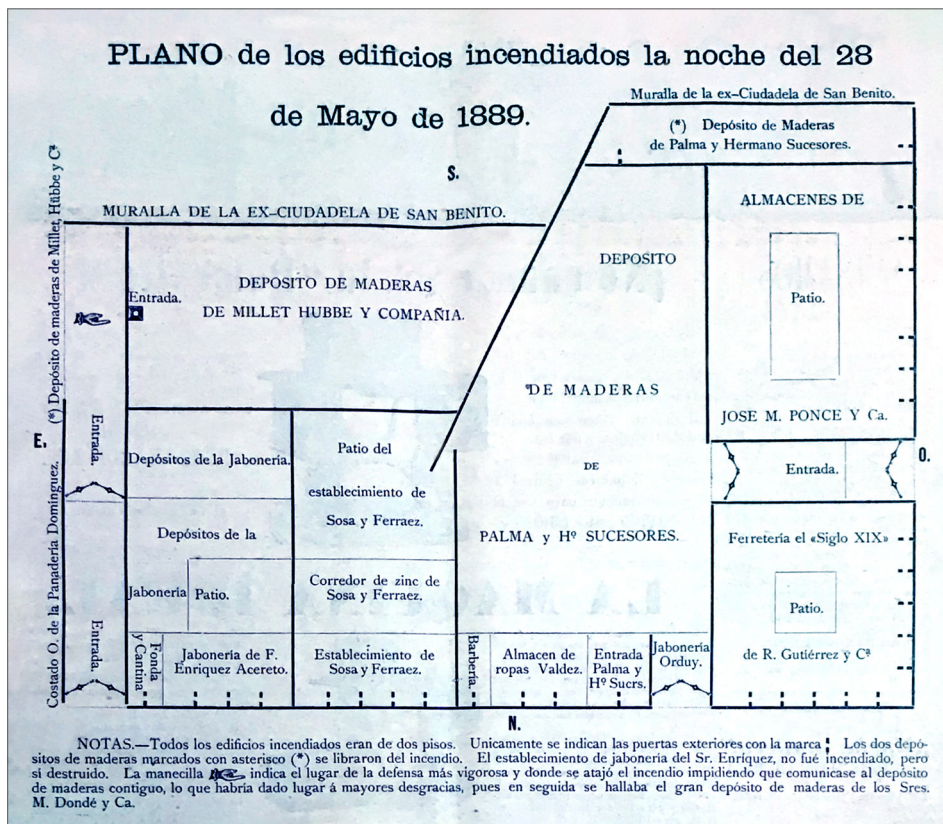


a vivienda, lo cual en apariencia resultó ser peligroso debido a los accidentes que podían darse, como en este caso, en los almacenes y bodegas.

Días más tarde, la conmoción ante la tragedia ocurrida continuaba y se seguía informando sobre el evento, haciendo algunas precisiones con respecto a la primera nota que se había publicado, ahora sí que al calor del suceso. En la edición de *La Revista de Mérida* del 2 de junio se publicó un plano de los edificios que habían resultado afectados, mismo que se reproduce a continuación.

IMAGEN 6.

Edificios incendiados el 28 de mayo de 1889



Fuente: "Plano de los edificios incendiados", *La Revista de Mérida*, 2 de junio de 1889, p. 2.

Si se contrasta esta imagen con el Plano 3 se podrá apreciar que el área en la que se registró el incidente comprende el lado noroeste, sin que el fuego

se propagase a la parte noreste, a cuyo costado se localizaba la estación del Ferrocarril de Mérida a Peto. Existen varias imágenes de la Calle Ancha del Bazar, como se le nombraba, la mayoría no están fechadas, aunque se puede hacer un estimado. A continuación, se presentan dos fotos: la primera de ellas (Imagen 7) corresponde a 1886, unos años antes del incendio; la segunda, de 1917, muestra los edificios que se levantaron para suplir a los destruidos (Imagen 8).

IMAGEN 7.

Calle Ancha del Bazar, 1886



Fuente: Fototeca Pedro Guerra, fondo: Pedro Guerra, 2A05180. Aunque esta foto no está fechada, se encontró la misma captura, donde se aprecia la data (Anexo 8).

Del lado derecho se encuentra el primer local de la ferretería “El Siglo XIX”, así como una serie de edificios que se construyeron con fines comerciales. En la zona central se alcanzan a ver los postes del alumbrado, carretas y carrozas de transporte. La construcción ubicada en la esquina izquierda albergó al hotel “El Moro Muza”.



En la Imagen 8, tomada desde la misma perspectiva que la anterior, se observa en primer plano, a la derecha, el nuevo edificio “El Siglo XIX” mucho más grande y elegante que el anterior; éste contaba con cinco pisos, lo que no era muy frecuente en las construcciones de la ciudad. Del lado izquierdo se aprecia el mismo inmueble existente en 1886. Al centro se observa el camellón arbolado y una gran cantidad de personas y vehículos, que muestran la importancia de esta área comercial.

IMAGEN 8.

Calle Ancha del Bazar, 1917



Fuente: Felipe Rosas (administrador), *La Voz de la Revolución*, edición especial, 1 de enero de 1917, p. 44.

Como se ha señalado, ésta fue una zona de gran relevancia para el comercio: en la calle 56, antes de que se construyese el Palacio Federal, cruceamiento de la calle 65 al poniente, se encontraba el llamado “portal de granos” y el bazar mercado, además de otros puestos y quiscos en donde se vendían diferentes productos; mientras que sobre la calle 54 se ubicaron los portales de la pescadería y la estación del Ferrocarril de Mérida a Peto.

Al respecto del mercado, gracias a la cámara del viajero Teobert Maier, se puede observar cómo era la zona poniente de la ex ciudadela. La

Imagen 9 corresponde a un periodo previo a la construcción del bazar mercado; se puede observar la existencia de dos quioscos: de acuerdo con los letreros, el más alejado era un expendio de aceite de sebo; y el otro, un depósito de refrescos helados, hielo y licores helados. También se aprecia el parque Eulogio Rosado, así como portales comerciales, en un letrero al costado de ellos reza “Bolio y Hermano”. La lente del fotógrafo capturó grupos de personas sentadas en el piso cerca del primer quiosco y otros caminando en los alrededores. En la parte superior izquierda se localizan los portales de granos frente a los cuales hay un terreno descampado en donde años más tarde se levantó el mercado.

IMAGEN 9.

Vista de sur a norte de la calle 56 antes de la construcción del mercado



Fuente: Teobert Maler y Herman Hagen, *Stadtansichten*, 1887–1907, Ibero Amerikanisches Institut, collection Papers of Teobert Maler, Mérida, signatura N-0040 s 10, <<https://digital.iai.spk-berlin.de/viewer/image/741313790/3/>> Fecha de consulta: 16/11/2023.

La Imagen 10 muestra que aún permanecen los dos quioscos y los árboles del parque se ven más crecidos. El local de los hermanos Bolio continúa en servicio y aunque ha quedado fuera de vista por el nuevo edificio, el portal de granos continúa funcionando como antes. En la parte inferior



izquierda se erige el bazar mercado, está formado por una arquería y se puede observar la actividad comercial tanto al interior del establecimiento como por la instalación de puestos ambulantes fuera de él. Además, la mayoría de las personas visten los atuendos típicos de la región.

IMAGEN 10.

Vista de sur a norte de la calle 56



Fuente: Teobert Maler, *Mérida (Yucatán), Stadtansichten*, 1867–1914, Ibero Amerikanisches Institut, collection Papers of Teobert Maler, signatura: N-0040 s 178, <<https://digital.iai.spk-berlin.de/viewer/image/104971041X/9/>> Fecha de consulta: 16/11/2023.

En Mérida, un gran número de personas se dedicaban a actividades comerciales. En este rubro encontramos desde banqueros hasta aguadores, siendo el grupo más numeroso el de los comerciantes, aunque desafortunadamente no se desglosa el tipo de comercio en el que estaban involucrados, los cuales como se indica más adelante eran muy diversos. La Tabla

6 contiene un resumen de las ocupaciones que fueron declaradas por los meridianos en los censos de 1900 y 1910.

TABLA 6.
Ocupaciones vinculadas con la actividad comercial 1900–1910

Ocupación	1900			1910		
	H	M	T	H	M	T
Banqueros	2		2	-----	-----	-----
Corredores	12	1	13	8		8
Comerciantes	2403	148	2551	3280	164	3444
Dependientes	97		97	264	3	267
Vendedores ambulantes	45	3	48	10	11	21
Aguadores	2		2	1		1
Billetteros	-----	-----	-----	4	7	11
TOTAL	2561	152	2713	3567	185	3762

Fuente: elaboración propia con base en Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 57–79; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*.

Si comparamos los datos contenidos en la tabla hay tres aspectos que llaman la atención: el primero es la desaparición de los banqueros, al menos como una ocupación declarada. El segundo es la aparente disminución del número de vendedores ambulantes que pasa de 48 a 21, esto quizás porque algunas actividades consideradas antes dentro de esta categoría fueron reclasificadas en el censo de 1910, toda vez que la lista de ocupaciones es más numerosa que la del anterior. Y finalmente que, aunque la actividad comercial parece ser de gran importancia, sólo representa el 12.35% y el 12.99% en los años respectivos, si se calcula a partir del total de población económicamente activa.

Aunque no ha sido posible hacer un compilado de los comercios existentes, se ha tomado información de varias fuentes que permiten dimensionar la actividad comercial en Mérida entre finales del siglo XIX y principios del XX. De acuerdo con Gabriel Ferrer de Mendiola, para 1894 existían en Mérida: 198 tiendas de abarrotes; 18 droguerías y farmacias;



1 dulcería; 21 lencerías y mercerías; 5 librerías y papelerías; y 41 misceláneas. En tanto que diez años más tarde se registraron 300 tiendas de abarrotes; 22 droguerías y farmacias; 5 dulcerías; 47 lencerías y mercerías; 5 librerías y papelerías; y 182 misceláneas.⁷²

Para 1906 y 1907 se obtuvo información de los prontuarios comerciales publicados en esos años, aun cuando es posible que no aparezcan todos los negocios existentes, de igual forma dan un estimado de las actividades comerciales, que se constriñe a los comercios establecidos de manera formal en un local destinado a sus actividades y transacciones. En la Tabla 7 se concentran el tipo y el número de establecimientos comerciales en los años referidos.

TABLA 7.
Comercios establecidos en 1906-1907

	1906	1907		1906	1907
Abarrotes	220	258	Sastrerías y camiserías	9	29
Agencias de lotería	2	2	Lencerías	20	18
Comisionistas, agencias e importaciones	38	35	Librerías	6	7
Confiterías y reposterías	5	4	Locerías y cristalerías	2	4
Droguerías	8	8	Misceláneas	57	20
Expendios de maderas y materiales de construcción	3	6	Mueblerías	3	4
Expendios de granos y pasturas	9	15	Máquinas para hacer tortillas	1	1
Expendios de calzado	9	9	Óptica	1	2
Farmacias	16	22	Relojerías	4	6
Ferreterías y Mercerías	7	8	Sombrererías	9	13

⁷² Gabriel Ferrer de Mendiola, *Nuestra Ciudad de Mérida Yucatán (1542-1938)*, pp. 31-35.

	1906	1907		1906	1907
Exportadores de Henequén	7	7	Agencias de Máquinas de coser	X	2
Joyerías	3	5	Total:	434	485

Fuentes: Pedro Piña G., *Prontuario comercial*, pp. 135–161; Pedro Piña G., *Prontuario comercial. Guía General de la Ciudad de Mérida y Comercial del Estado de Yucatán*, pp. 265–296 (véase Anexo 9).

De esta tabla, si se toman estrictamente aquellas categorías que pueden ser consideradas comercios, tenemos un total de 400 para 1906, y de acuerdo con los censos de 1900 y 1910, 2 551 y 3 444 personas declararon ser comerciantes, por lo que el número de establecimientos parece muy reducido, aunque se debe tomar en cuenta que en los prontuarios no se enlistan los expendios de carne y de otro tipo.

Industria

Cuando se piensa en industria vienen a la mente las imágenes de las grandes fábricas establecidas en Inglaterra con la máquina de vapor como gran protagonista de la revolución industrial, la inexistencia de esos paisajes en la ciudad de Mérida no es reflejo de una ausencia. Es decir, que existieron pequeñas fábricas en las que se elaboraban diferentes bienes para el consumo de sus habitantes. De hecho, una memoria de la segunda exposición de Yucatán, publicada en 1880 en dónde se presentaron productos elaborados localmente, ha permitido ubicar las diferentes industrias establecidas en la ciudad de Mérida en ese momento (Tabla 8).

TABLA 8.

Fábricas e industrias existentes en Mérida hacia 1879⁷³

<i>Producto fabricado</i>	<i>Nombre de la empresa</i>	<i>Propietario</i>
Cordelería		
	“El Monifato”	José Matilde Pasos
Destilería (Licor)		

⁷³ Las fábricas o quienes producen las diferentes mercancías que contiene este cuadro son solamente los que se citan como participantes de la exposición, y posiblemente existieron otros. *Memoria de la 2a Exposición de Yucatán verificada de 5 al 15 de mayo de 1879*, p. 183.



<i>Producto fabricado</i>	<i>Nombre de la empresa</i>	<i>Propietario</i>
		Máximo Presuel
Fábricas de Puros o cigarros		
	“La Carmencita”	Vda. del Sr. J. Beatriz Mangas
	“La Habana”	Manuel López y Ca.
	“La Gran China”	Jacinto Mala y Ca.
	“Las Tres Garantías”	Felipe Molina Grande
	Tabaquería de Quijano	A Quijano Bolio
	“La Oriental”	A Rivas y Ca.
Fábrica de Jabón		
		Braulio Rivero
Fábrica de Velas		
	“La Estrella”	Eusebio Villamil
	“El Ancla”	Anatolio García Cano
	“El Obrero”	Fernando Sauri
Fábrica de Fósforos de Seguridad ⁷⁴		
	“La Industria”	Sres. Palma y Ca.
	“El Porvenir”	Sres. Cámara
	“La Colmena”	Sres. Font y Dondé
Industria Manufacturera		
Cal		
		Nemesio Perera
Manufacturas de Guayacán		

⁷⁴ De acuerdo con la publicación de donde se tomó la información: “Los fósforos fabricados en Yucatán se llaman de *seguridad*, porque carecen de todo riesgo de inflamarse, anexo a los demás fósforos; pues solo arden frotándolos en su misma caja”. *Memoria de la 2a Exposición de Yucatán verificada de 5 al 15 de mayo de 1879*, p. 167.

<i>Producto fabricado</i>	<i>Nombre de la empresa</i>	<i>Propietario</i>
Polvillo ⁷⁵		Desideria Méndez de Cárdenas Paula Pérez Marín
Azul de Canutillo		José Dolores Ortega
Henequén Teñido		
Maquinaria y Fundición		Manuel Casellas Rivas

Memoria de la 2ª Exposición de Yucatán verificada de 5 al 15 de mayo de 1879, pp. 160–171, 83.

Además de estas fábricas se ha encontrado información de otras que se establecieron en la capital yucateca: de cigarros “La Bella Meridana”, “La India Yucateca”, “El Iris” y “La Serpiente”; de velas “La Yucateca”; de hilados “La Constancia”; así como una fundición propiedad de Antonio Enseñat; una fábrica de ladrillos ubicada a dos cuadras de la plaza de la Mejorada; una de cerveza y una denominada “La Esperanza” propiedad de Escalante y socios de la cual no se tiene otra información.⁷⁶ Mas entrando el Porfiriato Gabriel Ferrer de Mendiola, apunta la existencia de una

⁷⁵ Se refiere a polvos faciales, el texto señala que, si bien no existía una fábrica se elaboraban a mano y de forma particular por varias señoras en la ciudad, además de que era un producto de exportación. *Memoria de la 2ª Exposición de Yucatán verificada de 5 al 15 de mayo de 1879*, p. 170.

⁷⁶ Esta información se tomó de anuncios publicados en *La Revista de Mérida*, 1 de enero de 1880; 15 de enero de 1880; 22 de enero de 1880; 29 de enero de 1880; 8 de febrero de 1880; 15 de abril de 1880; 15 de marzo de 1882; “Mérida en 1886.vi”, *La Revista de Mérida*, 5 de marzo de 1886, p. 1; “Libro de actas de sesiones del H. Ayuntamiento”, AGEY, Municipios 1808-1980, sección Mérida, 1884, pp. 127,160; “Libro copiador de oficios del H. Ayuntamiento”, AGEY, Municipios 1808-1980, sección Mérida, 1886–1887, 11 de marzo de 1887, pp. 174–175; “Libro copiador de oficios del H. Ayuntamiento, con índice alfabético instalado”, AGEY, Municipios 1808–1980, sección Mérida, 1903, 26 de enero de 1903.



cordelería; siete fábricas de jabón; un alambique; así como la aparición de una fábrica de pólvora, en 1894. Mientras que en 1904 existía una fábrica de cerveza; y en años posteriores aparecieron dos de hielo.⁷⁷ La Tabla 9 contiene un listado de las fábricas que aparecen registradas en los pronuarios comerciales de 1906 y 1907.

TABLA 9.

Listado de fábricas establecidas en Mérida, 1906 y 1907

<i>Producto</i>	<i>Nombre</i>	<i>Propietario</i>	<i>Ubicación</i>
Chocolates	“San Diego”	Luis E. Bazán	Calle 65 #380
Chocolates	Gran fábrica de Yucateca de Chocolates S.A.		Calle 65 #500
Chocolates	“La Libertad”	R. Medina y Ca.	Calle 65 #468
Fósforos	“El Porvenir”	Nicolás Cámara	Calle 65 Quinta Miraflores
Gaseosas		A. de Castro Berenger	Calle 58 #580
Gaseosas		M. de las Cuevas García	Calle 58 #578
Gaseosas		J.M. Pino R.	Calle 63 #549
Cigarros	“La Nacional”	G. Grajales y Ca	Calle 60 #503
Velas de cera	“La Estrella”	Desiderio Mendoza	Calle 50 #538
Cigarros	“La Unión Nacional”	Victoriano Sánchez	Calle 56 #545

⁷⁷ Gabriel Ferrer de Mendiola, *Nuestra Ciudad de Mérida*, pp. 31-33. Suárez Molina ofrece un amplio panorama de las industrias que se desarrollaron en Yucatán y en Mérida, véase Víctor Manuel Suárez Molina, *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*, pp. 249-380.

<i>Producto</i>	<i>Nombre</i>	<i>Propietario</i>	<i>Ubicación</i>
Velas	“La Colmena”	Felipe Serrano	Calle 58 #576
Muebles		Antonio Zaldívar	Calle 58 #517
Hielo	“Prosperidad Yucateca”	Julián E. Quintero	Calle 43 #470
Hielo y Cerveza	Cervecería Yucateca S.A.		Calle 70 #506
Pólvora		M.J. Sánchez y Ca.	Calle 65 #471
Velas		Mercedes Zavala	Calle 60 #532
Ladrillos y tejas	Fábrica de ladrillos, tejas, etc.		Calle 50 #484
Galletas		Puig y Ca.	San Cosme
Pastas alimenticias	“La Meridana”	Manuel de Arrigunaga	Calle 57 Chuminópolis
Licores	Fernando Barbachano		Calle 52 #525
Hilados y Tejidos	“El Encero” Fábrica Yucateca		Calle 62 #508
Velas		Felipe Mendoza	Calle 56 #681
Aguas Gaseosas		Waldemaro Ponce	Calle 61 #452
Velas		José de la R. Poot	Calle 57 #393
Artefactos de Henequén	“La Industrial”		Calle 65 #489
Sidras y Gaseosas	“La Prueba”		Calle 58 #438

Fuente: elaboración propia con información contenida en Compañía Editora del Prontuario Comercial, *Prontuario comercial con acopio de datos interesantes para la resolución de problemas comerciales*, pp. 55; Pedro Piña G., *Prontuario comercial*, p.149; Pedro Piña G., *Prontuario comercial. Guía General de la Ciudad de Mérida y Comercial del Estado de Yucatán*, pp. 278–279.



Esta información permite vislumbrar el estado en que se encontraba la producción industrial; aunque, es posible que hayan existido otras fábricas que no aparecen en estos documentos. Además de estos establecimientos se cuenta con información de los censos referidos a lo largo de este apartado, en dónde encontramos el número de individuos que se dedican a la producción de estas manufacturas, aunque se desconoce si trabajaban en fábricas o producían en talleres puesto que, en los censos aparece un rubro en el que se contabiliza a los obreros de establecimientos industriales. La Tabla 10 condensa las ocupaciones relacionadas con los negocios considerados como industrias y otros similares.

Las cifras obtenidas muestran que las actividades industriales o relacionadas con la industria fueron las menos frecuentes entre los habitantes de Mérida y existieron sólo para satisfacer las necesidades locales. Incluso se aprecia que entre 1900 y 1910 estas actividades disminuyen de forma significativa, sobre todo entre los cigarreros: de 122 que existían en 1900, nada más 37 ejercían esa actividad diez años más tarde, esto pudo deberse a la importación de estos bienes a precios más económicos, aunque en realidad no se tiene conocimiento de las causas que propiciaron estas variaciones. Al final de cuentas, aunque existieron fábricas de diversa índole, la actividad industrial es a la que el menor número de personas se dedicó, y sólo representó al equivalente del 1.19% en 1900 y 0.66% en 1910 de la población económicamente activa.⁷⁸

TABLA 10.

Personas que declararon ocupaciones relacionadas a la industria

Ocupación	1900			1910		
	H	M	T	H	M	T
Aceiteros	1	-----	1	-----		
Administradores y empleados de establecimientos industriales	2	-----	2	1	-----	1

⁷⁸ Habría que remitirse a un análisis detallado de la información que muestra Suárez Molina, pues de acuerdo con lo que presenta pareciera que existió una mayor actividad industrial de lo que se refleja en la documentación oficial consultada. Víctor Manuel Suárez Molina, *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*, pp. 249–380.

Ocupación	1900			1910		
	H	M	T	H	M	T
Caleros fabricantes (cal)	3	-----	3	-----	-----	-----
Cerveceros	6	-----	6	1	-----	1
Cigarreros	28	94	122	21	16	37
Fundidores en general	8		8	-----		
Jaboneros	19	1	20	4		4
Obreros de establecimientos industriales	18	1	19	64	7	71
Pureros	45	2	47	13	5	18
Veleros	33		33	43	1	44
Fosforeros	-----	-----	-----	14	-----	14
Ladrilleros	-----	-----	-----	2	-----	2
Total	163	98	261	163	29	192

Fuente: elaboración propia con base en Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 57-79; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*.

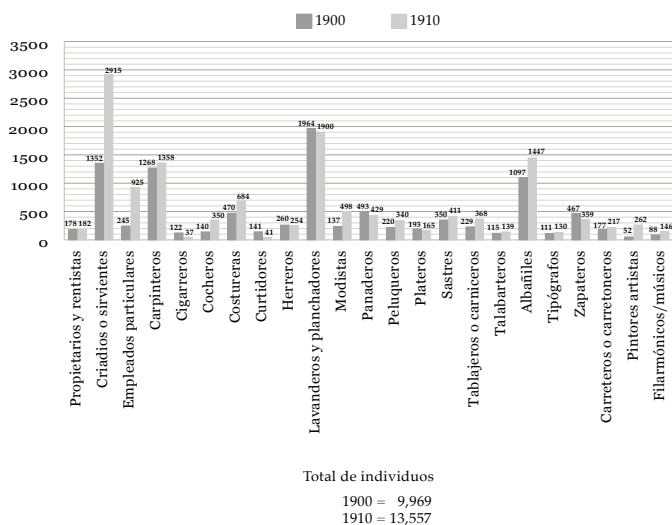
Artes y oficios

Las ocupaciones vinculadas a las artes y oficios fueron las más numerosas y también las que tuvieron mayor número de variaciones entre información contenida en ambos censos, por lo que, para su análisis, se ha elaborado una gráfica en donde se incluyen aquellas que fueron declaradas por al menos cien personas en alguno de los dos periodos. Mientras que las demás pueden consultarse en los Anexos 5 y 6.



GRÁFICA 1.

Ocupaciones predominantes en 1900–1919



Fuente: Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, pp. 57–79; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*.

Esta gráfica presenta las 23 ocupaciones más comunes declaradas por los individuos censados, abarcando diversas áreas. Las ocupaciones más frecuentes fueron aquellas relacionadas con las actividades domésticas, tales como criados y sirvientes, así como lavaderos y planchadores. Como se puede observar en la gráfica, la primera categoría experimentó un incremento significativo hacia 1910, pasando de un total de 1 352 a 2 915 personas dedicadas a estas labores. En contraste, la categoría de lavaderos y planchadores mostró una disminución, aunque no de manera significativa.

En segundo lugar, tenemos a albañiles y carpinteros, lo que puede corroborar la existencia de un auge inmobiliario dado que en ambos casos aumentó la cantidad de personas dedicadas a la construcción. Sin embargo, en el caso de la carpintería sus actividades no sólo están vinculadas a la construcción, sino también a la elaboración de muebles y otros objetos. En cuanto a las cifras totales, esta tabla abarca al 45.33% de la población para el año 1900, mientras que para 1910 comprende al 46.81% de la población económicamente activa. Estas cifras corresponden a un total de 9 969 individuos en 1900 y 13 557 en 1910.

Con respecto a las actividades relacionadas con la agricultura es necesario recapitular algunos datos: se ha señalado que, del total de la población del municipio de Mérida en 1900, 13 532 personas tenían su lugar de residencia fuera de la ciudad de Mérida, mientras que en 1910 la cifra alcanzó los 16 979. No debe olvidarse que el cultivo y exportación del henequén fueron los principales motores de la bonanza económica experimentada desde finales del siglo XIX. Dada la rentabilidad de las operaciones con esta fibra, cada vez se destinaban mayores extensiones de tierra a su cultivo.

TABLA 11.

Población por sexo que habitaba en los pueblos del municipio de Mérida

Pueblo	1900			1910		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Caucel	402	450	852	393	424	817
Dzitya	66	68	134	58	52	110
Dzununcán	108	106	214	122	122	244
Chablecal	65	72	137	76	87	163
Cholul	80	74	154	125	127	252
Chuburná de Hidalgo	171	207	378	209	253	462
Itzimná	187	228	415	-----	-----	-----
Komchén	209	243	452	89	102	191
Sierra Papacal	117	61	178	95	105	200
San José Tzal	250	263	513	260	267	527
San Matías/ Cosgaya	59	82	141	56	86	142
Total	1 714	1 854	3 568	1 483	1 625	3 108

Fuente: Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *División territorial de la República Mexicana formada con los datos del censo verificado el 28 de octubre de 1900*, pp. 7–48; *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*.



Con apoyo de la Tabla 11 se puede constatar que el 73.6% de individuos en 1900 y el 81.7% para 1910 habitaba en fincas rurales o haciendas, disminuyendo incluso el número de habitantes que residían en los poblados, aunque sí hubo aumento de la población rural en el municipio. Eso quizás se debió a una mayor oportunidad de trabajo en las fincas o haciendas. En el caso de la agricultura, el número de personas que se dedicaban al campo no muestra una gran variación: en 1900, 7 427 personas declararon dedicarse a actividades relacionadas con la agricultura (agricultores y peones), mientras que, en 1910, 7 985 personas se registraron bajo este rubro, de los cuales 7 697 eran agricultores y peones y el resto se dividía entre administradores, hacendados, jardineros y horticultores, fabricantes de carbón y apicultores.

Equipamiento y servicios

La ciudad de Mérida contó desde sus orígenes con el equipamiento necesario para cubrir la demanda de sus habitantes, mismo que se fue ampliando con el aumento de la población, el crecimiento de la ciudad y el surgimiento de nuevos requerimientos de la época, especialmente en el siglo XIX, cuando se introdujeron adelantos tecnológicos como el tranvía, el ferrocarril, la luz eléctrica, y se comenzaron a hacer mejoras en la ciudad relacionadas con la pavimentación de las calles, el saneamiento mediante la introducción del drenaje, el embellecimiento de los espacios públicos, la aparición de otros dedicados a actividades de esparcimiento, etcétera.⁷⁹

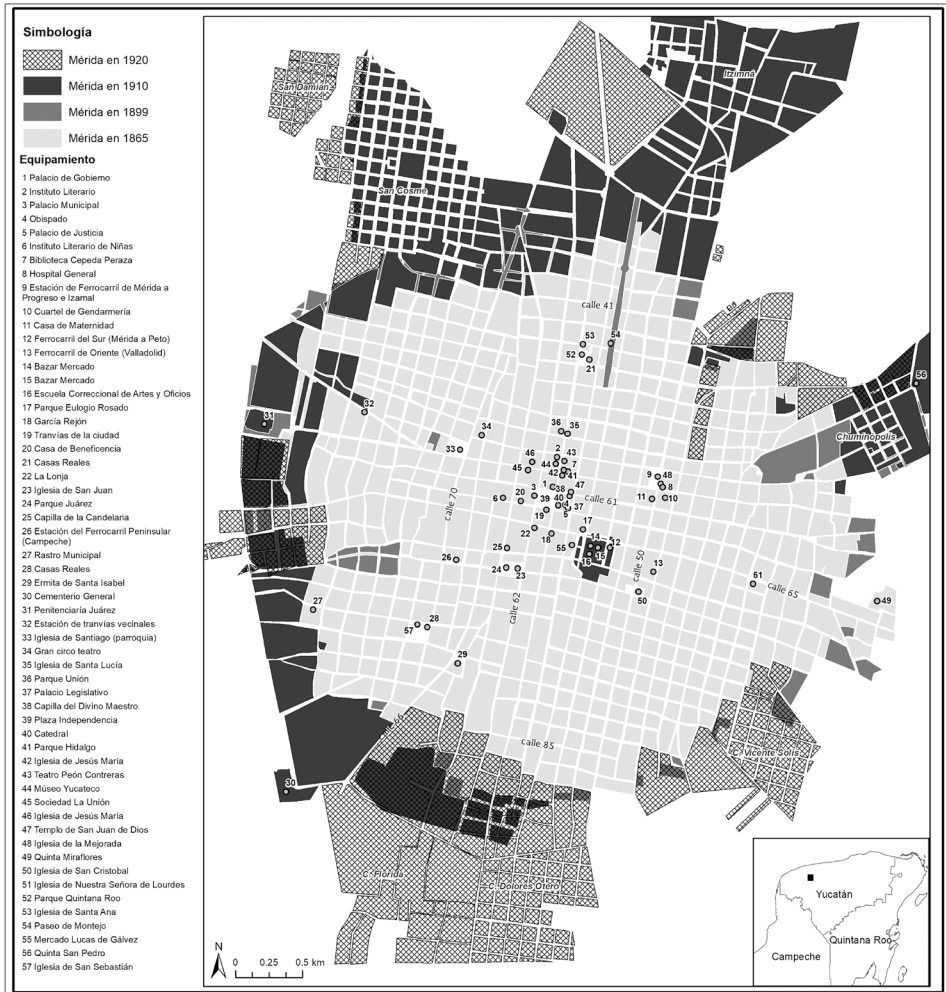
En el Plano 4 están marcados los edificios y espacios más importantes de la ciudad, o que se buscaba destacar, entre ellos encontramos los del gobierno civil, los religiosos y los educativos, los parques, los lugares de esparcimiento, los mercados públicos y las cuatro estaciones ferroviarias establecidas en la ciudad y a las que ya nos hemos referido anteriormente.⁸⁰

⁷⁹ Todavía hacia 1882 un viajero francés describió una ciudad de “calles sucias, sin alcantarillado, llenas de baches, fangosas en tiempo de lluvias”. Désiré Charnay, *Viaje al país de los mayas*, p. 31.

⁸⁰ Se ha mencionado la existencia de un plano de 1895 elaborado por Enrique Sainz, véase Anexo 1.

PLANO 4.

Equipamiento de la ciudad de Mérida, 1899



Fuente: Elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH, con base en Manuel G. Cantón, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida, 1899*, MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, código clasificador CGFYUC.M24.V2.1608.

A lo largo de los años que abarca este estudio, la ciudad contó con varios lugares de entretenimiento, como el teatro San Carlos, más tarde reconstruido y nombrado Peón Contreras; aunque también se improvisaban espacios para representaciones teatrales en Santiago (esquina 72 y 59); el



Circo Teatro Yucateco, inaugurado en 1900. Dos años más tarde se presentó en la ciudad la primera función de cine; las fachadas de los edificios se utilizaban como pantallas hasta que en 1909 se instaló el primer cine en una casa. Otro entretenimiento surgió a partir de la introducción del béisbol, para lo cual se acondicionaron varios campos deportivos en la ciudad: uno en Itzimná y los campos deportivos Pablo González y El Fénix. En 1899 se abrió al público un velódromo.⁸¹

Hacia finales del siglo se encontraban en construcción la Penitenciaría Juárez, el Hospital O’Horan, el Asilo Ayala, el Jardín Botánico, más tarde Parque del Centenario, además de las mejoras emprendidas en cuanto a obras de drenaje, pavimentación y alumbrado. Obras que pudieron llevarse a cabo gracias a la bonanza económica que se había generado por la exportación de la fibra de henequén.

Además de los edificios públicos y espacios de recreación, comenzaron a surgir establecimientos para cubrir otro tipo de necesidades, por ejemplo, la llegada del ferrocarril facilitó la visita de personas que desembarcaban en progreso y podían visitar la ciudad de Mérida, ya fuera por días o unas cuantas horas. Esta nueva posibilidad planteó un problema para el que la ciudad no estaba preparada: recibir turistas. De acuerdo con una nota publicada en septiembre de 1881, unos extranjeros que querían visitar Mérida fueron desanimados “por haberseles informado que no había ningún hotel á donde pudiesen acomodarse, y esto á la verdad habla muy poco de la cultura de Mérida”.⁸² El texto se refiere a la iniciativa de Carlos M. Sauri de abrir una casa de huéspedes en la capital y como hemos señalado, se destaca que no existían estos establecimientos, aunque información que se ha encontrado para 1880 indica que en ese año la ciudad contaba con un hotel denominado “México” que se ubicó frente a la plaza de armas.⁸³ La facilidad de transporte generó nuevas necesidades, entre ellas, ofrecer hospedaje a los visitantes. Un par de meses más tarde se anunció que Rogerio G. Cantón tenía la intención de crear una empresa

⁸¹ Gabriel Ferrer de Mendiola, *Nuestra Ciudad de Mérida*, pp. 108–112.

⁸² De acuerdo con la entrada del día 7 de agosto de 1873 del diario de Alice Le Plongeon, existía un único hotel en la ciudad, llamado Meridano, cuyo propietario era el español Francisco López, que resultó tan incómodo que al día siguiente fueron en busca de una casa para rentar que no pudieron conseguir por lo que continuaron en el hotel hasta el día 20 de ese mes. Lawrence Gustav Desmond, *Yucatán Through Her Eyes. Alice Dixon Le Plongeon, Writer & Expeditionary Photographer*, p. 39; “Casa de huéspedes”, *La Revista de Mérida*, 25 de septiembre de 1881, p. 3.

⁸³ “Avisos”, *La Revista de Mérida*, 29 de enero de 1880, p. 1

para proveer ese servicio; nuevamente, el periódico hizo hincapié en que no existía ningún hotel o casa de huéspedes en la ciudad.⁸⁴

A finales de enero de 1882 se informó sobre la inauguración de un hotel que contaría con las debidas comodidades, este se ubicó en los altos de una casa en las inmediaciones del “portal de granos” de la ciudad, es decir, cerca de lo que fue la Ciudadela de San Benito. La nota concluye de la siguiente forma: “Lo celebramos, pues un establecimiento de esa naturaleza hace suma falta”.⁸⁵ Ese mismo día se informó que Rogelio G. Cantón había inaugurado ya su casa de huéspedes “en la casa, núm. 27, tercera calle de Porfirio Díaz (calle 59 poniente) ó sea calle de Santiago [y] que, para mejor servicio y comodidad de sus favorecedores, ha introducido todas las mejoras que reclama la cultura de nuestra sociedad”.⁸⁶

Ese mismo año se abrieron otros locales de esa naturaleza, una fonda y hospedaje, propiedad de Arturo Salazar, ubicado en la calle Juárez (calle 66), recomendados especialmente “a los foráneos, a quienes interesa más especialmente esta clase de establecimiento”.⁸⁷ Y en agosto del mismo año se anunció que el 16 de septiembre abriría sus puertas otro denominado “Gran Hotel”, propiedad de los señores Molina y Rivas Font, ubicado en un punto céntrico del Bazar Mercado, cerca de la Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto y de los tranvías. Este hotel contaba con un “restaurant, baños tibios y fríos de ducha y de regadera, cómodas habitaciones, amuebladas al gusto europeo y demás circunstancias indispensables a un Hotel”.⁸⁸ También se señaló que pronto se añadiría a sus servicios un billar.

Aún con estos incipientes avances en materia de servicios, en diciembre de 1882, cuando Désiré Charnay arribó a la ciudad, señaló lo siguiente:

En Mérida no hay fondas, lo cual prueba que los viajeros no abundan; tampoco hay casas por alquilar, y esto demuestra la prosperidad de la ciudad porque en otro tiempo sobraban. Corremos riesgo de dormir a la intemperie, y sólo a fuerza de pasos y pesquisas encontramos un cuarto de cinco metros cuadrados, donde nos alijamos tres: mi secretario mi criado y yo.

⁸⁴ “Hospedaje”, *La Revista de Mérida*, 13 de noviembre de 1881, p. 3.

⁸⁵ “Nuevo hotel”, *La Revista de Mérida*, 29 de enero de 1882, p. 2.

⁸⁶ “D. Rogelio G. Cantón”, *La Revista de Mérida*, 29 de enero de 1882, p. 2.

⁸⁷ “Fonda y hospedaje”, *La Revista de Mérida*, 18 de marzo de 1882, p. 2.

⁸⁸ “Gran Hotel”, *La Revista de Mérida*, 25 de agosto de 1882, p. 2.



También se carece de casas de comida; sólo hay una, pero ¡qué casa! Verdad es que no nos importa mucho, porque vamos en busca de ruinas y no de un cocinero, y por otra parte tenemos la suerte de dar con una pequeña colonia norteamericana a la cual nos agregamos, y las sabrosas conversaciones amenizan las poco sabrosas comidas.⁸⁹

Casos como el de Charnay nos muestran el porqué del interés de algunos yucatecos en incursionar en un campo completamente virgen en la ciudad, lo cual podría resultar en buenos beneficios económicos. Además de proporcionar hospedaje a los viajeros, nacionales y extranjeros, se trató de brindar otros servicios, por ejemplo, aprovechar la oportunidad de ofrecer alimentos en las inmediaciones de las estaciones, tal y como hizo José María Monforte quien estableció una fonda frente a la estación del ferrocarril de Mérida a Progreso, para proporcionar refrigerios, sobre todo, a las personas que viajaban en la mencionada vía.⁹⁰ De acuerdo con Ferrer de Mendiola hacia 1894 existían 12 establecimientos de esta naturaleza en Mérida, entre cafés, restaurante y fondas, y 60 en 1904; y entre hoteles y casas de huéspedes 7 y 21 en los mismos años.⁹¹ En el Plano 5 se puede observar el cambio que se dio entre 1906 y 1907 con un aumento significativo en la prestación de estos servicios.

Los ejemplos presentados en este apartado muestran que la introducción del ferrocarril trajo consigo nuevas necesidades y oportunidades de negocio para los meridianos, quienes las aprovecharon invirtiendo en la creación de establecimientos para satisfacerlas.

La llegada de los ferrocarriles se dio en un momento en que la ciudad se estaba transformando en muchos sentidos, y no sólo en su morfología, también lo hacían su población, las actividades económicas, las formas de socialización, las diversiones y las necesidades de sus habitantes para adaptarse a un nuevo momento y como respuesta a un mundo que estaba cambiando ante la aparición de innovaciones tecnológicas, medios de comunicación, de transporte y con el arribo de ideas y modas novedosas provenientes de Europa y Estados Unidos.

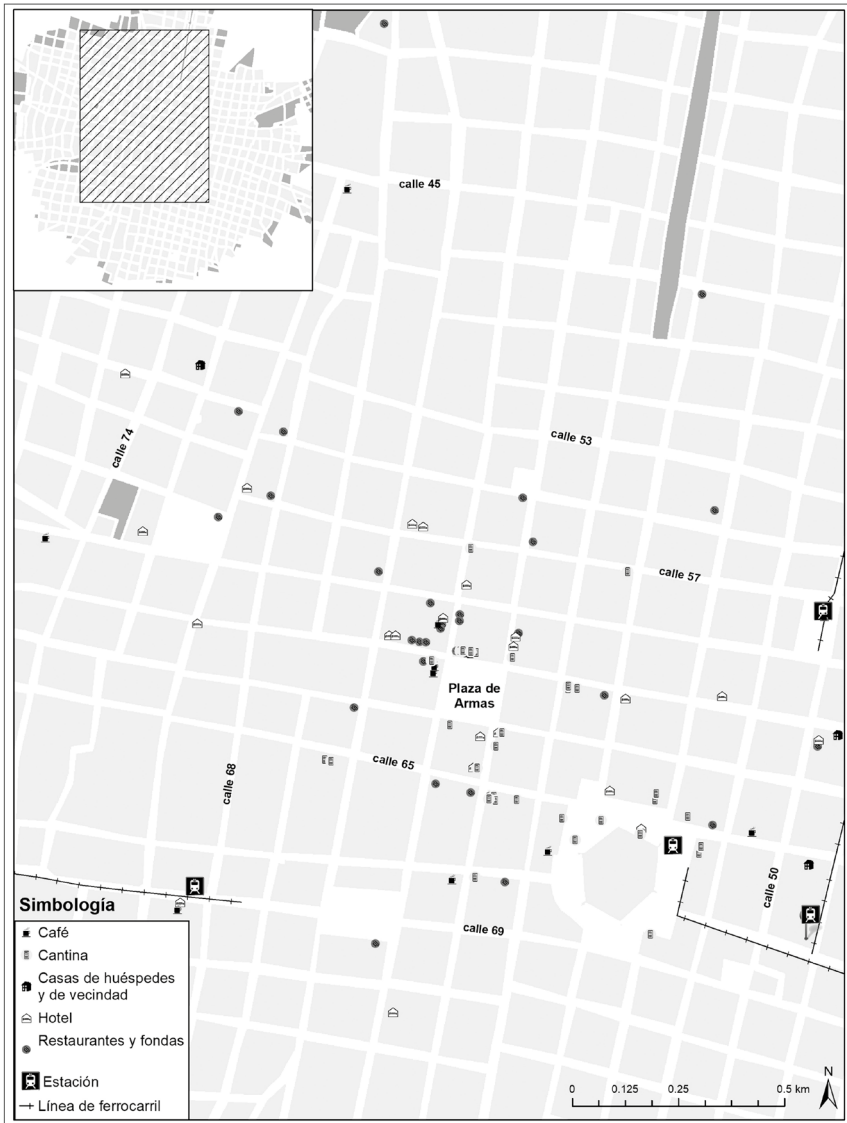
⁸⁹ Désiré Charnay, *Viaje al país de los mayas*, p. 13.

⁹⁰ "Nuevo Establecimiento", *La Revista de Mérida*, 7 de mayo de 1884, p. 3.

⁹¹ Gabriel Ferrer de Mendiola, *Nuestra Ciudad de Mérida*, pp. 30–31.

PLANO 5.

Hoteles, casas de huéspedes, fondas, restaurantes, cafés y cantinas



Fuente: elaboración propia con información contenida en Compañía Editora del Prontuario Comercial, *Prontuario comercial con acopio de datos interesantes para la resolución de problemas comerciales*, pp. 57; Pedro Piña G., *Prontuario comercial*, p.150, 160; Pedro Piña G., *Prontuario comercial. Guía General de la Ciudad de Mérida y Comercial del Estado de Yucatán*, pp. 275–276, 280–281 y 292–293.



CONSIDERACIONES FINALES

Después de la independencia, la inestabilidad política y la falta de recursos económicos imposibilitó que los gobiernos locales pudiesen invertir en la infraestructura de la ciudad y su mantenimiento, aunque esto no apunta a la ausencia de cambios, ya que surgieron instituciones que ocuparon espacios antes destinados a otras actividades. Uno de los factores fue el proceso de secularización emprendido desde principios de siglo y que continuó ganando terreno, especialmente con la promulgación de las leyes de reforma y de manera posterior durante el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada.

Hacia finales del siglo XIX, cuando inició el periodo comúnmente conocido como Porfiriato, las transformaciones sociales se volvieron más evidentes, las nuevas tecnologías, las modas, el crecimiento demográfico y el económico, este último derivado de las exportaciones de henequén, fueron factores que influyeron en los muchos cambios urbanos que se dieron durante ese periodo, como el alumbrado, el drenaje, el alineado y la pavimentación de calles, el embellecimiento de la ciudad, así como la construcción de edificios públicos y casas. Otro factor fueron los nuevos medios de transporte, el ferrocarril y el tranvía, que contribuyeron a transformar la dinámica urbana debido a las necesidades específicas de uso del suelo que requerían para su funcionamiento.

Este primer capítulo ha servido para reconstruir el proceso de conformación de la ciudad de Mérida y para dar contexto de la situación en que se encontraba al momento de la introducción del ferrocarril y durante su periodo de expansión. Hay que señalar que antes del inicio de la construcción del primer camino de hierro en 1874, existieron otros proyectos y propuestas que se vieron interrumpidas por diferentes eventos y corresponden al periodo que se ha abordado. Esto permite tener un panorama general de lo que estaba ocurriendo en la ciudad al mismo tiempo en que se comenzaban a gestar los proyectos mediante los que se pretendía instaurar la comunicación ferroviaria.



SEGUNDA PARTE.

Del sueño de la comunicación férrea
a la consolidación del sistema
ferroviario en Yucatán



El ferrocarril fue uno de los principales avances tecnológicos que surgió a partir de la Revolución Industrial inglesa; pronto se extendió desde Inglaterra hacia otros lugares del mundo, ya fuera porque en éstos se desarrolló la tecnología necesaria para construir maquinarias y vías o porque sus gobiernos impulsaron el tendido de los “caminos de hierro”, a través de inversiones, contratos y concesiones dentro de un proyecto político-económico que traería consigo grandes beneficios. Así, a lo largo del siglo XIX, el ferrocarril se convirtió en el símbolo más importante del progreso. En países como Inglaterra y Estados Unidos contribuyó a su industrialización, mientras que en otros como España, Francia, Perú, Brasil y México significó, al menos en el discurso, la llave que abriría las puertas al crecimiento económico, el desarrollo industrial y la modernización.

Esta investigación propone que, el ferrocarril jugó un papel importante en la transformación urbana de las ciudades decimonónicas. Pero antes de analizar cómo fue que este medio de transporte se convirtió en un agente de cambio urbano, es necesario conocer de qué forma se dio su introducción en Yucatán, para lo cual hay que conocer los antecedentes nacionales que permitieron el establecimiento de la comunicación ferroviaria y los proyectos gubernamentales que la impulsaron. Los acontecimientos locales que se abordan están enmarcados en el contexto social y urbano que se ha tratado en el Capítulo I.

Esta segunda parte se compone de dos capítulos. En el primero, se presenta un panorama general sobre la introducción del ferrocarril en México para luego centrarse en el caso de Yucatán. Se examinan las primeras propuestas para construir un camino de hierro en el estado, las concesiones otorgadas y la consolidación de una red ferroviaria estatal que abarcó la comunicación con los principales poblados, incluyendo la capital de Campeche.

En el Capítulo 3 se aborda el proyecto emprendido por José Yves Limantour, a la sazón secretario de Hacienda, para consolidar los ferrocarriles principales del país bajo el control del gobierno federal. Esto es rele-

vante porque en una escala menor se llevó a cabo un proceso semejante, la unión de todas las compañías establecidas en Yucatán bajo una sola empresa, este dio inicio en 1902 y dio como resultado la formación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Esta unificación se concretó entre 1908-1909, cuando FUY adquirió el Ferrocarril de Mérida a Peto, mediante una transacción en la que Limantour estuvo muy involucrado.



La aventura ferroviaria en México: ecos en Yucatán

La introducción del ferrocarril a México fue un proceso largo y complejo. De acuerdo con Sergio Ortiz, uno de los primeros testimonios del interés por conseguirla es un decreto de 1924 mediante el cual el ejecutivo realizó una convocatoria para que se presentara un proyecto de comunicación que, cruzando el Istmo de Tehuantepec, comunicara el océano Pacífico y el Golfo de México.¹ En su primer artículo señala que el gobierno podría publicar la convocatoria en México o en cualquier nación que creyese conveniente. Esto muestra la disposición del gobierno a abrirse a la inversión extranjera; además, es probable que la situación económica del país después del proceso de independencia no permitiese que se organizara un proyecto de esa magnitud o que se pudiera sustentar económicamente. Por otro lado, aunque este decreto forma parte de un compendio con documentos relativos al ferrocarril, en ningún lado se hace alusión a vías férreas, sino que se pretendía construir un canal navegable tal y como se indica en el siguiente párrafo: “se preferirá la [propuesta] que ofrezca practicarla con más perfección, comodidad y ventajas para la navegación”.² Y aunque más adelante se planteó la construcción de un ferrocarril interoceánico, y quizás se pudo considerar construir un ferrocarril en lugar de un canal, no se ha encontrado evidencia de ello.

Años más tarde, durante el segundo periodo presidencial de Anastasio Bustamante (1837–1839), en 1837, se otorgó una concesión a Francisco Arri-

¹ Ortiz señala que a pesar de que ese decreto no llevó a que se realizara ningún proyecto demuestra que desde la época más temprana de la república el gobierno manifestó interés por introducir la nueva tecnología. Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, tomo I. La luz de la locomotora, pp. 72–73, 82–83; Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1824–1870*, tomo I, p. 2.

² Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1824–1870*, tomo I, p. 2.

llaga para construir una línea que conectaría Veracruz, Puebla, México y Oaxaca. La inestabilidad económica y política imperante, así como la falta de inversionistas dispuestos a apoyar la empresa echaron por tierra los sueños de Arrillaga.³ Otros gobernantes interesados en la comunicación férrea fueron Benito Juárez y Maximiliano; este último, además de concesiones, promulgó decretos en abril y octubre de 1865, mediante los que se organizaba una dirección de ferrocarriles, y se establecieron las bases para el otorgamiento de concesiones, respectivamente; más adelante, en junio de 1866, se publicó el *Proyecto de reglamento para la construcción, conservación, administración, servicio y policía de los caminos de fierro de la Nación Mexicana*.⁴ Por su parte, Benito Juárez expidió un decreto en noviembre de 1867, en el que se obligaba a las empresas ferroviarias a recibir a los alumnos de las escuelas nacionales que quisieran conseguir los títulos de ingenieros civiles o de puentes y calzadas; y en diciembre del mismo año, un *Reglamento para la seguridad, policía, uso y conservación de los caminos de fierro*.⁵

La vía iniciada por Antonio y Manuel Escandón, construida con grandes dificultades, entre México y Veracruz —más tarde conocida como Ferrocarril Mexicano—, fue inaugurada por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada el 1 de enero de 1873. Éste fue el único camino de hierro finalizado antes del periodo conocido como “porfiriato” y tomó más de 30 años completar su construcción.⁶ Además de esta vía, que comunicó la Ciudad de México con Veracruz, el gobierno mexicano otorgó, entre 1837 y 1872, un total de 48 concesiones, de las cuales la mayoría fueron rescindidas por los nulos avances en el tendido de las vías, y sólo nueve de ellas presentaron algún progreso o resultado.⁷

³ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, tomo I. La luz de la locomotora, pp. 76–82; Beatriz Urías, Jaime del Palacio, y Andrés Caso, *Los Ferrocarriles de México. 1837-1987*, pp. 43–44.

⁴ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1824–1870*, tomo I, pp. 485–490, 541–548, 621–647.

⁵ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1824–1870*, tomo I, pp. 743–744, 759–764.

⁶ A lo largo de varios años, se fueron construyendo e inaugurando pequeñas secciones de lo que sería el camino completo. Beatriz Urías, Jaime del Palacio, y Andrés Caso, *Los Ferrocarriles de México. 1837-1987*, pp. 43–44. Para más detalles sobre la construcción de esta vía véase: Paris Padilla, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*.

⁷ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, tomo I. La luz de la locomotora, pp. 84–95; Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos,*

De acuerdo con Francisco Calderón, la revuelta tuxtepecana contribuyó a que los trabajos de las vías concesionadas no se llevaran a cabo, y sirvió como pretexto a sus concesionarios para justificar la falta de resultados; además, de que afectó algunas de las ya existentes, como la del Ferrocarril de México a Veracruz, una de las más importantes. Mientras que las empresas que no sufrieron daños materiales utilizaron como argumento para justificarse la falta de recursos debido a que el gobierno les adeudaba subvenciones.⁸

EL PROYECTO FERROCARRILERO EN EL PORFIRIATO

La llegada de Porfirio Díaz a la presidencia, en 1876, trajo consigo un renovado interés por realizar avances en materia de comunicación ferroviaria, por lo que se intentó obligar a empresas y particulares que tenían concesiones a cumplir los compromisos que habían adquirido. Para lograrlo, el Secretario de Fomento, Vicente Riva Palacio (1877–1880), desarrolló un proyecto que consistió en tres puntos para impulsar la inversión nacional en materia de ferrocarriles:

- 1.- El Estado financiaría con sus propios recursos la construcción de ferrocarriles.
- 2.- Se otorgarían concesiones a los estados de la Federación con el fin de que participaran económicamente, en conjunto con inversionistas locales o extranjeros.
- 3.- Se darían concesiones al capital privado (nacional o extranjero) que presentara proyectos ambiciosos, como los ferrocarriles interoceánico e internacional.⁹

Durante el periodo que comprendió de 1876 a 1880, el gobierno otorgó 31 concesiones, de las cuales 28 se otorgaron a gobiernos estatales y 3 a empresas extranjeras. A pesar de estos primeros esfuerzos, en materia de ferrocarriles, se puede decir que la expansión ferroviaria en México dio inicio

disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1824–1870, tomo I, pp. 45–53, 56.

⁸ Francisco Calderón, “Los Ferrocarriles”, pp. 483–488.

⁹ Se pueden consultar estas políticas y sus resultados en extenso en Francisco Calderón, “Los Ferrocarriles”, pp. 488–518.



en la década de 1880. En gran medida por las políticas impulsadas durante el gobierno de Porfirio Díaz (1876–1880), implementadas en el mandato de Manuel González (1880–1884) y cuyo resultado fue la construcción de un total de 4 658 kilómetros de vías.¹⁰ El proceso que finalizaría con la puesta en servicio de una vía era tardado; iniciaba con la solicitud y otorgamiento de la concesión: esto no se realizaba de un día para otro, sino que tomaba tiempo. Una vez aprobada y otorgada, debían hacerse planos, conformarse empresas, gestionarse el capital, hacer trazos y allanar el terreno, etcétera; todo esto antes de comenzar propiamente el tendido de las vías.

Se ha dicho que desde 1876 se hicieron esfuerzos por ampliar la red ferroviaria y se otorgaron concesiones a solicitud, sin que el gobierno hiciera una planeación de los destinos que podrían considerarse de mayor interés o utilidad para la economía.¹¹ De acuerdo con Lorenzo Arrieta Ceniceros, uno de los principales problemas respecto a las concesiones fue la falta de control del gobierno sobre muchos aspectos relacionados con las vías, que iban desde el ancho que debían tener los caminos, hasta el tiempo en que terminarían de construirse; esto sumado a que las subvenciones tampoco se aplicaron de forma racional y, sobre todo, que en muchas ocasiones quienes solicitaban concesiones eran sujetos vinculados a los gobiernos locales o federal, que más tarde las traspasaban a cambio de un beneficio económico.¹²

Hacia 1890, además de la creciente red interna, se habían alcanzado tres puntos importantes en la frontera con Estados Unidos: Nuevo Laredo, por medio del Ferrocarril Nacional Mexicano; Paso del Norte, bajo el control del Ferrocarril Central Mexicano y Ciudad Porfirio —hoy Piedras Negras—, adonde enlazaba el Ferrocarril Internacional Mexicano. Además de las mencionadas, en la Imagen 11 se aprecia que en el centro del país se aumentó la cantidad de vías, especialmente con rumbo a Veracruz y el bajío mientras que la parte sur se encuentra casi totalmente virgen, con excepción de la península de Yucatán en donde ya se aprecian los avances de las empresas ferroviarias locales.¹³

¹⁰ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, tomo I. La luz de la locomotora, p. 141.

¹¹ Lorenzo Arrieta Ceniceros, “Importancia económica y social de los ferrocarriles en Yucatán. Empresas y grupos económicos: 1876-1915”, p. 116.

¹² Lorenzo Arrieta Ceniceros, “Importancia económica y social de los ferrocarriles en Yucatán. Empresas y grupos económicos: 1876-1915”, p. 116.

¹³ El periodo comprendido entre 1880 y 1892 fue denominado por Sandra Kuntz “el gran impulso”, en el cual los gobiernos de Manuel González y Porfirio Díaz se preocuparon por dar prioridad al tendido de vías otorgando concesiones y firmando

Si se observan los puntos hacia donde se dirigen las vías existentes en el plano de 1890, es notorio que se cumple el patrón mencionado líneas arriba: conexión con Estados Unidos; a los puertos del golfo, que eran puertas importantes para la entrada y salida de productos; zonas agrícolas, manufactureras y de minas. Se debe tomar en cuenta que algunos de los caminos continuaban en proceso de construcción para alcanzar otros puntos y ciudades importantes.

En 1898, el secretario de Hacienda, José Yves Limantour, desarrolló un proyecto mediante el cual el gobierno tendría mayor injerencia en la supervisión de los caminos férreos existentes, además propuso que las concesiones sólo se debían aprobar a aquellas empresas o personas que demostrasen ser solventes para construir las vías, y cuyos trazos correspondiesen a lugares considerados prioritarios por el gobierno. Este plan se puso en marcha mediante una ley decretada en 1899.¹⁴

En esta legislación se hizo una tipificación de las vías que se encontraban bajo jurisdicción federal en:

- a) Vías generales: eran aquellas que unían a dos o más estados o al Distrito Federal o a un territorio con uno o más estados; las que tocaban un puerto o algún punto de la costa de la república o algún punto de frontera con otro país; y las que recorrían en todo o en parte dentro de una zona de cien kilómetros de la línea divisoria con otra nación.
- b) Vías de interés local en el Distrito Federal: las que uniesen entre sí dos municipalidades del distrito federal o de un territorio; y las que, sin unir dos o más municipalidades en los mismos lugares, uno de sus puntos de inicio estuviese fuera del recinto de las poblaciones.
- c) Vías de interés local en los estados dependientes de la federación: eran las que tenían una concesión otorgada por el gobierno federal, sin importar si también contaban con una del Estado; y si recibían, además, alguna subvención, exención de derechos, dispensa de

contratos de construcción con nacionales, pero sobre todo con inversionistas extranjeros. Sandra Kuntz Ficker, "México", pp. 69–72; Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, tomo I. La luz de la locomotora, pp. 199–203, Beatriz Urías, Jaime del Palacio, y Andrés Caso, *Los Ferrocarriles de México. 1837-1987*, p. 79.

¹⁴ Lorenzo Arrieta Ceniceros, "Importancia económica y social de los ferrocarriles en Yucatán. Empresas y grupos económicos: 1876-1915", pp. 117–118.



contribuciones o cualquier otro tipo de auxilio o beneficio por parte de la federación.¹⁵

En México, como en otros países, el avance del ferrocarril estuvo condicionado a los lugares más atractivos para la economía debido a las demandas de los mercados internacional y nacional, las vías troncales de los caminos fueron pensadas para conectar las ciudades principales, las áreas agrícolas más importantes y aquellas con recursos explotables, cuyos promotores o el gobierno estaban interesados en obtener ganancias, o por influencia de intereses políticos o particulares. El tendido de los ramales aumentó, sobre todo, gracias a los terratenientes atraídos por la posibilidad de conectar sus propiedades a las vías troncales para movilizar sus productos. De acuerdo con Sandra Kuntz, “los primeros ramales que se construyeron a finales del siglo pasado [siglo XIX] tenían como propósito central el de acceder a algunas de las principales zonas mineras del país y alimentar con sus productos el tráfico de la línea principal”.¹⁶ Aunque esto también aplicó para los productos agrícolas, madereros y manufactureros.¹⁷

Es justo decir que el desarrollo del transporte no sólo repercutió en la economía, que pasó del autoconsumo al mercantilismo, sino que también afectó a la propiedad campesina; fomentó el florecimiento de nuevas regiones comerciales, industriales y agrícolas; favoreció el surgimiento de nuevas ciudades y villas; ocasionó la migración a zonas despobladas y contribuyó a la conformación de polos de especialización agrícola y manufacturera. Un ejemplo de esto último fue Yucatán, donde el monocultivo del henequén propició el abandono de los cultivos tradicionales, creó la necesidad de importar gran cantidad de productos, además de que la expansión del ferrocarril estuvo vinculada al cultivo y extracción de la fibra para su exportación.

¹⁵ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Ley de Ferrocarriles*, pp. 3–4.

¹⁶ Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano. 1880-1907*, p. 305.

¹⁷ Sobre la relación entre ferrocarriles y abasto de madera véase Víctor Manuel Pérez Talavera, “El arribo del ferrocarril a Michoacán y su abastecimiento forestal durante el porfiriato”, pp. 121–148.

IMAGEN 11.

Carta de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 1890



Fuente: Secretaría de Fomento, *Carta de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos*, 1890, hojas 1-4, MOYB, serie República Mexicana, exp. República Mexicana 4, código clasificador: CGF.RM.M26.V4.0219-1.4; CGF.RM.M26.V4.0219-2.4; CGF.RM.M26.V4.0219-3.4; CGF.RM.M26.V4.0219-4.4.

YUCATÁN ANTE EL PROYECTO FERROVIARIO

Allen Wells sostiene que la introducción del ferrocarril a Yucatán estuvo vinculada a la necesidad de bajar los costos de transporte y facilitar la expansión de la economía regional que dependía en gran medida de la exportación del henequén.¹⁸ Aunque esta afirmación puede resultar cierta para las vías que comunicaron con Valladolid, Peto, Campeche y Izamal, lo cierto es que cuando comenzó el interés en introducir la comunicación ferroviaria en Yucatán (1857) y aun cuando inició la construcción del fe-

¹⁸ Sandra Kuntz señala que el henequén no representó la mayor parte de la carga que circuló por medio de Ferrocarril, por lo menos así lo muestran las estadísticas que presenta respecto al año de 1910. Allen Wells, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan", p. 162; Sandra Kuntz Ficker, "Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización. 1870-1829", pp. 278-279.



ferrocarril entre Mérida y Progreso (1875–1881) el henequén y su exportación aún no era tan importante como llegó a serlo años más tarde.

Antes del establecimiento de la comunicación ferroviaria, los terrenos de las regiones más alejadas de la capital se destinaban al cultivo de otros productos o a la ganadería, estas actividades fueron abandonadas ante la posibilidad de utilizarlos para el cultivo del henequén que generaba mayores rendimientos. Entonces, se puede afirmar que el ferrocarril jugó un papel importante, quizás incluso involuntario, en el afianzamiento del monocultivo del henequén en Yucatán; aunque en un primer momento lo que se pretendía era eliminar la dependencia de un cultivo único y diversificar las actividades económicas, la realidad es que tuvo el efecto contrario debido a que, no sólo agilizó la extracción de fibra para el comercio internacional, sino que también permitió llevar a las haciendas materiales y maquinarias que facilitaban la producción, con lo cual se incrementaron las tierras puestas en explotación.¹⁹

Si bien, el aspecto económico es de gran relevancia para comprender la temprana introducción de los caminos de hierro a Yucatán, también se deben considerar otros factores que impulsaron a quienes desarrollaron los proyectos ferroviarios que surgieron en el estado, como lo fueron las motivaciones políticas, sociales e incluso militares.

Según Arrieta, en Yucatán se dieron tres momentos de inflexión respecto a los grupos económicos y sociales vinculados a los ferrocarriles. El primero, abarca el periodo que va de 1876 a 1890, cuando los propietarios y concesionarios tenían intereses en las haciendas henequeneras, al mismo tiempo que estrechos vínculos con casas comerciales extranjeras, lo que les permitió adquirir los bienes necesarios para sus empresas. El segundo, comprende entre 1890–1902, en el cual los propietarios organiza-

¹⁹ Según Lorenzo Arrieta, el estado se dividía en cuatro zonas: noreste (Mérida, Progreso, Hunucmá, Maxcanú, Acanceh); centro (Tixkokob, Motul, Izamal, Temax, Sotuta); sur (Ticul, Tekax, Peto) y oriente (Espita, Valladolid y Tizimín); las dos primeras eran en las que se producía la mayor cantidad de henequén en la década de 1880. La zona centro fue una importante región ganadera hasta mediados de 1880, cuando las zonas de pastoreo se convirtieron en henequeneras. En la zona sur originalmente se cultivó caña de azúcar y en menor medida tabaco, café, cacao y vainilla; después de la llegada del ferrocarril, hacia fines de la década de 1880, se introdujo el cultivo de henequén. En la zona oriental, al igual que la anterior, se cultivó azúcar para producir azúcar refinada, además de yuca para elaborar almidón, además de dedicarse a la extracción de maderas finas, y eventualmente se comenzó a producir henequén. Lorenzo Arrieta Ceniceros, "Importancia económica y social de los ferrocarriles en Yucatán. Empresas y grupos económicos: 1876-1915", pp. 122–126.

ron sociedades para ampliar sus capitales y aumentar su poder económico y su influencia política, también mantuvieron su relación con las haciendas y el comercio, además de desarrollar nuevas actividades financieras; en este momento, es la camarilla vinculada a la casa comercial Escalante la que prepondera en el panorama económico. Finalmente, el tercero, entre 1903 y 1915, donde la relación hacienda-comercio se mantuvo, pero a la ecuación se sumaron los monopolios norteamericanos, que jugaron un papel primordial debido a que controlaban la comercialización de la fibra, convirtiéndose en los principales actores junto con Olegario Molina y su yerno Avelino Montes, quienes, además de ser intermediarios en el aspecto económico, habían escalado a la cima del poder político y contaban con el respaldo del gobierno federal.²⁰

La Guerra de Castas fue un levantamiento armado que tuvo su origen en 1847 y que se generalizó en la península en años posteriores. Después de una parcial pacificación en 1853, los rebeldes que aún se encontraban activos se replegaron al oriente aunque el conflicto se mantuvo con periodos de mayor o menor violencia entre los dos bandos hasta la primera década del siglo XX.²¹

De acuerdo con Allen Wells, una de las preocupaciones de Porfirio Díaz era lograr la pacificación de la zona lanzando un ataque contra los indígenas. Esto permitiría poner fin al movimiento rebelde y asegurar la frontera ante las pretensiones territoriales inglesas desde las Honduras Británicas –hoy Belice–, aunque esto es cierto, no fue sino hasta 1888 aproximadamente y con mayor interés en la década 1890 cuando el gobierno central se involucró de manera activa para terminar con el conflicto y para negociar con la corona británica.²²

Dada la importancia que los gobiernos federal, pero sobre todo el local daban a la pacificación del territorio, la conclusión de la guerra fue otro elemento utilizado dentro de los discursos para impulsar el desarrollo ferroviario, especialmente porque el nuevo medio de transporte implicaría mayor facilidad para movilizar las tropas, contribuyendo a apaciguar

²⁰ Lorenzo Arrieta Ceniceros, "Importancia económica y social de los ferrocarriles en Yucatán. Empresas y grupos económicos: 1876-1915", p. 119.

²¹ Un análisis completo del primer periodo del conflicto se presenta en Don E. Dumond, *El machete y la cruz. La sublevación de campesinos en Yucatán*, pp. 127-300.

²² Sobre esto último véase Don E. Dumond, *El machete y la cruz. La sublevación de campesinos en Yucatán*, pp. 555-623; Allen Wells, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan", pp. 180-181.



el área donde se encontraban los indios rebeldes.²³ Dos de los primeros proyectos que se llevaron a cabo, que se consideró que podían contribuir a este objetivo, fueron el de Mérida a Peto y el de Mérida a Valladolid. En el punto número diez de un informe presentado al gobierno en 1881, Rodolfo G. Cantón afirmaba lo siguiente:

el pueblo de Yucatán ve en esta empresa la segura terminación de la guerra de castas que hace más de 33 años devasta á esta entidad de la Federación, le es muy grato al infrascrito consignar aquí, que espera y confía que el Gobierno federal seguirá impartiendo su protección á esta obra que será el mayor monumento de su gloria en este Estado, porque traerá la paz y bienestar á sus habitantes que por tantos años han luchado contra aquella plaga social.²⁴

Respecto al ferrocarril de oriente, Wells atribuye a la historia personal de su promotor, Francisco Cantón, el interés en terminar con la sublevación indígena. De acuerdo con el investigador, cuando Cantón tenía catorce años vivió en carne propia una de las peores invasiones de los mayas rebeldes a Valladolid, su ciudad natal, y de donde su familia tuvo que huir. Este suceso marcó al joven Cantón y quizás fue uno de los factores que lo llevaron a inclinarse a la carrera militar; así como una de las razones que lo impulsaron a llevar la comunicación ferroviaria a su lugar de origen y contribuir a terminar la prolongada guerra.²⁵

Ya entrada la década de 1890 surgieron otros proyectos que buscaron contribuir a ese propósito, que fueron el de la Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales y, cuando los militares tomaron Chan Santa Cruz en 1901, la construcción de un ferrocarril militar que comunicaría el de Vía

²³ De hecho la arremetida del ejército mexicano con la que inició el fin del conflicto partió desde Peto en 1900 cuando la línea ya se había concluido, Don E. Dumond, *El machete y la cruz. La sublevación de campesinos en Yucatán*, pp. 609-611. Para el caso de Sonora, Raquel Padilla apunta que para los yaquis y mayos la introducción del ferrocarril implicó guerra y exterminio, debido a sus conflictos históricos con el Estado. Raquel Padilla Ramos y Raquel Padilla Torúa, "Entre rieles y silbatos. Los Yaquis, el crimen y el ferrocarril durante el porfiriato", p. 23.

²⁴ Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana correspondiente a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, tomo III, pp. 853-854.

²⁵ Allen Wells, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan", pp. 181-182.

Chica a Santa Cruz.²⁶ De hecho, en una carta enviada al presidente Porfirio Díaz en abril de 1898, los empresarios justificaban la construcción de los Ferrocarriles Sud-Orientales con los argumentos siguientes:

- Conclusión de la red ferrocarrilera de la península.
- Realización de deslinde y colonización de los terrenos baldíos de Yucatán.
- Apoyo importante para la conclusión de la guerra de castas.
- Establecimiento de nuevos e importantes puertos en la costa oriental y frontera de Belice.
- Desarrollo de las riquezas del Oriente y del Sur del Estado estancadas ó no explotadas á causa de la guerra de indios.
- Supresión del fraude y contrabando de maderas en el territorio vecino a la colonia de Belice.
- Aprovechamiento de un buen contingente de brazos para la agricultura, como resultado de la pacificación.²⁷

Además, en los estatutos de la compañía, bajo el rubro “de las operaciones de la sociedad” se especificaban la manera en que la vía contribuiría a lograr la pacificación de la zona oriente y poner fin a la guerra al comprometerse con las siguientes acciones:

- VI.- Promover y fomentar la repoblación de los pueblos yermos que fueron destruidos por los indios sublevados.
- VII.- Promover la formación de nuevas poblaciones, con sujeción á los planos respectivos y con las franquicias que los Gobiernos Federal y local crean conveniente otorgar á los primeros pobladores.
- XII.- Coadyuvar con el gobierno federal, á la pacificación de los indios, procurando, por los medios que les fueren posibles, atraerlos para sus trabajos, otorgándoles franquicias y concesiones convenientes que sirvan de estímulo a sus compañeros.²⁸

²⁶ *Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos*; Juana María Rangel Vargas, *Un ferrocarril militar en la selva quintanarroense. La vía Decauville de Vía Chica a Santa Cruz de Bravo. 1901-1939.*

²⁷ *Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos*, p. 4.

²⁸ *Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos*, pp. 39-40.



El transporte ferroviario fue considerado prioritario para controlar la península, debido a que a su paso la vía contribuiría a poblar y pacificar el territorio oriental. Además, permitiría trasladar a las tropas de forma segura, rápida y eficaz para responder a las incursiones de los indios o para planear un ataque de manera contundente como sucedió entre 1900 y 1901. Y es que el dominio del territorio era un tema que en muchos sentidos preocupaba al gobierno, y no sólo en cuanto a los levantamientos indígenas, si no como forma de ejercer un férreo manejo sobre los jefes políticos y demás autoridades que se encontraban fuera de la capital, o incluso aplacar revueltas de cabecillas locales. De acuerdo con el contrato, firmado entre los concesionarios y el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el gobierno obtenía los siguientes beneficios:

Art. 35.- El Gobierno de México tendrá la preferencia sobre los particulares en el transporte de la correspondencia, pasajeros y materiales pertenecientes á la Nación en las líneas de la Compañía. En caso de guerra, el Gobierno podrá utilizar del camino, con exclusión de cualquier otro tráfico, por todo el tiempo que dure la guerra, pero pagando los precios de tarifa fijados conforme á esta ley, con la rebaja de que se habla en el artículo siguiente.

Art. 36.-El transporte de tropas, materiales de guerra, ingenieros, agentes y comisionados en servicio público, la transmisión de mensajes telegráficos y cualquier otro servicio de gobierno federal, lo hará la empresa por la mitad de la cuota que corresponde, según la tarifa legal en uso.²⁹

También se encuentran artículos semejantes al 36 en los reglamentos de los ferrocarriles de Valladolid y Peto; en el caso de la empresa del ferrocarril de Mérida-Progreso e Izamal, el descuento obtenido por el gobierno para transportar personal o efectos era del 70 %, además de que la empresa tenía prohibido trasladar tropas extranjeras o efectos pertenecientes a ellas salvo expreso permiso del ejecutivo.³⁰

²⁹ *Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales en Yucatán. Concesiones y estatutos.*

³⁰ *Leyes de concesión de estatutos, documentos importantes relativos a la Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal. Sociedad Anónima, pp. 43–44. Empresa del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso. Contratos celebrados con el supremo gobierno de la república y concesiones otorgadas por leyes federales y particulares del Estado de Yucatán, p. 14. También el reglamento de construcción del ferrocarril de Mérida a Peto tiene esta cláusula pero al folletín le faltan las primeras hojas por lo que no se puede*

El último aspecto por considerar fueron los discursos que vinculaban el ferrocarril con la modernización y el desarrollo del país. De acuerdo con Jesús Jiménez Castillo, los “proyectos políticos [del siglo XIX] fueron concebidos en términos de una modernidad sustentada en las ideas de progreso, provenientes de Estados Unidos y Europa, lo que representaba en el imaginario mexicano, el mundo idealizado, óptimo y avanzado, al que debía aspirarse para vislumbrar y construir un sistema de vida en el cual todos pudieran alcanzar un estado de bienestar y felicidad pleno”.³¹

Fue así como la introducción de los adelantos y productos de la Revolución Industrial sirvieron para fincar en nuestro país la idea de que gracias a la modernización tecnológica se alcanzaría el progreso material. El ferrocarril fue uno de los principales elementos utilizados para promover esta idea, pues constantemente se hacía referencia a que con su establecimiento se lograría el progreso económico y social que contribuiría a conseguir ese fin.³² Esto se vio reflejado en las notas que constantemente aparecían en la prensa, en donde se hacían anuncios importantes con respecto a la construcción de los ferrocarriles, por ejemplo, cuando se anunció que el gobierno estatal había sido autorizado para solicitar a la federación la concesión para construir un ferrocarril de Mérida a Peto se publicó el siguiente mensaje: “No siendo nuestra intención contrariar en manera alguna el progreso material de Yucatán, nos limitamos a publicar íntegro el decreto número 10 expedido por la H. Legislatura, [...], y en nuestra buena voluntad, exclamamos: “¡¡que llegue á Peto el ferrocarril!!...¡-que llegue! ¡que llegue!”.³³

citar apropiadamente en la bibliografía. *Reglamento de construcción de la vía férrea y telégrafo de Mérida a Peto pasando por Ticul y Tecax*, [folleto], Centro de Apoyo para la Investigación Histórica y Literaria de Yucatán (CAIHLY), fondo reservado, fondo ferrocarriles, clasificación, FR-FFCC- 1861 -10, c. 1983, p. 11.

³¹ Jesús Jiménez Castillo, *El discurso político de la modernización. Un estudio de las ideas políticas en el porfiriato y su repercusión en el Estado de Veracruz*, p. 86.

³² En este sentido, Luis Edgardo Coronado Guel afirma que el ferrocarril representó la analogía perfecta de la marcha de la humanidad hacia el progreso, por lo que los discursos de la época estaban llenos de referencias al caballo de hierro. Luis Edgardo Coronado Guel, *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*, p. 71; otros ejemplos de estos discursos se reproducen en Leonor Eugenia Reyes Pavón, “Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de la Mejorada en Mérida, Yucatán, 1874-1920”, pp. 129-130.

³³ “A Peto”, *La Revista de Mérida*, 21 de febrero de 1878, p. 3.



Los promotores de la comunicación ferroviaria esperaban obtener beneficios, pero al mismo tiempo fueron conscientes de que las vías también se las proporcionarían al Estado y la sociedad en general. Al mismo tiempo, la construcción de los caminos de hierro detonó problemáticas como despojos, expropiaciones de tierras y el desplazamiento de la fuerza de trabajo, estos problemas se presentaron en mayor o menor medida en las diferentes latitudes del país. Además, la introducción del ferrocarril tuvo otras consecuencias al interior de las ciudades y villas en las que se estableció su infraestructura. A continuación, se abordan los primeros proyectos para implantar el ferrocarril en Yucatán; los procesos de construcción de las diferentes vías del estado que conformaron la red ferroviaria yucateca, así como las particularidades propias de cada empresa.

Primeras propuestas ferroviarias en Yucatán

El interés en establecer la comunicación férrea en el estado se dio de forma muy temprana. El primer proyecto para la construcción de un camino de hierro en Yucatán data de 1857. Este fue redactado por Santiago Méndez Echazarreta,³⁴ a solicitud de Pedro de Regil y Peón, agente en Mérida del Ministerio de Fomento, colonización, Industria y Comercio, bajo el título de *Presupuesto del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y Progreso*.³⁵ En la Tabla 12 se reproducen los costos que tendría la construcción de acuerdo con el documento presentado por Méndez Echazarreta, en este se contempla que la longitud de la vía fuera de 33.480 kilómetros.

³⁴ Santiago Méndez Echazarreta fue hijo de Santiago Méndez Ibarra, quien fue gobernador del estado de Yucatán, y Concepción Echazarreta Francisco Casasús. Estudió Ingeniería París y en México propuso más de 20 proyectos para la construcción de vías férreas. Isabel Bonilla Galindo, "Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez", pp. 33–34.

³⁵ Este documento se reproduce en *Informes y cálculos sobre los costos y utilidades del ferrocarril desde Mérida al puerto del Progreso*, pp. 8-12, 14-17.

TABLA 12.

Presupuesto del costo de construcción y habilitación
de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y el Progreso

<i>Terracería y mampostería</i>	
<i>Rubro</i>	<i>Costo</i>
45 000 metros cúbicos de terraplenes con materiales tomados al costado de la vía	6750
15 000 metros cuadrados de revestimientos de piedra o césped	3000
Consolidación del puente de la ciénega	1000
Construcción de 30 alcantarillas de mampostería	3000
Construcción de 5 pozos a nivel	500
Veinte casas de palma para guardavías	500
<i>Materiales de la vía</i>	
66 960 metros de carriles para la vía, pesando por metro 25 kilogramos, todos juntos 1841 toneladas, a 45 pesos la tonelada	82 845
1.600 metros más, para las estaciones, cambios de vía, etc. 44 toneladas a 45 pesos	1 980
12 176 silletas para unión de los carriles a razón de una por carril de 5,50 metros de largo, pesando 7.257 kilogramos y juntas 88 361.232 a 5 centavos cada una	9740.80
12 176 clavijas para silletas a 7 centavos cada una	852.30
300 silletas para estaciones, etc.	240
300 clavijas para estaciones etc.	21
17 524 clavos para carriles y durmientes a 2 centavos casa uno	3490.48
43 631 durmientes de madera para la vía, estaciones, etc. a razón de 7 durmientes por par de carriles de 5.50 metros de largo a 50 centavos cada uno	21 815.50
Por arreglar definitivamente la vía 2 plataformas para máquina y tender	3000
2 plataformas para vagones	1000
4 escéntricas de tres vías	400



<i>Terracería y mampostería</i>	
<i>Rubro</i>	<i>Costo</i>
4 escéntricas de dos vías	200
2 juegos de bombas y dos recipientes	1 000
Material de locomoción	
3 locomotivas para pasajeros	21 000
8 vagones para 140 pasajeros casa uno	10 000
20 vagones para mercancías, de a tres toneladas	15 000
2 edificios para estaciones	9 000
1 edificio para máquinas, etcétera.	2 500
Total	208 835.80

Fuente: elaboración propia con base en *Informes y cálculos sobre los costos y utilidades del ferrocarril desde Mérida al puerto del Progreso*, pp. 16–17.

Esta propuesta comenzó a ponerse en marcha, y con ese fin, se creó una empresa para construir la vía e incluso se había juntado algún capital de entre 6 000 o 7 000 pesos entre habitantes de Mérida y el interior del estado.³⁶ Una serie de eventos impidieron que el Estado lo pudiese apoyar; entre ellos el cambio de gobernador; los cruentos ataques de los mayas rebeldes a Chikindzonot, Peto, Ichmul, Tihosuco y Tekax; y finalmente el estallido del movimiento independentista de Campeche.³⁷

³⁶ De acuerdo con un proyecto de concesión para un ferrocarril entre Mérida y Progreso que se presentó en 1866, como la empresa no se realizó el dinero fue utilizado por la Jefatura de Hacienda “en calidad de préstamo reintegrable con derechos aduanales y cuya devolución hasta ahora no se ha efectuado” por lo que se solicitaba para el proyecto que se entregara la cantidad indicada, “Exposiciones sobre construir un ferrocarril a Progreso vs Sisal”, Archivo General de la Nación (AGN), Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles volúmenes, vol. 22, exp. 300, 1866, fs. 5bis-6; *Documentos relativos al proyecto de un ferrocarril entre Mérida y Progreso*, pp. 13–14.

³⁷ *Documentos relativos al proyecto de un ferrocarril entre Mérida y Progreso*, p. 14; Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 2. En este documento sólo se señala que era un grupo de empresarios yucatecos, pero se puede encontrar más información sobre este proyecto en Raquel Ofelia Barceló Quintal, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, pp. 5-8 y en Isabel Bonilla Galindo, “Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez”, p. 39.

En 1860, el norteamericano Edwin Robinson³⁸ y su socio, el español, Francisco G. García, manifestaron interés en construir una vía entre Mérida y el puerto de Progreso. Para ese propósito constituyeron una sociedad bajo el nombre de “Compañía del Camino de Hierro de Yucatán” y presentaron al gobierno estatal un plan para realizarlo. El gobernador, Pantaleón Barrera, “formó una comisión con agentes de Fomento, Comercio y de Industria, para evaluar el proyecto que terminó turnándose al nuevo agente del Ministerio de Fomento en Mérida, el ingeniero Santiago Méndez.”³⁹

Ese mismo año, Rodulfo G. Cantón propuso al gobierno del estado un documento titulado *Proyecto para la concesión de un privilegio general, para construir líneas de ferrocarril y telegráficas en el interior del estado de Yucatán*.⁴⁰ De acuerdo con Ferrer de Mendiola, también circuló un oficio del 6 de abril de 1861 que llevaba por nombre “Borrador de un oficio al ministerio de Fomento y Colonización en el que se mencionan las circunstancias favorables para el establecimiento de un ferrocarril entre Mérida y los tres puertos de Celestún, Sisal y Progreso”.⁴¹ Las luchas intestinas del país y los conflictos internos del estado no permitieron que estos proyectos se

³⁸ Edwin Robinson fue un ciudadano norteamericano que tenía experiencia en el ramo ferrocarrilero, había sido director del ferrocarril de Fredericksburg- Richmond-Potomac al que aparentemente renunció por el fallecimiento de su esposa, aunque de acuerdo con una nota publicada en 1860 Robinson desfalcó a la empresa que dirigía. Lo que quizás tuvo que ver con que decidiera emprender negocios en un lugar más apartado. De acuerdo Paris Padilla al momento en que impulsaba la construcción del ferrocarril en Yucatán se encontraba asociado a la casa comercial británica Michael House’ Cornhill, con sede en Londres. Padilla, Paris, “Los preámbulos de la expansión ferroviaria en Yucatán: actores y factores del atraso”, pp. 18-19; “Rumored Defalcation” en *Alexandria Gazette*, 21 de junio de 1860, p. 2; “The Richmond Defalcation” en *Clarksville Chronicle*, 29 de junio de 1860, p. 1.

³⁹ Isabel Bonilla Galindo, “Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez”, p. 39; *Documentos Relativos al proyecto de un Ferrocarril entre Mérida y Progreso*, pp. 3-4.

⁴⁰ De acuerdo con Ferrer de Mendiola este documento se encuentra en la biblioteca Crescencio Carrillo y Ancona, del CAIHLY, y aunque se ha revisado ese acervo a profundidad no ha sido localizado a pesar de que se enlista también en un *Boletín de Bibliografía Yucateca* dedicado a la Bibliografía de los Ferrocarriles de Yucatán 1861-1937 publicado en 1940. Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de las comunicaciones”, pp. 540-541; “Bibliografía de los Ferrocarriles de Yucatán 1861-1937”, p. 2.

⁴¹ Este documento tampoco ha sido ubicado en la biblioteca Crescencio Carrillo Ancona. Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de las comunicaciones”, p. 541; también se menciona en el “Bibliografía de los Ferrocarriles de Yucatán 1861-1937”, p. 3.



llevaran a cabo, aunque no cesaron los empeños por dotar a Yucatán del anhelado medio de transporte.

En todo caso, el proyecto que tuvo mayores repercusiones fue el de Robinson, como lo deja ver un documento publicado en 1861 con el título de *Documentos Relativos al proyecto de un Ferrocarril entre Mérida y Progreso*.⁴² En este texto la comisión formada por los representantes de Fomento, Comercio e Industria del estado de Yucatán analiza las propuestas hechas por Robinson para la construcción de la mencionada vía; la agencia del Ministerio de Fomento en Mérida, encabezada por Santiago Méndez; también se presentó un comparativo de los privilegios otorgados en otras concesiones ferroviarias en el país. Finalmente se presentan los términos y condiciones del contrato que se celebraría con el Estado de Yucatán para la construcción de una vía férrea entre Mérida y Progreso.⁴³

Además de los aspectos relacionados con la posesión de la vía, las exenciones de contribuciones de distintos tipos, las subvenciones, las leyes a las que estaba sujeta la empresa y otras cláusulas vale la pena destacar tres de los artículos. En el tercero, el gobierno del estado se comprometía a ceder a la empresa un terreno de un cuarto de milla cuadrada en las inmediaciones de Mérida y 25 solares en Progreso, siempre y cuando no estuvieran enajenados o destinados a edificios públicos, “con el objeto de establecer en dichos terrenos sus almacenes, depósitos y otros edificios necesarios”.⁴⁴

En el artículo sexto, se obligaba a solicitar al gobierno federal el traslado de la aduana, ubicada en Sisal, a Progreso después de que se construyesen tres leguas de la vía. Finalmente, en el séptimo establecía el compromiso de no otorgar por quince años ninguna otra concesión para construir un ferrocarril de Mérida a otro punto de la costa que estuviese a una distancia menor de cinco leguas al este y oeste de Progreso.⁴⁵

El documento se envió a la capital del país con una nota en la que se le pedía al presidente que concediera los terrenos baldíos que atravesara la vía para formar la latitud de veinte varas, los 25 solares en Progreso, la exención de las contribuciones federales y aduanales, la traslación de la aduana, bajo las circunstancias que ya se han mencionado, así como otras concesiones económicas para contribuir a la construcción de la vía. Este

⁴² *Documentos Relativos al proyecto de un Ferrocarril entre Mérida y Progreso*.

⁴³ *Documentos Relativos al proyecto de un Ferrocarril entre Mérida y Progreso*, pp. 58–62.

⁴⁴ *Documentos Relativos al proyecto de un Ferrocarril entre Mérida y Progreso*, p. 59.

⁴⁵ *Documentos Relativos al proyecto de un Ferrocarril entre Mérida y Progreso*, p. 60.

documento está fechado el 18 de mayo de 1861 y firmado por Santiago Méndez como encargado del gobierno en Yucatán.⁴⁶

Los términos de la concesión fueron aceptados por el gobierno federal y el 31 de julio de 1861 se otorgaron a esta sociedad todas las facilidades solicitadas por Méndez, lo cual se publicó en un decreto fechado el 3 de agosto de 1861.⁴⁷ Por su parte el gobierno de Yucatán publicó en 1862 dos decretos relacionados con esta concesión. En el primero, del 2 de julio, se le concedía a Robinson un privilegio exclusivo para construir y explotar un camino de hierro entre Mérida y Progreso. Este decreto estaba conformado por 20 artículos (véase Anexo 10) y en su introducción se mencionaban las siguientes consideraciones:

- Consultando la notoria conveniencia que resultaría al Estado de la construcción de una vía férrea que ponga en contacto la capital con el mar:
- Considerando que ningún sacrificio sería demasiado costoso para introducir una mejora de tanta importancia, y que de todos los gobiernos de los países más cultos ha merecido en casos análogos la más especial protección:
- Considerando que los gastos que se eroguen por los privilegios que se conceden para el logro de tal objeto, sean reproductivos por el desarrollo que han de originar en todos los ramos de la industria y de la riqueza pública y por las mejoras que ha de producir en la condición social de los habitantes del Estado:
- Considerando las concesiones que el soberano congreso nacional, animado del deseo de despertar y fomentar el espíritu de la empresa y de ver planteado un ferrocarril en el estado ha hecho en su decreto de 31 de julio de 1861:
- Considerando por último que el Sr. Edwin Robinson y socios han aceptado las condiciones con que el gobierno que me antecedió se obligó á otorgarles el privilegio para la construcción de un camino de hierro de esta capital al punto de la costa llamado el Progreso; he venido en decretar y decreto.⁴⁸

⁴⁶ *Documentos Relativos al proyecto de un Ferrocarril entre Mérida y Progreso*, pp. 62–65.

⁴⁷ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1824–1870*, tomo I, pp. 368 – 369.

⁴⁸ Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo segundo, pp. 529-530.



Este decreto, en su artículo 18, indicaba que para que la concesión pudiera entrar vigor debía ser aprobada por la siguiente legislatura. La aprobación se dio meses más tarde, y el segundo decreto se publicó el 13 de septiembre del mismo año. El nuevo documento se diferenciaba del primero en los artículos 12 y 17, en los que se añadían algunas modificaciones. Además, como es lógico el 18, desapareció en esta última versión, dando como resultado un convenio con diecinueve artículos.⁴⁹

Para 1863, la situación política del país y de Yucatán había cambiado. El gobierno estatal se encontraba bajo el mando de Felipe Navarrete, un general que apoyaba la causa imperial. El 20 de julio de 1863, fue ratificada la concesión por el Comandante en Jefe de la división del Estado Felipe Navarrete; pero a causa del conflicto bélico, Robinson solicitó una ampliación del plazo para iniciar los trabajos de construcción de la vía, la cual fue concedida mediante un decreto fechado el 3 de agosto que se reproduce a continuación:

Art. 1o. Se ratifica el decreto que con fecha 20 del mes próximo pasado expidió el C. Comandante en jefe de la división del Estado, concebido en los términos siguientes:

Felipe Navarrete, comandante en jefe de la división del Estado de Yucatán á sus habitantes sabed: –Que habiendo solicitado el concesionario del privilegio concedido en decreto de 13 de septiembre del año próximo pasado para la construcción de una vía férrea de esta capital al punto del litoral llamado “El Progreso” que de conformidad con los dispuesto en el art. 17 del decreto citado, se le repusiese el tiempo que con motivo de la revolución ocurrida en el mencionado mes de septiembre había perdido del plazo señalado en el art. 16; y habiendo emitido su juicio los peritos nombrados con arreglo al referido art. 17, según el cual no han corrido legalmente para dicho concesionario seis meses del plazo indicado, de acuerdo con el consejo del gobierno he tenido a bien decretar lo que sigue: –El término de diez meses prefijado en el art. 16 del decreto de la legislatura de este Estado de fecha 13 de septiembre último, al concesionario del privilegio para la construcción

⁴⁹ “Decreto sobre el privilegio de Edwin Robinson y asociados para la construcción de una vía Férrea”, AGEY, Poder Ejecutivo 1843-1885, caja 155, vol. 105, exp. 51, 1862; Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo segundo, pp. 530-533; Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo tercero, pp. 8-12.

de un ferrocarril de Mérida al Progreso, espirará el día 13 de enero del año próximo de 1864— Por tanto mando se imprima, publique y circule para su conocimiento. En Mérida a 20 de julio de 1863 —F. Navarrete — Luis Gutiérrez, secretario.

Art. 2o. Habiendo presentado Mr. Edwin Robinson el plano y los documentos relativos á la organización de la empresa del ferrocarril de Mérida á “El Progreso”, se declara que ha cumplido con el deber que le impone el artículo 16 de la legislatura del Estado de 13 de septiembre de 1862 en cuanto al plazo de diez meses de que habla dicho artículo, sin perjuicio de lo cual gozará la empresa de la reposición del tiempo á que se contrae el decreto preinserto, aplicándola al plazo total concedido para la terminación de la vía.⁵⁰

En relación con este decreto son varios detalles los que se pueden comentar. De acuerdo con una nota periodística, el 30 de julio de ese año se entregó al gobierno un expediente que contenía los documentos sobre la formación de una empresa en Londres, así como su reglamento. Además de que se había entregado el plano para su construcción,⁵¹ hasta ahora estos documentos y el plano no han sido encontrados en los archivos consultados.⁵² París Padilla menciona que en 1863 se fundó una compañía en Londres bajo el nombre de “Yucatán State Railway Company Limited”, posiblemente con el propósito de vender acciones en el mercado británico para esa empresa y que por la temporalidad corresponde a la formada por Robinson.⁵³

⁵⁰ Se publicó en “Secretaría de la Junta gubernativa del Estado” en *La Nueva época*, 7 de agosto de 1863, p. 1; Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo tercero, pp. 71-72.

⁵¹ “Secretaría de la Junta gubernativa del Estado” en *La Nueva época*, 7 de agosto de 1863, p. 1

⁵² Para julio de 1866 se indica que estos planos que habían estado en manos del Emperador se devolvían al Ministerio de Fomento, para que en caso de que fuese necesario se hicieran llegar al Comisario Imperia de Yucatán a quien se le había solicitado un informe sobre los proyectos ferroviarios. “Sobre el privilegio otorgado por el E. Comisario Imperial de Yucatán a los Sres. Arrigunaga y socios para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Celestún y sobre que se aprueben los ‘Estatutos de la Compañía Yucatán State Railway, Docks, and Land Company Limited’”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles volúmenes, vol. 22, exp. 290, 18 de julio de 1866, s.f.

⁵³ Paris Padilla, “Los preámbulos de la expansión ferroviaria en Yucatán: actores y factores del atraso”, párr. 21.



Ahora bien, de acuerdo con algunos registros Edwin Robinson falleció en agosto de 1863 de fiebre amarilla en Yucatán, a los pocos días de haberse publicado la mencionada prórroga.⁵⁴ Aun así, a diferencia de lo que afirma Raquel Barceló,⁵⁵ pareciera que seguía el interés por continuar con el proyecto toda vez que se solicitó una nueva prórroga. En noviembre de 1863, la compañía envió un documento al gobierno del estado sobre la construcción de la vía, como respuesta y “teniendo en cuenta las circunstancias difíciles y anormales en que se ha encontrado la península”⁵⁶ se expidió un decreto en el que se aprobaba que la empresa tenía hasta el 13 de enero de 1866 para concluir los trabajos.

El Segundo Imperio y el proyecto ferroviario

Maximiliano de Habsburgo llegó a México el 28 de mayo de 1864; para hacerse cargo del gobierno peninsular nombró a José Salazar Ilarregui, de quien ya se ha hablado en un capítulo anterior. Algunos empresarios nacionales y extranjeros aprovecharon la llegada del nuevo régimen para tratar de consolidar el establecimiento de la comunicación ferroviaria entre Mérida y algún punto de la costa, aunque hasta ese momento se había privilegiado que se dirigiera a Progreso.

Al tiempo que eran enviados documentos en apoyo de la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso, aquellos que tenían intereses en Sisal y no se encontraban de acuerdo con ese proyecto —y mucho menos con el traslado de la aduana a Progreso—, nombraron a Felipe Ibarra Ortoll para que “en nombre y representación de ellos el elev[ase] su voz ante el Exmo,

⁵⁴ “Died” en *Alexandria Gazette*, 12 de noviembre de 1863, p. 3. Raquel Barceló cita una carta publicada en Mérida en febrero de 1864 y afirma que falleció en ese año; mientras que en el artículo “Death of Edwin Robinson”, en *Richmond Whig*, 16 de enero de 1864, p. 1, se señalaba que falleció en California. Aun así parece que tanto la fecha como el lugar de fallecimiento señalados arriba son los más veraces. Raquel Ofelia Barceló Quintal, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, p. 9.

⁵⁵ De acuerdo con Barceló con la muerte de Robinson “la compañía inglesa pierde interés por construir el ferrocarril, por considerar que el capital que se emplearía no produciría la cuantiosa renta que le generaban sus inversiones en la India”, aunque no cita ninguna fuente para esta afirmación. Raquel Ofelia Barceló Quintal, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, p. 9.

⁵⁶ “Secretaría de la Junta gubernativa del Estado” en *La Nueva época*, 7 de agosto de 1863, p. 1; Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo tercero, pp. 86–87.

Sr. Comisario Imperial o ante S.M. el Emperador a fin de manifestarle los incalculables prejuicios que ocasionará al puerto de Sisal el que se lleve a efecto la construcción del ferrocarril de Mérida al Progreso y la utilidad de establecerlo entre Mérida y Sisal". Para ese fin, Felipe Ibarra envió un documento al comisario el 15 de octubre de 1864. Sin embargo, Ibarra no era el único que intentaba convencerlo de que la postura que sustentaba era la más beneficiosa. El día 8 del mismo mes, Pedro Regil y Peón envió un documento en el que exponía la importancia del proyecto del ferrocarril hacia Progreso y las ventajas significativas que representaba en comparación con uno que se construyera hacia Sisal. El 5 de agosto de 1864, Rodulfo G. Cantón presentó una solicitud al Emperador para obtener un privilegio general que permitiera la construcción de vías férreas y líneas telegráficas en la Península de Yucatán. Acompañó su solicitud con un proyecto detallado. Aunque éste fue enviado al Subsecretario de Estado y del Despacho de Fomento el 9 de agosto, al parecer, al igual que la solicitud que había realizado en 1860, no fue aprobado.⁵⁷ Cabe destacar que Rodulfo G. Cantón aparentemente era representante legal de la Compañía Inglesa del Ferrocarril del Puerto de Progreso. Además, el Prefecto Superior Político del Departamento de Yucatán señaló que las condiciones propuestas por G. Cantón le parecían dignas de tomarse en consideración.⁵⁸

Se ha dicho que en el momento en Salazar Ilarregui asumió sus funciones, el principal promotor de la empresa del ferrocarril de Mérida a Progreso ya había fallecido. Sin embargo, la empresa que él representaba parecía estar decidida a continuar con el proyecto. Tanto es así que en octubre de 1864, el comisario ratificó la concesión de esa compañía.⁵⁹

⁵⁷ Al igual que otros documentos mencionados, tanto la solicitud como el oficio mediante el cual se envió a la capital se resguardaron en algún momento en la Biblioteca Crescencio Carrillo y Ancona, actualmente parte del CAIHLY, aunque en la actualidad se desconoce su paradero.

⁵⁸ "Bibliografía de los Ferrocarriles de Yucatán 1861-1937", p. 4.

⁵⁹ Para 1865 el Comisario Imperial escribió en un informe que no pensaba que ese proyecto fuera a llevarse a cabo porque la compañía inglesa que iba a encargarse de la obra había quebrado. "Sobre el privilegio otorgado por el E. Comisario Imperial de Yucatán a los Sres. Arrigunaga y socios para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Celestún y sobre que se aprueben los 'Estatutos de la Compañía Yucatán State Railway, Docks, and Land Company Limited'", AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles volúmenes, vol. 22, exp. 290, 1865, f. 6; el decreto de ratificación de puede consultar en "Decreto relativo a la construcción del camino de fierro de Mérida a Progreso", CAIHLY, fondo reservado, impresos, XII-1864-012, f. 1.



El otorgamiento, el 8 de febrero de 1865, de una concesión a Manuel Arrigunaga y sus socios para construir un ferrocarril de Mérida a Celestún, fue un asunto relevante para el estado. En primer lugar, aunque en años anteriores se había debatido la posibilidad de construir una vía entre Mérida y Sisal o Mérida y Progreso (véase Mapa 1) antes de la entrega de la concesión a Robinson, nunca se había propuesto hacerlo hacia esa población.

La concesión constaba de 20 artículos similares a los que formaron la otorgada a Robinson. También se consideró la entrega de un cuarto de milla cuadrada en Mérida para almacenes y depósitos, y se estableció un plazo de un año para la entrega de planos. Además se estipulaba que la vía debía estar concluida para fines del año de 1868. De igual manera, se obligaba a la empresa a construir un muelle en Celestún de 200 metros de largo por 25 de ancho, y se le otorgaba el privilegio de cobrar por carga y descarga de mercancías apenas estuviera construida la mitad de la vía.

La habilitación como puerto de este poblado se declararía cuando estuvieran construidas cinco leguas. También se añadía lo siguiente: “si los concesionarios del camino de hierro al Progreso no hubieren llenado sus compromisos conforme al decreto de 18 de octubre del año pasado de 1864, el Progreso no será declarado ya puerto habilitado”.⁶⁰ Esto muestra que se respetó la vigencia de la concesión del ferrocarril a Progreso y simplemente se permitió la realización de otros proyectos que pudieran beneficiar la conexión ferroviaria con la costa. Aun así se le concedió a esta empresa un beneficio extra en el artículo 18:

Para todos los caminos de hierro que puedan construirse en la Península de Yucatán el gobierno de S.M. el emperador concede a la compañía de Celestún la preferencia del derecho del tanto. Si alguna otra compañía ofreciere construir una línea cualquiera, el Gobierno de S.M el emperador se lo comunicará á aquella, la cual tendrá un término de ocho meses para aceptar ó no las condiciones propuestas por la nueva compañía, pero si al cabo de este término la compañía de Celestún no hubiere aceptado las condiciones propuestas, el gobierno de S.M el Emperador queda en entera libertad para conceder la

⁶⁰ “Se concede al Sr. D. Manuel Arrigunaga la construcción del camino de hierro de Mérida a Celestún”, CAIHLY, fondo reservado, impresos, XII-1864-019, fs. 1-2.

línea á la otra y el presente artículo subsistirla en toda su extensión y vigor para el resto de la Península.⁶¹

Al día siguiente de expedido este decreto, se publicó uno más que favorecía a Arrigunaga y sus socios. Este les autorizaba a establecer almacenes generales en toda la Península una vez que hubieran completado la tercera parte del camino, ya fuera en puertos o poblados. Además, su compañía sería la única que podía emitir documentos de garantía y de conocimiento. El gobierno también se comprometía a entregar “ochocientas varas cuadradas en todos los puntos en que se establezcan dichos almacenes, de los terrenos de que pueda disponer más próximos al centro de cada población”.⁶²

Después de otorgadas esas concesiones, en marzo del mismo año, Salazar Ilarregui informó al gobierno imperial en la Ciudad de México a través de un comunicado. En él explicaba sus acciones, debido a que, en lo referente a ese asunto, había actuado por cuenta propia y no por instrucciones o con aprobación del emperador:

Al tener el honor de remitir a V.E. tres ejemplares de mi decreto fecha 8 de febrero por el que concedí a los Sres. Arrigunaga y socios privilegio para la construcción y explotación de un camino de hierro de Mérida a Celestún, creo conveniente dar a V.E. algunas explicaciones para que se digne manifestárselas a S.M el Emperador.

Aunque la simple lectura del artículo 5o aparece una concesión extraordinaria á la Compañía digo a V.E. que es casi nula pues apenas hay terrenos baldíos en esa parte, de manera que habilito á Celestún porque en opinión de todos los marineros de todos los tiempos es el que da más garantías á las embarcaciones, pues aún allí se guarecen en los nortes, saliendo de Sisal que es peligrosísimo en donde para desembarcar las mercancías permanecen los buques muchos días hasta que sin riesgo pueden hacerlo y en cuanto al Progreso es sino igual peor que Sisal.

⁶¹ “Se concede al Sr. D. Manuel Arrigunaga la construcción del camino de hierro de Mérida a Celestún”, CAIHLY, fondo reservado, impresos, XII-1864-019, f. 2.

⁶² “Se concede al Sr. Manuel Arrigunaga y socios, después de construir la tercera parte del camino de hierro a Celestún, el derecho de establecer almacenes generales en toda la Península”, CAIHLY, fondo reservado, impresos, XII-1864-020, f. 1.



Los que sin tener una compañía formal, sin elementos solicitaron el privilegio para una vía férrea de Mérida al Progreso parece que se han disgustado; pero en primer lugar los impulsa un interés particular, y en segundo que Progreso no reúne las condiciones que Celestún. Además solamente hablaron del proyecto y no volvieron á ocuparse de él ni pusieron manos a la obra en el tiempo que debían, perdiendo algunos meses a su disposición.

Debo advertir a V.E. para que así se sirva hacerlo muy especialmente a S.M. el Emperador que sólo con grandes concesiones se puede dar movimiento á esta península, pues hay muy pocos brazos y poquísimos emprendedores.⁶³

Para la construcción de este ferrocarril se formó una empresa en Inglaterra con el nombre de “Yucatán State Railway, Docks, and Land Company Limited”. Se enviaron los estatutos para la aprobación del gobierno imperial, que los aceptó con algunas modificaciones.⁶⁴ Entre las obligaciones que debía cumplir la empresa, según la concesión, estaba el envío de los planos para la construcción de la vía. Estos se elaboraron en Londres por el ingeniero de la compañía. Sin embargo, debido a un extravío en el correo, se enviaron nuevamente tres planos al Ministerio de Fomento en febrero de 1866 para su aprobación. Los planos correspondían a la vía permanente, el muelle en Celestún y el plano de sección de la vía de Mérida

⁶³ “Sobre el privilegio otorgado por el E. Comisario Imperial de Yucatán a los Sres. Arrigunaga y socios para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Celestún y sobre que se aprueben los ‘Estatutos de la Compañía Yucatán State Railway, Docks, and Land Company Limited’”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 290, fs. 1–1bis. El artículo 5o al que se refiere reza lo siguiente: “A uno y otro lado de la vía férrea se entregarán en propiedad perpetua al Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios, conforme la vayan construyendo, todos los terrenos nacionales que estén comprendidos en una franja paralela a la vía, de tres leguas de ancho por cada lado, siendo por cuenta del Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios el deslinde necesario de estos terrenos”, “Se concede al Sr. D. Manuel Arrigunaga la construcción del camino de hierro de Mérida a Celestún”, CAIHLY, fondo reservado, impresos, XII-1864-019, f. 2.

⁶⁴ *Limited Company. Memorandum and Articles of Association of the Yucatán State Rails, Docks and Land Company Limited*, pp. 1–13; “Sobre el privilegio otorgado por el E. Comisario Imperial de Yucatán a los Sres. Arrigunaga y socios para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Celestún y sobre que se aprueben los ‘Estatutos de la Compañía Yucatán State Railway, Docks, and Land Company Limited’”, AGN Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 290, fs.46– 63bis, 70.

a Celestún. Los documentos fueron reenviados al Comisario Imperial de Yucatán, quien los recibió el 2 de marzo.⁶⁵

Para abril de 1866, la empresa parecía decidida a emprender la construcción de la obra. En una carta enviada por el representante legal de uno de los socios de la compañía, Francisco Constantín, se indicaba la premura para obtener la aprobación de los planos, ya que el ingeniero a cargo de la vía se embarcaría de Londres con rumbo a Celestún en cualquier momento.⁶⁶

Sin embargo, el asunto del punto de la costa al que debía dirigirse la comunicación ferroviaria no estaba resuelto. Durante este periodo se presentaron otras propuestas para llevar a cabo proyectos ferroviarios.⁶⁷ En marzo de 1865, Florentino Romero, solicitó una concesión para construir un ferrocarril entre Mérida y Progreso. Retomando el presupuesto que había elaborado Santiago Méndez años atrás, propuso que la suma necesaria de 300 000 pesos para la construcción de la vía se aportara en tres partes: una tercera por el gobierno, otra mediante la venta de acciones y la última por el concesionario. Además, se señalaba que el gobierno sólo entregaría la cantidad correspondiente hasta que se hubieran agotado los primeros 200 000 pesos y la vía ya estuviera avanzada en su construcción. La concesión tendría una duración de 50 años, y también se solicitaban los terrenos necesarios para edificar almacenes, departamentos de talleres,

⁶⁵ En esta carta se identifica al ingeniero como John Samuel quien también lo era del Ferrocarril de Veracruz a México, aunque en otra correspondencia se le denomina James Samuel. Los planos enviados al Comisario no han sido localizados ni en el Archivo General del Estado de Yucatán ni en el Archivo General de la Nación "Sobre el privilegio otorgado por el E. Comisario Imperial de Yucatán a los Sres. Arrigunaga y socios para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Celestún y sobre que se aprueben los 'Estatutos de la Compañía Yucatán State Railway, Docks, and Land Company Limited'", AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 290, f. 68, 71-77.

⁶⁶ Sobre el privilegio otorgado por el E. Comisario Imperial de Yucatán a los Sres. Arrigunaga y socios para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Celestún y sobre que se aprueben los 'Estatutos de la Compañía Yucatán State Railway, Docks, and Land Company Limited'", AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 290, f. 81.

⁶⁷ En la tesis doctoral de que se desprende este trabajo afirmo erróneamente que la concesión hecha a Arrigunaga había dado al traste, al menos durante el Segundo Imperio, con las pretensiones que había entre los grupos que tenían intereses en uno y otro punto, nueva información localizada en el AGN y con la cual se reescribió este capítulo muestra, como puede verse que el asunto siguió siendo motivo de polémica, y solicitudes de concesiones que requirieron la presentación de informes de las autoridades.



resguardos para la maquinaria, depósitos e incluso las casas de empleados.⁶⁸

En abril de 1865, Salazar Ilarregui envió un informe en el que exponía las ventajas y desventajas de cada uno de los poblados hacia los que se pretendía dirigir la comunicación ferroviaria: Celestún, Sisal y Progreso.⁶⁹ Después de un análisis que consideraba distancia hasta la capital, la calidad del poblado como puerto y la infraestructura necesaria, el comisario afirmaba lo siguiente:

Es de mi parecer que. creo que conocerá que por todas las razones se debe establecer el ferrocarril para Sisal, lográndose favorecer a sus pueblos intermedios, porque si bien es mejor hacia Celestún, es más difícil por todas las razones mencionadas, á no ser que una compañía especuladora y con caudal sobrado lo emprendiera pero a la que era necesario hacer concesiones y ya es preciso no volver a hacerlas, pues con sobrada razón S.M. el Emperador está opuesto a este sistema.⁷⁰

Según otros documentos Salazar Ilarregui consideraba que ninguna de las compañías que poseía concesiones llevarían a cabo las obras a las que se habían comprometido. Creía que, cuando sus privilegios caducaran el gobierno podría encargarse de realizarlas; e incluso señala que llegó a tener 100 000 pesos que podrían destinarse para ello. Sin embargo, más adelante indica que eso ya no sería posible debido a que tuvo que “disponer de los cien mil pesos con que iba a mandar a traer rieles, etc.,” para el ramo militar quedando sin fondos para ese proyecto.⁷¹

Para construir un camino de hierro entre Mérida y Sisal, Felipe Ibarra Ortoll solicitó un privilegio el 9 de agosto de 1865 a nombre de Charles A.

⁶⁸ “Sobre que se construya un camino de hierro de Mérida a Sisal”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 291, 1865, 1-5 bis.

⁶⁹ “Sobre que se construya un camino de hierro de Mérida a Sisal”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 291, 1865, fs. 6-8bis.

⁷⁰ “Sobre que se construya un camino de hierro de Mérida a Sisal”, AGN Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 291, 1865, f. 8.

⁷¹ “Sobre el privilegio otorgado por el E. S. Comisario Imperial de Yucatán a los sres. Arrigunaga y socios para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Celestún, y sobre que se aprueben los “Estatutos de la Compañía Yucatán State Railway, Docks and Land Company Limited”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 290, 7 de julio de 1865, fs- 6-7.

Whitney,⁷² presidente de la Compañía Americana y Mexicana de Vapores-correos entre New York y Veracruz, junto con sus socios.⁷³ Esta empresa naviera comenzó a hacer escala en Sisal en julio de 1865 dentro de su ruta entre Nueva York, la Habana y Veracruz. Mantuvo un contrato para el transporte de correspondencia hasta marzo de 1867.⁷⁴ Es probable que a partir de ese convenio, se interesara en la construcción de una vía férrea con el que obtendría un mayor rango de acción en la zona. Otro detalle relevante es que el suegro de Whitney era Charles Morgan, un empresario naviero que, en la década de 1870 se expandiría al terreno ferrocarrilero. Este podría haber sido un primer intento por incursionar en él.⁷⁵

La solicitud incluyó una propuesta para la concesión, así como un balance económico que comparaba el gasto que tendría que hacer el gobierno en la construcción de un ferrocarril a Progreso contra lo que costaría a Sisal, no sólo en términos del precio de la vía sino de los edificios que quedarían sin uso y de los nuevos que habría que construir en Progreso (Tabla 13).⁷⁶ La documentación se remitió a la Ciudad de México para su análisis. El proyecto atrajo la atención Francisco de la Maza, jefe de la sección 5ª del Despacho de Fomento, quien sugirió algunas modificaciones al proyecto de concesión e incluso lo calificó como “asequible”. Cabe mencionar que en ese momento se encontraban vigentes tanto la ratificación de la concesión de Robinson como la otorgada a Arrigunaga.⁷⁷ Aunque no

⁷² Charles A. Whitney fue agente en Nueva York de la U.S. Pacific Mail Steamship Line, propiedad de Charles Morgan, un reconocido empresario naviero y ferrocarrilero, en 1853 se casó con una de las hijas de Morgan, a la muerte de su suegro, en 1878, él y su esposa heredaron una importante cantidad de acciones de la Louisiana and Texas Railroad and Steamship Company, falleció en 1882. Sobre los negocios de Charles Morgan y la participación de Charles A. Whitney véase James P. Baughman, *Charles Morgan and the Development of Southern Transportation*.

⁷³ The American and Mexican Mail Steamship Company poseía un convenio de transporte de correo. Para 1867, y posiblemente desde antes, el agente de esta compañía en Sisal era Felipe Ibarra Ortoll. Michael J. Brown, “United State Mails to the Mexican East Coast Post Civil War to Mexican UPU”, pp. 124-126; *Gran Almanaque Mexicano y Directorio de Comercio al uso del Imperio Mexicano, año de 1867*, p. 169.

⁷⁴ Michael J. Brown, “United States Mails to the Mexican East Coast Post Civil War to Mexican UPU”, pp. 124-125.

⁷⁵ James P. Baughman, *Charles Morgan and the Development of Southern Transportation*.

⁷⁶ “Sobre el proyecto de D. Carlos Whitney para establecer un camino de fierro de Mérida a Sisal” AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 293, 1865, fs. 1-9.

⁷⁷ “Sobre el proyecto de D. Carlos Whitney para establecer un camino de fierro de Mérida a Sisal” AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp.



se encontró información oficial sobre el destino de esa concesión, según una comunicación de Pedro de Regil y Peón y A. G. Rejón, fechada el 23 de mayo de 1866, esa propuesta había sido desechada por el nuevo Comisario Imperial, Domingo Bureau,⁷⁸ quien según ellos había acordado “toda su protección a la Empresa del Progreso”.⁷⁹

TABLA 13.
Costos al país la construcción del ferrocarril
de Mérida a Progreso vs el costo a Sisal

<i>Rubro</i>	<i>Costo</i>
Subvención concedida por decreto	50 000
Depreciación de edificios públicos en Sisal	30 000
Desembolso para la construcción de edificios en Progreso	50 000
Total	130 000
Subvención que se solicita para el ferrocarril a Sisal	120 000
Diferencia a favor	10 000

Fuente: elaboración propia con información de “Sobre el proyecto de D. Carlos Whitney para establecer un camino de fierro de Mérida a Sisal” AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 21, exp. 293, 1865, fs. 4–4r.

A pesar del apoyo de Bureau, en mayo de 1866 continuaban las discusiones sobre el punto al que debía dirigirse la vía. Se llevaron a cabo dos reuniones para que quienes apoyaban uno u otro proyecto expresaran sus argumentos, y los resultados se publicaron en el periódico oficial.⁸⁰ Al no

293, 1865, fs. 10– 14.

⁷⁸ Domingo Bureau había sido nombrado para sustituir a José Salazar Ilarregui como Comisario Imperial el 25 de marzo de 1866, éste último había manifestado la conveniencia de construir la vía con destino a Sisal a diferencia de su sucesor que prefirió Progreso.

⁷⁹ “Sobre las exposiciones en que se recomienda, por unos solicitantes la construcción del ferrocarril de Mérida al Progreso y por otros la del Mérida a Sisal”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 22. Exp. 300, 1866, fs. 10-10r.

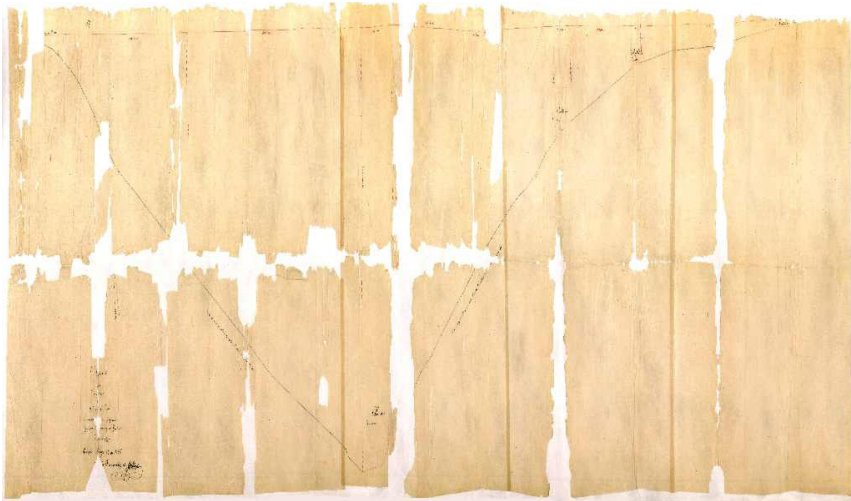
⁸⁰ José G. Pren, “Camino de Hierro”, *Periódico del Departamento de Yucatán*, 23 de mayo de 1866, p. 4.

llegar a una resolución, ambos proyectos fueron enviados para ser examinados en la Secretaría de Fomento.⁸¹

En ese momento, el proyecto de la vía a Sisal, que no era ya el mismo presentado el año anterior por Charles A. Whitney, contaba con un plano del trazo que tendría la vía (Imagen 12), mismo que fue anexado al expediente que se remitió a la Ciudad de México. Dicho plano fue elaborado por el ingeniero Ignacio Fernández de Galindo y estaba fechado el 23 de mayo de 1866. Aunque lo que se destaca es la vía a Sisal y se indican las medidas de las secciones del trazo, también se plasma en él la ruta con destino a Progreso.

IMAGEN 12.

Proyecto de trazo del ferrocarril de Mérida a Sisal



Fuente: Ignacio Fernández de Galindo, *Ruta del Ferrocarril de Mérida a Sisal*, 1866, AGN, Mapilu, 03760, ubicación original: “Sobre las exposiciones en que se recomienda, por unos solicitantes la construcción del ferrocarril de Mérida al Progreso y por otros la del Mérida a Sisal”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 22. Exp. 300, 1866, f. 57.

En junio de 1866, Francisco del Mazo emitió en un informe su postura sobre el asunto. Señaló que no estaba claro cuál de los proyectos resultaba

⁸¹ “Sobre las exposiciones en que se recomienda, por unos solicitantes la construcción del ferrocarril de Mérida al Progreso y por otros la del Mérida a Sisal”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 22. Exp. 300, 1866, f. 24.



más conveniente, ya que los defensores de ambos buscaban posicionar el suyo y desestimar el contrario. Además, mencionaba que ambos bandos necesitaban de subvenciones gubernamentales para llevar a cabo sus planes, ya que no contaban con fondos suficientes. Del Mazo apuntó que los intereses particulares impedían considerar el panorama completo y formar un frente común para lograr la comunicación ferroviaria a cualquiera de los dos puntos de la costa. En ese sentido, alude al informe realizado tiempo atrás por Salazar Ilarregui quien, consideraba Sisal como la mejor opción.⁸²

Del Mazo, también hizo énfasis en que ninguno de los grupos tomaba en cuenta que:

Arrigunaga para el camino de hierro de Mérida á Celestún goza[ba] por el artículo 18 del decreto de concesión fecha 8 de febrero de 1865 la preferencia del derecho del tanto para todos los caminos de hierro que puedan construirse en la Península de Yucatán, siendo obligación del Gobierno comunicarle si alguna otra Compañía ofreciere construir una línea cualquiera á fin de que en el término de tres meses pueda aceptar o no las condiciones propuestas por la nueva compañía.⁸³

Por lo tanto, consideraba que los bandos en pugna podrían sumar sus esfuerzos y contribuir a culminar el proyecto del ferrocarril a Celestún. Sin embargo, eso, también le parecía improbable debido a las rivalidades existentes. El autor concluye su texto expresando que ambas propuestas debían ser presentadas a la empresa del Ferrocarril a Celestún, y se debía esperar su respuesta.⁸⁴ Posterior a esta fecha, no se encontraron más documentos relacionados con ninguno de los proyectos en la Secretaría de Fomento relativos. Su abandono pudo estar relacionado con el inicio de la debacle imperial, ya que, en mayo de 1866, Napoleón III anunció la retira-

⁸² “Sobre las exposiciones en que se recomienda, por unos solicitantes la construcción del ferrocarril de Mérida al Progreso y por otros la del Mérida a Sisal”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 22. Exp. 300, 1866, fs. 58-60.

⁸³ “Sobre las exposiciones en que se recomienda, por unos solicitantes la construcción del ferrocarril de Mérida al Progreso y por otros la del Mérida a Sisal”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 22. Exp. 300, 1866, f. 59.

⁸⁴ “Sobre las exposiciones en que se recomienda, por unos solicitantes la construcción del ferrocarril de Mérida al Progreso y por otros la del Mérida a Sisal”, AGN, Fomento, Ferrocarriles 171, Ferrocarriles, Volúmenes, vol. 22. Exp. 300, 1866, f. 50bis.

da de sus tropas del territorio mexicano. Es probable que los promotores de las vías férreas, ante la falta de apoyo por parte del gobierno imperial, hayan decidido esperar a tiempos más favorables para sus intereses.

El 22 de abril de 1867, el ejército comandado por Manuel Cepeda Peraza sitió la capital yucateca al establecerse en el barrio de la Mejorada. Durante 55 días mantuvo asediada la ciudad hasta que el 16 de junio entraron triunfantes a Mérida después de que el Comisario Imperia Salazar Ilarregui fuera vencido. Cepeda Peraza fue nombrado gobernador interino. Tres días más tarde, el Archiduque Maximiliano de Habsburgo sería fusilado en el cerro de las campanas.

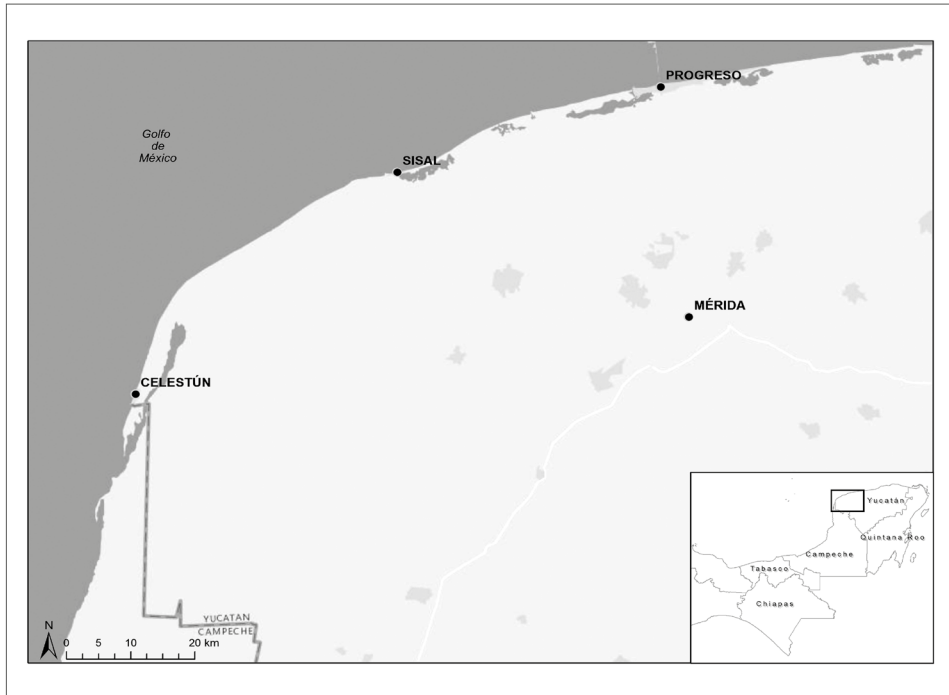
Los proyectos mencionados estuvieron influenciados por múltiples intereses, económicos, comerciales, geográficos, etcétera. Los gobiernos en turno, tanto federales como estatales, estuvieron dispuestos a apoyar a las empresas ferroviarias, tan es así que otorgaron varias concesiones a lo largo de los años. Es posible que el mismo “aislamiento de la península”, ocasionara que hubiese mucha discusión sobre el rumbo al debía dirigirse el ferrocarril, para lo que se presentaron diversos argumentos. A pesar de esto, resulta significativo que no se haya aprobado ninguna concesión para construir un camino de hierro hacia Sisal, en ninguna de las etapas y bajo ningún gobierno. En cambio, si lo fue un proyecto con rumbo a Celestún, que se encontraba a mayor distancia de la capital y que, a diferencia de Sisal, no contaba con aduana. Por otra parte, a pesar de los intereses económicos de muchos hacendados y comerciantes que apuntaban al recién fundado poblado de Progreso, en este periodo tampoco se logró un acuerdo o la concreción de ninguno de los proyectos con ese destino.

La caída del Imperio de Maximiliano quedó atrás, pero no así las pugnas internas por obtener el beneplácito gubernamental para la construcción de una vía férrea en la península. Nadie retomó el proyecto del ferrocarril hacia Celestún, que cayó en el olvido tras la expiración de la concesión y la desaparición del gobierno que lo había respaldado.



MAPA 1.

Destinos propuestos para la construcción de caminos de hierro en Yucatán



Fuente: elaboración propia con apoyo M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH.

LA REPÚBLICA RESTAURADA Y EL PORFIRIATO: DEL PRIMER FERROCARRIL YUCATECO A LA CONSOLIDACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO EN YUCATÁN

Poco tiempo después, se reanudaron las disputas por el punto con el que debía conectar el ferrocarril. En 1869, el ayuntamiento de Mérida, junto con numerosas representaciones de pobladores de Valladolid, Espita, Motul Ticul, Dzemul, Temax, Muna, Conkal, Baca, entre otros, apoyó la construcción de una vía con destino a Progreso.⁸⁵ Por su parte los defensores de Sisal también presentaban al gobierno y a la opinión pública sus argu-

⁸⁵ Los listados se reproducen en Castro, *Suplemento al opúsculo publicado en marzo del presente año con el título de triunfo de la verdad en favor del Progreso*, 1870, pp. 5-92.

mentos. Aunque, estos no habían cambiado a desde la época del imperio, en esta ocasión la defensa de los intereses de Sisal se centró más en evitar el traslado de la Aduana Marítima a Progreso; como se puede observar en el folletín publicado por Rafael de Portas en 1869.⁸⁶

Hacia 1870, hubo una nueva tentativa de construir una vía que pretendía unir la ciudad de Mérida con Sisal. Para ello se presentó un documento titulado *Ferrocarril entre Mérida y Sisal, un proyecto realizable*. En el folleto, se destacaban las ventajas de la comunicación a Sisal en lugar de Progreso. Se argumentaba que Sisal era un puerto poblado, que la aduana ya estaba establecida ahí, por lo que no sería necesario invertir en un nuevo edificio ni que el Gobierno hiciera un desembolso del erario para trasladarla. Además, a lo largo del trayecto, unas diez leguas y media, se beneficiarían varios poblados, entre ellos: Hunucmá, Celestún y Maxcanú, mientras que en el camino a Progreso sólo se ubicaban haciendas. Por esas razones, se afirmaba que el ferrocarril debería construirse donde reportara más beneficios para la nación y la población, no a donde llevaran los intereses de la empresa constructora y los hacendados.⁸⁷

La disputa estuvo protagonizada por Juan Miguel Castro, uno de los principales promotores de la fundación de Progreso y ávido defensor de la vía férrea con ese destino, y por Rafael de Portas, de origen campechano, quien defendía los intereses de los pobladores de Sisal. Ambos manifestaron su apoyo a los distintos proyectos a través de la prensa y mediante la publicación de folletines y memoriales que circularon entre el público en general.⁸⁸ El 23 de julio de 1870 se decretó el cierre de la aduana de Sisal y su traslado a Progreso.⁸⁹

Mientras tanto, algunos individuos habían decidido tomar el asunto en sus manos y solicitar concesiones para la construcción de vías férreas con destino a Progreso. El 22 de mayo de 1871, Antonio G. Rejón y Pedro Rivas Peón presentaron una solicitud para que se les otorgara un permi-

⁸⁶ Rafael de Portas, *Sisal y el Progreso. Defensa de los intereses generales de Yucatán y especialmente los del Puerto de Sisal amenazados por la pretendida translación de la Aduana Marítima de este puerto al punto de la costa llamado El Progreso*.

⁸⁷ *Ferrocarril entre Mérida y Sisal, un proyecto realizable*, pp. 5-9.

⁸⁸ Un análisis detallado de estas disputas se puede encontrar en Luis Fernando Álvarez Aguilar, *Confrontaciones entre grupos políticos y económicos dominantes en Yucatán: de Sisal a Progreso, 1840-1881*, pp. 133-194.

⁸⁹ Baqueiro, Homenaje, 1899, p. 139. En el estado se aprobó en marzo de ese año. AGEY, f. Congreso del Estado 1833-1946, s. Dictámenes, sección Comisión de Hacienda, c. 1, exp. 54, vol. 1, 1870, fs. 1-11



so para construir un ferrocarril entre Mérida y Progreso. El documento estaba acompañado por las bases que proponían. Aunque no existe un registro documental que muestre la respuesta oficial.⁹⁰

Pocos días después William Binney, de origen inglés, y Juan A. Urce- lay hicieron una petición para llevar a cabo la construcción de un ferrocarril hacia el mismo punto de la costa. Esta empresa contó con el apoyo de la Diputación del Comercio de Mérida, representada por Benito Aznar Pérez, como presidente, y José Font, secretario interino; así como C. Tenorio y Zavala comisario municipal de Progreso y Manuel Cirerol, gobernador del estado. A través de la correspondencia buscaron contribuir a que se favoreciera el proyecto.⁹¹ Sin embargo, esta solicitud fue enviada al congreso debido a que, según la documentación, algunas de las concesiones solicitadas no podían ser otorgadas por el ejecutivo, esta no fue aprobada. Al parecer, esto se debió a la competencia generada con la propuesta presentada por Rejón y Rivas Peón.

Por su parte, para impulsar la realización de un proyecto ferroviario, el gobierno del estado otorgó prerrogativas a quienes lograran obtener la autorización para construir una vía entre Mérida y Progreso. La Comisión de Hacienda y Comercio de la legislatura yucateca presentó una iniciativa en la que se asentaba que, al ser necesaria una vía férrea entre Mérida y el puerto de Progreso, el congreso “debe[ría] poner de su parte los medios para facilitarlos”⁹² y que, aunque otorgar concesiones ferroviarias era prerrogativa del gobierno federal, debido a que era un asunto de interés y beneficio público, el Estado estaba en capacidad de estimularlas.

Un decreto publicado el 23 de agosto de 1871⁹³ indicaba que la empresa que obtuviera la licencia para construir el ferrocarril entre Mérida y Progreso recibiría, del Estado, los siguientes beneficios:

⁹⁰ “Contrato para la construcción del Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, 23/68-1, 1871, fs.1-6.

⁹¹ “Contrato para la construcción de un Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, 23/64-1, 1871, fs.1-3bis, 7-8.

⁹² Sesión del día 18 de agosto de 1871”, *La Razón del Pueblo*, 25 de agosto de 1871, p. 2.

⁹³ Previo a esto se discutió un proyecto de decreto, el cual fue aprobado en su segunda lectura. “Sesión del día 18 de agosto de 1871”, *La Razón del Pueblo*, 25 de agosto de 1871, pp. 2-3. “Sesión del día 19 de agosto de 1871”, *La Razón del Pueblo*, 25 de agosto de 1871, p. 3.

1. Una subvención de 60 000 pesos pagaderos en 15 anualidades a partir del inicio de la obra.
2. La adjudicación del Cuartel de Dragones, si el gobierno federal lo concediera al gobierno del Estado; de no ser así, cualquier otro local o terreno para establecer la estación y otros edificios.⁹⁴
3. Los jornaleros y empleados de la vía estarían exentos del servicio de armas y de los tequios: los primeros por el tiempo que durase la obra y los segundos por seis años a partir de que la vía comenzase a funcionar.
4. La empresa podría utilizar plazas y calles ubicadas a lo largo del trazo de vías para colocar rieles o paradas de trenes, siempre y cuando las obras permanentes no entorpecieran la circulación en las calles, alterasen los niveles y desagües, o perjudicasen a la ciudad o a sus vecinos.⁹⁵

El documento también enumeraba las obligaciones que el concesionario debía cumplir. La primera, que los militares sólo pagarían la mitad del boleto más económico; la segunda, transportar de manera gratuita la correspondencia oficial; una última cláusula señalaba que, en caso de que las concesiones se perdieran, caducaran o fueran traspasadas, el concesionario perdería todo derecho de reclamar los beneficios de ese decreto, los cuales serían otorgados a quienes continuaran con la obra.⁹⁶

De acuerdo con John R. Kellet, resulta paradójico que siendo las empresas ferroviarias de carácter y capital privados, tuvieran tantas concesiones con respecto al uso y manejo de propiedades, pues se les otorgó el poder de adquirirlas de forma masiva, incluso mediante procedimientos forzosos si es que se encontraban a lo largo del trazo designado para las vías.⁹⁷ México no fue la excepción, ya que el gobierno facilitó los terrenos para que establecieran su infraestructura. Esto se justificaba porque se

⁹⁴ Esto resulta interesante debido a que muestra que ya existe por parte del gobierno una idea de en qué área de la ciudad debía de instalarse la estación. Si bien, como veremos más adelante, este espacio no fue cedido para construir la estación, se hizo una solicitud de unos terrenos dentro de la misma zona de la ciudad, a muy pocos metros del cuartel.

⁹⁵ "Gobierno del Estado" en *La Razón del Pueblo*, 23 de agosto de 1871, p. 1.

⁹⁶ "Gobierno del Estado" en *La Razón del Pueblo*, 23 de agosto de 1871, p. 1.

⁹⁷ John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, pp. 25-26.



pensaba que los “ferrocarriles proveerían servicios y beneficios, no sólo para sus accionistas, sino que se esparcirían por regiones enteras”.⁹⁸

El 1 de diciembre del mismo año Binney y Urcelay hicieron llegar una nueva petición, en donde indicaron que habían modificado las bases propuestas de acuerdo con las observaciones que se habían hecho al primer documento.⁹⁹

Por razones que se desconocen, tanto Binney y Urcelay como Rejón y Rivas Peón retiraron sus solicitudes en diciembre, pocos días después de que los primeros hubieran refrendado su deseo de construir la vía.¹⁰⁰ Esta situación fue aprovechada por el Gobierno de Yucatán, representado por Manuel Cirerol, el cual, de acuerdo con sus palabras:

Ni ha vacilado un momento en tomar á su cargo su realización, y al efecto acompaño a usted un pliego que contiene las bases conforme á las cuales propone llevar a cabo la obra, para que si el Ejecutivo de la Nación lo estima conveniente se sirva, en vista de las facultades extraordinarias de que está investido, hacer la concesión en los términos propuestos en el adjunto pliego.

Abriga este gobierno la esperanza fundada de que hecha la conexión en los términos ó bajo las condiciones que se proponen, le será fácil organizar una empresa si fuere posible puramente yucateca que lleve á cabo aquella obra de cuya realización há tanto tiempo se ocupa este Estado sin poderlo llevar á un término feliz por falta de los elementos necesarios al efecto.¹⁰¹

Esta nueva propuesta tampoco llegó a concretarse. A pesar de que había mucho interés en la construcción de la vía y no faltaron solicitudes para conseguir una concesión, la comunicación ferroviaria en Yucatán todavía seguía siendo un sueño. Aún tendrían que pasar algunos años para para su realización, tema que se aborda en el apartado siguiente.

⁹⁸ John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, pp. 26-277.

⁹⁹ “Contrato para la construcción de un Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, 23/64-1, 1871, fs. 10-15.

¹⁰⁰ Contrato para la construcción de un Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, 23/64-1, 1871, f. 17.

¹⁰¹ “Contrato para la construcción de un Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, 23/64-1, 1871, f. 17bis; las bases en fs. 18-20bis.

Entre 1857 y 1871 se presentaron varias propuestas para construir un ferrocarril en Yucatán. Sin embargo, no fue hasta 1874 que se concretó el proyecto que culminó con la construcción del primer ferrocarril en el estado. En 1873, el secretario de Estado y Despacho de Fomento otorgó a los representantes de la Compañía Mexicana Limitada de los Ferrocarriles Interoceánico e Internacional, la concesión para construir un ferrocarril de Mérida a Progreso.¹⁰² Este contrato fue traspasado a José Rendón Peniche¹⁰³ y Pedro Contreras Elizalde, el 10 de abril de 1874, debido a que la empresa no pudo cumplir con los compromisos adquiridos.¹⁰⁴ El presidente Sebastián Lerdo de Tejada sancionó el traspaso doce días después. La noticia se dio a conocer el 11 de mayo en el diario oficial de Yucatán, *La Razón del Pueblo*, y el decreto presidencial se publicó el día 20, junto con el contrato celebrado entre Rendón Peniche, Contreras Elizalde y el Ministerio de Fomento, en el que se especifican las condiciones para la construcción del Ferrocarril de Mérida a Progreso.¹⁰⁵

Obtenida esta primera victoria, los nuevos concesionarios buscaron obtener apoyo del gobierno estatal mediante una propuesta hecha por José Rendón Peniche, en su calidad de apoderado de la empresa, al Con-

¹⁰² Esto sucedió en 1874. "Solicitud de la compañía del Ferrocarril Interoceánico para la construcción del Ferrocarril de Mérida a Progreso" AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), Ferrocarriles, 23 Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), exp. 70-1, 1874.

¹⁰³ José Rendón Peniche (1829-1887). Nacido en Mérida, participó en la Guerra de Castas en el Cuerpo de Caballería Voluntaria. En 1854 fue nombrado por Santa Anna administrador de rentas de la Isla del Carmen, aunque expulsado por desacuerdos. Durante el Imperio combatió al lado de Manuel Cepeda Peraza; por su servicio a la patria, Benito Juárez lo nombró jefe de Hacienda Federal en Yucatán. En 1869 fue elegido diputado federal y en 1873, presidente del Ayuntamiento de Mérida, puesto que conservaba cuando comenzó las gestiones para construir un ferrocarril entre Mérida y Progreso. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo IV, p. 306.

¹⁰⁴ Pedro Contreras Elizalde (1820-1875). Nació en Mérida pero debido a la Independencia su familia tuvo que instalarse en Cádiz. Realizó sus estudios en París, en donde tuvo cercanía con Augusto Comte. De manera posterior se trasladó a México, en cuya capital residió. Se afilió al partido liberal y en 1857 participó como diputado del Congreso Constituyente. En 1868 se casó con Margarita Juárez de Maza. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo II, p. 322.

¹⁰⁵ Miguel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, p. 9; "Gacetilla", *La Razón del Pueblo*, 11 de mayo de 1874, p. 4; "Gobierno General. Ministerio de Fomento Colonización Industria y Comercio", *La Razón del Pueblo*, 20 de mayo de 1874, p. 1; "Secretaría del Congreso de la Unión", *La Razón del Pueblo*, 20 de mayo de 1874, p. 1.



greso del Estado. La propuesta incluía dos puntos. El primero solicitaba una reforma al contrato de concesión obtenido por la Compañía Mexicana Limitada, de manera que la subvención ofrecida por el gobierno se dividiera en partes iguales al número de kilómetros, pagándose la suma correspondiente por cada kilómetro en lugar de las quince anualidades propuestas en el acuerdo inicial.¹⁰⁶ El argumento para esta modificación introducía la idea de proteger los intereses del estado, mencionando la posibilidad de que la obra fuera abandonada y, a pesar de ello se tuvieran que cumplir los compromisos fiscales. Además, la distribución del pago en quince anualidades no resultaba conveniente para la empresa, ya que los inversionistas estaban conscientes de que necesitarían ese dinero para finalizar el proyecto.

El segundo punto proponía el establecimiento de una lotería denominada “Lotería del ferrocarril de Mérida a Progreso”, que sólo pagaría las contribuciones federales y cuyas ganancias se aplicarían a las mejoras necesarias del ferrocarril, cumpliendo con las bases que la Legislatura considerase pertinentes.¹⁰⁷

El 7 de junio de 1874, la comisión formada para estudiar la propuesta de Rendón Peniche presentó el dictamen y un proyecto de decreto en referencia al pago de subvenciones. Se indicaba que se haría un pago de 3000 pesos por cada dos kilómetros de vía concluidos y aprobados por una comisión; que la suma adeudada al concluir la vía se pagaría en tres anualidades del mismo monto, una vez que se hallase en explotación; finalmente, se convenía que la empresa no podría exigir ningún pago hasta febrero de 1875, con la finalidad de ajustar los presupuestos de gastos del erario. Este proyecto de decreto también les concedía el derecho de establecer la “Lotería del ferrocarril de Mérida a Progreso” y estipulaba las bases para llevarla a cabo.¹⁰⁸

El dictamen fue discutido en la sesión del congreso celebrada el 25 de junio, sin llegar a un acuerdo. Se retomó en las sesiones de 6 y 8 de

¹⁰⁶ “H. Legislatura”, *La Razón del Pueblo*, 5 de junio de 1874, p. 3.

¹⁰⁷ “H. Legislatura”, *La Razón del Pueblo*, 5 de junio de 1874, p. 3.

¹⁰⁸ “Dictamen”, *La Razón del Pueblo*, 22 de junio de 1874, p. 3. Semanas antes una nota, en el mismo diario en la que se aborda el tema de la solicitud hecha por Rendón Peniche a la Legislatura, se expresa que, ante la importancia de la obra para el Estado era seguro que el Congreso iba a apoyar a la empresa del ferrocarril con todas las facilidades para que esta continuase. “Gacetilla. El Ferrocarril de Mérida a progreso”, *La Razón del Pueblo*, 8 de junio de 1874, p. 6.

julio y finalmente se publicó el decreto que establecía que, del pago de la subvención de 60 000 pesos, se abonarían 6000 hasta el 23 de mayo de 1875, bajo la condición de que se entregaran al menos cuatro kilómetros de vía y telégrafo; y 8000 pesos anuales, a partir del 23 de mayo, siempre y cuando se construyesen seis kilómetros anuales de vía y telégrafo. En ambos casos, las vías y el telégrafo debían ser entregadas a una comisión cuando la empresa acreditase que el Ministerio de Fomento había recibido y aprobado la entrega. También se aprobó el establecimiento de la lotería, con la condición de que la empresa pagara 50 pesos en efectivo por cada sorteo, destinados a los fondos de Instrucción Pública y Beneficencia.¹⁰⁹

Para ejecutar lo convenido en la concesión, José Rendón Peniche, junto con Pedro Contreras Elizalde y otros empresarios e inversionistas, formaron una sociedad llamada la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso, con un capital de 400 000 pesos divididos en 400 acciones de 100 pesos. Entre sus primeros accionistas figuran: Rodulfo G. Cantón, Manuel Dondé Cámara, Olegario Molina y Liborio Irigoyen, entre otros (Véase Anexo 11).¹¹⁰

En la primera junta de accionistas, el 28 de junio de 1874, se erigió formalmente la compañía, y se estipularon sus estatutos. En estos se indicaba que su “único y exclusivo objeto [era] la formación, conservación y explotación de un camino de fierro y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de Mérida hasta el puerto del Progreso; y el establecimiento y explotación de un sistema de lanchas de vapor y alijos para la carga y descarga de los buques”.¹¹¹ En el mismo documento, José Rendón Peniche cedía la concesión a la Compañía, y ésta asumía las obligaciones que Rendón había contraído en el contrato celebrado con el gobierno y las establecidas en el decreto de 19 de agosto de 1871.

¹⁰⁹ “Secretaría de la H. Legislatura constitucional del Estado de Yucatán. Sesión del día 25 de junio de 1874”, *La Razón del Pueblo*, 24 de julio de 1874, pp. 2-3; “Secretaría de la H. Legislatura constitucional del Estado de Yucatán. Sesión del día 6 de julio de 1874”, *La Razón del Pueblo*, 29 de julio de 1874, pp. 2-3; “Secretaría de la H. Legislatura constitucional del Estado de Yucatán. Sesión del día 8 de julio de 1874”, *La Razón del Pueblo*, 29 de julio de 1874, p. 3; “Secretaría de la H. Legislatura constitucional del Estado de Yucatán. Sesión del día 9 de julio de 1874”, *La Razón del Pueblo*, 29 de julio de 1874, p. 3; “Gobierno del Estado”, *La Razón del Pueblo*, 29 de julio de 1874, p. 2.

¹¹⁰ Remitido”, *La Razón del Pueblo*, 10 de julio de 1874, pp. 3-4.

¹¹¹ *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso*, Mérida, Imprenta del Comercio, J.G. Corrales, 1874. p. 4.



En cuanto a la organización de la empresa se determinó que el consejo de administración, conformado en ese momento por siete socios y sus suplentes, estaría encargado de expedir acciones, representar a la compañía ante las autoridades y otras instancias. También era su responsabilidad tomar decisiones respecto a compras (de terrenos, materiales, maquinaria, etc.), permutas, ventas, traspasos, celebrar contratos, determinar el destino del fondo de reserva, fijar tarifas, así como formar los reglamentos. Una vez comenzada la explotación, se haría cargo de los gastos de administración, nombrar o destituir a los empleados, fijar sus sueldos, examinar las cuentas, que anualmente se debían presentar a la Junta General; seguir los pleitos de la compañía, designando representantes legales de ser necesario; percibir y distribuir los rendimientos; así como resolver los asuntos que no están reservados a la Junta General de Accionistas.¹¹²

La Junta General de Accionistas estaba compuesta por aquellos que representaran diez acciones, fueran suyas o estuvieran a su cargo, y sólo los socios podían representar a otros. La toma de decisiones dentro de la junta se hacía por medio de una votación en la que cada acción representaba un voto. Entre los asuntos que competían a la asamblea se encontraban los proyectos de modificación o ampliación de las vías, así como su conexión con otras; los convenios de arrendamiento, traspaso o venta del camino; el aumento del fondo social mediante la emisión de nuevas acciones; las modificaciones de convenios con el gobierno; los cambios en estatutos de la compañía; así como examinar las cuentas anuales presentadas por el consejo de administración.¹¹³ Una vez organizada la empresa, iniciaron los trabajos de terracería, así como la compra de los materiales necesarios que fueron encargados al extranjero.

El primero de abril de 1875 se clavó el primer riel de esta línea frente al parque de La Mejorada, donde se establecería la estación, con gran júbilo por parte de la sociedad yucateca. El gobernador del estado, Eligio Ancona, fue uno de los padrinos del evento, junto con Benito Aznar Pérez, Manuel Dondé Cámara y Juan Miguel Castro. La importancia del evento dio pie a que Leandro Rodríguez de la Gala, el obispo de la diócesis impartiera la bendición en la ceremonia; él y el gobernador, se encargaron de colocar con martillo los primeros clavos. Se pronunciaron varios discursos para engrandecer el evento, y entre los oradores, además de los padri-

¹¹² *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso*, pp. 8–11.

¹¹³ *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso*, pp. 11–19.

nos, estuvieron Francisco Zavala, José Millet Hübbe, José Correa Canto, Joaquín Castillo Peraza, y Javier Santa María.¹¹⁴

Ningún representante de la corporación municipal de Mérida asistió a la ceremonia, aunque en el acta de cabildo de la sesión del 30 de marzo se indica que habían sido invitados por el Consejo de Administración y se anotó en el libro “Enterado y se suplica a los capitulares concurren al acto”.¹¹⁵ El motivo de la ausencia pudo ser una desavenencia con la compañía, originada por la solicitud de un terreno de su propiedad para la colocación de la estación –este asunto se abordará con profundidad más adelante–; aun así, la falta de representación del cabildo llamó suficientemente la atención como para que el redactor de la nota del evento lo indicase en la columna escrita para reseñar el evento.

La construcción del primer tramo, de Mérida a Xcanatún, estuvo a cargo del ingeniero Vicente Méndez Echazarreta,¹¹⁶ y los restantes 24 kilómetros hasta Progreso fueron construidos bajo la dirección de Olegario Molina y Olegario G. Cantón.¹¹⁷ El 2 de febrero de 1879, se escuchó el rugido de la primera locomotora que recorrió el tramo entre Mérida, de donde partió a las siete y media de la mañana, y la hacienda San Ignacio. Los discursos estuvieron a cargo de Javier Santa María y Eucario Villamil, en Mérida, y Francisco Novelo Quijano y Roberto Casellas Rivas, en San Ignacio.¹¹⁸

En el año de 1878, por razones que se desconocen, los accionistas de la empresa traspasaron sus acciones a José Rendón Peniche, convirtiéndolo en el único propietario de la vía. Olegario Molina continuó siendo superintendente general de la empresa después de ese movimiento.¹¹⁹

¹¹⁴ El Primer Carril”, *La Revista de Mérida*, 3 de abril de 1875, citado en Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, pp. 12–14.

¹¹⁵ El Primer Carril”, *La Revista de Mérida*, 3 de abril de 1875, citado en Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 13; “Libro de actas del Ayuntamiento de Mérida”, AGEY, Municipios 1903-1980, Mérida, 1875, 30 de marzo de 1875, p. 281.

¹¹⁶ La construcción estuvo rodeada de dificultades, principalmente debido a la escasez de dinero. Esto ocasionó la renuncia de Vicente Méndez y que el mismo Pedro Contreras Elizalde se retirara del proyecto. Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de las comunicaciones”, p. 547.

¹¹⁷ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 8.

¹¹⁸ Una crónica del evento se puede consultar en “El Ferrocarril de Mérida a Progreso” *La Razón del Pueblo*, 7 de abril de 1879, p. 3.

¹¹⁹ Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885*, tomo II, pp. 1093–1094.



La línea se completó seis años después de otorgada la concesión y fue inaugurada el 15 de septiembre de 1881.¹²⁰ En el evento participó el general Guillermo Palomino, en representación del Ejecutivo de la Unión; y pronunciaron discursos Joaquín Castillo Peraza, Javier Santamaría, Antonio Cisneros Cámara, jefe político de Progreso, Crescencio Tenorio Zavala, presidente del Ayuntamiento del mismo puerto; Roberto Casellas Rivas, Apolinar García, José Salazar Aguilar, Miguel Z. Cházaro, administrador de la aduana, entre otros.¹²¹ En medio de un jubilo generalizado, el pueblo yucateco celebró la conclusión de su primer camino de hierro que, según sus promotores, traería al estado incontables beneficios, prosperidad y, por supuesto, modernización y progreso.

El ferrocarril a Izamal y la venta del “Ferrocarril Rendón Peniche”

Una vez concluida su primera obra, José Rendón Peniche decidió emprender una nueva empresa al adquirir una concesión, otorgada a Braulio A. Méndez¹²² y don Francisco P. Rosado para construir una vía de Mérida a Sotuta, pasando por Izamal. Esta concesión le fue traspasada el 15 de mayo de 1884. Los trabajos iniciaron, pero tuvieron que ser suspendidos debido a que su concesionario se encontraba delicado de salud.¹²³

En 1887, José Rendón Peniche vendió ambos ferrocarriles, por 525 000 pesos, a un grupo de empresarios conformado por: “Olegario Molina y Cía.”, Alonso de Regil y Peón, Joaquín Ancona, Nicanor Ancona, Pablo González, “Regil y Vales”, “Millet Hübbe y Cía.”, y Demetrio Molina. Para la administración y explotación de las vías se formó una nueva compañía.

¹²⁰ Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de enero de 1877 a junio de 1882*, tomo III, p. 843.

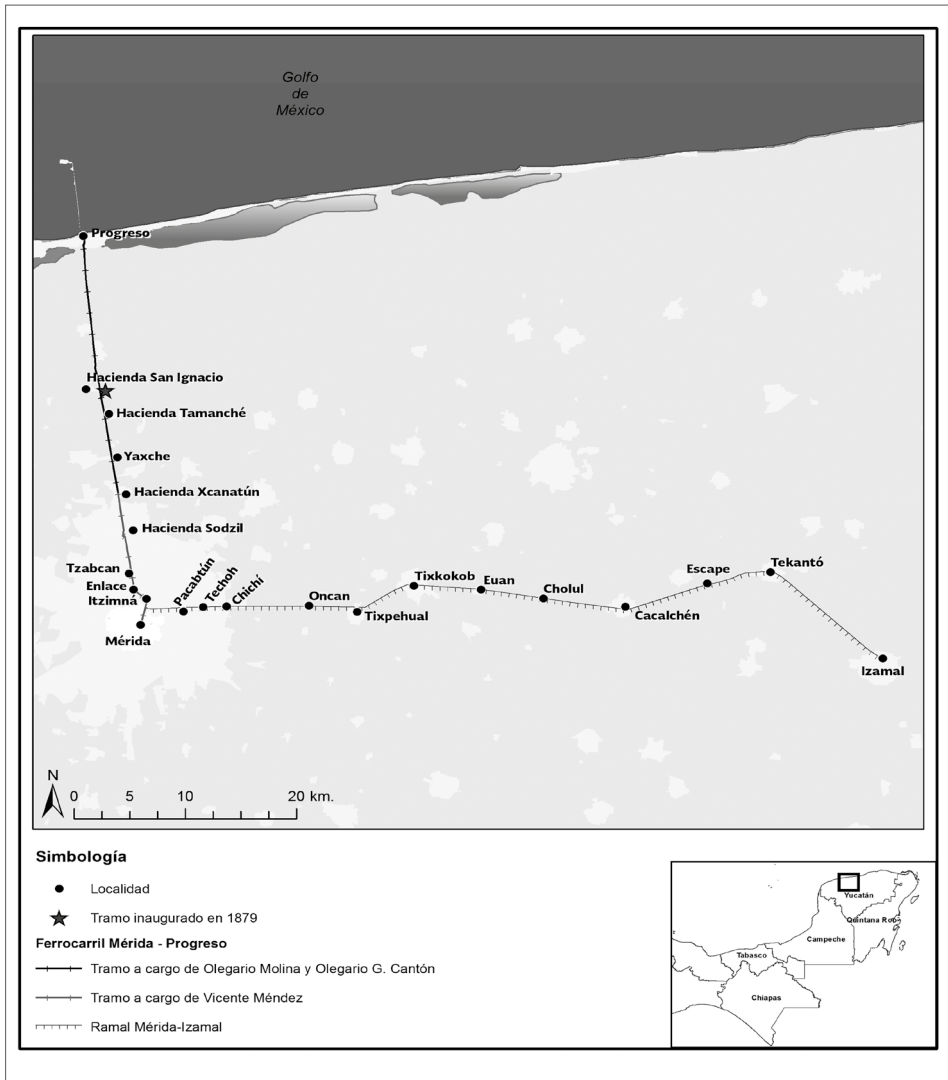
¹²¹ Manuel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, p. 13.

¹²² Braulio Antonio Méndez (1837-1908). Fue un médico yucateco nacido en Izamal. Realizó sus estudios de medicina entre 1855-1862. Alternó la práctica médica con actividades políticas, ocupando la presidencia municipal de su lugar de origen siete veces. En 1902 fue nombrado jefe político del partido de Izamal y entre julio y octubre de 1904, y de julio a noviembre de 1905, ocupó la gubernatura del Estado de manera interina por ausencia del gobernador Olegario Molina. Nuevamente ocupó el cargo de jefe político de Izamal en 1905. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo IV, p. 151.

¹²³ Manuel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, pp. 20–21.

MAPA 2.

Etapas de construcción de la vía del ferrocarril de Mérida a Progreso con Ramal a Izamal



Fuente: elaboración propia con apoyo M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH, con información contenida en *Carta de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán*, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, planos, caja 273, exp. 4, 1906.



En 1890, la familia Peón y Peón compró acciones de estos ferrocarriles (Progreso y Sotuta) y comenzó a adquirir acciones de la compañía del ferrocarril de Mérida a Campeche.¹²⁴ En junio de ese mismo año se solicitó una modificación del ferrocarril a Sotuta para reducir su longitud y hacer que la línea terminara en Izamal, pasando por Tekantó en su recorrido. La nueva línea fue inaugurada el 28 de septiembre de 1890.¹²⁵

Durante su funcionamiento, este ferrocarril perteneció a diferentes empresas, o se modificó el nombre de la compañía. Aunque hacemos referencia a la misma vía, a continuación se enlistan sus diferentes nombres:

- 1.- Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso.
- 2.- José Rendón Peniche, propietario único.
- 3.- Compañía del Ferrocarril Rendón Peniche.
- 4.- Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal.

El primero de septiembre de 1902 esta compañía fue absorbida por la empresa recién fundada, Ferrocarriles Unidos de Yucatán, a la que dedicaremos unas líneas más adelante.

Destino al sur: el camino de hierro a Peto

Animado por los avances del ferrocarril a Progreso, el gobernador Manuel Romero Ancona (1878-1882) consideró que una vía férrea que se dirigiese al sur del estado, que contaba con las tierras más fértiles, sería de gran utilidad social. Como destino de esta nueva vía puso su mirada en Peto, aunque a su paso beneficiaría poblaciones como Ticul, Tekax, Akil, Oxkutzcab y Tzucacab. El entusiasmo que le produjo este proyecto impulsó que su gobierno celebrase un contrato para construir un ferrocarril entre Mérida y Peto, el 27 de marzo de 1878, mismo que otorgaba al gobierno del estado libertad para que el trazo de la vía se hiciera de la forma que le pareciera más conveniente.¹²⁶

¹²⁴ Allen Wells y Gilbert M Joseph, *Verano del descontento, épocas de trastorno. Élités políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876-1915*, p. 190.

¹²⁵ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 9.

¹²⁶ Miguel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, pp. 37-38. El contrato se puede consultar en: "Gobierno General", *La Revista de Mérida*, 6 de mayo de 1878, pp. 1-2; Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, reso-*

Un año más tarde se clavó el primer riel, el 21 de marzo, frente al portal de la pescadería, ubicado en las inmediaciones de la ex Ciudadela de San Benito. Los padrinos del evento fueron los comerciantes José María Ponce, Manuel Dondé Cámara y Marcos Duarte, así como los exgobernadores Liborio Irigoyen y Miguel Castellanos Sánchez. Los discursos estuvieron a cargo de Lorenzo Ancona Castillo, Agustín Vadillo Cicero, Javier Santa María, Manuel Dondé, Juan Miguel Castro y Liborio Irigoyen.¹²⁷

Una vez construidos los primeros cuatro kilómetros, en junio de 1879, el gobierno tuvo problemas para seguir costeadando el tendido de las vías, atribuidos al incumplimiento en el pago de la subvención otorgada por el gobierno federal.¹²⁸ Ante este inconveniente, el gobierno solicitó autorización al congreso local para traspasar la concesión, la cual fue otorgada un mes más tarde. Ante la falta de interés por parte de empresas o individuos para pedir el traspaso de la concesión, el gobierno decidió continuar con los trabajos por medio de una junta directiva compuesta por el gobernador, Manuel Dondé, vocal 1º; Rodulfo G. Cantón, vocal 2º; Agustín O'Horan, vocal 3º; Eulogio Duarte, vocal 4. También se nombraron suplentes de esos cargos, en el mismo orden: Eusebio Escalante Bates, Pablo García, Vicente Solís León y Pastor Solís.¹²⁹

Los únicos que se presentaron al concurso, para el traspaso de la empresa fueron los hermanos G. Cantón: Rodulfo, de profesión abogado,¹³⁰

luciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1871-1878, tomo II, pp. 996-1012.

¹²⁷ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 22.

¹²⁸ "Yucatán. El Ferrocarril de Mérida a Peto", *La Razón del Pueblo*, 19 de noviembre de 1879, p. 3.

¹²⁹ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1879-1880*, tomo III, pp. 110-111.

¹³⁰ Rodulfo G. Cantón y Cámara (1833-1909). Fue un abogado, empresario y funcionario público yucateco. En 1852 fundó la Librería Meridana que años más tarde traspasó a uno de sus hermanos. En 1855 fue secretario de la Prefectura del distrito de Mérida y en 1859 obtuvo su título. En 1860 fue secretario de la Academia de Ciencias y Literatura; en 1873, fue presidente de la Sociedad Filarmónica de Mérida. Fundó, junto con Jacinto Cuevas, el Conservatorio de Música y Declamación (1875-1877). Fue presidente del Consejo de Instrucción Pública. En 1902 fue presidente municipal de Mérida y gobernador interino por ausencia de Olegario Molina. Fue presidente del Consejo de Administración del Banco Yucateco; así como director y redactor del periódico *La ley de Amor*. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo II, p. 71. Para conocer más de la vida y obra de este personaje puede consultarse la biografía que sobre él publicó su tataranieta Raúl J. Casares G. Cantón, *Rodulfo G. Cantón. Sonata de una vida*.



y Olegario quien era ingeniero.¹³¹ Con ellos el Ejecutivo del estado firmó un contrato el 10 de diciembre de 1879 para la construcción y explotación del ferrocarril de Mérida a Peto,¹³² el cual fue aprobado por el congreso en enero de 1880.¹³³ Para la realización del proyecto, los hermanos contaban con 40 000 pesos que obtuvieron después de vender su participación de la Hacienda Opichén y la Librería Meridana de Cantón.¹³⁴ Ante la necesidad de obtener más recursos para continuar con la obra, solicitaron un préstamo por otros 40 000 pesos a Victoriano Nieves, originario de Ciudad del Carmen.

En 1882, una reforma en el contrato de concesión les dio autorización para construir un ramal a Muna, otro a al partido de los Chenes, y la prolongación de la vía troncal desde Peto a la laguna de Chichankanab.¹³⁵ Entre algunos momentos clave en la vida de la compañía se pueden mencionar la compra por parte de Rodolfo a su hermano Olegario de su parte de la propiedad de la vía. También que, en 1895, Rodolfo, traspasó de los derechos de la concesión a una compañía constituida para ese fin pero en la que sólo participaron los miembros de su familia, ya que a diferencia de otras aunque se emitieron acciones estas no se pusieron a la venta al público.¹³⁶

¹³¹ Olegario G. Cantón Cámara (1838-1904). Fue un ingeniero y empresario yucateco. Elaboró los proyectos de varias obras importantes como la aduana de Progreso, el muelle y el Palacio de Gobierno del mismo puerto. Participó en la construcción de varios ferrocarriles, incluyendo del que fue concesionario junto con su hermano. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo II, p. 71.

¹³² Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 19.

¹³³ Miguel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, p. 41; todos los documentos relacionados con la solicitud de traspaso y su realización pueden consultarse en Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1879-1880*, tomo III, pp. 153-178.

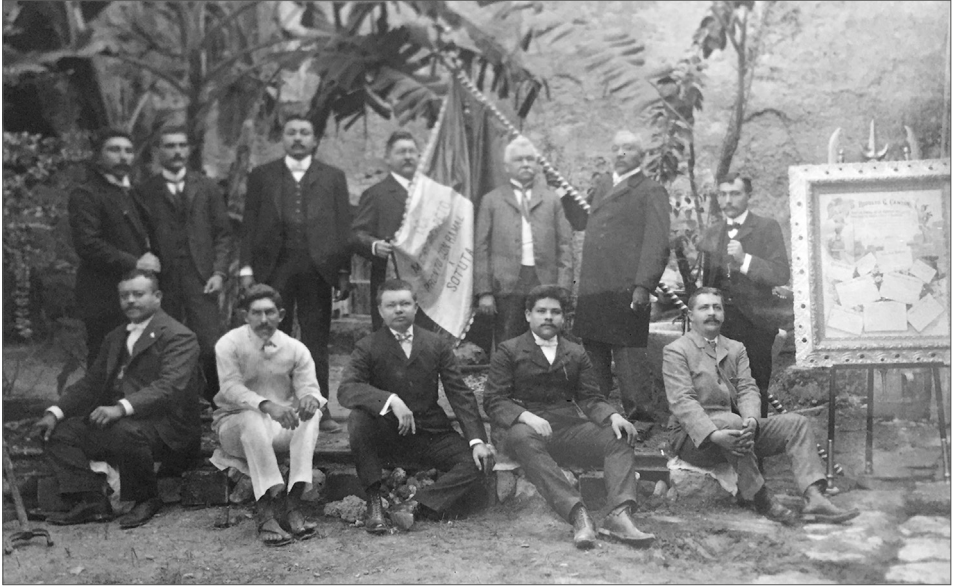
¹³⁴ Raúl J. Casares G. Cantón, *Rodolfo G. Cantón. Sonata de una vida*, pp. 59-61.

¹³⁵ Aunque de manera posterior los concesionarios renunciaron a esta prerrogativa y en 1897 se solicitó una concesión para construir un ramal de la villa de Acanceh a Sotuta. "Ramal de la villa de Acanceh a Sotuta del ferrocarril de Mérida a Peto", AGN, SCOP, ferrocarriles, 23 FUY, 23/113-1, f. 1; Raúl J. Casares G. Cantón, *Rodolfo G. Cantón. Sonata de una vida*, p. 105.

¹³⁶ El informe de operaciones de la empresa presentado en 1881 al gobierno federal señala lo siguiente: "La Empresa no ha emitido todavía acciones de ninguna clase, No ha creído conveniente ofrecer al público emisión de acciones, por ahora, porque tiene la íntima convicción de que no se colocaría ni una sola, en virtud de que generalmente se cree que, durante algunos años, los productos de la explotación apenas rendirían lo muy indispensable para cubrir sus gastos. La Empresa se reserva brindar estas acciones cuando en vista de los hechos pueda ofrecer resultados positivos á los accionistas",

IMAGEN 13.

Inauguración del Ferrocarril de Mérida a Peto



Fuente: Archivo Familiar de Raúl J. Casares G. Cantón.

La vía de 153 kilómetros fue inaugurada el 16 de septiembre de 1900 (Imagen 13). En el evento participaron el gobernador Francisco Cantón, en representación del presidente Porfirio Díaz, y José María Ponce, quien clavó el primer riel 21 años antes. Los discursos estuvieron a cargo de Delfín G. Cantón, Policarpo Echánove, José María Roche, Rodulfo G. Cantón, Felipe Pérez Alcalá, Benjamín Cuevas, Joaquín Peón y Miguel Losa. Es significativo que la locomotora que arrastró los vagones de la comitiva inaugural

Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, tomo III, p. 850. De acuerdo con una carta enviada por G. Cantón al secretario de Hacienda, este movimiento se realizó con la finalidad de poder usar las acciones como garantía en la solicitud de un préstamo bancario que le permitiera concluir con los trabajos de construcción de la vía. Raúl J. Casares G. Cantón, *Rodulfo G. Cantón. Sonata de una vida*, pp. 105-107.



llevaba el nombre de Manuel Romero Ancona, quien había concebido el proyecto del ferrocarril.¹³⁷

Los primeros kilómetros se construyeron bajo la dirección de los ingenieros Antonio Espinosa y Abelardo Ávalos; Olegario G. Cantón se hizo cargo de la construcción de la vía desde el kilómetro 10 hasta Akil y de ahí a Tekax. Desde ese punto hasta Peto, el encargado de supervisar la obra fue el ingeniero Miguel Medina Ayora.¹³⁸

En la imagen aparece Rodulfo G. Cantón acompañado de sus hijos. En el banderín que sujeta el individuo a su derecha se alcanza a apreciar la leyenda: “F.C. de Mérida a Peto y pronto con Ramal a Sotuta”, mientras que en el cuadro del extremo derecho apenas se observa en su parte superior el nombre de promotor de la empresa, un texto ininteligible enmarcado por lo que parecen ser unos querubines y abajo una serie de hojas.

Ramal de Acanceh a Sotuta y venta

La concesión original del ferrocarril a Sotuta, adquirida por José Rendón Peniche y traspasada a Ferrocarriles Unidos, fue modificada en 1890 para que la vía sólo llegara hasta Izamal. Se ha dicho que la empresa tenía permiso para construir un ramal a Muna, otro a Komchén y derecho a prolongar su vía; en 1897 desisten de esas concesiones y en su lugar proponen establecer un ramal que partiendo de Acanceh llegase a Sotuta,¹³⁹ en la Imagen 14 se observa la vía construida, lo que estaba autorizado a construirse y la propuesta del nuevo ramal.

Una vez terminados los trabajos de la línea principal se iniciaron las obras con rumbo a al nuevo destino; el servicio a Seyé comenzó el 2 de febrero de 1902; a Hocabá el 15 de agosto; a Huhí el 15 de septiembre de 1903, y se completaron 40 kilómetros del total. La empresa funcionó hasta el 16 de enero de 1909 cuando fue vendida a Ferrocarriles Unidos de

¹³⁷ Descripciones detalladas del evento se publicaron bajo el nombre de “Salida del tren inaugural”, *La Revista de Mérida*, 16 de septiembre de 1900 y “Mas sobre la inauguración del F.C. de Peto” *La Revista de Mérida*, 16 de septiembre de 1900, se pueden consultar en Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, pp. 24-26; Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de las comunicaciones”, p. 554; la invitación del evento así como el programa se reproducen en Raúl J. Casares G. Cantón, *Rodulfo G. Cantón. Sonata de una vida*, pp. 110-111.

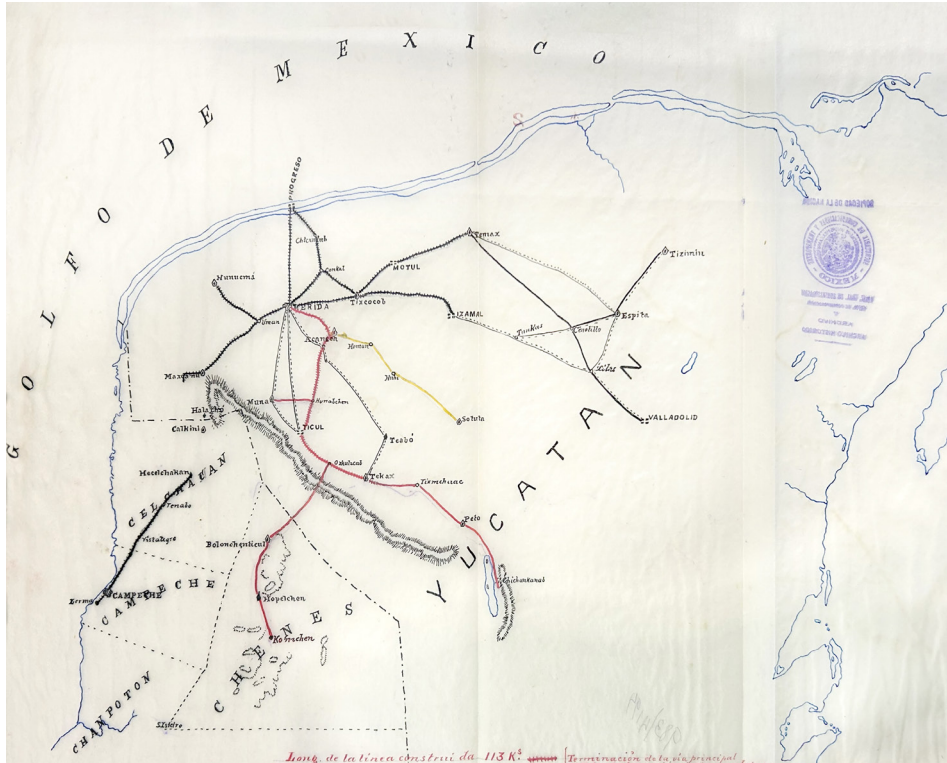
¹³⁸ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 22.

¹³⁹ “Ramal de la villa de Acanceh a Sotuta del Ferrocarril de Mérida a Peto”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 23/113-1, 1897, f. 1.

Yucatán por 2200 000 pesos. Durante todo ese tiempo Rodulfo G. Cantón fungió como su Director General. El ramal fue terminado por la nueva compañía en 1911, aunque su inauguración se realizó el 7 de enero de 1912.¹⁴⁰

IMAGEN 14.

Vías que la compañía de Mérida a Peto tenía autorizadas construir y propuesta del nuevo ramal



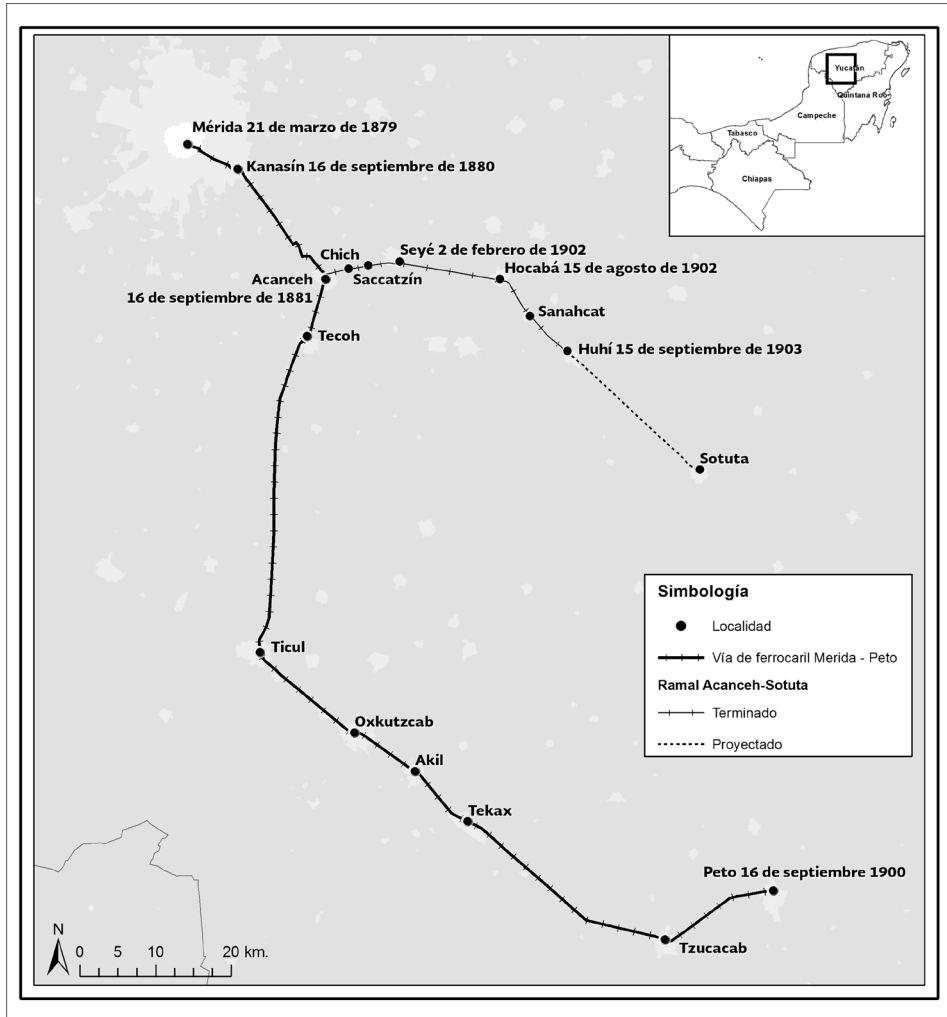
Fuente: “Ramal de la villa de Acanceh a Sotuta del Ferrocarril de Mérida a Peto”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 23/113-1, 1897, f. 2.

¹⁴⁰ Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de las comunicaciones”, pp. 555–556.



MAPA 3.

Avances en los trabajos de construcción de la vía troncal del ferrocarril de Mérida a Peto y del ramal a Sotuta



Fuente: elaboración propia con apoyo M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH, con información contenida en *Carta de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán*, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, planos, caja 273, exp. 4, 1906. Las fechas corresponden al momento en que el tramo fue inaugurado.

El general Francisco Cantón¹⁴¹ pensó en construir una vía férrea que uniera la capital con su ciudad natal, Valladolid. Su participación en el levantamiento armado que llevó al poder a Porfirio Díaz, y los buenos términos de su relación con el mandatario, le permitieron acceder a una concesión en octubre de 1880. En ella se especificaba que la vía debía concluirse en un plazo de diez años, y se entregó una fianza de 15 000 pesos para garantizar su realización.¹⁴² El Congreso de la Unión decretó el 31 de enero de 1881 que se otorgara una subvención de 1 000 pesos por cada kilómetro construido.¹⁴³

Para esta vía, tampoco se emitieron acciones y el capital utilizado había sido presentado en su totalidad por Francisco Cantón. Aunque obtuvo préstamos con varios individuos, estos no fueron accionistas o inversionistas. Los créditos obtenidos por Cantón se llevaron a cabo mediante dos escrituras públicas, en 1882 y en 1884, y correspondían a las sumas de 30 000 y 14 000 pesos.¹⁴⁴

El primer riel se clavó en un terreno próximo a la Quinta San Pedro el 5 de febrero de 1882, los discursos estuvieron a cargo de Rafael Castilla Echánove, Ignacio Magaloni y el doctor Carrillo Suaste. Tras la colocación

¹⁴¹ Francisco Cantón Rosado (1833-1917). Fue un militar originario de Valladolid, participó en la Guerra de Castas y apoyó el Segundo Imperio, así como un levantamiento en contra de Manuel Cepeda Peraza, lo que le costó la pena de muerte, aunque su ejecución fue cancelada. En 1876 secundó el Plan de Tuxtepec. Fue electo diputado al Congreso de la Unión, cargo que mantuvo varios periodos. En 1898 fue electo gobernador y después de la finalización de su periodo, en 1902, se retiró de la vida pública. Para más información sobre la carrera militar y política del general Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo II, pp. 70-71. Véase: Francisco Cantón Rosado, *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*.

¹⁴² Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana correspondiente a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, tomo III, p. 856; para consultar el decreto mediante el que se aprobó la construcción de esta vía, véase: Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1879-1880*, tomo III, pp. 869-886.

¹⁴³ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 39; Gabriel Ferrer de Mendiola, "Historia de las comunicaciones", p. 556.

¹⁴⁴ Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885*, tomo II, p. 953.



del primer riel, se escuchó el himno yucateco y se prosiguió con discursos de Néstor Rubio Alpuche, Javier Santa María y Apolinar García. Cuando la comitiva concluyó con el festejo “a las once de la mañana con la música marcial (pasaron) a saludar a la Empresa del Ferrocarril de Progreso y luego a la de las vías férreas de Peto y Calkiní, con lo cual se disolvió el concurso”.¹⁴⁵

El ramal de Progreso

El general Cantón, considerando opciones que le permitiesen concluir su proyecto, se dio cuenta que podía aprovechar la existencia de una sola vía que comunicaba con el puerto de Progreso. Así que solicitó una concesión para construir un ramal de Conkal a Progreso, la cual fue aprobada el 4 de junio de 1881. Esto permitiría que las mercancías que ya transitaban por el ferrocarril de vía angosta llegaran más rápido al puerto sin necesidad de hacer escala en Mérida.¹⁴⁶ Los trabajos comenzaron en junio y, para febrero del año siguiente, se inauguraron los primeros dos kilómetros. El evento fue celebrado con gran júbilo y no faltó la presencia de destacados funcionarios y personajes de la época.

El ferrocarril llegó a Conkal, punto en que se separaban las vías que correrían con rumbo a Progreso y Valladolid, el 5 de mayo de 1883.¹⁴⁷ La competencia con la empresa de José Rendón Peniche causó tensiones entre ambos concesionarios; uno de los principales problemas fue la oposición de Rendón Peniche a que el ferrocarril del general cruzara sus vías.¹⁴⁸ El problema fue grave y se reportó por varios días en la prensa, siendo la primera noticia la que sigue:

¹⁴⁵ “Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso”, *La Revista de Mérida*, 7 de febrero de 1882, p. 2.

¹⁴⁶ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1881*, tomo IV, pp. 354–355.

¹⁴⁷ Francisco Cantón Rosado, *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*, p. 68.

¹⁴⁸ Este no fue el único conflicto en el que estuvo involucrado Rendón Peniche; en el poblado de Progreso tuvo desavenencias con el Ayuntamiento, así como con los dueños de las bodegas de Rotger y cía. Leonor Eugenia Reyes Pavón, “De aldea pesquera a ciudad logística. Las infraestructuras portuarias en la construcción, control y conflicto del espacio urbano de Progreso (1856-1929), *manuscrito*.

Ayer ocurrió un conflicto en nuestro puerto con motivo de la colocación de la plancha de cruzamiento de la vía Férrea del Oriente, en la del ferrocarril de Progreso, dando por resultado la prisión del maquinista, del conductor del tren de esta última línea, y del Jefe de la Estación de Progreso. Varias versiones circulan respecto á este hecho que por falta de tiempo no hemos podido esclarecer, pero lo seguro es que hubo inminente peligro de ocurrir una desgracia por descarrilamiento y de que el Juez de Distrito está practicando en el mismo puerto las actuaciones respectivas. En nuestro inmediato número esperamos dar noticias fidedignas que obtengamos, sobre este grave asunto.¹⁴⁹

En el siguiente número de *La Revista de Mérida* se publicaron más detalles del conflicto. La Empresa del Ferrocarril de Mérida a Valladolid había obtenido permiso de la Secretaría de Fomento para colocar una plancha que permitiría el cruce de vías entre ambas empresas. Durante la colocación de la plancha, en presencia de los ingenieros de ambas compañías, así como del juzgado de distrito, se percataron de que el ferrocarril con rumbo a progreso se aproximaba, lo que causo temor ante la posibilidad de un accidente. De acuerdo con la nota, la reacción del inspector de la vía, Rafael R. Quintero, quien corrió ondeando una bandera roja para que el conductor detuviera la marcha, e incluso saltó al tren en movimiento para accionar la palanca de freno, evitó una desgracia. Los testigos entrevistados concordaron en que no se puso ninguna señalización que indicara que se estaban haciendo trabajos en la vía y se levantó una investigación judicial contra el jefe de la estación de Progreso, el maquinista y el conductor.¹⁵⁰

Ante la versión de los hechos publicada, Olegario Molina, en su calidad de Superintendente del Ferrocarril de Mérida a Progreso, envió un comunicado con la intención de aclarar los sucesos. En su texto, nombró al juez de distrito como principal responsable de los acontecimientos. Molina Solís justificó la negativa de Rendón Peniche a cumplir lo estipulado por las concesiones, argumentando que en la de Francisco Cantón se señalaba que, en caso de que tuviese que cruzar una vía de otro ferrocarril, debía pagarse una indemnización. Además, indicó que aún se estaba a la espera de respuesta sobre el asunto por parte de la Secretaría de Fomento, encargada de resolver la querrela. Molina señaló que había informado a

¹⁴⁹ "Última hora", *La Revista de Mérida*, 17 de febrero de 1884, p. 3.

¹⁵⁰ "La cuestión del cruzamiento", *La Revista de Mérida*, 19 de febrero de 1884, p. 2.



Cantón en repetidas ocasiones sobre la necesidad de esperar la respuesta de la Secretaría para llevar a cabo la instalación de la plancha.

El día 13, señala, “se me notificó un auto proveído por el Juez de Distrito, a solicitud del Sr. Cantón, sin audiencia del fiscal de la federación en el que dicha autoridad dispuso constituirse el día 15 en Progreso para la colocación de la plancha de cruzamiento”.¹⁵¹ El apoderado de la empresa, Juan F. Molina Solís, se presentó ante el juez, pero no logró convencerlo de aplazar la colocación de la plancha.

Molina Solís, en su misiva apunta que, al no instalarse en la fecha y hora notificados, quedó a la espera de un nuevo aviso, que no llegó. El día 16, por la fuerza, ante la presencia del juez que se hizo acompañar de tropas federales, se ocuparon la vía y se inició la instalación de la plancha sin avisarle a él o al apoderado. Fue por esa razón que no se dieron indicaciones al jefe de estación ni al maquinista de que se estuviesen realizando actividades en la vía. Según Molina, las acciones del juez del distrito, José Dolores Rivero, y el inspector Rafael Quintero fueron las que ocasionaron los acontecimientos y lo que pudo ser un accidente de graves consecuencias.¹⁵²

El mismo evento narrado por el conductor de la locomotora, Vidal Beltrán, muestra una versión completamente diferente a la que se había publicado en *La Revista de Mérida*:

Al aproximarse el tren al puente de Progreso y antes del cruzamiento, a nivel de la carretera nacional se dio, como de costumbre, el aviso del silbato de vapor y como en dicho cruzamiento estaba el guardavía con su bandera blanca, el tren continuó su marcha para penetrar a la población. Pocos instantes después, oí la señal de retrancada dada por el maquinista, cuya señal reiteró, y con ese motivo observé que estaba parado sobre la vía, con una bandera roja en mano, el Inspector Rafael R. Quintero haciendo la señal de detención. Esta señal de detención fue puesta por el señor Quintero en la segunda curva que está dentro de la población por cuya causa no pudo ser vista por el maquinista sino cuando estaba a poca distancia de ella. Inmediatamente que la vio [...] detuvo la marcha del tren que no puedo parar instantánea sino gradualmente. Cuando la máquina estaba á punto de parar, un piquete de fuerza federal con sus armas preparadas y en ademán de hacer fuego, avan-

¹⁵¹ “Remitido”, *La Revista de Mérida*, 22 de febrero de 1884, p. 3.

¹⁵² “Remitido”, *La Revista de Mérida*, 22 de febrero de 1884, p. 3.

zó hacia la máquina y al mismo tiempo el Sr. Quintero, asaltó la locomotora con revolver en mano y amenazando con él al maquinista, se apoderó de la palanca de la locomotora cuando ya ésta se había detenido completamente. En esos momentos se oyó la voz de fuego, que no pude distinguir quién la dio y acaso hubiera disparado la fuerza sin la intervención del Fiscal Don Manuel Villamor á quién oí distintamente decir que no se hiciese fuego. Tan luego como la máquina se detuvo el Sr. Quintero llamó al oficial de la fuerza armada y mandó reducir á prisión al maquinista. Entonces me aproximé al Sr. Quintero, le llamé la atención sobre el escándalo que estaba dando sin motivo y le manifesté que no debía llevarse preso al maquinista de una manera tan violenta dejando abandonada la máquina, tanto más, que yo le garantizaba que el maquinista no se separaría y que se presentaría a la autoridad que dispusiese.¹⁵³

El texto continúa diciendo que el reclamo fue desatendido, el maquinista Juan Portilla fue arrestado, y Quintero mandó a que José Domingo, un maquinista de la empresa del Ferrocarril de Oriente, se hiciera cargo de la locomotora. Vidal Beltrán se presentó ante el juez de distrito para aclarar el asunto y levantar una queja respecto la actitud de Quintero en el asunto. Sin embargo, el juez José Dolores Rivero Figueroa ordeno apresar a Beltrán. Al día siguiente se le tomó la declaración, pero según el conductor, al firmarla notó que se habían omitido hechos como la amenaza con revolver de Quintero y la orden de fuego dada a las tropas, por lo que solicitó que se incluyeran estos detalles antes de firmar.¹⁵⁴

Lo cierto es que las cosas no quedaron así y en el siguiente número de *La Revista* se insertó la orden emitida por la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, que estipulaba que, a pesar de la oposición de la empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso al cruce de sus vías con las del Ferrocarril de Oriente, el proyecto había sido aprobado por el Gobierno y el Ayuntamiento de Progreso y, en consecuencia, debían permitirse.¹⁵⁵ El asunto quedó zanjado al establecerse una serie

¹⁵³ "Remitido", *La Revista de Mérida*, 22 de febrero de 1884, p. 3.

¹⁵⁴ "Remitido", *La Revista de Mérida*, 22 de febrero de 1884, p. 3.

¹⁵⁵ No fue ni la primera ni la última desavenencia que la compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso tendría en Progreso, puesto que en más de una ocasión trato de sacar provecho de las concesiones recibidas ya sea adjudicándose otras o presentando información incompleta para obtener beneficios sobre otras compañías e incluso el propio ayuntamiento del puerto. Véase Leonor Eugenia Reyes Pavón, "De aldea pes-



de condiciones: que la empresa del Ferrocarril de Conkal (oriente) corriera con los gastos, los rieles serían de acero, los trenes de la empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso tendrían preferencia en el paso, la empresa de oriente debía establecer de su peculio un guardavía en el cruce y que la construcción se realizaría de acuerdo con lo aprobado por la Secretaría.¹⁵⁶

La circular estaba fechada el 18 de octubre 1883, por lo que desde un año antes se habían tomado las decisiones necesarias y no fueron acatadas por la empresa de Rendón Peniche. A pesar de ello quedó pendiente la indemnización a la empresa de Rendón, quién inició un proceso legal administrativo contra la empresa del Ferrocarril de Oriente y un amparo en contra del juez de distrito con el argumento de que había favorecido a dicha empresa debido a sus vínculos con el propietario.¹⁵⁷

El asunto cobró tal relevancia que se mencionó en la memoria presentada al Congreso correspondiente a los años de 1883-1885, donde se estableció que el cruzamiento estaba aprobado por la Secretaría de Fomento y que no había razón para no realizarlo. Y que, a pesar de ello la empresa de Rendón Peniche decidió llevar el asunto al tribunal, que confirmó que el cruce debía realizarse de acuerdo con las condiciones sancionadas por la Secretaría.¹⁵⁸ Cabe destacar que este fue el primer cruce de vías que se

quera a ciudad logística. Las infraestructuras portuarias en la construcción, control y conflicto en espacio urbano de Progreso (1856-1920)", *manuscrito*.

¹⁵⁶ "Cruzamiento de Ferrocarril en Progreso", *La Revista de Mérida*, 23 de febrero de 1884, p. 3; Carlos Pacheco, Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885, tomo II, p. 287.

¹⁵⁷ Para más detalles respecto al juicio promovido por Molina véase: *Alegato en el juicio de amparo promovido por el Sr. Lic. Juan F. Molina Solís en representación del Sr. José Rendón Peniche por haberse constituido en el Juzgado de Distrito de Progreso á presenciar la colocación de cruzamiento del Ferrocarril de Mérida a Progreso; Alegatos presentados por Juan F. Molina Solís como apoderado de D. José Rendón Peniche en el juicio de amparo promovido contra el Juez de Distrito D. José Dolores Rivero Figueroa por violación de los artículos 8º, 16 y 27 de la Constitución Federal; Alegato presentado a la Suprema Corte de Justicia por el Lic. Ignacio L. Vallarta en defensa del Juez Propietario del Distrito de Yucatán en el amparo pedido contra sus actos por la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso y ejecutoria que en este negocio recayó*.

¹⁵⁸ Carlos Pacheco, Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885, tomo II, p. 287.

hizo en el estado, y de acuerdo con lo expuesto por Francisco Cantón Rosado en la biografía de su padre, ese proceso legal “sirvió para sentar la jurisprudencia en la materia”.¹⁵⁹

A pesar de los inconvenientes, la construcción del ramal a Progreso continuó. Tras contratar un nuevo préstamo, en 1885, para financiar la vía, las labores avanzaron a buen ritmo y fue inaugurado el 4 de julio de 1886.¹⁶⁰ El evento comenzó con un discurso de Néstor Rubio Alpuche, superintendente de la empresa, y la entrega de una medalla a Mariano Brito, quien dirigió los trabajos; acto seguido partió la locomotora arrastrando cinco vagones que condujeron a los invitados a Conkal, donde el Gobernador, padrino del evento, en representación del presidente Díaz, presenció la unión entre los ferrocarriles con rumbo a Progreso y a Tixkokob. En el puerto pronunciaron discursos Javier Santa María, Arturo Navarrete Garibaldi, Francisco Romero y Rodolfo Menéndez. El banquete se celebró en uno de los salones del Palacio Municipal.¹⁶¹

De acuerdo con Cantón Rosado, la intención del concesionario era construir el ferrocarril pasando por Izamal, pero al obtener Rendón Peniche de una concesión para construir una vía hacia esa población, cambió sus planes. El trazado finalmente incluyó varias poblaciones a su paso. La construcción del ramal a Progreso sirvió para dar impulso a los avances de la línea troncal, que llegó a Tixcoco en agosto de 1884. No fue hasta junio de 1888, 4 años más tarde, que se inauguró el tramo a Motul.¹⁶² El ferrocarril alcanzó Temax el 5 de mayo de 1897,¹⁶³ continuando luego hacia Tunkás en 1899 y Dzitás en 1902, siguiendo el Camino Real a Valladolid. Para contribuir unir las tres poblaciones más importantes de la región por

¹⁵⁹ Francisco Cantón Rosado, *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*, p. 69.

¹⁶⁰ Sobre este préstamo Allen Wells señala que fue hecho por un grupo de 30 individuos quienes le proporcionaron 170 000 pesos que se invirtieron en completar el ramal a Progreso. Allen Wells, “All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan”, p. 169; Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, pp. 30–31.

¹⁶¹ “La inauguración del Nuevo Ferrocarril”, *La Revista de Mérida*, 6 de julio de 1886, citado en Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 35.

¹⁶² La crónica del evento fue publicada en *La Revista de Mérida* el 26 de julio, se puede consultar en Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 37.

¹⁶³ “El Ferrocarril en Temax”, *La Revista de Mérida*, 9 de mayo de 1897, citado en Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 38.



ferrocarril, el general solicitó y obtuvo, en junio de 1888, una concesión para construir un ramal desde Dzitás llegaría a Espita y Tizimín.¹⁶⁴

En septiembre de 1902, cuando faltaban tan sólo 39 kilómetros para llegar a Valladolid, el general Cantón, quien ya contaba con 69 años, decidió vender su empresa. Esta fue adquirida por E. Escalante e hijo,¹⁶⁵ Carlos Peón,¹⁶⁶ José Palomeque¹⁶⁷ y Pedro Peón Contreras,¹⁶⁸ por la suma de cinco millones de pesos. En noviembre de ese mismo año la compañía fue incorporada a Ferrocarriles Unidos de Yucatán. El hijo del General explica la venta de la empresa en el párrafo que se transcribe a continuación:

¹⁶⁴ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 31; Francisco Cantón Rosado, *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*, p. 69.

¹⁶⁵ Casa Escalante. Fundada en 1839 por Eusebio Escalante Castillo, fue formada para la exportación de henequén y palo de tinte, así como la importación de maquinaria para las haciendas. Desde 1852 representó los intereses de la Theabud Brothers; esto le permitió otorgar préstamos en efectivo a los productores de henequén y controlar gran parte del mercado. Hacia 1870 se incorporó a los negocios Eusebio Escalante Bates, hijo de Escalante Castillo, y la casa cambió de nombre a E. Escalante e Hijo. Bajo la dirección de Escalante Bates, quien quedó al frente al retirarse su padre en 1884, la sociedad invirtió en varios negocios mediante la compra de acciones, incluyendo compañías de ferrocarril, de tal manera que en 1902 controlaban la mayoría de las acciones de Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo II, pp. 124-125.

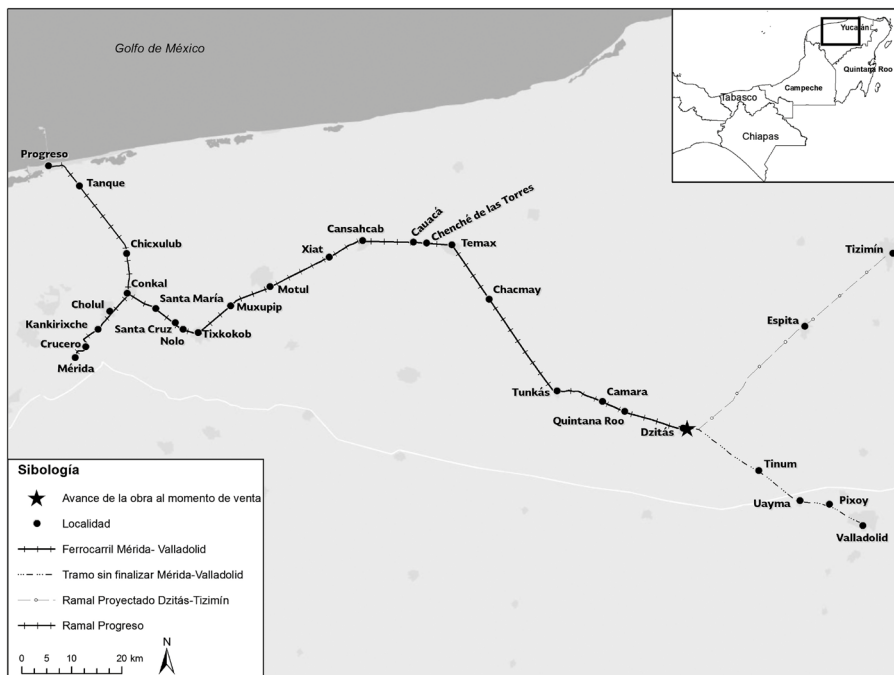
¹⁶⁶ Carlos Peón Machado (1859-1923). Político yucateco que militó en el Partido Liberal. Ocupó la gubernatura del estado entre 1894-1897. Al terminar su periodo formó un partido para buscar su reelección en contra de Francisco Cantón. Utilizó el poder del Estado para reprimir un mitin del candidato opositor, lo que le valió que tuviese que renunciar. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo V, p. 113.

¹⁶⁷ José Palomeque Solís (1847-1918). Médico y político yucateco. Estudió medicina en Mérida y de manera posterior se mudó a Francia a estudiar una especialidad. En 1870 regresó a su ciudad natal y se incorporó como profesor de la Escuela de Medicina, de la que fue director. Fue secretario general de gobierno durante la gubernatura de Carlos Peón Machado en 1896. En 1902 fue miembro del primer consejo de administración de FUY. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo V, p. 33.

¹⁶⁸ Pedro Peón Contreras (1855- ¿?). Empresario y hacendado yucateco que tuvo participación en varias compañías, como la Fábrica de Ladrillos, Tejas, Materiales de Construcción y Ornamentación; fue accionista del Banco Yucateco (1890) y socio fundador de la cordelería La Industrial (1897). Perteneció a la Cámara Agrícola de Yucatán y fungió como vocal en su primera directiva. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo II, pp. 28-29, tomo III, pp. 32-22, 354-355, 384-386, 400-401.

MAPA 4.

Avance en la construcción del ferrocarril de Mérida a Valladolid y sus ramales



Fuente: elaboración propia con apoyo M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH, con información contenida en *Carta de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán*, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, planos, caja 273, exp. 4, 1906.

Entonces se había formado por prominentes personajes políticos y hombres de negocios, una poderosa empresa que pidió y obtuvo la concesión de un tercer ferrocarril de Mérida a Progreso. Era una amenaza para la Empresa del ferrocarril de Valladolid, que sacaba grandes utilidades del ramal de Progreso. Era una amenaza también para la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal. Urgía defenderse de la nueva empresa que contaba con importantes influencias políticas. De allí vino la idea de consolidar las empresas de vía ancha a Progreso y de vía angosta a Valladolid, así como la de vía angosta a Campeche. Quedaría así formada una nueva y poderosa compañía y por tanto, asegurada también la terminación del ferrocarril a Va-



lidad, Espita y Tizimín. Por otra parte, el General Cantón debía una suma importante, millón y medio de pesos, y no estaba en condiciones de afrontar solo una lucha que hubiera sido para él ruinoso.¹⁶⁹

Aunque Francisco Cantón no logró completar su sueño de conectar, mediante el ferrocarril, su ciudad natal con la capital, cuando la vía fue terminada por Ferrocarriles Unidos en 1906, el general fue invitado a viajar el 22 de febrero en la primera locomotora que llegó a Valladolid, aunque la inauguración oficial se realizó hasta el 4 de mayo.¹⁷⁰

Dos orígenes, un destino común: el ferrocarril entre Mérida y Campeche

Este ferrocarril inició como dos proyectos y sus respectivas concesiones: uno que pretendía unir la ciudad de Mérida con el poblado de Calkiní y otro que desde Campeche se comunicaría con el mismo punto. Al final, el camino de hierro mediante el cual se conectaron ambas capitales se conformó en una sola empresa. Antes de ahondar en ella dedicaremos los siguientes dos apartados a las primeras concesiones que permitieron la conexión ferroviaria entre Mérida y Campeche.

Ferrocarril de Mérida a Calkiní con ramal a Celestún

El gobernador Manuel Romero Ancona estaba convencido de que la comunicación ferroviaria era esencial para atraer el bienestar económico y social al estado. Por ello, además de la concesión para construir un ferrocarril que se dirigiera al cono sur, el 14 de septiembre de 1880 obtuvo otra para construir el Ferrocarril de Mérida a Calkiní y un ramal a Celestún, ya fuera a cuenta del ejecutivo o mediante la organización de una o más compañías para ese fin.¹⁷¹ De acuerdo con la concesión, esta vía debería construirse en cuatro años, y se otorgó una subvención de 1000 pesos por kilómetro si se completaba en tres años. Se estipuló que en caso de

¹⁶⁹ Francisco Cantón Rosado, *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*, p. 70.

¹⁷⁰ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 32.

¹⁷¹ El decreto de concesión completo puede consultarse en: Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1879-1880*, tomo III, pp. 584-600.

no cumplirse con esos términos se le impondría una multa, además de perder los derechos sobre el camino.¹⁷²

Una vez obtenida la autorización, el gobierno organizó la empresa que se encargaría de realizar el proyecto, para lo que contó con el apoyo de Agustín del Río,¹⁷³ Francisco Ogarrio¹⁷⁴ y Juan Castellanos León y Cía.; a quienes más tarde les fue traspasada la concesión.¹⁷⁵ Las obras comenzaron en marzo de 1881. Pronto se dieron cuenta de que no podrían cumplir con el primer plazo, por lo que pidieron una prórroga de seis meses, la cual les fue otorgada en mayo del mismo año.¹⁷⁶

La compañía nombró presidente de la junta a Rodulfo G. Cantón y a Agustín del Río y Francisco Ogarrio como sus representantes en la Ciudad de México, mientras que la Secretaría de Fomento designó a Vicente Solís León como inspector de la vía.¹⁷⁷

¹⁷² Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, tomo III, p. 845.

¹⁷³ Agustín del Río (?-1903). Entre 1875-1878 fue senador por el estado de Yucatán en la VIII legislatura y en varias ocasiones por el estado de Tlaxcala. En 1877 fue gobernador interino al sustituir al general Protasio Guerra, al triunfar el Plan de Tuxtepec y le correspondió convocar a elecciones locales. Manuel González Oropeza, *Las facultades exclusivas del senado de la república*, pp. 80, 83, 85, 87-88, 90-91, 93, 95-96, 98-99; Raúl Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo V, p. 331.

¹⁷⁴ Es poca la información que se ha podido encontrar sobre este personaje. Participó como representante del gobierno estatal en la década de 1880, en la formulación de los proyectos de contratos para la instalación de sucursales bancarias del Banco Mercantil Mexicano y el Banco Nacional Mexicano en Yucatán. Fue diputado y falleció en 1885. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo III, pp. 32-33, 400-401; *Diario de los debates del Senado de la República*, 25 de agosto de 1884-15 de septiembre de 1885, p. 237.

¹⁷⁵ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1879-1880*, tomo III, pp. 888-894; Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1881*, tomo IV, pp. 232-233.

¹⁷⁶ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 47; Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, tomo III, p. 845.

¹⁷⁷ Se ha dicho Rodulfo G. Cantón también fue nombrado miembro de la junta del ferrocarril de Mérida a Peto y que en 1879 se convirtió en su concesionario, junto con su hermano Olegario. Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, tomo III, p. 845.



El primer riel se clavó en Mérida el 6 de enero de 1882. En la ceremonia participaron Joaquín Castillo Peraza en representación del gobernador y Octavio Rosado, quien estuvo a cargo de colocar el primer clavo, de acuerdo con la crónica publicada en *La Revista de Mérida*. Acto seguido se escucharon al vuelo las campanas de todos los templos de la ciudad. Los discursos fueron pronunciados por Roberto Casellas Rivas, Joaquín Castillo Peraza y Apolinar García y García. Al momento de la inauguración ya se habían terminado dos kilómetros del terraplén sobre el que se tenderían las vías.¹⁷⁸

En diciembre, la obra se encontraba a seis kilómetros de llegar a la villa de Umán, pero a partir de ese momento los trabajos disminuyeron por diferentes causas y no se cumplieron los compromisos acordados en la concesión. Por ese motivo, se hizo la reclamación a la empresa, que se defendió argumentando problemas que estaban fuera de su control, incluso relacionadas con los pagos de subvención. Por lo que para evitar futuros problemas, se efectuó un nuevo contrato, que incluía una fianza de 10 000 pesos para garantizar su cumplimiento.¹⁷⁹

En septiembre de 1881, los concesionarios de la vía, Agustín del Río, Francisco Ogarrio y Juan Castellanos, se asociaron con los hermanos Olegario y Rodulfo G. Cantón para continuar con su construcción, quienes formaron la Compañía Yucateca Limitada del Ferrocarril de Mérida a Calkiní con ramal a Celestún. La junta quedó compuesta por Rodulfo G. Cantón, (presidente y director general), Francisco Ogarrio, Olegario G. Cantón y Juan Castellanos León (secretario).¹⁸⁰

En 1881, con motivo de las fiestas de conmemoración del aniversario de la independencia del país, la empresa organizó un recorrido que, partiendo de la ciudad de Mérida, llegara al punto hasta donde estaba construida la vía cerca de la hacienda Chacsinkín. El viaje se hizo en la primera locomotora adquirida por la compañía y que recibió el nombre

¹⁷⁸ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 47; y “Ferrocarril de Mérida a Calkiní”, *La Revista de Mérida*, 8 de enero de 1882, p. 1.

¹⁷⁹ Carlos Pacheco, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana correspondiente a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, tomo III, p. 845.

¹⁸⁰ “Ferrocarril de Mérida a Calkiní”, *La Revista de Mérida*, 11 de septiembre de 1881, p. 3, Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1881*, tomo IV, pp. 985–986; Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1882*, tomo V, p. 146.

de Delfina O. de Díaz, en honor de la esposa del general Porfirio Díaz.¹⁸¹ En 1888, el gobierno autorizó a la empresa la construcción de dos ramales: uno a Hunucmá y otro que conectara Abalá y Muna.

Ferrocarril de Campeche a Calkiní con ramal a Lerma

La concesión para construir el camino férreo que conectase Campeche con Calkiní fue solicitada por el gobierno del estado al ejecutivo federal y aprobada a finales de 1880. En febrero del año siguiente se celebró un contrato entre ambas partes, en el cual se aprobaba la construcción de una vía que uniese los poblados mencionados y que, además, podría prolongarse hasta Lerma.¹⁸² A fines de marzo, el Congreso autorizó al ejecutivo a contratar un préstamo con el fin de construir dicho camino de hierro y en abril comenzaron los trabajos para el trazo de la vía, que estuvieron a cargo del ingeniero Enrique Fremont.¹⁸³

La prensa local publicó que el ejecutivo del estado había sostenido reuniones con representantes de la sociedad quienes pudiesen organizar una empresa para traspasarles la concesión.¹⁸⁴ Mientras tanto, el gobierno continuó apoyando la obra y, con aprobación del Congreso local, se destinaron 8 000 pesos del erario para auxiliar los trabajos, además de sancionar que en los años siguientes se destinarán 1 000 pesos mensuales para el mismo fin. Otra medida fue el establecimiento de una lotería cuyas ganancias se destinarían a la construcción de la vía.¹⁸⁵

La junta de la empresa debía componerse de cinco miembros propietarios y cinco suplentes nombrados por el gobierno del estado; el cargo sería honorario con una duración de dos años. Anualmente se nombrarían

¹⁸¹ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, año de 1882, tomo V, p. 568.

¹⁸² "Ferrocarril de Campeche", en *La Revista de Mérida*, 11 de marzo de 1881, p. 2. El contrato y las bases para la construcción de la vía pueden consultarse en: Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1881*, tomo IV, pp. 117-134, 598-605.

¹⁸³ "Noticias de Campeche", *La Revista de Mérida*, 13 de abril de 1881, Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1881*, tomo IV, pp. 135, 226.

¹⁸⁴ "Ferrocarril de Campeche", *La Revista de Mérida*, 18 de marzo de 1881, p. 3; "Ferrocarril de Campeche", *La Revista de Mérida*, 20 de marzo de 1881, p. 3; "Cuestión del Ferrocarril de Campeche", *La Revista de Mérida*, 25 de marzo de 1881, p. 2

¹⁸⁵ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1881*, tomo IV, pp. 847-848.



entre los miembros un presidente y un secretario. Entre las atribuciones de la junta se encontraban: la autorización de compras de terrenos, materiales, máquinas y cualquier cosa necesaria para la construcción de la vía; autorizar traspasos, permutas y ventas de propiedades o valores de la empresa; determinar los trabajos que debían realizarse; indicar al gobierno los empleados que se necesitaban; recibir las cuentas y productos de la explotación e ingresarlas a la tesorería del estado; formar los reglamentos necesarios para el funcionamiento de la empresa y de la junta; además de fijar tarifas, gastos de administración, entre otras funciones.¹⁸⁶

En noviembre se hizo oficial el traspaso de la concesión a los señores Victoriano Nieves, Castellot Gutiérrez y Cía., Marcelino Castilla, Eduardo Berrón, José Ferrer y Tur, Zaldívar y Castillo, José Méndez Estrada y Andrés Ibarra Lavalle.¹⁸⁷ En este contrato se estipulaba que la empresa debía presentar una fianza de 40 000 pesos y devolver al gobierno el dinero que ya había invertido en las obras de terracería, y planos, así como los 8 000 pesos que se habían destinado mediante la aprobación del Congreso local. A cambio el ejecutivo apoyaría a la empresa con una subvención de 1 000 por kilómetro construido, además del compromiso de auxiliarla en lo posible, entre otras condiciones que debían de cumplirse.¹⁸⁸

Unificación de los caminos, ramal a Ticul y venta

En 1889, los propietarios vendieron la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Calkiní a Sixto García, Miguel Peón Fajardo, José y Alfredo Domínguez Peón y Eloy Haro por 225 000 pesos. Estos adquirieron también de José Méndez Estrada los derechos de la vía de Campeche a Calkiní por 125 000 pesos, y conformaron la compañía del Ferrocarril Peninsular.¹⁸⁹ El 5 de octubre se hizo la consolidación de ambas concesiones, en ese momento la vía estaba formada por 115.5 kilómetros que comprendían 53 de Mérida a Calkiní, 7 de Umán a Hunucmá y 48 de Campeche a Calkiní.

La Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas indica que, al constituirse la Compañía Peninsular de Ferrocarriles sólo

¹⁸⁶ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1881*, tomo IV, pp. 945–951.

¹⁸⁷ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1881*, tomo IV, p. 1044.

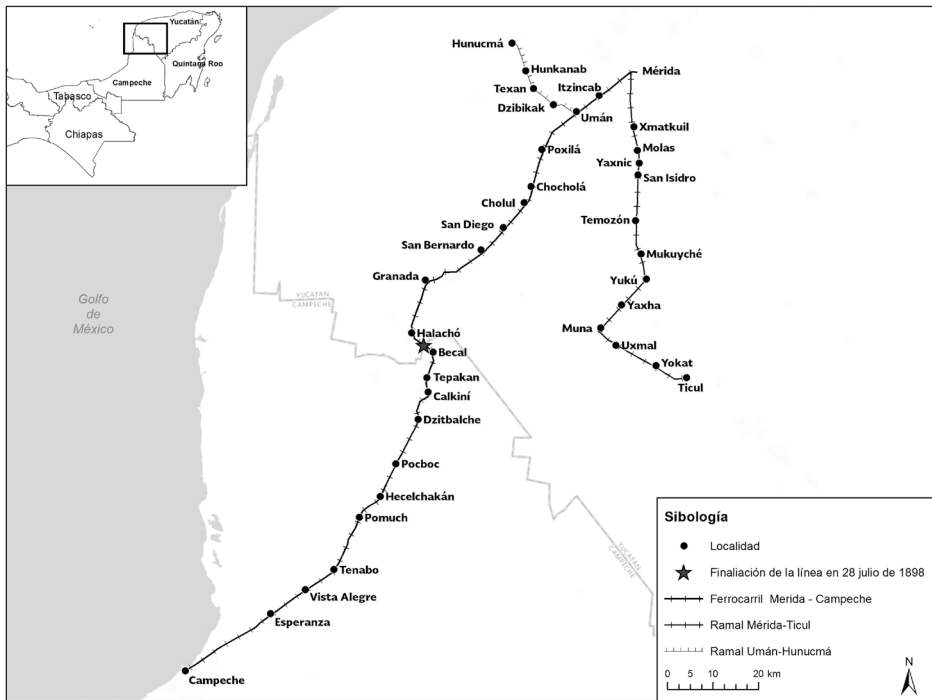
¹⁸⁸ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1881*, tomo IV, pp. 1045–1049.

¹⁸⁹ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 47.

abarcó las vías de Mérida a Campeche y de Mérida a Izamal, mientras que la de Campeche a Lerma fue separada de ellas y quedó bajo la administración de una junta directiva. En esta última, que alcanzaba apenas 6 o 7 kilómetros, los vagones eran movidos por mulas.

MAPA 5.

Ferrocarril de Mérida a Campeche y sus ramales (Peninsular)



Fuente: elaboración propia con apoyo M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH, con información contenida en *Carta de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán*, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, planos, caja 273, exp. 4, 1906.

De acuerdo con la *Carta de los Ferrocarriles, Faros, Muelles, Líneas de Navegación y Obras en los Puertos* contenida en una memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, correspondiente a 1896, los trabajos de las vías proyectadas originalmente para llegar a Calkiní, Campeche, estaban en las siguientes condiciones: Mérida-Campeche llegaban al poblado de Maxcanú, y las de Campeche-Mérida a Hecelchakán, con un total de



141.404 kilómetros.¹⁹⁰ La vía se completó en 1898, y el último riel se clavó en la línea divisoria entre Yucatán y Campeche. La ceremonia se llevó a cabo el 28 de julio de ese año, con la presencia del Ministro de Justicia Joaquín de Baranda en representación del presidente Díaz.¹⁹¹

Respecto al ramal a Celestún que la empresa tenía derecho a construir, renunció a él y, a cambio, negoció en 1900 una concesión para prolongar la vía a Ticul, pasando por Muna, y extenderla hasta Tekax si lo consideraban conveniente. Al igual que ocurrió con las compañías de Mérida a Progreso y Oriente, algunos empresarios adquirieron las acciones del Ferrocarril Peninsular para luego venderlas. La empresa corrió la misma suerte que las otras, al ser incorporada a Ferrocarriles Unidos al constituirse esta compañía.

Los caminos de papel: concesiones que no se concretaron

Además de las vías sobre las que se ha hablado líneas arriba, se solicitaron otras concesiones que, aunque fueron otorgadas nunca se construyeron. En este apartado se da cuenta de ellas para conocer hacia dónde se dirigieron los esfuerzos por establecer la comunicación ferroviaria en el estado y quiénes, en los casos en que se tiene información sobre ellos, fueron los sujetos que se interesaron en desarrollar esos proyectos.

Ferrocarril de Celestún a Sotuta

En junio de 1883, se anunció en la prensa que el Sr. José Matilde Alcocer,¹⁹² destacado militar y coronel del ejército, se encontraba en pláticas con el gobierno federal para establecer una vía férrea entre la ciudad de Mérida, Celestún y Sotuta. Los trámites se prolongaron hasta diciembre de ese

¹⁹⁰ Francisco Z. Mena, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de comunicaciones y Obras públicas de 1° de julio de 1891 a 30 de junio de 1896*, p. 98.

¹⁹¹ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 47; "La unión de los dos estados", *La Revista de Mérida*, 30 de julio de 1898, transcrito en Manuel Irabién Rosado junto con otras narraciones de los festejos en ambos estados así como los discursos que se pronunciaron, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, pp. 49–58.

¹⁹² José Matilde Alcocer (¿? – 1886). Militar y político yucateco, luchó en contra del Segundo Imperio. Fue electo como vicegobernador para el periodo 1874-1879 pero no llegó a ocupar el cargo ante la designación provisional de Eligio Ancona en 1874. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo I, p. 147.

año pues, aunque ya se había firmado el contrato, quedaba pendiente la aprobación del congreso local.¹⁹³

La aprobación se dio el 8 de marzo de 1884 mediante el siguiente decreto: La 10ª Legislatura constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán a nombre del pueblo decreta:

Artículo 1º Se asigna al Concesionario del ferrocarril de Celestún a Sotuta con estaciones en la villa de Hunucmá y en esta capital, C. José M. Alcocer, ó a la persona ó compañía á quién pasase la empresa de conformidad con el artículo 56 de su contrato, la subvención de un mil pesos cada kilómetro que entregue de la mencionada vía á satisfacción del ingeniero que el Ministerio de Fomento tenga a bien nombrar para que inspeccione y reciba los trabajos, según lo estipulado con el referido Ministerio.

Art. 2º El expresado concesionario, persona ó compañía que representa la Empresa queda en toda forma obligado a observar las condiciones 1ª, 2ª, 3ª, del artículo 3º del decreto número 78 de 5 de marzo de 1881, impuestas al Concesionario del ferrocarril de Mérida á Valladolid.

Respecto a los trabajos de construcción, aunque se sabe que se hizo el trazo de los primeros 20 kilómetros entre Mérida y Hunucmá,¹⁹⁴ al parecer tuvieron algunos tropiezos que desconocemos y en 1884 se concedió una prórroga para los plazos que debían cumplirse, finalmente la concesión caducó en 1885. Un año más tarde falleció el concesionario, quien posiblemente se encontraba enfermo desde tiempo atrás. Eso, o la falta de capital, pudieron ser factores para que esta vía no se construyera.¹⁹⁵

¹⁹³ "Otro ferrocarril", *La Revista de Mérida*, 16 de junio de 1883, p. 3; "Contrato con Matilde Alcocer para su Construcción", AGN, SCOP, Ferrocarriles, 77 Ferrocarril de Celestún a Sotuta, exp. 77/1-1, 1883; "Otro ferrocarril en Yucatán", *La Revista de Mérida*, 21 de diciembre de 1883, p. 2.

¹⁹⁴ "Trazo de los primeros 20 km de Mérida a Hunucmá", AGN, SCOP, Ferrocarriles, 77 Ferrocarril de Celestún a Sotuta, exp. 77/2-1, 1883.

¹⁹⁵ "Prórroga de los plazos del contrato", AGN, SCOP, Ferrocarriles, 77 Ferrocarril de Celestún a Sotuta, exp. 77/3-1, 1884; "Caducidad de la concesión", AGN, SCOP, Ferrocarriles, 77 Ferrocarril de Celestún a Sotuta, exp. 77/5-1, 1885; "El Sr. Coronel José Matilde Alcocer", *La Revista de Mérida*, 11 de mayo 1886, p. 1.



En mayo de 1897, el gobierno otorgó una concesión a los señores Joaquín Casasús¹⁹⁶ y Rosendo Pineda¹⁹⁷ para construir un ferrocarril que uniría la villa de Peto con la Bahía del Espíritu Santo, además de otra que conectaría Valladolid con la villa de Tihosuco o algún otro punto que entroncara con la primera, partiendo de un punto entre la línea de Peto y la Bahía del Espíritu Santo, cerca del margen del Río Hondo, en la frontera con Belice, para llegar a un total de 443 kilómetros de vías que debían completarse en un plazo de doce años.¹⁹⁸

Este camino se consideró de importancia debido a su potencial para fomentar nuevos puertos en la costa, explotar las riquezas naturales y a terminar con el contrabando desde Belice. Para construir la vía se conformó la “Compañía Nacional de los Ferrocarriles Sud-Orientales en Yucatán”, a la cual los concesionarios traspasaron sus derechos. Formaron parte de esta empresa Olegario Molina (presidente del consejo de administración), Rodolfo G. Cantón (vicepresidente), Alonso de Regil Peón, E. Haro, R. Peón, Pedro M. Peón de Regil, Avelino Montes y Manuel Sierra Méndez. Muchos de ellos tenían intereses o habían participado en empresas o la construcción de otros ferrocarriles; mientras que para la definición del trazo de la vía fue contratado Porfirio Díaz hijo como ingeniero militar.¹⁹⁹

¹⁹⁶ Joaquín Casasús (1858-1916). Fue un economista, jurista, banquero, político, diplomático y escritor mexicano, nacido en Tabasco pero radicado en Yucatán desde una edad temprana, ahí llevó a cabo sus estudios en el Instituto Literario, en donde se convirtió en cercano de Olegario Molina. En la Ciudad de México estudió jurisprudencia, obtuvo su título en 1880. De regreso en Tabasco se convirtió en juez de Teapa y tiempo después fue nombrado Secretario de Gobierno del Estado de Francisco Lanz. Alfonso de María y Campos, “Porfirianos prominentes: orígenes y años de juventud de ocho integrantes del grupo de los Científicos, 1846-1876”, pp. 617-620; Olimpia Reyes Pineda, *Dos agentes diplomáticos del porfiriato. Joaquín Casasús y Enrique Creel*, pp. 35-36.

¹⁹⁷ Rosendo Pineda (1855-1914). Nacido en Huchitán, Oaxaca, luchó contra el Segundo Imperio, lo que le valió ser beneficiado, junto con otros seis jóvenes, por Porfirio Díaz, quien les pagó sus estudios en la capital del estado. Ahí estudió en el Instituto de ciencias y Artes del Estado, en donde estudió la carrera de abogado. Fue del círculo cercano de Porfirio Díaz y llegó a ser gobernador del estado de Chiapas. Alfonso de María y Campos, “Porfirianos prominentes: orígenes y años de juventud de ocho integrantes del grupo de los Científicos”, 1846-1876”, pp. 612-617.

¹⁹⁸ *Compañía de los ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos*, pp. 10-11.

¹⁹⁹ *Compañía de los ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos*, p. 9; *Compañía de los Ferrocarriles Sud Orientales en Yucatán. Concesiones y estatutos*, p. 3; Debo agradecer por esta información a Raúl J. Casares G. Cantón, quien se encuentra preparando un libro sobre este ferrocarril, que a pesar de no haberse construido estuvo

La compañía también recibió una concesión para “deslindar y medir los terrenos baldíos, excedencias y demasías que se encuentren al poniente de una línea que, partiendo de la costa norte de Yucatán, pase por los límites de los partidos de Motul y Temax, toque la ciudad de Sotuta, pase por el centro de la laguna de Chichankanab; y termine en la boca del río Hondo en la bahía de Chetumal”.²⁰⁰ Se les otorgó un plazo de tres años para terminar los deslindes y como compensación recibiría un tercio de las tierras deslindadas y las otras dos terceras partes se aplicarían como pago de la subvención que le correspondía.²⁰¹

El capital inicial de la empresa se fijó en 1 250 000 pesos, divididos en 12 500 acciones con un valor de 100 pesos cada una, con la posibilidad de aumentar esta cantidad según las necesidades del proyecto. Cada acción de la empresa incluía un bono provisional que otorgaba derecho a una porción de tierra de 100 000 metros cuadrados.²⁰² Ésta fue la única empresa en la península que recibió este tipo de prerrogativa, lo que indica, por un lado al interés por parte de la empresa de poder lucrar con las riquezas naturales de la zona, y por el otro al del gobierno por que se ocuparan y poblaran las tierras que se encontraban en la frontera, para contener a los indígenas rebeldes y el contrabando inglés que se llevaba a cabo por Belice.

En 1898 se estableció un consejo de administración, con la designación de un comisario propietario y uno suplente, cuyo mandato se extendía hasta 1900, cuando se celebraría la primera Asamblea General de Accionistas. Los trabajos de reconocimiento para el trazo entre Peto y Tihosuco iniciaron en 1899, y la construcción comenzó un año más tarde cuando se clavó el primer riel, completando los dos primeros kilómetros en noviembre de ese año.²⁰³

inmerso en un proceso mucho más complejo de lo que se puede dilucidar en estas pocas líneas. La firma de Porfirio hijo consta en los planos que se presentaron ante SCOP. “Aprobación de trazos”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 186 Ferrocarriles Sudorientales, 1901, exp. 186/19-1, fs. 34-36.

²⁰⁰ *Compañía de los ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos*, p. 12.

²⁰¹ *Compañía de los ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos*, p. 12.

²⁰² *Compañía de los ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos*, p. 18-23.

²⁰³ “Iniciación de los trabajos de construcción entre Peto y Tihosuco”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 186 Ferrocarriles Sudorientales, 1899, exp. 186/15-1, f. 3; “Iniciación de los trabajos de construcción entre Peto y Jonotchel”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 186 Ferrocarriles Sudorientales, 1900, exp. 186/17-1, f. 3; “Inauguración de la línea”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 186 Ferrocarriles Sudorientales, 1900, exp. 186/18-1, f. 2.



Al año siguiente, el representante de la compañía solicitó que se aprobase una modificación en el trazo por terrenos que serían más convenientes para la pronta construcción de la vía que debía llegar a Chan Santa Cruz, capital de los mayas rebeldes. Para entonces, las tropas federales bajo el mando del general Ignacio A. Bravo habían iniciado la reconquista del territorio, ingresando a una desierta Santa Cruz el 4 de mayo de 1901.²⁰⁴ Es posible que esta victoria, aunada a otros proyectos de interés federal, que culminaron en la conformación del territorio de Quintana Roo en noviembre de 1902, hayan contribuido a que se perdiera interés en el proyecto.²⁰⁵ A pesar de haber construido cuatro kilómetros de vía, más otros tantos de terraplén, que nunca entraron en explotación, la concesión de la empresa se declaró caduca en 1903.²⁰⁶ Durante ese año comenzó el proceso para la liquidación de la empresa que se prolongó hasta 1905.²⁰⁷

²⁰⁴ Desde inicios de 1900 en la prensa se estuvieron publicando notas que daban seguimiento al avance de las tropas, “Croquis del campo de operaciones contra los mayas rebeldes”, *La Revista de Mérida*, 12 de enero de 1900, p. 2; “Ocupación de Hobompich por las fuerzas rebeldes. ¡Sobre Chan Santa Cruz!, *La Revista de Mérida*, 3 de enero de 1901, p. 2; “A última hora, reñido encuentro con los rebeldes. Perdidas de consideración”, *La Revista de Mérida*, 27 de febrero de 1901, p. 2; “La pacificación de los mayas”, *El Mundo Ilustrado*, 1 de julio de 1900, s.p.; “La campaña de Yucatán”. *El Mundo Ilustrado*. 5 de mayo de 1901, s.p.; la nota de la toma de Santa Cruz se publicó en varios periódicos de la capital del país como *El Imparcial*, *El Tiempo* y *El Mundo Ilustrado*. “Ocupación de Chan-Santa Cruz”, *El Imparcial*, 5 de mayo de 1901, p. 1; “La toma de Santa Cruz. Entusiastas fiestas”, *El Tiempo*, 5 de mayo de 1901, p. 2; “La campaña de Yucatán”, *El Mundo Ilustrado*, 12 de mayo de 1901, s.p.

²⁰⁵ “Dos decretos. Autorización del ejecutivo en materia de hacienda. El territorio de Quintana Roo”, *El Tiempo*, 27 de noviembre de 1902, p. 1. De nuevo remito al libro en el que está trabajando Casares G. Cantón, quien aborda el asunto con mayor profundidad.

²⁰⁶ “Embargo de los cuatro kilómetros de vía”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 186 Ferrocarriles Sudorientales, 1918, exp. 186/11-1, f. 1.

²⁰⁷ “Asamblea General de Accionistas para la liquidación de la empresa”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 186 Ferrocarriles Sudorientales, 1903-1904, exp. 186/7-1; “Traspaso de la concesión a los lics. Joaquín Casasús y Rosendo Pineda”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 186 Ferrocarriles Sudorientales, 1903-1905, exp. 186/8-1.

IMAGEN 15.

En rojo el trazo tentativo de la construcción de los Ferrocarriles Sud-Orientales



Fuente: Compañía de los ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos, p. 43.



Respecto a las demás concesiones otorgadas no se tiene más información que la que se encuentra en el fondo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) del Archivo General de la Nación, las enlistamos a continuación:

- *Ferrocarril de San Ignacio a Hunucmá* otorgada a Juan Urcelay²⁰⁸ en 1888, traspasada a Gonzalo Peón en 1890. Aparentemente no hubo avances en este proyecto y la concesión caducó en 1892.²⁰⁹
- *Ferrocarril de Caucel a Progreso* a José E. Maldonado²¹⁰ en 1889, esta concesión fue motivo de queja de Juan Urcelay puesto que la ruta era muy cercana al trazo de la que él había obtenido para construirlo de San Ignacio a Hunucmá.²¹¹
- *Ferrocarril de Mérida a Muna* se otorgó en febrero de 1900 una concesión a Rafael Dondé²¹² para su construcción, no se cuenta con más información sobre esta vía.²¹³

²⁰⁸ Juan Antonio Urcelay (1831-1897). Precursor de la industria textil en Yucatán. Fue dueño de una fábrica de hilados y tejidos llamada El Telar, misma que agrandó y cambió su nombre a La Constancia. Además, poseía la finca Santa Rosa. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo VI, p. 38.

²⁰⁹ “Contrato con Juan Urcelay para su construcción”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 104 Ferrocarril de San Ignacio a Hunucmá, exp. 104/1-1, 1889; “Traspaso de la concesión a Gonzalo Peón”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 104 Ferrocarril de San Ignacio a Hunucmá, exp. 104/4-1, 1890; “Caducidad de la concesión”, AGN, SCOP, Ferrocarril de San Ignacio a Hunucmá, exp. 104/5-1, 1892.

²¹⁰ José Encarnación Maldonado Castellanos (? – 1900); no se tiene mucha información sobre este individuo pero estuvo casado con Dolores Otero Dondé, hermana de Rafael Otero Dondé y sobrina de Manuel Dondé Cámara. “José Encarnación Maldonado Castellanos”, *Genealogia familiae*.

²¹¹ “Contrato de 7 de octubre de 1889 con José E. Maldonado para su construcción”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 107 Ferrocarril de Caucel a Progreso, exp. 107/1-1, 1889; “Queja por otorgamiento de la concesión al Ferrocarril de Caucel a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 104 Ferrocarril de San Ignacio a Hunucmá, exp. 107/2-1, 1889.

²¹² Rafael Otero Dondé (?-1909). Fue un comerciante y poeta yucateco. Sobrino de Manuel Dondé Cámara, uno de los más importantes comerciantes de la ciudad y que ocupó el cargo de Gobernador Interino en 1891; junto con Eusebio Escalante introdujeron el primer tranvía de Mérida. Rafael estuvo al frente de la casa comercial y bancaria Dondé y cía. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo IV, pp. 525–526.

²¹³ “Contrato de 21 de febrero de 1900 con Rafael Dondé para su construcción”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 225 Ferrocarril de Mérida a Muna, exp. 225/1-1, 1900.

- *Ferrocarril de Hunucmá a Sisal* otorgada a Tomás E. Ramos en 1904, quien la traspasó a Ferrocarriles Unidos de Yucatán un par de años después, esta vía tampoco fue construida pues en 1908 se declaró la caducidad de la concesión.²¹⁴

Aunque la construcción del primer ferrocarril en el estado inició en 1875; con el correr de los años surgieron otras compañías que se encargaron del tendido de otras vías que unieron la ciudad de Mérida con las villas de Valladolid, Peto y la ciudad de Campeche, así como ramales que comunicaron con otras poblaciones como Izamal, Sotuta, Acanceh, Espita, Tizimín, Hunucmá y Ticul, con lo que se buscó facilitar el transporte de personas, fibra de henequén y otros productos rumbo al puerto de embarque y transportar mercancías e individuos desde el puerto al interior del estado.



²¹⁴ “Contrato con Tomás E. Ramos para su construcción” AGN, SCOP, Ferrocarriles, 277 Ferrocarril de Hunucmá a Sisal, exp. 277/1-1, 1904; “Traspaso de la concesión a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 277 Ferrocarril de Hunucmá a Sisal, exp. 277/4-1, 1906; “Caducidad de la concesión”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 277 Ferrocarril de Hunucmá a Sisal, exp. 277/6-1, 1907–1908.

La formación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán en el contexto de la creación de Ferrocarriles Nacionales de México

En 1902 surgió Ferrocarriles Unidos de Yucatán, una empresa en la que eventualmente se unificarían todas las vías existentes en el Estado. Antes de explorar la consolidación de los ferrocarriles yucatecos, es crucial entender el panorama nacional en el cual se fusionaron las diversas compañías ferroviarias. Inicialmente, se destacará una breve reseña de las principales empresas ferroviarias y los conflictos que surgieron entre ellas. Luego, se enfocará en los factores que motivaron el proyecto de nacionalización de los ferrocarriles, el cual tuvo repercusiones significativas en el sistema ferroviario de la península de Yucatán.¹

En el segundo apartado se aborda la formación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán en el contexto del proyecto de nacionalización ferrocarrilero promovido por el Secretario de Hacienda José Yves Limantour. Este proyecto fue concebido como un mecanismo para combatir a los *trusts* extranjeros sobre los intereses gubernamentales en el sector ferroviario. La creación de FUY obligó a los empresarios a realizar ajustes significativos en la administración ferroviaria, los cuales impactaron tanto en los aspectos financieros de la empresa como en su infraestructura, tal como se muestra en la tercera parte de este estudio.

¹ Para lograr el cometido de esta sección ha sido imprescindible el trabajo de Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, y es preciso señalar que el primer apartado de este capítulo se basa en él, debido a que el análisis que presenta llevó a reflexionar sobre la posibilidad de que lo acontecido en Yucatán fuese un eco del proyecto que Limantour estaba ejecutando a gran escala con los ferrocarriles más importantes del país.

EL PROYECTO NACIONALIZADOR DE JOSÉ YVES LIMANTOUR

Hacia finales de la década de 1880, México contaba con cuatro caminos de hierro que constituían la columna vertebral del sistema ferroviario: Ferrocarril Mexicano (Ciudad de México-Veracruz); el Ferrocarril Central Mexicano (Ciudad de México-Ciudad Juárez, que se prolongaba mediante una vía secundaria de Aguascalientes al puerto de Tampico, terminada en 1891), el Ferrocarril Nacional de México (Ciudad de México-Nuevo Laredo), y el Ferrocarril Interoceánico (Ciudad de México-Veracruz, vía Puebla). Estos se complementaban con el Ferrocarril Internacional (Ciudad Porfirio-Durango) y el Ferrocarril de Monterrey al Golfo (de Treviño, en Coahuila, a Tampico), los cuales, aunados a otras vías de menor importancia comunicaban prácticamente toda la república (véanse a lo largo del texto las imágenes 16-21).²

La rivalidad entre estas empresas se intensificó a medida que crecía el sistema ferroviario, con estrategias como la reducción de tarifas y la aplicación de tarifas diferenciadas según la distancia de carga. Esta pugna generó descontento entre comerciantes, industriales, ganaderos y agricultores nacionales. En respuesta, el gobierno federal intervino en 1886 con enmiendas legales para regular la competencia entre las empresas ferroviarias.³

Las disputas entre las empresas ocasionaron que entre 1892 y 1896 se generasen dos importantes guerras de tarifas, que resultaron en varias medidas. Después de la primera, en 1892, se dio la formación de un *pool*,⁴ para las importaciones provenientes de Europa con destino a cualquier punto céntrico del país, en el cual todas las empresas aceptaron “el establecimiento de cargas uniformes [...] y un *pool* sobre los ingresos brutos, y un porcentaje fijo asignado a cada empresa: 8 pesos por cada tonelada serían para la empresa que realizara el flete; 45% de lo restante sería para

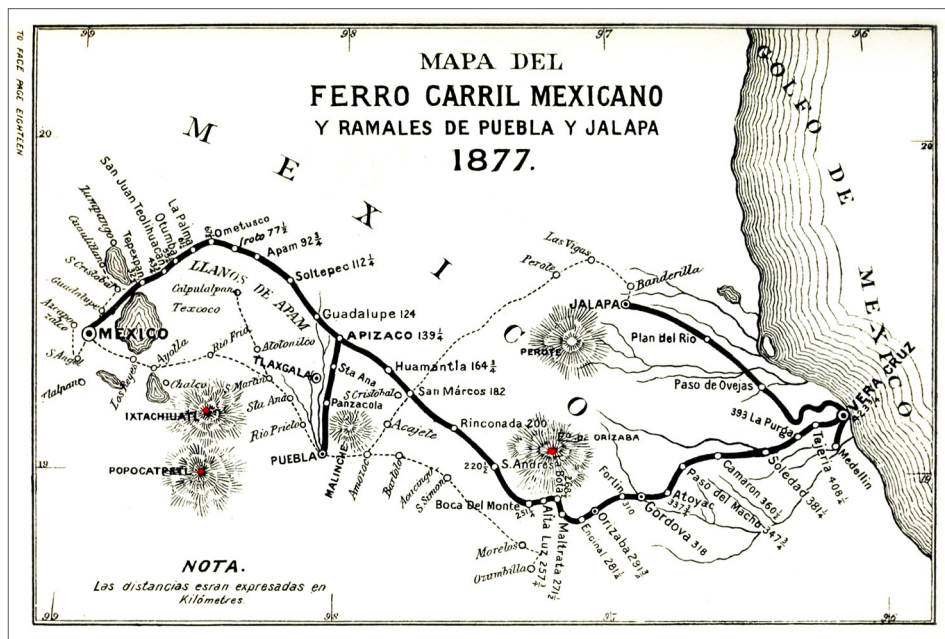
² Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, p. 51.

³ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 52-55.

⁴ Un *pool*, de acuerdo con la enciclopedia de economía, es una agrupación voluntaria de empresas que, conservando su propia personalidad jurídica, llevan a cabo una política comercial común, con el objeto de restringir la competencia y aumentar sus beneficios. “Pool”, *La Gran Enciclopedia de Economía*.

el Mexicano, 20% para el Interoceánico y 12% para el Nacional”.⁵ El 23% restante correspondería al Central. Para el control de estas operaciones se formó la Asociación Mexicana de Tráfico cuyos asuntos estarían en manos de los directores generales de las cuatro compañías y se designaría un director independiente, quien sería el presidente de la asociación.

IMAGEN 16.
Mapa del Ferrocarril Mexicano



Fuente: H. C. R. Becher, *A trip to Mexico, Begin Notes of a Journey from Lake Erie to Lake Tezcucó and Back*, Toronto, Willing and Williamson, 1880, p. 19.

La segunda guerra de tarifas se desencadenó por dos factores principales. En primer lugar, la inconformidad entre las empresas debido a acuerdos que el Ferrocarril Central realizó con otras compañías como la del Ferrocarril Internacional (Imagen 21) y la de Monterrey al Golfo (Imagen 20), para el transporte de mercancía proveniente de los Estados Unidos. En segundo, la empresa del Mexicano consideraba que al ser la vía por la que

⁵ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, p. 58.



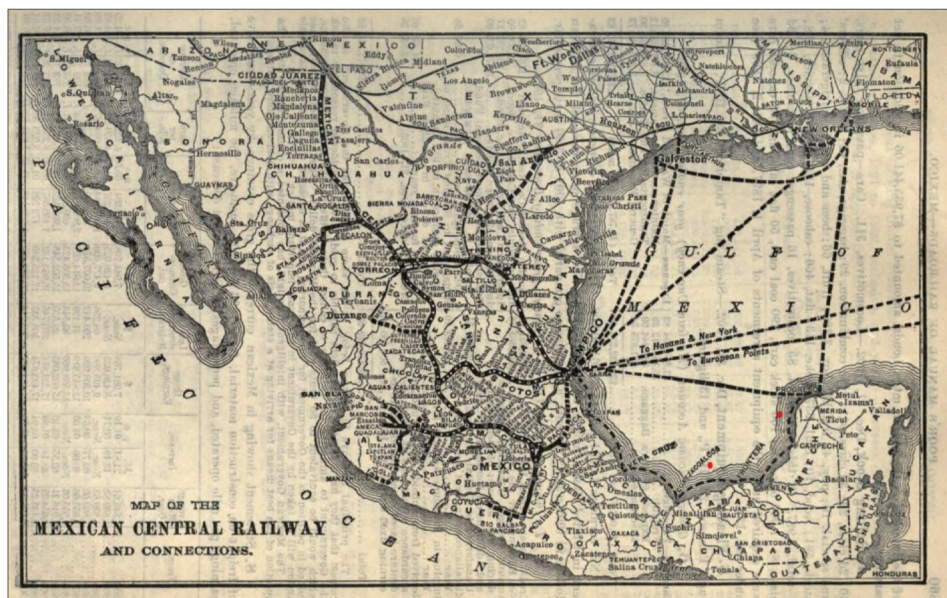
se transportaba la mayor cantidad de mercancía del *pool*, tenía derecho a recibir un mayor porcentaje del que se le había asignado originalmente.

Estos desacuerdos y otros conflictos llevaron a la disolución del *pool* en 1895. Sin embargo, en octubre de 1896, las empresas ferroviarias decidieron reinstaurarlo bajo nuevas condiciones. El nuevo acuerdo exigía que éste fuera renovado anualmente y revisado cada tres años. Además, se establecieron cuantiosas multas para las empresas que decidieran retirarse sin previo aviso con al menos seis meses de anticipación.⁶

Este periodo de disputas tarifarias y la formación y disolución del *pool* reflejan las complejas dinámicas competitivas y regulatorias que caracterizaron el desarrollo del sistema ferroviario en México a fines del siglo XIX.

IMAGEN 17.

Mapa del Ferrocarril Central Mexicano y sus conexiones



Fuente: Henry Varnum Poor, *Poor's Manual of the Railroads of the United States*, vol. 36, New York, American Bank Note Co., 1903, p. 859.

⁶ Para un análisis profundo y mayor detalle sobre las causas y consecuencias de las guerras de tarifas, véase: Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 55–81.

Esta era la situación en que se encontraban los ferrocarriles más importantes de país cuando José Yves Limantour asumió el cargo de secretario de hacienda en 1893. Para evitar la bancarrota nacional, Limantour se vio obligado a contratar un préstamo en condiciones desventajosas. Además, implementó un plan para la recuperación económica que incluyó aumentar los recursos públicos, reducir los gastos gubernamentales mediante ahorros administrativos y reestructurar la deuda gubernamental.⁷

Uno de los problemas a los que tuvo que hacer frente el secretario era el subsidio a los ferrocarriles, lo que representaba una fuerte suma de dinero que equivalía a más de 45% de la deuda externa en 1893. Dos años después, Limantour consiguió ponerles un límite “al decretar que todos los subsidios futuros sólo serían cubiertos con bonos internos a un interés del 5%”.⁸ En 1898, con la finalidad de evitar endeudamientos futuros, corrigió problemas como la construcción indiscriminada de vías que obtenían subsidios. Identificó siete líneas de “importancia estratégica” para el desarrollo nacional, las cuales serían las únicas beneficiarias de subvenciones en el futuro. Este proyecto se vio reflejado en la nueva Ley General para los Ferrocarriles –aprobada en 1899 y que entró en vigor en 1900–.⁹

Esta nueva ley fue bien recibida por los empresarios ferrocarrileros aun cuando regulaba el funcionamiento de los *pools*, aunque los administradores de los ferrocarriles Mexicano y Nacional aprovecharon la coyuntura para separarse del *pool* debido a que la nueva ley buscaba “evitar la deslealtad en las tarifas, dando como resultado una competencia irresponsable”.¹⁰

Limantour, en su esfuerzo por mantener la economía nacional a flote y hacerla autosuficiente a largo plazo, pronto se dio cuenta de lo costosa que resultaba la construcción de ferrocarriles para el estado. Las vías se levantaban a capricho de las empresas y no se daba prioridad a unir aquellos puntos que eran de mayor interés para la economía del país. También comprendió, después de lo acontecido durante las guerras de tarifas, que era necesaria la regulación de los precios de transporte y de la competen-

⁷ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 82–83.

⁸ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, p. 83.

⁹ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 84–86.

¹⁰ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, p. 89.



cia entre las compañías ferroviarias. Estos eventos llevaron a Limantour a buscar formas más eficientes de resolver los desafíos, aunque otros elementos también influyeron en su estrategia.

IMAGEN 18.

Mapa del Ferrocarril Nacional de México



Fuente: Henry Varnum Poor, *Poor's Manual of the Railroads of the United States*, vol. 24, New York, American Bank Note Co., 1891, p. 1055.

En los años posteriores a la publicación de la Ley General, nuevos factores pusieron en jaque la reciente paz obtenida gracias a ella. De acuerdo con Grunstein fueron tres fuerzas las que amenazaron con desestabilizar la cuestión ferroviaria: “la reactivación de las guerras tarifarias entre las líneas conectoras estadounidenses al norte de la frontera [...]”; la “manía por las fusiones” entre los grandes ferrocarriles de Estados Unidos, impulsadas principalmente por las acciones del magnate Edward Henry Harriman; [...] y las modificaciones en la propiedad y el control de los Ferrocarriles Central y Nacional, que desencadenaron en una costosa rivalidad territorial”.¹¹

¹¹ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, p. 99.

A principios del siglo XX, Harriman había formado un gran imperio ferroviario en Estados Unidos. Con la finalidad de afianzar sus intereses y consolidar su sistema puso los ojos en México, que se volvía cada vez más importante para la circulación de mercancías. No sólo Harriman estaba interesado en obtener control sobre las vías nacionales, también otros empresarios como George Gould, los financieros del Atchison, Topeka, Santa Fe Railway y el consorcio Moore-Reid. Ante esta competencia por el dominio de las vías mexicanas, la prensa comenzó a especular sobre qué compañías buscarían controlar las diferentes rutas.¹²

En 1901, un nuevo jugador, Henry Clay Pierce, líder de un grupo de empresarios y financieros de Saint Louis, adquirió suficientes acciones del Ferrocarril Central para controlar el Consejo de Administración. Este grupo tenía algunos intereses en ferrocarriles pero su negocio principal era el petróleo y con esta compra consolidarían el monopolio de abasto en México. Con ese fin, y utilizando de por medio al Ferrocarril Central, Pierce adquirió el Ferrocarril de Monterrey al Golfo (Imagen 20), así como una concesión para una línea corta a Tampico.¹³

Mientras Pierce realizaba esas maniobras, el Ferrocarril Nacional fue adquirido por Speyer & Company perteneciente a una empresa británica. James Speyer, decidido a posicionarse y competir contra el Central, reestructuró las finanzas de la empresa y obtuvo el Ferrocarril Internacional (Imagen 21). En 1902 el ferrocarril Interoceánico emitió acciones que proporcionaban derecho a voto, y tanto el Central como el Nacional trataron de aprovechar la coyuntura para consolidar el control regional de las vías.¹⁴ Como lo señala Grunstein, el interés de los empresarios estadounidenses por hacerse con el control de las vías férreas mexicanas fue evidente. Buscaban favorecer negocios existentes y expandirse hacia nuevos, como la importación de mercancía y traslado. Por lo que se lanzaron a intentar monopolizar la mayor cantidad de vías que les garantizaran la supremacía sobre sus competidores.

¹² Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 109-112.

¹³ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 112-115.

¹⁴ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 115-118.



Carta del Ferrocarril Interoceánico



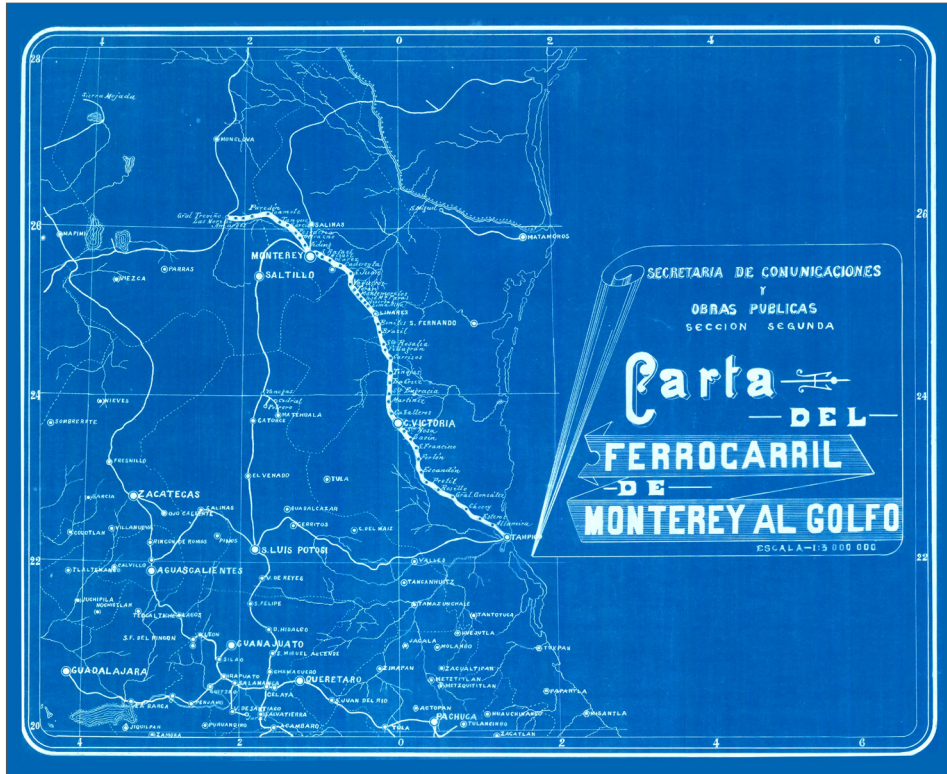
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Sección Segunda, *Carta de los ferrocarriles de Sonora e Interoceánico*, ca. 1900, MOYB, serie Parciales, exp. Parciales 01, código clasificador COY.PAR.M49.v1.0050 (Recorte).

En 1902, Harriman visitó México y se entrevistó con el presidente Díaz y con Limantour, durante la reunión el empresario sugirió que para que las líneas fueran rentables y eficientes debía llevarse a cabo una consolidación de las líneas troncales; y aprovechar rutas que se estaban desperdiciando. Gracias a esa reunión, Harriman obtuvo anuencia del gobierno para que el Southern Pacific de México ampliase sus dominios desde Nogales hasta la Ciudad de México, pasando por Mazatlán y Guadalajara; también adquirió los ferrocarriles de Cananea, Rio Yaqui y Pacífico y concesiones en el estado de Sonora;

además obtuvo una concesión para construir un ferrocarril que desde Cananea entroncarse con el Central en un punto entre San Marcos y Guadalajara.¹⁵

IMAGEN 20.

Carta del ferrocarril de Monterrey al Golfo



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Sección Segunda, *Carta de los ferrocarriles de Monterrey al Golfo y de Puebla, Oaxaca y Tehuantepec*, ca. 1900, MOYB, serie Parciales, exp. Parciales 01, código clasificador COY.PAR.M49.v1.0046 (Recorte).

Como otro fruto de su visita a México, consiguió una participación accionaria del Ferrocarril Nacional Mexicano, lo bastante importante como para hacerse con un lugar en el Consejo de Administración de la compañía; lo cual significó para algunos el inicio del proceso de apoderamiento de la empresa por parte del magnate, lo que aunado a otras acciones despertó

¹⁵ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 119-123.



la desconfianza de Limantour y de los grupos que consideraban que el gobierno debía intervenir para mantener el control sobre la infraestructura férrea. Con esto en la mira y para evitar que Harriman se apoderara del sistema ferroviario, el secretario de hacienda comenzó a trazar una estrategia. Esta buscaba otorgar al Estado tener mayor injerencia en las líneas.¹⁶ Limantour estaba empeñado en preservar el control y la dirección de este medio de transporte que se había convertido en el principal del país.

Consciente de que el acaparamiento de vías férreas por intereses extranjeros perjudicaría a los usuarios y los intereses nacionales, decidió que el gobierno debía asumir un rol más activo en lugar de limitarse a ser sólo un regulador. Así, optó por adquirir bonos y acciones de los principales ferrocarriles. Logró con éxito tomar el control del Ferrocarril Interoceánico aventajando a Speyer al aprovechar su posición privilegiada, así como la información obtenida a través del secretario de la SCOP, con ayuda de gestiones realizadas por Chandos Stanhope, un intermediario financiero británico, ante la empresa ferrocarrilera. Este movimiento tenía como objetivo enfrentar las pretensiones de los empresarios norteamericanos.

Para evitar reacciones adversas, el secretario de hacienda emitió un comunicado en el que aseguraba que la compra se había realizado únicamente para evitar que la empresa cayera en manos de un *trust*, y que el gobierno no intervendría en los asuntos administrativos de la empresa, salvo en casos de interés general que así lo exigieran. También afirmó que no tenía intención de nacionalizar todo el sistema ferroviario mexicano,¹⁷ aunque esto último no era del todo cierto.

Tras esta operación, Limantour consideró la fusión entre los ferrocarriles Interoceánico y Nacional, encargando al secretario de SCOP que evaluara las posibilidades. Entre 1902 y 1903 se llevaron a cabo las negociaciones para llegar a un arreglo mediante el cual las empresas quedasen en poder del gobierno mexicano.¹⁸ Esta transacción permitió que el gobierno controlara, aunque no de manera exclusiva, un tercio de la red ferroviaria mexicana, pues aglutinaba los ferrocarriles Nacional, Internacional e Interoceánico, todo justificado con el discurso de detener los intentos mo-

¹⁶ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 125-128.

¹⁷ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 136-141.

¹⁸ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 147-150.

nopolizadores de los norteamericanos.¹⁹ Aunque Limantour había expresado que una vez logrado ese objetivo el gobierno no tenía intención de adquirir la propiedad de otras empresas ferroviarias, un año más tarde se hizo con el Ferrocarril Veracruz y Pacífico, única conexión existente entre el Mexicano y el del Nacional, bajo el argumento de afianzar la capacidad reguladora del Estado.²⁰

IMAGEN 21.

Carta del Ferrocarril Internacional



Fuente: *Ferrocarril Internacional Mexicano y sus conexiones*, 1888, MOYB; serie: Coahuila, exp. Coahuila 4, código clasificador: CGF.COAH.M5.V4.0219.

¹⁹ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 155, 157.

²⁰ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, p. 158.



Mientras tanto, el Ferrocarril Central, adquirido por Henry Clay Pierce, se encontraba en dificultades a pesar de obtener buenas ganancias, ya que sus ingresos eran en pesos plata y sus obligaciones en monedas con estándar oro. Durante un tiempo lograron sortear los problemas financieros, aunque hacia 1906 la situación se había vuelto precaria, por lo que se entablaron negociaciones entre Limantour y los directores del Central. El plan del secretario consistió en siete puntos: el objetivo era la fusión y consolidación del Nacional y el Central; que el gobierno fuese el propietario mayoritario y que no desembolsaría efectivo ni aumentaría la deuda nacional; que los acreedores del Central cooperarían con la Secretaría de Hacienda para lograr un acuerdo; así como otras disposiciones, entre ellas la reorganización de la empresa. Con este fin se aprobó una ley que autorizaba la fusión y consolidación de los ferrocarriles Central y Nacional.²¹ Sin embargo, esta operación se vio retrasada por varios motivos, entre ellos la caída de los mercados en 1907, por lo que fue hasta principios de 1908 cuando se pudo concretar la fusión y consolidación de las compañías para formar la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.²²

La competencia encarnizada entre las principales empresas perjudicó tanto a los usuarios como a las compañías. Dada la importancia de los ferrocarriles para la economía mexicana, Limantour intervino directa e indirectamente para solucionar los conflictos y rescatar algunas compañías. A lo largo de los años, realizó movimientos estratégicos que, bajo el argumento de proteger los intereses nacionales, permitieron al gobierno tomar el control de las principales empresas, culminando con la fusión de los principales sistemas bajo el dominio del Estado y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México.

Si bien las vías yucatecas no eran de la misma importancia, en relación con la cantidad de tráfico o dominio territorial, es cierto que en ellas se movía uno de los artículos que generó mayores beneficios económicos en el país. Estas vías, al igual que los grandes sistemas que recorrían varios estados, tuvieron problemas financieros ya fuera debido a los gastos de operación o a la competencia entre ellas; los cuales se intentaron subsanar mediante la consolidación de las empresas en una nueva denominada Ferrocarriles Unidos de Yucatán creada en 1902. De los factores que llevaron a la conformación de FUY se hablará en el siguiente apartado.

²¹ Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 207-208.

²² Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, pp. 223-224, 236.

LA FORMACIÓN DE FERROCARRILES UNIDOS DE YUCATÁN

Allen Wells y Gilbert Joseph señalan que, en 1890, la familia Peón y Peón sentó las bases para la formación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán al adquirir acciones de los ferrocarriles Peninsular y de Mérida a Progreso e Izamal. Años más tarde, la empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal ya contaba con 447 acciones de la vía de Campeche.²³

De acuerdo con Wells y Joseph, en 1899, operadores de los Molina formaron la compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio, que pretendía construir una tercera vía de ferrocarril entre Mérida y Progreso. Ante esta situación, la facción liderada por Eusebio Escalante también comenzó a invertir en las empresas ferroviarias, obteniendo acciones en las tres vías mencionadas.²⁴ Conviene hacer algunas precisiones sobre esta compañía.

En 1887, José Gabriel Escalante obtuvo una concesión para construir un muelle en Progreso y establecer almacenes en el puerto; en donde adquirió una serie de bodegas.²⁵ Dos años más tarde Joaquín Casasús y Rosendo Pineda solicitaron una concesión para construir una vía a angosta de ferrocarril entre Mérida y Progreso, el contrato para su construcción se firmó con el secretario de la SCOP en septiembre de 1899.²⁶

Durante ese mismo año J. G. Escalante y otros accionistas formaron la “Compañía del Muelle y Almacenes del Comercio”; que tuvo su primera asamblea en el mes de septiembre.²⁷ Vale la pena señalar que Rodulfo G.

²³ Allen Wells y Gilbert Joseph, *Verano del descontento, épocas de trastorno. Élités políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876–1915*, p. 190.

²⁴ Allen Wells y Gilbert Joseph, *Verano del descontento, épocas de trastorno. Élités políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876–1915*, p. 189.

²⁵ Las bodegas que le pertenecían a Escalante se encuentran marcadas en un plano de Progreso que el mismo editó, en este aún no se muestra la ubicación que tendría el muelle, la cual si aparece un plano de 1898, este sería el quinto en construirse en el puerto, aparece identificado como: muelle de J. G. Escalante. *Plano se la ciudad y puerto de Progreso*, 1897, MOYB; serie: Yucatán, exp. Yucatán 1, código clasificador: COYB.YUC. M48.v1.0042; Leonor Eugenia Reyes Pavón, “La infraestructura portuaria en el surgimiento y cambio urbano de Progreso, Yucatán, 1856-1929”, p. 58; el plano de 1898 se puede consultar en Serapio Baqueiro, *Homenaje al distinguido yucateco D. Juan Miguel Castro fundador de la ciudad “Puerto de Progreso” y benemérito del estado*, p. 107.

²⁶ En el Anexo 12 se puede observar el trazo propuesto para esta vía. “Contrato con los lics. Joaquín D. Casasús y Rosendo Pineda para su construcción”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 218 Ferrocarril de Mérida a Progreso, exp. 1-1, 1899, fs. 1-23.

²⁷ J.G. Escalante traspasó a la compañía la concesión que había obtenido en “Actas de asamblea de la Compañía del muelle y almacenes del comercio”, AGEY, AHMFY, Antecedentes, Historia, caja 1, exp. 17, 1899.



Cantón, dueño del ferrocarril de Mérida a Peto y accionista de los Ferrocarriles Sudorientales fue el vicepresidente de la compañía.²⁸ En noviembre de 1899, Casasús y Pineda solicitaron y obtuvieron autorización para traspasar la concesión que habían obtenido a la Compañía del Muelle y Almacenes del Comercio.²⁹

Aunque en otros documentos el nombre de la empresa no incluía al Ferrocarril, de acuerdo con sus estatutos establecidos en diciembre de 1899, y publicados al año siguiente, a esta se le denomina Compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio, S.A. la cual había sido:

²⁸ La participación de G. Cantón incluso le causó una desavenencia con el General Francisco Cantón, propietario del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, como dejó constancia en una carta escrita al presidente Díaz, en donde le comunicó lo siguiente:

Los principales comerciantes de esta localidad y especialmente los que se ocupan de importaciones de maquinaria y materiales de construcción y en la exportación [...] determinaron formar una compañía para la construcción de un gran muelle de fierro [...] Almacenes para depósito de toda carga [...] y un nuevo ferrocarril [...].

[...] las buenas y cordiales relaciones de amistad y parentesco que siempre me habían ligado con el General Cantón, [...] me habían hecho abstenerme de solicitar ese ramal [a Progreso] para mi ferrocarril [...].

Pero viendo que el comercio estaba ya, como lo está, absolutamente decidido a construir un nuevo ferrocarril para Progreso y que los principales accionistas [...] me invitaban con insistencia a tomar participio en la grande empresa [...] no podía yo ver con indiferencia los intereses de los productores y propietarios de las grandes fincas que existen en el trayecto de mi ferrocarril [...]. Decidí tomar parte con ellos para entroncar mi ferrocarril con el nuevo [...], y así se lo manifesté ingenuamente al Sr. General Cantón.

[El general...] se disgustó profundamente contra mi [...] desde que regresó a esta Ciudad [y] asumí el Gobierno del Estado, todos los jornaleros [...] que salían semanalmente a los trabajos del ferrocarril de Peto fueron suprimidos, porque los Jefes Políticos dejaron absolutamente de dar sus órdenes al efecto; y no solamente me quitaron a la gente que ellos suministraban en cumplimiento del contrato constituido por escritura pública [...], sino que también dejaron de concurrir los jornaleros que de años atrás y con el carácter de voluntarios concurrían [...] alegando estos que se les amenazaba con que, marcharían a servir a la Campaña, todo aquel que prestara sus servicios al ferrocarril de Mérida a Peto.

La carta continúa pidiéndole al presidente que tomara caros en el asunto debido a que sólo faltaban tres kilómetros para concluir la vía y la importancia que tenía su conclusión para la campaña militar contra los mayas rebeldes. “Carta de Rodulfo G. Cantón a Porfirio Díaz, 10 de enero de 1900”, Universidad Iberoamericana (UI), Biblioteca Francisco Xavier Clavigero (BFXC), colección Porfirio Díaz, legajo 25, folios 00708-00712.

²⁹ Traspaso de la concesión a la Compañía de Muelles y Almacenes de Comercio en Yucatán”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 218 Ferrocarril de Mérida a Progreso, exp. 1-1, 1899, fs. 1-3.

Constituida por escritura pública de fecha 8 de septiembre de 1899, [...] con arreglo á las bases estipuladas en [...] escritura, y á las adiciones y reformas acordadas en Asamblea General verificada [...], que se consignarán también en escritura pública, y á los contratos de concesión otorgados por el Gobierno Federal para la construcción de un Muelle en el puerto de progreso, a favor de D. José Gabriel Escalante [...] reformado con fecha 10 de agosto de 1898, y para la construcción de un ferrocarril de Mérida al puerto de Progreso, á favor de los Sres. Licenciados D. Rosendo Pineda y Joaquín Casasús, [...] cuyas concesiones han sido legalmente transferidas á la Compañía.³⁰

El capital de la compañía se estableció en 1 500 000 pesos; sus objetos eran la construcción y explotación de un muelle y almacenes de depósito en Progreso, así como la de una vía de ferrocarril de Mérida a Progreso así como un telégrafo.³¹ Formaban parte de la compañía: Rodulfo G. Cantón, Perfecto Irabién, José Gabriel Escalante, A. Montes, R. Suárez, Alberto de Zavala, Aurelio Portuondo, Ernesto Cámara, Carlos F. Cámara, Casiano Castellanos, Ortiz y Cárdenas, R. Ojeda, Fernando García, la “Compañía Agrícola García Morales”, A. García Fajardo, Agustín Vales Castillo, Alberto Urcelay Martínez, José Vales Castillo, M. Suárez, Alvino Manzani-lla, Aurora Manzani-lla de C. y C. Urcelay M.³²

Si bien, se consideró desde el año en que se obtuvo la concesión contratar la compra de rieles para la construcción de la vía, de acuerdo con una comunicación de Casasús, como apoderado de la empresa, con el secretario se SCOP, las obras se habían atrasado debido a la falta de mano de obra por la campaña militar y por una epidemia de viruela que había azotado la región; por lo que solicitó una prórroga en la que se comprometían a concluir la vía para septiembre de 1903.³³

En 1902, la posibilidad de adquirir la vía de Mérida a Valladolid, propiedad de Francisco Cantón, marcó la pauta para la fusión de todas las

³⁰ *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril, Muelle y almacenes del Comercio S.A.*, 1900, pp. 3-4.

³¹ *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril, Muelle y almacenes del Comercio S.A.*, 1900, p. 4.

³² *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril, Muelle y almacenes del Comercio S.A.*, 1900, p. 36.

³³ La compra de rieles que se pretendió hacer en septiembre de 1889 no se llevó a cabo, de acuerdo con el acta de asamblea el consejo de administración decidió aplazarla hasta “decretar ampliación del capital”. “Actas de asamblea de la Compañía del muelle y almacenes del comercio”, AGEY, AHMFY, Antecedentes, Historia, caja 1, exp. 17, 1899, f. 3; “Contrato que reforma la concesión de 14 de septiembre de 1899”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 218 Ferrocarril de Mérida a Progreso, exp. 1-4, 1899, fs. 1-8.



compañías bajo una sola empresa que llevó por nombre Ferrocarriles Unidos de Yucatán.³⁴ La empresa, fundada el 1 de noviembre de 1902, fue el resultado de la fusión de las compañías del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal; el Ferrocarril de Mérida a Valladolid y Espita; el Ferrocarril de Mérida a Campeche y Muna, la Empresa del Ferrocarril, Muelles y Almacenes del Comercio de Progreso y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal.³⁵ Para dirigirla fue nombrado Nicolás Escalante Peón, hijo de Eusebio Escalante, con un sueldo de 24 000 pesos mensuales.³⁶ El primer Consejo de Administración estuvo formado de la siguiente manera:

Presidente Carlos Peón	
Vicepresidente Eusebio Escalante Bates	
Secretario Nicolás Escalante Peón	
Vocales 1° José Palomeque 2° Avelino Montes 3° Agustín Vales Castillo 4° Pedro Peón Contreras 5° Ernesto Regil	Vocales suplentes 1° Rogelio Suárez 2° Alberto García Fajardo 3° José Juanes González 4° Domingo Evia 5° Roberto Casellas Rivas
Pro-secretario Joaquín Peón	
Comisarios Augusto L. Peón José Vales Castillo	Comisarios suplentes José Domínguez Peón Perfecto Bolio y Bolio ³⁷

³⁴ “Fusión de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso, Mérida a Campeche y otros”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 110-1, 1902, fs. 1–9.

³⁵ “Fusión de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso, Mérida a Campeche y otros”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 110-1, 1902, fs. 1–9.

³⁶ Allen Wells y Gilbert Joseph, *Verano del descontento, épocas de trastorno. Élite política e insurgencia rural en Yucatán, 1876–1915*, p. 191.

³⁷ Miguel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, p. 71. Las atribuciones del Consejo de Administración pueden consultarse en: *Estatutos para la administración de la compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán*, AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, caja 1, exp. 2, 1905, fs. 6–12.

Los estatutos de la empresa se aprobaron en diciembre de 1902, y fueron reformados en varias ocasiones en los años posteriores. En una nueva versión de 1904 se establecía que el objetivo de la sociedad era el dominio y explotación de los bienes pertenecientes a la empresa, así como la construcción de nuevas vías y ramales, almacenes y otras propiedades relacionadas con ferrocarriles y muelles. La sociedad se constituyó por un periodo de cien años y el ejercicio fiscal anual se dividiría en dos periodos.³⁸

El capital social ascendió a 23 millones de pesos, resultantes de las aportaciones las empresas que la conformaron, tanto en bienes muebles e inmuebles, como en efectivo. Se emitieron 23 000 acciones por un valor de 1 000 pesos cada una y se clasificaron como nominativas y al portador, además, correspondían a diferentes series.³⁹ Para su funcionamiento, la empresa organizó las diferentes líneas que la conformaron en las divisiones norte (Progreso), este (Valladolid) y oeste (Campeche), cada una correspondiente a las rutas de las empresas originales.

La administración interna de la empresa, según un informe del director general en 1903, se enfocó en reorganizar y optimizar el funcionamiento para aprovechar los beneficios de la consolidación.⁴⁰ Se establecieron acciones urgentes como la realización de las siguientes obras: la construcción de patios de vía y facilidades terminales en Mérida y Progreso, una Estación Central en Mérida y otra en Progreso, el establecimiento, en Mérida, de un solo taller mecánico y estación de máquinas, con bodegas de carga y líneas suficientes para que todos los ferrocarriles tuvieran acceso a la nueva estación y pudieran efectuarse los movimientos de trenes que entraban y salían de la ciudad. Para financiar estas mejoras, estimadas en dos millones de pesos, se propuso hipotecar algunas propiedades urbanas en Mérida.⁴¹

De acuerdo con Wells y Joseph, la creación de la nueva empresa no resultó tan beneficiosa como se pensaba. La especulación con las acciones de

³⁸ "Estatutos para la administración de la compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán", AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, caja 1, exp. 2, 1905, f. 1.

³⁹ "Estatutos para la administración de la compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán", AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, caja 1, exp. 2, 1905, fs. 2-3.

⁴⁰ Ferrocarriles Unidos de Yucatán, *Informes del Consejo de Administración, Director General y Comisarios presentados en la Asamblea General Ordinaria celebrada el 31 de agosto de 1903*, 1903, pp. 3-28.

⁴¹ Ferrocarriles Unidos de Yucatán, *Informes del Consejo de Administración, Director General y Comisarios presentados en la Asamblea General Ordinaria celebrada el 31 de agosto de 1903*, pp. 31-32.



la nueva compañía, que duplicaron su precio, llevó a que los accionistas rechazaran reinvertir parte de los dividendos en la mejora de las vías o en garantías para obtener bonos hipotecarios en el extranjero con mejores intereses. Las obligaciones económicas de la compañía para continuar funcionando eran apremiantes y el dinero para invertir era necesario; ante esta situación, se solicitó un préstamo de un millón de dólares a la Ladenburg, Thalmann and Company en 1906.⁴²

Ante la presión ejercida por los accionistas, Nicolás Escalante se vio obligado a renunciar en septiembre de 1907. En su lugar se nombró a F. W. Blake como director general interino, y de forma posterior ocupó el puesto José Trinidad Molina.⁴³ Las finanzas de la empresa no mejoraron, y se tomaron medidas de austeridad como el despido de 254 empleados, la reducción de sueldos, el cambio de local de la Dirección General de la empresa, debido a que se pagaba renta por el anterior, la reducción de viajes entre Mérida y Campeche y la supresión de ciertas estaciones, por mencionar algunas.⁴⁴ Aun así, para estabilizar a la empresa se tuvo que recurrir a nuevos préstamos: uno de cuatro millones con el Banco Nacional y otro con banqueros ingleses por 800 000 libras.⁴⁵

LA COMPRA DEL FERROCARRIL DE MÉRIDA A PETO Y LA INTERVENCIÓN DE JOSÉ Y. LIMANTOUR

De acuerdo con los registros oficiales, la adquisición del Ferrocarril de Mérida a Peto, propiedad de Rodulfo G. Cantón, por parte de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, se celebró en noviembre de 1908, aunque la gestión que culminó con la compra comenzó desde mucho antes y después de hacerse este movimiento continuaron los trámites que se extendieron hasta

⁴² Esta compañía también había financiado al Ferrocarril Central mediante un préstamo en 1903. Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, p. 180.

⁴³ Allen Wells y Gilbert Joseph, *Verano del descontento, épocas de trastorno. Élités políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876–1915*, pp. 191–193; También se puede consultar para esto el último informe rendido por Nicolás Escalante. Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Informes del Consejo de Administración, Director General y Comisarios, presentados en la Asamblea General Ordinaria Celebrada el 31 de agosto de 1907.

⁴⁴ “A los accionistas sobre balance anual de 1907”, AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, Informes, caja 8, exp. 5, 1907, fs. 4–5, 7.

⁴⁵ Allen Wells y Joseph, *Verano del descontento, épocas de trastorno. Élités políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876–1915*, p. 193.

1909. La Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto quedó oficialmente disuelta el 17 de enero de ese año; y en junio, el traspaso ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas todavía continuaba.⁴⁶

En octubre de 1907 se convocó a una asamblea general extraordinaria para tratar la adquisición del Ferrocarril de Mérida a Peto con ramal a Sotuta, con todos los bienes pertenecientes a la empresa, por un monto de 2 200 000 pesos proporcionados a la compañía por el Banco Nacional de México y el Banco Central Mexicano, pagaderos en cuatro años con un interés de 7.5% anual.⁴⁷ Ahora bien ¿Por qué convenía a la empresa endeudarse para realizar esta operación?

FUY había contraído obligaciones financieras con diferentes instituciones bancarias, entre ellas el Banco Peninsular Mexicano,⁴⁸ que a su vez se encontraba en una situación precaria y cuyo rescate estaba siendo gestionado por José Y. Limantour a través del Banco Central Mexicano. Uno de los movimientos necesarios era el refinanciamiento de la deuda de FUY, el cual la empresa buscaba que fuera lo más ventajoso posible debido a su precaria situación económica. Limantour quiso aprovechar dos momentos coyunturales pues se encontraba preocupado ante la situación de la empresa de Rodulfo G. Cantón y tenía la certeza de que su deuda sólo incrementaría. La solución propuesta fue la adquisición de la vía por parte

⁴⁶ “Compra del ramal Mérida a Peto con ramal a Sotuta y preliminar del empréstito y contrato con el Banco de México”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia, Jurídico, caja 253, exp. 12, 1907–1909, s.f. Los documentos se encuentran revueltos en la carpeta, lo que complica su revisión, en ésta hay copias de correspondencia, un inventario de propiedades del Ferrocarril de Mérida a Peto, una copia del acta de asamblea en donde se aprueba la compra y la minuta de compra. “Referente a gestión para aprobar traspaso del ferrocarril Mérida a Peto con Ramal a Sotuta”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Correspondencia, caja 238, exp. 86, 23 de junio de 1909, f. 1.

⁴⁷ “Actas de Asamblea General de Accionistas”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas de Consejo de Administración, caja 18, exp. 2, fs. 271–276.

⁴⁸ El Banco Yucateco se fundó en 1890 con un capital de 700 000 pesos, su capital aumentó a 2 000 000 de pesos en 1899 y a fines de ese año a 3 000 000 de pesos. Ante la crisis económica de 1907, el banco presentó serias dificultades debido, sobre todo, a los créditos a largo plazo otorgados a los hacendados. Debido a la crisis, las hipotecas que había tomado el Banco Yucateco se elevaron a 9 000 000 de pesos, muy por encima de su capital, por lo que los bancos Nacional de México y Central Mexicano acudieron a su rescate interviniéndolos desde junio de 1907. En 1908, el Banco Yucateco se fusionó con el Banco Mercantil para formar el Banco Peninsular Mexicano con un capital de 16 millones 500 000 pesos, de los cuales 6 000 000 eran capital francés suscrito en la Ciudad de México. Raquel Ofelia Barceló Quintal, “El desarrollo de la banca en Yucatán; el henequén y la oligarquía henequenera”, pp. 185–187, 191, 193, 201–202.



de FUY. Este movimiento resultaría beneficioso para la compañía debido a que se eliminaría a la competencia, lo cual contribuiría a facilitar el empréstito que buscaban colocar en el extranjero. Otro punto era que el precio debía cubrir la deuda de la vía de Peto. Como compensación, Limantour se comprometía a conseguir que FUY “no pague en lo sucesivo por su deuda actual a los bancos, ni por la nueva que asuma con la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto, más que 8% de rédito anual en lugar del 10% que está abonando ahora, y esto por un plazo de dos á tres años; lo que proporcionará á la compañía toda la tranquilidad necesaria para hacer reformas y mejoras”.⁴⁹

De acuerdo con los números y un informe del estado de la compañía, la deuda ascendía a unos 3 400 000 pesos, aunque Limantour consideraba que “la economía inmediata de 68 000 en el servicio de intereses les permitiría cubrir, con mucha holgura, los réditos al 8% sobre el precio de 2 100 000 pesos del Ferrocarril de Peto en el supuesto de que los productos de la línea no fuesen por sí solos suficientes para ello”.⁵⁰ Finalmente, solicitaba que al dueño original se le permitiese conservar la subvención que se le otorgaba a la compañía por parte del gobierno estatal. En un intercambio de telegramas entre Olegario Molina, José Trinidad Molina y Enrique Muñoz, se le ponía al tanto al primero de que el consejo de administración se encontraba renuente a aceptar algo que no fuera el pago del 6% de interés por cuatro años.⁵¹

A principios de septiembre aún no había certeza sobre la forma en que se procedería con las transacciones, las cuales incluían a los banqueros, a FUY y al dueño del Ferrocarril de Mérida a Peto. Con respecto a la cuestión entre los bancos y FUY, una serie de cartas intercambiadas entre Olegario Molina, José Y. Limantour, y el primero con Avelino Montes y Enrique

⁴⁹ “Ha sugerido al Secretario de Hacienda que transmita una carta al Sr. José T. Molina, presidente del Consejo de los Ferrocarriles Unidos, en la que se detalle la gestión de la compra del Ferrocarril de Peto”, Centro de Estudios de Historia de México-Fundación Carlos Slim (CEHM-FCL), José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 1, legajo 88, fs. 3–4.

⁵⁰ “Ha sugerido al Secretario de Hacienda que transmita una carta al Sr. José T. Molina, presidente del Consejo de los Ferrocarriles Unidos, en la que se detalle la gestión de la compra del Ferrocarril de Peto”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 1, legajo 88, f. 4.

⁵¹ “Ha sugerido al Secretario de Hacienda que transmita una carta al Sr. José T. Molina, presidente del Consejo de los Ferrocarriles Unidos, en la que se detalle la gestión de la compra del Ferrocarril de Peto”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 1, legajo 88, fs. 11-12.

Muñoz Arístegui, arrojan luz sobre el problema. Ferrocarriles Unidos había, como se ha señalado, adquirido una deuda con el Banco Peninsular que a su vez atravesaba por dificultades financieras. Limantour estaba interesado en que el Peninsular no se fuese a la quiebra, por lo que se habían hecho negociaciones con los Bancos Nacional y Central para adquirir sus deudas.

Entonces, la opción de FUY era refinanciar su deuda mediante un empréstito, ahora bien, la empresa no creía conveniente que el Nacional y/o el Central se encargasen de contratarlo, por lo que solicitaban un periodo de un año para ser quien lo colocase. Esto causó ciertas fricciones pues los banqueros querían otorgar un plazo no mayor a seis meses y era apremiante inyectar capital al Peninsular; como lo explica Molina a Montes en una carta:

Con relación al empréstito he tenido dos conferencias con el Sr. Limantour, y en ellas me manifestó francamente sus ideas y propósitos que me autorizó para transmitirte y que procuraré concretar en las siguientes proposiciones:

- 1.- El Sr. Limantour nunca ha querido, ni pretendido autorizar á nadie para ejercer presión en ningún sentido sobre el Consejo de los F-C Unidos para que este haga el empréstito por conducto de determinadas personas de aquí.
- 2.- Si Pimentel y Casasús pidieron autorización para hacer el empréstito, no fue para que ellos lo llevaran a cabo sino para que los Bancos Nacional y Central lo propusieran.
- 3.- El Banco Nacional está dispuesto a tomar de su cuenta el crédito de los F.C. para desahogar de deudas al Peninsular, y el Sr. Limantour apoya esta disposición, porque cree que esto contribuirá eficazmente con las otras medidas proyectadas, a levantar de su actual situación al Peninsular [...].
- 4.- Ni el Banco Nacional, ni menos el Peninsular, pueden estar conformes, en que los F.C. Unidos deban una fuerte suma por tiempo indefinido cuando necesitan su capital para movilizarlo dentro de las prescripciones de la ley. Ante esta necesidad se considera indispensable que se lleve á cabo el empréstito, para que con este se reembolsen ambos o uno de los Bancos de lo que se les adeude.



- 5.- Del cambio de condición del Banco Peninsular vendrá como consecuencia un alivio o mejoramiento en la condición económica de todo el Estado de Yucatán.⁵²

En este listado se hace hincapié en que la adquisición del Ferrocarril de Mérida a Peto era parte fundamental de las transacciones, debido a la deuda que éste tenía con el Peninsular. A Limantour le preocupaba que, de no ser así, el ferrocarril tuviera que ser vendido a un precio mucho más bajo que el monto de la deuda, lo que perjudicaría seriamente al Banco y por consiguiente al crédito nacional en los mercados extranjeros.⁵³

La propuesta con la que Olegario Molina consideraba que todos quedarían satisfechos era que, para reducir los intereses pagados por ambas empresas, se contratase el empréstito por la cantidad total adeudada a los bancos, con un interés no mayor a 7.5%. Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán quedarían en libertad de colocarlo en los mercados europeos, pero si transcurrido un año no lo hubiesen logrado, el consejo de administración se vería obligado a autorizar al Nacional para realizarlo bajo esos términos a nombre de la empresa. La respuesta de Avelino Montes, unos días después, indica que no fue así. La principal razón era que el consejo no aprobaría que se pagase un interés mayor al 6% y que para conseguirlo se requerirían por lo menos tres años. También señala que se había reunido tanto con el gobernador Muñoz Aristegui como con José Trinidad Molina, quienes compartían su opinión, y que quedaban a la espera de una aclaración para dar cuenta al consejo pues la propuesta resultaba desventajosa

⁵² “Retoma la conversación que sostuvo con el Sr. Joaquín Casasús, acerca del empréstito de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el plazo de un año para hacerlo. Refiere el Secretario de Hacienda que habría un error en la prórroga, conclusión a la que llegó después de conversar con los consejeros del Banco Nacional y miembros de la Junta Local del Banco Peninsular”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 1, legajo 98, 1908, fs 10–11.

⁵³ “Retoma la conversación que sostuvo con el Sr. Joaquín Casasús, acerca del empréstito de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el plazo de un año para hacerlo. Refiere el Secretario de Hacienda que habría un error en la prórroga, conclusión a la que llegó después de conversar con los consejeros del Banco Nacional y miembros de la Junta Local del Banco Peninsular”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 1, legajo 98, 1908, fs 11–12.

para la empresa y necesitaban proporcionar una explicación que justificara plenamente llevar a cabo la transacción bajo esos términos.⁵⁴

Igual de extrañado se muestra Enrique Muñoz Arístegui, quien incluso transcribe los párrafos de una comunicación que el propio Limantour le había hecho llegar con anterioridad, en donde las condiciones ofrecidas resultan muy diferentes a las que se pretendían en la nueva correspondencia. Las propuestas originales que se mencionan eran las siguientes:

- II.- La operación sobre la base de \$2200000 sería bajo la condición de que los Bancos harían una reducción de intereses no sólo sobre el precio del F.C. de Peto, sino también sobre el total de los créditos que actualmente tienen contra los F.C. Unidos. Estos intereses son en la actualidad del diez por ciento y ofrecen reducirlos al ocho por ciento por el término de tres años, tiempo que consideran sobrado para llevar á cabo el empréstito que se proyecta por cuarenta ó cincuenta años.
- III.- La consolidación de los F.C. en una sola empresa, hace ganar a los Unidos en precio y en importancia y el solo hecho de la consolidación facilitará el empréstito en condiciones más favorables.
- IV.- La operación de la compra traerá economías considerables en la administración, economías que, unidas al producto líquido anual del F.C. de Peto, por bajo que se le considere darán para pagar los intereses del capital en que se compre y además lo necesario para amortizar el capital en los cuarenta o cincuenta años del empréstito: de manera que la compra nunca resultaría gravosa á los F.C. Unidos.
- V.- Como el servicio del F.C de Peto se reconcentraría en el de los Unidos, quedarían libres edificios y terrenos de la Compañía que los Unidos podrían vender aplicando su producto en disminución del precio que dieran por el F.C. de Peto.
- VI.- Si de momento el movimiento del F.C. de Peto es reducido, concluido el ramal de Sotuta y cambiando las circunstancias, es natural esperar que mejoraría considerablemente, el producto anual, mucho más que

⁵⁴ “Retoma la conversación que sostuvo con el Sr. Joaquín Casasús, acerca del empréstito de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el plazo de un año para hacerlo. Refiere el Secretario de Hacienda que habría un error en la prórroga, conclusión a la que llegó después de conversar con los consejeros del Banco Nacional y miembros de la Junta Local del Banco Peninsular”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 1, legajo 98, 1908, fs. 14–16.



cesando la competencia de la línea de Ticul habría menos motivos para establecer tarifas bajas.⁵⁵

Muñoz Arístegui hacía hincapié en que después de ofrecidos esos términos, para lo cual se utilizó el nombre del secretario, sería difícil presentar una nueva propuesta puesto que el consejo había aprobado la compra del Mérida a Peto en 2 100 000 pesos con el interés del 7.5% por cuatro años, pagando los intereses semestrales vencidos. Señala que el margen de tiempo le parece de lo más justo pues cuatro años no es un periodo indefinido, además de que la empresa aceptaba que si pasado ese tiempo no se había logrado colocar el empréstito del Nacional estaba en total libertad de hacerlo al tipo de interés que considerase conveniente. Respecto a la posibilidad de que, transcurrido el año, FUY se viese obligado a que el empréstito lo hiciese el Nacional con intereses que no estarían por debajo del 7.5%: “es una condición que no aceptan ni están en disposición de proponerlo á la asamblea por las razones tantas veces dichas de que esto está en completo desacuerdo con lo ofrecido por el Sr. Limantour en su carta del 7 de julio próximo pasado”.⁵⁶

Los representantes de FUY no eran los únicos insatisfechos con el giro que estaban tomando las negociaciones, mientras Limantour se esforzaba en concretar el rescate del Banco Peninsular negociando la deuda de FUY y la adquisición de la vía de Mérida a Peto, Rodulfo G. Cantón viajó a la Ciudad de México para discutir con él el tema de la adquisición de su ferrocarril. Con esa finalidad G. Cantón le escribió una carta donde, entre otras cosas, le señalaba que la cantidad propuesta para la adquisición de su ferrocarril le parecía insuficiente, lo cual justificaba argumentando los grandes esfuerzos y sacrificios que empleó para llevar a cabo la obra. Así

⁵⁵ “Retoma la conversación que sostuvo con el Sr. Joaquín Casasús, acerca del empréstito de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el plazo de un año para hacerlo. Refiere el Secretario de Hacienda que habría un error en la prórroga, conclusión a la que llegó después de conversar con los consejeros del Banco Nacional y miembros de la Junta Local del Banco Peninsular”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 1, legajo 98, 1908, fs. 17-18.

⁵⁶ “Retoma la conversación que sostuvo con el Sr. Joaquín Casasús, acerca del empréstito de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el plazo de un año para hacerlo. Refiere el Secretario de Hacienda que habría un error en la prórroga, conclusión a la que llegó después de conversar con los consejeros del Banco Nacional y miembros de la Junta Local del Banco Peninsular”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 1, legajo 98, 1908, f. 21.

mismo se mostraba ofendido de que la empresa de los FUY insistía en señalar que la vía se encontraba en pésimas condiciones. Aunque el aspecto económico era lo que más le preocupaba.⁵⁷ La respuesta de Limantour, aunque amable en términos generales, pone de manifiesto las condiciones económicas precarias de la empresa, así como del Banco Peninsular:

Comprendo que Ud. considere bajo el precio de venta de su ferrocarril [...] debemos, sin embargo, tomar en cuenta ciertos hechos que son innegables y de los que no podemos prescindir. Entre estos hechos descuella la situación del Banco Peninsular que exige imperiosamente la realización de algunos de los principales créditos, so pena de seguir viviendo de manera raquítica y comprometiendo el buen nombre de los valores mejicanos [sic] en la Bolsa de París. Con la combinación proyectada, el Banco Peninsular se descargaría inmediatamente, mediante la cesión de su crédito al Banco Nacional de una gran parte de su deuda que tiene a favor de este establecimiento. Por su lado el Banco Nacional, que está dispuesto a recibir en pago dicho crédito mediante la fusión del Ferrocarril de Peto con los Ferrocarriles Unidos se rehúsa por completo a dicho traspaso, si sólo ha de tener por garantía el Ferrocarril de Peto.

[...] de no hacerse la fusión le será imposible por muchísimos años al Ferrocarril de Peto salir de su deuda para con los Bancos o contraer un empréstito á plazo largo por su cuenta. Creo tener bastante experiencia en esta clase de negocios para decirle que tal esperanza es una verdadera quimera.⁵⁸

Limantour concluye la carta señalando el tiempo que han llevado las gestiones y han invertido él y Joaquín Casasús, quien era cercano a G. Cantón, para asegurar que la transacción resultase lo más favorable posible para él, y que de no ser así, se encontraba en libertad para obrar de la for-

⁵⁷ “Rodulfo Cantón, manifiesta su inconformidad ante la cantidad que se le pretende pagar; por su parte Limantour, señala que debe tener en cuenta el contexto en que se desarrolla dicho negocio, por ejemplo, la urgencia del Banco Peninsular por créditos que aseguren la buena imagen de México ante la bolsa de París”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta: 6, legajo 54, 1908, fs. 4-6.

⁵⁸ “Rodulfo Cantón, manifiesta su inconformidad ante la cantidad que se le pretende pagar; por su parte Limantour, señala que debe tener en cuenta el contexto en que se desarrolla dicho negocio, por ejemplo, la urgencia del Banco Peninsular por créditos que aseguren la buena imagen de México ante la bolsa de París”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta: 6, legajo 54, 1908, fs. 7-9.



ma que considerase más adecuada para sus intereses.⁵⁹ Estas líneas encierran varios mensajes: el primero, una gran preocupación porque el crédito nacional no se viera afectado por un escándalo financiero; el segundo, la puesta en manifiesto de los esfuerzos que se han hecho para solucionar un problema que, si bien afecta a su empresa, repercute en los intereses nacionales y cuya solución considera la más conveniente para las partes; y el tercero, un consejo, ¿amenaza?, respecto al destino del ferrocarril en caso de que no se lleve a cabo la transacción proyectada. Al final, G. Cantón no estaba obligado a proseguir, pero las consecuencias no sólo hubieran sido graves y perjudiciales, sino que podrían llevarlo a la quiebra en un corto periodo y, junto con él, a la institución financiera.

A pesar de las dificultades que parecían presentarse en todos los frentes de las negociaciones, una carta recibida por Limantour el 30 de septiembre trajo noticias que días antes parecían imposibles: el consejo de administración había accedido a presentar ante la asamblea de accionistas las propuestas sugeridas por el secretario. Lo único que se ponía como condición era que apenas fuesen aprobadas por la asamblea, se hiciese la entrega del ferrocarril de Mérida a Peto “a reserva de llenarse después las formalidades de la transferencia de la propiedad”.⁶⁰ El remitente, Olegario Molina, le solicita arreglar ese asunto aprovechando la estadía en la ciudad de Rodolfo G. Cantón.

Los términos fueron aceptados por la asamblea de accionistas y se procedió a la compra, aunque el precio final pagado fue de 2 200 000 pesos, debido a un contrato existente entre la compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto y el gobierno del estado, en el cual se acordaba venderles el terreno

⁵⁹ “Rodolfo Cantón, manifiesta su inconformidad ante la cantidad que se le pretende pagar; por su parte Limantour, señala que debe tener en cuenta el contexto en que se desarrolla dicho negocio, por ejemplo, la urgencia del Banco Peninsular por créditos que aseguren la buena imagen de México ante la bolsa de París”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta: 6, legajo 54, 1908, fs. 7-9. Sobre la relación entre Rodolfo G. Cantón y Casasús véase Raúl J. Casares G. Cantón, *Rodolfo G. Cantón. Sonata de una vida*, pp. 68-69.

⁶⁰ “Rodolfo Cantón, manifiesta su inconformidad ante la cantidad que se le pretende pagar; por su parte Limantour, señala que debe tener en cuenta el contexto en que se desarrolla dicho negocio, por ejemplo, la urgencia del Banco Peninsular por créditos que aseguren la buena imagen de México ante la bolsa de París”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta: 6, legajo 54, 1908, fs. 25-26.

en donde se encontraba la estación en 100 000 pesos, por lo que FUY recuperaría ese monto al concluirse la transacción.⁶¹

En enero de 1909, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas otorgó la autorización para que se hiciese el traspaso de todas las propiedades del Ferrocarril de Mérida a Peto a Ferrocarriles Unidos.⁶² Desde el 31 de octubre se había firmado la minuta de compraventa, ante notario en la Ciudad de México, por Joaquín Casasús como representante del Ferrocarril de Mérida a Peto y por Francisco Díaz Lombardo por parte de Ferrocarriles Unidos de Yucatán; en ella se detallaban las condiciones bajo las que se hacía la adquisición.⁶³

La escritura de compraventa fue firmada el 16 de enero de 1909, el pago de 2 millones 100 000 pesos⁶⁴ se realizó de la siguiente manera:⁶⁵

Sus cinco pagarés recogidos del Banco Nacional de México en la sucursal de Mérida	\$308 007.00
Sus cuatro pagarés recogidos del Banco Central Mexicano	\$102 190.00
Su pagaré recogido en el Banco Central Mexicano	\$102 947.40
Sus seis pagarés recogidos en el Banco Peninsular Mexicano	\$1 405 204.17
Valor de bonos hipotecarios recogidos de su cuenta según relación	\$150 100.00

⁶¹ “Retoma la conversación que sostuvo con el Sr. Joaquín Casasús, acerca del empréstito de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el plazo de un año para hacerlo. Refiere el Secretario de Hacienda que habría un error en la prórroga, conclusión a la que llegó después de conversar con los consejeros del Banco Nacional y miembros de la Junta Local del Banco Peninsular”, CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 1, legajo 98, 1908, f. 28; “Libro copiador de resoluciones del Consejo de Administración”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 170, exp. 2, s/f, s.ff.

⁶² “Compra del ramal Mérida a Peto con ramal a Sotuta preliminar empréstito y contrato con el Banco de México”, AGEY, AHMFY, FUY, gerencia, jurídico, caja 253, exp. 12, 31 de diciembre 1907–26 junio 1909, s.f.

⁶³ “Compra del ramal Mérida a Peto con ramal a Sotuta preliminar empréstito y contrato con el Banco de México”, AGEY, AHMFY, FUY, gerencia, jurídico, caja 253, exp. 12, 31 de diciembre 1907–26 junio 1909, s.f.

⁶⁴ Este es el precio pactado, los otros 100 000 pesos se manejaron aparte por estar comprometida la venta de un terreno al gobierno del estado, como se ha señalado líneas arriba.

⁶⁵ “Compra del ramal Mérida a Peto con ramal a Sotuta preliminar empréstito y contrato con el Banco de México”, AGEY, AHMFY, FUY, gerencia, jurídico, caja 253, exp. 12, 31 de diciembre 1907–26 junio 1909, s.f.



En este sentido, se puede ver que, de alguna manera las consolidaciones entre empresas ferrocarrileras tuvieron como origen la búsqueda de la estabilidad financiera de las compañías, evitar bancarrotas y, por consiguiente, mantener segura la economía nacional, lo cual repercutía en los créditos y beneficios que el país podía obtener en el extranjero.

CONSIDERACIONES FINALES

La introducción del ferrocarril a Yucatán, al igual que en el resto del país, fue un proceso prolongado que requirió de la colaboración del gobierno, en sus diferentes jurisdicciones, y de empresarios dispuestos a comprometerse con el enorme trabajo que implicó el tendido de vías. Es probable que debido a esos esfuerzos, tanto económicos como de administración y construcción, las cuatro concesiones que finalmente se llevaron a cabo pasaron a manos de empresas conformadas, ya fuera por el concesionario original o quienes las adquirieron posteriormente. Esto es relevante porque, aunque el terreno no presentaba grandes dificultades topográficas, tomó muchos años completar la conexión entre la ciudad de Mérida y aquellas que fueron elegidas terminales. Por ejemplo, el Ferrocarril Central Mexicano construyó la vía que conectó la Ciudad de México con Paso del Norte en cuatro años (1880-1884), abarcando total de 1 970 kilómetros, mientras que la conexión de 32 kilómetros entre Mérida y Progreso pasaron seis años (1875-1881).

Es innegable que no se puede comparar la inversión recibida por la primera vía, realizada por una empresa que contaba con recursos extranjeros y que construía una de las líneas más importantes que conectó la Ciudad de México con Estados Unidos, con la de una pequeña empresa de intereses y capital local, por muy floreciente que fuera la economía en ese momento. Otra dificultad fue la importación de materiales, los cuales se fueron solicitando a medida que avanzaron los trabajos, lo que afectó los plazos de entrega y, por ende, el progreso de las obras.

En este capítulo se ha demostrado que desde una época temprana se buscó establecer en Yucatán la comunicación férrea. El primer proyecto en concretarse fue la construcción de una vía que unió la capital del estado con el puerto de Progreso. Animados por los avances en esta línea férrea, otros personajes locales solicitaron concesiones para construir más vías que facilitarían la comunicación entre otras regiones de importancia y la capital.



Resulta interesante que las vías que se completaron fueron aquellas que obtuvieron sus concesiones entre 1878 y 1881, con excepción de la de Mérida a Progreso de Rendón Peniche, antes de que se pusiera en marcha la política ferroviaria que desarrollarían Porfirio Díaz y Manuel González. Además de compartir esta característica, cabe destacar que las empresas que se realizaron con éxito fueron las que conectaron la capital con otros puntos del estado, convirtiendo a Mérida en el epicentro del desarrollo ferroviario, a pesar de que el producto de exportación más importante, el henequén, aún tenía que ser transportado a la costa para el comercio internacional. Asimismo, Mérida fue el punto de destino para las importaciones que luego se redistribuían en todo el territorio.

Con estos antecedentes, es claro cómo se desarrolló el proyecto ferroviario en Yucatán, quiénes fueron sus precursores, las rutas involucradas y los intereses que contribuyeron a la consolidación del sistema cuyo eje central era la ciudad de Mérida, donde todas las empresas construyeron sus estaciones terminales. Incluso después de la creación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Mérida continuó siendo el centro en el que convergían todas las rutas.

La competencia entre los ferrocarriles yucatecos, que impedía el aumento de las tarifas de transporte, afectó las ganancias de las diferentes empresas. Para subsanar este problema, sus propietarios optaron por consolidarlas en una sola compañía. Desafortunadamente, los malos manejos por parte de su primer director administrativo llevaron a la empresa a enfrentar problemas financieros en poco tiempo.

Mientras tanto, la única vía que no se había fusionado también se encontró en una situación precaria ante las deudas que había adquirido y que le resultaban imposibles cumplir. Este escenario, sobre todo porque perjudicaba a las instituciones financieras, alertó al secretario de hacienda, José Y. Limantour, quien temía las repercusiones que podría tener en el Banco Peninsular si la empresa ferroviaria de Peto quebraba, arrastrando consigo a la institución bancaria y dañando el crédito nacional en el extranjero. Esto lo motivó a intervenir directamente, dedicando sus mayores esfuerzos a buscar una solución al problema. La respuesta la encontró en la adquisición del Ferrocarril de Mérida a Peto por parte de Ferrocarriles Unidos y la obtención de un préstamo para refinanciar las deudas de este último.

Esto no fue fácil, por el contrario, fue un proceso complejo, e involucró diversos factores e intereses que no sólo eran locales, sino también nacionales e internacionales. Finalmente, las gestiones orquestadas por el Secretario dieron sus frutos y en 1909 todas las compañías de ferrocarriles yucatecas quedaron oficialmente consolidadas bajo Ferrocarriles Unidos de Yucatán.



TERCERA PARTE.

Empresas ferroviarias en la gestión
del espacio: el papel de la infraestructura
como agente de la transformación urbana



Esta última sección se centra en el estudio del ferrocarril, específicamente su infraestructura, como agente para la transformación urbana. Esto supone analizar las implicaciones urbanísticas y funcionales que surgieron con la implementación de este medio de transporte, así como el papel de las empresas ferroviarias encargadas de gestionarlo. De acuerdo con Horacio Capel, hubo dos factores que influyeron en la organización del espacio urbano con la llegada del ferrocarril: la estación y los trazados de las líneas, es decir, las vías.¹

En ese mismo sentido, Luis Santos y Ganges afirma que las empresas ferroviarias se convirtieron en gestoras del espacio urbano, debido al impacto que ejercieron a través de sus líneas y como propietarias de bienes inmuebles al interior de la ciudad. Estos bienes no siempre estaban destinados a propósitos relacionados directamente con el transporte, almacenamiento o tráfico. Por su parte, Enrique López Lara señala que “la implantación y el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias se produjeron al ritmo de las apetencias de capitales privados, sin que existiera planificación de espacios ni coordinación de intereses”.² Esto permitió a las empresas un amplio margen de acción sobre la propiedad pública y privada. Además, la infraestructura de transporte, que incluía desde las vías hasta las propiedades que albergaban estaciones, patios, bodegas y talleres, fue establecida a través de decisiones tomadas exclusivamente por las empresas. En el caso de Mérida, estas incluso obtuvieron espacios cedidos por el ayuntamiento y el gobierno estatal.

Esta combinación de factores contribuyó al desarrollo de una relación significativa entre el ferrocarril y el entorno urbano. El primero gestionado por las empresas y el segundo por los diferentes niveles de gobierno, así como por la interacción de sus habitantes con el espacio. Otros elementos influyentes fueron el control ejercido por las compañías ferroviarias sobre

¹ Horacio Capel, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, p. 18.

² Enrique López Lara, “Urbanismo y ferrocarril”, p. 49.

propiedades urbanas y las concesiones obtenidas para el uso de calles y caminos en los que se extendieron sus vías; actuando como propietarias, agentes urbanísticos y administradoras del dominio público.³

A pesar del importante papel de las empresas en la gestión del espacio urbano, John R. Kellett argumenta que estas no siempre consideraron el impacto que su infraestructura tendría en el entorno urbano. En Mérida, como se detallará en los siguientes capítulos, parecía que su principal interés en la transformación urbana se limitaba a las modificaciones necesarias para la construcción de estaciones, bodegas, talleres y la instalación de vías. Los efectos de estos cambios no siempre fueron una preocupación central para las compañías.

El Capítulo 4 examina el impacto de la introducción de la infraestructura ferroviaria en Mérida, específicamente debido al tendido de las vías y al establecimiento de varias estaciones que contribuyeron a la reconfiguración del uso del espacio urbano y de su organización. Las vías irrumpieron en las vialidades de la ciudad, ocupando un espacio que hasta ese momento había sido exclusivo para carruajes, carretas, animales de carga y peatones. La instalación de rieles, no sólo redujo el espacio de circulación en las calles donde se colocaron, sino que también trajo problemas como desniveles, acumulación de mercancías en los sitios aledaños a las estaciones, cierres temporales de vialidades durante el paso del ferrocarril, e incluso daños en éstas y en las propiedades ubicadas a lo largo de las rutas.

Este capítulo también destaca cómo las empresas adquirieron terrenos para construir la infraestructura necesaria, incluyendo estaciones, bodegas, talleres, patios, etc. Además, se observa un incipiente proceso de acumulación de propiedades urbanas por parte de algunas compañías. Estos dos elementos, el levantamiento de vías y la construcción de las estaciones, generaron cambios al interior de la ciudad, con poca intervención por parte de las autoridades en diferentes niveles, sin cuestionar los potenciales efectos negativos a largo plazo sobre la ciudad y sus habitantes; por lo que también aborda algunos de los problemas derivados de estos procesos.

Como se discutió en el Capítulo 3, hacia 1902 se formó la empresa FUY, que adquirió las compañías ferroviarias del estado, excepto la línea de Mérida a Peto, que se incorporó entre 1908 y 1909. Bajo su control queda-

³ Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, p. 19.

ron no sólo las vías, sino también todas las propiedades pertenecientes las compañías extintas. El Capítulo 5 se centra en un segundo momento de la relación entre la infraestructura y la ciudad, cuando FUY se convierte en propietaria de una gran cantidad de predios urbanos localizados en distintos puntos de Mérida. Muchos de estos terrenos ya no eran necesarios para el servicio de los ferrocarriles. Un primer apartado estará dedicado al tema de las propiedades.

En el segundo apartado se estudia la redistribución que se generó en las propiedades de la compañía que continuaron usándose o se destinaron al servicio, además del emprendimiento de un nuevo proyecto de estación, para el cual se debieron adquirir nuevos terrenos, mediante diferentes mecanismos y con la anuencia del ayuntamiento de la ciudad. El tercer apartado se centra en las propiedades que, aunque no se utilizaron para el servicio ferroviario, permanecieron en manos de la empresa, y se gestionaron de diversas maneras, a veces rentándolas o intentando venderlas, contribuyendo al dinamismo del mercado inmobiliario, como se exploró en el Capítulo 1, durante las últimas décadas del siglo XIX.



Estaciones e infraestructura ferroviaria

Según Wolfgang Schivelbush, las estaciones ferroviarias se convirtieron en nuevos espacios de sociabilidad debido a las relaciones de convivencia que se generaron en ellas (entre viajeros y empleados, con otros pasajeros, con quienes los despedían o recibían, y entre los mismos trabajadores). Eran puerta de entrada y salida de personas y mercancías; además de ser punto de encuentros y desencuentros. Al aumentarse el número de líneas que conectaban a las diferentes ciudades, las estaciones tuvieron que adaptarse para satisfacer las necesidades de los usuarios. Esto dio lugar a un nuevo tipo de edificio que proporcionaba espacios específicos para diversas actividades, como salas de espera y corredores que conectaban las plataformas de salida hacia distintos destinos.⁴

En la sociedad decimonónica, las estaciones ferroviarias adquirieron una gran importancia, llegando a remplazar a las plazas y templos como centros de actividad social y comercial.⁵ En México, de acuerdo con Luz Carregha, también “impactaron el paisaje natural y condicionaron el surgimiento, el crecimiento y el trazo urbano de las poblaciones; además constituyeron el elemento significativo e identitario de las líneas de ferrocarril”.⁶

Para comprender el impacto de la infraestructura ferroviaria en el ámbito urbano, particularmente en Mérida, es crucial examinar los tipos de edificios que se construyeron para garantizar el correcto funcionamiento de los servicios de carga y pasaje, así como para mantener en óptimas condiciones la maquinaria ferroviaria. Debido a la variedad de actividades que se llevaban a cabo cotidianamente en estos espacios, resulta fundamental investigar la ubicación de la infraestructura, los criterios para

⁴ Wolfgang Schivelbush, *The Railway Journey. The industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, pp. 171–177.

⁵ Luz Carregha Lamadrid, Begoña Garay López, y Jesús Narváez Berrones, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, p. 77.

⁶ Luz Carregha Lamadrid, Begoña Garay López, y Jesús Narváez Berrones, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, p. 72.

la selección de los emplazamientos, las características de los edificios, las actividades realizadas en ellos y el destino de las propiedades adquiridas por las empresas a lo largo del tiempo.

Las estaciones ferroviarias se conforman de cuatro partes: el edificio de viajeros, las instalaciones mercantes, las vías férreas y las instalaciones técnicas ferroviarias.⁷ La dimensión de estas estructuras varía según la importancia que tienen lo largo de la línea: existen estaciones terminales, que marcan el inicio o de un la vía; estaciones regulares, donde los trenes se detienen regularmente; y estaciones bandera, puntos en el recorrido de la locomotora en donde sólo se detiene si se desplegaba una señalización para indicar que había que recoger carga o pasajeros. Por lo general, cuando se habla coloquialmente de las estaciones se hace referencia al edificio de viajeros, que junto con los demás componentes, conforma la infraestructura ferroviaria.

Al interior de las estaciones se realizaban numerosas tareas cotidianas, especialmente en aquellas de mayor importancia, las cuales requerían un numeroso personal que se encargaba de llevarlas a cabo. Debido a la constante y creciente actividad fue necesario dotarlas de los espacios adecuados para realizarlas. En el caso de estaciones más relevantes, para sus respectivas líneas, fue necesario ubicarlas en terrenos grandes, o en algunos casos trasladarlas de sus emplazamientos originales, de la época más temprana, a otros más adecuados para satisfacer las necesidades del servicio, por lo que las estaciones generalmente se ubicaron “en el borde de la ciudad existente, es decir de la ciudad histórica, todavía poco modificada [...]. Estaban, así mismo, entre el límite de la ciudad y el espacio rural aún poco transformado por la urbanización”,⁸ aunque también en terrenos ganados al mar y espacios centrales de las ciudades.

⁷ Las instalaciones mercantes son las que tienen que ver con el manejo y almacenamiento de mercancías: lo que incluye, playas de vías, almacenes, etc.; y las instalaciones técnicas ferroviarias abarcaban los depósitos de Máquina, los talleres de material fijo y material rodante, y de todo tipo de reparaciones. Doralice Sátyro Maia y Luis Santos y Ganges, “Historia urbano-ferroviaria en algunas ciudades medianas brasileñas: diversas situaciones-tipo del efecto urbanístico de la estación en su crecimiento y estructura urbana”.

⁸ Horacio Capel, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, p. 30.

ANOTACIONES SOBRE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS EN MÉXICO

En México, la primera reglamentación relacionada con el establecimiento de estaciones data de 1867, fue promulgada durante el gobierno de Benito Juárez bajo el título de *Reglamento para la seguridad, policía, conservación y uso de los caminos de fierro*. En este documento se establecía que las estaciones debían ser cómodas y decentes, pudiendo ubicarse en donde resultara más conveniente. Dieciséis años más tarde, en 1883, durante la presidencia de Manuel González, se publicó otro reglamento que ordenaba que las estaciones llevaran el nombre de la localidad y contaran con un reloj para controlar el movimiento de las locomotoras.⁹

A pesar de lo escueto de las referencias, Sergio Ortiz señala que referirse a estaciones significaba que eran “sitios dotados de instalaciones y servicios adecuados para atender el despacho de los trenes y el transporte de personas y de cartas”,¹⁰ lo que implica la existencia de construcciones diseñadas específicamente para esos propósitos.

Las estaciones edificadas en grandes centros urbanos tuvieron características especiales. Eran construcciones amplias, en ocasiones de varios pisos, que albergaban oficinas administrativas, salas de espera de primera y segunda clase, cocina-comedor, además de negocios y servicios como restaurantes y hoteles operados por particulares bajo concesión.¹¹ El mobiliario debía ser diseñado para satisfacer las necesidades de los pasajeros, y la iluminación se proporcionaba mediante faroles o lámparas, lo cual contribuía a incrementar la sensación de comodidad de los visitantes.¹² La descripción hecha por Manuel Rivera Cambas de la estación del Ferrocarril Mexicano, ubicada en Buenavista,¹³ arroja luz sobre la complejidad de la infraestructura ferroviaria, dicha estación contaba con:

⁹ Sergio Ortiz Hernán, “De estaciones, trenes y paisajes”, p. 45.

¹⁰ Sergio Ortiz Hernán, “De estaciones, trenes y paisajes”, p. 46.

¹¹ Lucina Rangel Vargas y Juana María Rangel Vargas, “Estaciones ferroviarias de México”, pp. 60-61.

¹² Lucina Rangel Vargas y Juana María Rangel Vargas, “Estaciones ferroviarias de México”, p. 61.

¹³ En Buenavista no sólo se ubicaba la estación del Ferrocarril Mexicano, sino también las del Ferrocarril Central Mexicano y de los Ferrocarriles Nacionales de México. En esos terrenos, hasta 1959, se construyeron seis estaciones que funcionaron en diferentes momentos. Sergio Ortiz Hernán, “De estaciones, trenes y paisajes”, pp. 24-25.



Dos departamentos con grandes galerías, techados de zinc, uno para mercancías y el otro para pasajeros, he aquí la parte principal de la estación de Buenavista; el destinado a los pasajeros tiene tres salas de esperar y actualmente se le está construyendo a la estación una elegante y costosa fachada de cantería, cuya mejora demandaba desde hace tiempo aquella localidad que tuvo el aspecto de provisional y se están pintando y reparando los salones; en el interior están los talleres, las oficinas, el telégrafo, los depósitos, el aparato en que descansa la romana para pesar el pulque y las bodegas particulares de la empresa; poco tiene que examinarse en esa estación que hasta hace poco daba cabida a una sección de la Aduana que ahora está afuera.¹⁴

Además de los edificios descritos por Rivera y para cumplir la compleja trama de funciones, las estaciones, especialmente las más grandes, debían tener una planta rectangular de uno o dos niveles. Su fachada se orientaba paralelamente a las vías, con la inscripción del nombre de la localidad, servicios de *express* y correo, mirador, oficina del jefe de la estación, casa de máquinas, tornamesa, carbonera, maestranza, desvíos, patio de maniobras, estanques y abastecimiento de agua, bodegas, corrales, andenes, cobertizos o hangares protectores, edificios destinados a la atención de pasajeros con salas de espera, custodia de equipajes, boletería, cabina de señales, sanitarios, casas para el personal y el jefe de estación.¹⁵

En algunas ciudades importantes, la llegada del ferrocarril representó el arribo de la modernidad y el progreso, al menos en el discurso. Por lo tanto se procuró situar las estaciones en lugares céntricos o puntos importantes de la ciudad.¹⁶ Este fue el caso, por ejemplo, de Guadalajara, donde la estación del Ferrocarril Central Mexicano se construyó en una zona céntrica al final de la calle de San Francisco, que conducía directamente a la catedral y en donde localizaban algunos de los almacenes comerciales

¹⁴ Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco, artístico y monumental, facsimilar*, pp. 352-353.

¹⁵ Pablo Moraga Feliu, *Estaciones ferroviarias de Chile. imágenes y recuerdo*, p. 6; Lucina Rangel Vargas y Juana María Rangel Vargas, "Estaciones ferroviarias de México", pp. 55-56.

¹⁶ Ibarra Deras y Becerril Sánchez proponen que, por el contrario, la tendencia fue que las primeras estaciones se localizaran en la periferia urbana, aunque, de acuerdo con la información que se ha encontrado, esto se dio de diferente forma en cada población y existe evidencia que muestra que algunas estaciones tuvieron que ser reubicadas a las periferias precisamente porque se encontraban dentro del casco urbano. Mauricio Ibarra Deras y Teresa Becerril Sánchez, "El Papel de las Estaciones del Ferrocarril en la Ciudad de México del Siglo XIX".

más importantes. En la parte superior izquierda de la Imagen 22 se aprecia la catedral, separada de la estación por tan sólo cinco cuadras.¹⁷

De acuerdo con lo que señala Miguel Ángel Medina García:

El inmueble, además de contar con espacios destinados para su funcionamiento, como eran la oficina del jefe de estación, las taquillas, la venta de boletos, una oficina de telégrafo, una sala de espera y los andenes de pasajeros y de carga, a su alrededor se empezaron a construir bodegas, hoteles y mesones. En las áreas aledañas se establecieron industrias, para facilitar la carga y descarga de materias primas y de los productos elaborados.¹⁸

Esta estación contó con todas las comodidades necesarias y además detonó que la zona se conformase como un polo de crecimiento y desarrollo, al establecerse en sus alrededores nuevas empresas que ofrecían servicios a los viajeros y comerciantes, o industrias que dependían del ferrocarril para transportar sus productos.

La estación de San Luis Potosí, perteneciente a la misma compañía (FCM), también fue situada en el centro de la ciudad. Inicialmente se consideró la opción de construirla en el sitio ocupado por la alameda de la ciudad, ubicada en un área con gran actividad comercial y que disponía del tamaño suficiente para albergar todas las instalaciones que fuesen necesarias. Esta propuesta causó gran controversia, ya que los habitantes se opusieron debido a la importancia la alameda tenía como espacio de esparcimiento y recreación. Al final, la estación se estableció en terrenos adquiridos por la empresa, con ayuda del ayuntamiento, ubicados al oriente de la alameda.¹⁹

¹⁷ Miguel Ángel Medina García, *Cambios sociales y rearticulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*, pp. 152-153.

¹⁸ Miguel Ángel Medina García, *Cambios sociales y rearticulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*, p. 153.

¹⁹ Luis Edgardo Coronado Guel, *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*, pp. 150-159.



IMAGEN 22.

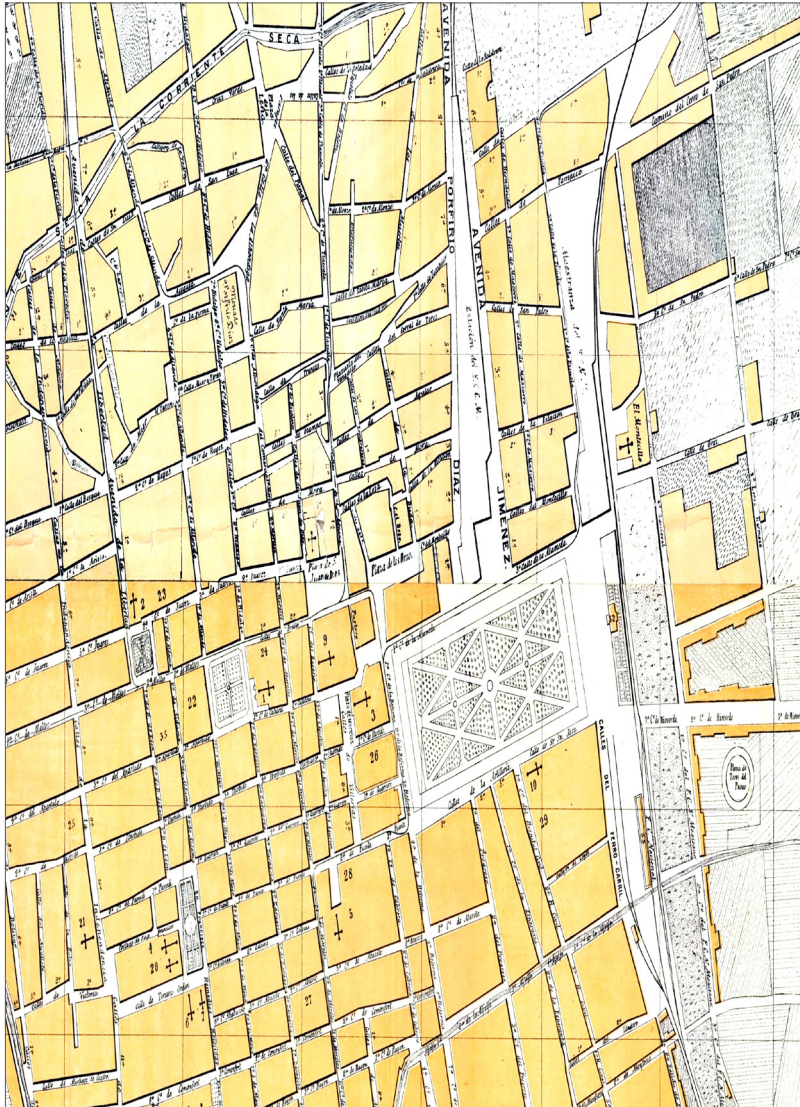
Fragmento del plano de la ciudad de Guadalajara.
Acercamiento a la estación del ferrocarril



Fuente: “La Ciudad de Guadalajara”, tomado de Miguel Ángel Medina García, *Cambios sociales y rearticulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*, p. 166.

IMAGEN 23.

Fragmento del Plano General de la Ciudad de San Luis, acercamiento al área de la alameda y estación del Ferrocarril Central Mexicano



Fuente: Ignacio Maldonado, *Plano General de la Ciudad de San Luis*, 1898 MOYB, serie: San Luis Potosí, exp. San Luis Potosí 2, COYB.SLP.M47V2.00079.



Es evidente la cercanía que guardaba la estación con la plaza principal. Además, al norte de la Alameda se construyó la estación del Ferrocarril Nacional Mexicano, de manera que ambas estaciones quedaron frente al paseo, convirtiendo esta área en un importante centro comercial, si es que no lo era desde antes.

Aunque en algunos casos, como los presentados arriba, las estaciones estuvieron en lugares céntricos de la ciudad, en otros se ubicaron en áreas periféricas, como fue el caso del Ferrocarril Interoceánico en Puebla. Esta estación se situó en un espacio en el que de manera posterior se incorporaron las estaciones de otras compañías, lo que propició el repoblamiento del barrio de San Miguelito y transformó la zona en un polo de desarrollo urbano, industrial, comercial y habitacional; donde, además proliferaron diferentes establecimientos para dar servicio a trabajadores y residentes tales como fondas, pulquerías, cantinas, bares y otros comercios.²⁰

En la Ciudad de México, el establecimiento de las estaciones en las zonas extramuros generó la concentración de trabajadores en sus inmediaciones. Además, los empresarios ferroviarios y otros actores vinculados a las cúpulas de poder incursionaron en el fraccionamiento de los terrenos aledaños impulsando la formación de nuevas colonias.²¹

Como se verá en el siguiente apartado, en Mérida, cada una de las cuatro empresas ferrocarrileras construyó su estación en los espacios que consideró más adecuados o que les fueron concedidos. Sin embargo, años más tarde, con la aparición de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, los depósitos de máquinas, los talleres de material fijo y material rodante, y de todo tipo de reparaciones, es decir, las instalaciones técnicas, fueron reubicadas en un terreno más amplio y adecuado. A la par que se construía una nueva estación que concentró el servicio de todas las vías de la empresa.

Las ciudades experimentaron innumerables cambios en su configuración debido a la infraestructura ferroviaria. En algunos casos, las estaciones impulsaron el surgimiento y desarrollo de nuevos enclaves poblacionales. Ciudades como Nogales (Ferrocarril de Sonora), Torreón,

²⁰ Gloria Tirado Villegas, *Los efectos del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato*, pp. 21-22.

²¹ Mauricio Ibarra Deras y Teresa Becerril Sánchez, "Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la Ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX", pp. 4-5.

Gómez Palacio (Ferrocarril Central y Ferrocarril Internacional) y Salina Cruz (Ferrocarril Nacional de Tehuantepec) pueden considerarse como casos excepcionales, ya que en pocos años su población aumento de forma considerable y florecieron económicamente gracias a su ubicación estratégica en el recorrido de las vías férreas. Otros ejemplos de ciudades que se beneficiaron con el paso de los ferrocarriles incluyen Apizaco,²² Orizaba, Esperanza (Ferrocarril Mexicano), Sabinas (Ferrocarril Internacional), Nuevo Laredo y Monterrey (Ferrocarril Nacional), por mencionar algunas.²³ Aunque todos estos casos comparten ciertas similitudes, las consecuencias del arribo de los ferrocarriles en cada ciudad fueron complejas y variadas.

LA IRRUPCIÓN DE LAS VÍAS EN MÉRIDA Y SUS CONSECUENCIAS

Desde el momento en que se otorgó la concesión para construir el Ferrocarril de Mérida a Progreso en 1874, e incluso antes, inició la transformación de paisaje urbano de Mérida. Con el tiempo, estas modificaciones se extendieron al ámbito rural y a las poblaciones atravesadas por las vías férreas. Los cambios más notorios se dieron en las inmediaciones de las estaciones y en las calles por donde cruzaban los rieles, debido a que las empresas tuvieron que cumplir con algunas especificaciones impuestas por las autoridades de la ciudad y, en otras ocasiones, adaptarse a las necesidades de las compañías.

Ante el interés de las autoridades por concretar un proyecto ferroviario que comunicase la capital con la costa, el Gobierno del Estado había otorgado prerrogativas para la empresa o individuos que construyesen la vía de Mérida a Progreso. Entre ellas, como se señaló en el Capítulo 2, estaba la cesión de terrenos para su estación, pero también se les otorgó “el uso de plazas y calles de esta ciudad que se encuentren sobre el trazo del camino para poner rieles y hacer pasar sus trenes, con tal de que no hayan en las segundas obras permanentes que entorpezcan la libre circulación, ni alteren los niveles y desagües, etc. de una manera que perjudique á [sic]

²² El caso de Apizaco ha sido estudiado por Guadalupe Gisela Macías Berriel, *El espacio, la ciudad y el ferrocarril. Apizaco, Tlaxcala: la historia de una ciudad ferrocarrilera 1866-1970*.

²³ Sergio Ortiz Hernán, “De estaciones, trenes y paisajes”, p. 41.



la ciudad y sus vecinos”.²⁴ Esta gran libertad para determinar el rumbo de las vías y para utilizar de forma indiscriminada las calles de la ciudad tuvo diferentes consecuencias y de acuerdo con Capel, en ciudades medias, como Mérida, las compañías tuvieron:

Una actitud prepotente en la utilización del viario de la ciudad, lo que se refleja tanto en lo que se refiere a las decisiones sobre la configuración de las líneas como en el recorrido urbano o periurbano. Lo cual generalmente, estaba relacionado con la debilidad de la corporación municipal y la importancia que se atribuía a las aportaciones del tráfico ferroviario a la actividad mercantil y dio lugar, en ocasiones, a lo que se ha clasificado como «una importante cesión del control de territorio y del espacio urbano a capital privado, a los intereses de la burguesía comercial».²⁵

Otro aspecto que condicionó la traza de los ferrocarriles fue la topografía, ya que las empresas constructoras buscaban ahorrar lo más posible, prefiriendo terrenos que implicasen la menor cantidad de obras.²⁶ En este sentido, por ser el territorio en el que se localiza la ciudad de Mérida por lo general plano, las empresas ferroviarias no tuvieron que invertir grandes cantidades de dinero en infraestructura como puentes, túneles y viaductos, aunque —como es natural— sí se realizaron nivelaciones en las calles y algunas otras modificaciones para facilitar la instalación de los rieles.

En Mérida las primeras transformaciones se presentaron en las cercanías de las estaciones, es decir, en las inmediaciones del parque de La Mejorada, donde se establecería la del Ferrocarril de Mérida a Progreso, y de la exciudadela, donde se construiría la del Ferrocarril de Mérida a Peto. Entre las disposiciones que las empresas tuvieron que acatar estaba respetar cierta anchura en las calles en donde se colocarían las vías. Las fuentes señalan que las autoridades determinaron que las calles en torno a la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso debían medir doce metros; mientras que para la de Mérida a

²⁴ *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso*, p. 45.

²⁵ Horacio Capel, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, p. 22.

²⁶ Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, p. 89.

Peto se solicitó que al menos una de las calles, la que estaba frente a la estación, debía tener una anchura de doce varas.²⁷ Es probable que estos lineamientos tuvieran la finalidad de evitar que las actividades de carga, descarga y transporte del ferrocarril afectaran el tráfico regular de las calles. A medida que la afluencia de pasajeros aumentaba y otros comercios e instalaciones se ubicaban en los alrededores, se generaba un mayor movimiento de personas. Por ejemplo, en el caso de La Mejorada, la presencia del hospital y la iglesia, así como los portales de la pescadería frente a la estación de Peto, contribuían al tránsito en estas vías, y se preveía que esta combinación de factores podría sobrepasar la capacidad de las calles.

Aunque estas indicaciones fueron acatadas, no necesariamente cumplieron el cometido de facilitar el tráfico, como se puede interpretar en una nota periodística de enero de 1881, en la cual se señala que la calle de la pescadería “que era antes de las más aseadas y amplias de nuestra capital se ha convertido en la más fangosa, insalubre y estrecha”.²⁸ Este problema se atribuye a varias razones, entre ellas que no se mandaba a recoger la basura; que la empresa del ferrocarril había construido una pequeña barda que ocasionaba que el agua de lluvia quedara estancada; y que la longitud de doce varas dada a la calle no había resultado suficiente debido a que:

dos varas ocupan la tierra que ha quedado amontonada hacia el lado perteneciente a la estación del ferrocarril, otras seis varas ocupan los carros y bestias que llegan de la Costa conduciéndolos lunes, miércoles y viernes de cada semana, y dos [varas] el pozo situado en el exterior de los portales. De modo que debiendo haberse formado una calzada capaz para aquellos usos, ha quedado una calle, puede decirse, de dos varas de anchura.²⁹

²⁷ Esta información se localiza en un documento fechado el 30 de marzo de 1875 ubicado en “Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que se de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso la casa municipal de la Mejorada; Festividades por inauguración del Ferrocarril, telegramas, etc.”, AGEY, Poder Ejecutivo 1843-1885, Gobierno del Estado de Yucatán, correspondencia oficial, Mérida, caja 314, vol. 264, exp. 56, 1875. Una vara medía aproximadamente 83.61cm.; María Eugenia Cortés I. y Francisco Pablo Ramírez, “Rescate de las antiguas medidas iberoamericanas”; “La calle de la pescadería”, *La Revista de Mérida*, 14 de enero de 1881, p. 3.

²⁸ “La calle de la pescadería”, *La Revista de Mérida*, 14 de enero de 1881, p. 3.

²⁹ “La calle de la pescadería”, *La Revista de Mérida*, 14 de enero de 1881, p. 3.



El artículo finaliza haciendo un llamado a las autoridades para resolver los problemas mencionados, “siquiera porque es una calle donde concurre gran parte de la población á [sic] proveerse de pescado y porque además se halla frente al paradero del ferrocarril de Mérida a Peto que será con el tiempo muy frecuentado”.³⁰ Esto puede ser muestra de que, desde una época muy temprana los vecinos de la ciudad tuvieron conciencia de que si desde ese momento, cuando apenas se comenzaba el levantamiento rieles, ya se presentaban diversos problemas, en este caso relacionados con las calles (tráfico e higiene), estos aumentarían al acrecentarse el movimiento en las zonas aledañas y cuando los caminos estuviesen terminados.³¹ Por otro lado, podría ser una exageración para llamar la atención de las autoridades a un problema real, puesto que una imagen de la intersección entre la calle en que se encontraba la estación y la del bazar muestra una vialidad en pésimas condiciones, siendo ésta una de las más importantes de la zona, es muy posible que la del ferrocarril se encontrara en iguales condiciones, aunque no se descarta que el problema se pudo haber agravado por las razones que se señalan en la nota.

En la Imagen 24 en primer plano se ve un carro del tranvía, así como un coche y algunas carretas. Llama la atención el mal estado de las calles que se encuentran completamente encharcadas. En la parte superior izquierda se encuentra el edificio administrativo del ferrocarril a Peto. En la intersección de las calles también se observa una gran acumulación de agua.

Los problemas relacionados con la instalación de vías no fueron exclusivos de Mérida. Sergio Miranda señala que, en el Distrito Federal, en la década de 1880, el Ayuntamiento de Tacubaya presentó varias quejas en contra de la empresa del Ferrocarril de Chalco debido a los daños que la construcción de las vías y el paso del ferrocarril ocasionaban en casas y edificios. Estos daños no sólo atentaban contra la integridad de los habitantes, sino que también incluían “la destrucción de albañales, inundación de calles, cuarteaduras y humedad en las casas, atropellamiento de

³⁰ “La calle de la pescadería”, *La Revista de Mérida*, 14 de enero de 1881, p. 3.

³¹ En Mérida, aunque las calles no eran particularmente angostas si se considera el espacio que ocupaban las vías, de 1.4 a .90 metros dependiendo del tipo, el tráfico de carros y el uso peatonal, ¿cuánto quedaba disponible para las otras actividades de tráfico?, y más si las construcciones de los edificios se hacían sin dejar espacio al frente, lo cual incluso podía resultar en perjuicio de los propietarios de las viviendas en caso de algún accidente o descarrilamiento.

animales y personas”.³² La misma situación se presentó en Progreso, cuyo cuerpo municipal envió comunicados al Congreso del Estado en los que solicitaba que no tomaran ciertas resoluciones a favor de la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso, debido a que su propietario buscaba que lo favorecieran.³³

IMAGEN 24.

Calle ancha del bazar, vista poniente a oriente



Fuente: Fototeca Pedro Guerra, fondo: Pedro Guerra, 2A05098.

³² Sergio Miranda Pacheco, *Tacubaya de suburbio veraniego a ciudad*, p. 158.

³³ Algunos otros conflictos entre los propietarios de ferrocarriles, el Ayuntamiento y otros actores se pueden consultar en Leonor Eugenia Reyes Pavón, “De aldea pesquera a ciudad logística. Las infraestructuras portuarias en la construcción, control y conflicto en espacio urbano de Progreso (1856-1920)”.



porque ha llegado a su noticia que varios vecinos de esta población se han presentado ante este cuerpo, pidiéndole que impida aquella entrada, por los innumerables males que origina. Y esto es cierto: la trepidación producida por el paso de las máquinas, conmueve en sus cimientos á los edificios; el humo que se escapa por las chimeneas, ennegrece las fachadas de predios, conspirando así contra el ornato público; y últimamente, las numerosas chispas que las mismas chimeneas arrojan, y las brasas encendidas de los fogones que riegan por toda la calle y que el viento levanta, amenazan reducir á pavesas este naciente lugar, cuyas casas están construidas de materiales fácilmente combustibles; combustión tanto más de temores, cuanto que aquí reinan fuertes vientos del nordeste.³⁴

Estas inconformidades con seguridad se replicaron en otras ciudades del país, sin importar su tamaño, y nos muestran que efectivamente la irrupción del ferrocarril trastocó la forma de convivencia entre la ciudad, sus habitantes y los medios de transporte. Al final de cuentas era necesario plantear algunas soluciones a los inconvenientes que se iban presentando y que no habían sido previstos por las empresas ni por los órganos de gobierno.

Y es que, aunque no todos los problemas que se fueron presentando fueron consecuencia del paso del ferrocarril, algunos se agravaron ante la aparente inexistencia de regulaciones para la construcción de casas y edificios, tal como se expresó en el siguiente comunicado:

Suplicamos al H. Ayuntamiento, [...] fije [atención] respecto de las calles demasiado angostas que han estado formándose en esta ciudad, al construirse nuevas casas, pues los propietarios de éstas las han estado levantando en la misma línea de las albarradas, haciéndose más notable ese defecto en las calles donde pasan los ferrocarriles. Si este estado de cosas continuase, los carruajes de tráfico, al fin, no podrán transitar en gran parte de la población, pudiendo aplicarse el remedio con sólo un poco de vigilancia de parte de la comisión de ornato de la representación municipal.³⁵

³⁴ "Exposiciones", *La Revista de Mérida*, 15 de marzo de 1882, p. 3.

³⁵ "Atención", *La Revista de Mérida*, 27 de enero, 1882, p. 2.

Esto resulta relevante, puesto que, en ese momento, la vía de Mérida a Progreso ya estaba terminada; un año antes se habían comenzado las de Peto y Calkiní, y apenas iniciaban los trabajos de la de Valladolid. Es posible que con esas medidas los vecinos intentaran evitar que los problemas que habían surgido en las calles sobre las que circulaba el ferrocarril de Progreso, se repitieran en las nuevas vías y causaran mayores inconvenientes a los pobladores. Se tiene registro desde la década de 1880 de que, cuando se solicitaba permiso al ayuntamiento para construir en un terreno, era necesario entregar una copia del plano para que fuese aprobada. Entonces si se estaban presentado problemas con respecto a la alineación de las casas en las calles, pudo ser porque la comisión encargada no consideró que esto podía ser un inconveniente con el paso del tiempo.

Los estudiosos de la relación entre la ciudad y los ferrocarriles señalan que éstos estimularon la sub-urbanización, es decir, que personas de clase alta, gracias a este medio de transporte, optaran por dejar de vivir en las ciudades y mudaran sus lugares de residencia a las afueras o en poblaciones campestres a donde antes acostumbraban a ir con fines de recreo o vacaciones.³⁶ En Mérida sucedió un proceso similar pero en una menor escala. A unos tres kilómetros al norte de la ciudad se ubicaba el pueblo de Itzimná, perteneciente a la municipalidad de Mérida. Hacia el último cuarto del siglo XIX algunas personas contaban con casas de campo ubicadas en esa localidad.³⁷ La construcción de la vía del ferrocarril de Mérida a Progreso facilitó la movilidad entre la ciudad y este poblado. Con el tiempo, la cantidad de gente que poseía residencias en Itzimná fue aumentando, así como la demanda de transporte, de manera que se estableció un servicio de tranvías entre esos dos puntos.

³⁶ Ralf Roth indica que el fenómeno de construcción de espacios residenciales a las afueras de Berlín dio inicio en la década de 1880; mientras que Semk Schmal señala que, aunque la gente adinerada de Ámsterdam tenía casas de verano en el campo, fue hasta el siglo XX cuando algunos se establecieron de forma permanente en las afueras de la ciudad. Ralf Roth, "Interactions Between Railways and Cities in Nineteenth-Century Germany: Some Case Studies", pp. 19–20; Henk Schmal, "Cities and Railways in the Netherlands between 1830 and 1860", p. 43.

³⁷ De acuerdo con una querrela entre la empresa de tranvías y la del Ferrocarril de Mérida a Progreso, debido a la solicitud de la primera para cruzar sus vías de camino a Itzimná, el representante del ferrocarril señala que en esa población sólo habitaban cinco o seis familias; mientras que la empresa del tranvía apunta que era una necesidad para los habitantes de Mérida llegar a esa población a donde iban a buscar aire fresco para su salud. "Cruzamiento de los tranvías de Mérida con la vía del ferrocarril de Mérida a Progreso", AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 23/211-1, 1886, fs. 2–3, 19–20.



como las casas ubicadas en el pueblo, siete de mampostería y doce de paja, algunas de las cuales se encontraban dentro de los terrenos de cuatro fincas cartografiadas.

En 1893, la Compañía de Tranvías inauguró unos recreos en donde se instalaron juegos mecánicos y otras atracciones que contribuyeron al aumento de circulación de pasajeros.³⁸ Debido a la creciente importancia de la población, como lo reconoció el ayuntamiento en 1898, se comenzaron a dictar disposiciones para el mejoramiento de las vialidades y otros aspectos.³⁹ En mayo de 1902, durante una sesión del cabildo, se propuso solicitar al congreso que se declarase al pueblo de Itzimná como parte del suburbio de Santa Ana, ya que la ciudad y el poblado se encontraban unidos “por medio de las construcciones que se han hecho últimamente”.⁴⁰ No fue sino hasta febrero de 1904 cuando el congreso aprobó que se anexara Itzimná como suburbio de Mérida.⁴¹ El decreto se publicó el 3 de marzo de ese año, y en él se indicaba que el antiguo poblado se convertiría en el cuartel número once de la ciudad.⁴²

El tendido de rieles

Para colocar los rieles del ferrocarril era necesario llevar a cabo un proceso. Primero debían hacerse ajustes en las calles, para lo cual se emparejaba el terreno; después se construían terraplenes y sobre ellos se colocaban los durmientes y las vías. El problema era que, en muchas ocasiones, las compañías sólo se preocupaban por dejar en buen estado el carril por donde circularían las locomotoras, dejando el resto del camino en malas

³⁸ Compañía de Tranvías de Mérida, *Guía y explicación de los juegos que se han instalado en el local de los Recreos de Itzimná*, p. 1.

³⁹ “Adolfo Rivero Trava solicita la apertura de una calle en el pueblo de Itzimná”, B.Y., fondo reservado, manuscritos, FR-CCA-MAN-LXXV-1898-1/3-017, 1898, ff. 3-4; Ramón Augusto Soberanis Pech, en su monografía *El crecimiento urbano de Mérida durante el porfiriato. Los casos de Chuminópolis e Itzimná, 1895-1915*, da un panorama general del proceso de suburbanización de este poblado, aunque omite detalles importantes como la construcción de la vía férrea.

⁴⁰ En junio de ese mismo año se instituyó una comisión especial de mejoras del pueblo de Itzimná, aunque no se ha localizado la fecha de su constitución y la justificación de su existencia. “Libro de sesiones del H. Ayuntamiento”, AGEY, Municipios 1803-1980, sección Mérida, 1902, libro 18, fs. 10 bis, 24, 35.

⁴¹ “Sesión ordinaria de 27 de febrero de 1904”, *Periódico Oficial del Estado de Yucatán*, 24 de marzo de 1904, pp. 9-10.

⁴² “Gobierno del Estado”, *Periódico Oficial del Estado de Yucatán*, 7 de marzo de 1904, p. 1.



condiciones, como se afirma en el siguiente desplegado dirigido al Ayuntamiento en donde se le reclamaba que:

No ha puesto, sin duda, los ojos en los desperfectos que sufren las calles por donde pasan las vías férreas. Si el nivel de las obras de terracería requiere un metro de embutido, se hace, aunque entorpezca el libre tránsito de los carruajes, pues no se cuidan los ingenieros directores de procurar, por lo menos, en las boca-calles, nivelar, para hacer más fáciles las subidas y bajadas al atravesar la línea.⁴³

El hecho de que las calles no quedaran parejas en sus intersecciones ocasionaba que se atorasen los carruajes y que se dañaran sus ruedas. De acuerdo con las constantes publicaciones en la prensa, donde se llamaba la atención sobre el pésimo estado de las vialidades, se sabe que no sólo las acciones de la empresa afectaban el tránsito en ellas, sino que las reparaciones que se les hacían eran temporales y no solucionaban el problema por mucho tiempo.⁴⁴

Un cambio generado por el tendido de rieles en la ciudad fue la apertura o modificación de las vialidades. Por ejemplo, se abrió una calle al norte del barrio de La Mejorada, debido a que el antiguo camino para Conkal (calle 50) había sido ocupado para la circulación del Ferrocarril de Mérida a Progreso, lo que sugiere que la calle era angosta y tuvo que sustituirse con una nueva, aunque no se tiene noticia de que haya sido cerrada a la circulación, ni es posible ubicar este cambio en los planos que se conservan, como se puede apreciar en las siguientes imágenes.⁴⁵

⁴³ “El H. ayuntamiento”, *La Revista de Mérida*, 14 de febrero de 1882, p. 2.

⁴⁴ “Charla dominical. Impresiones de Viaje. I”, *La Revista de Mérida*, 4 de septiembre de 1881, p. 2.

⁴⁵ Se hace mención de que sobre esa nueva calle se construyeron algunas casas. “Mejoras Materiales III”, *La Revista de Mérida*, 7 de febrero de 1882, p. 1.

IMAGEN 26.

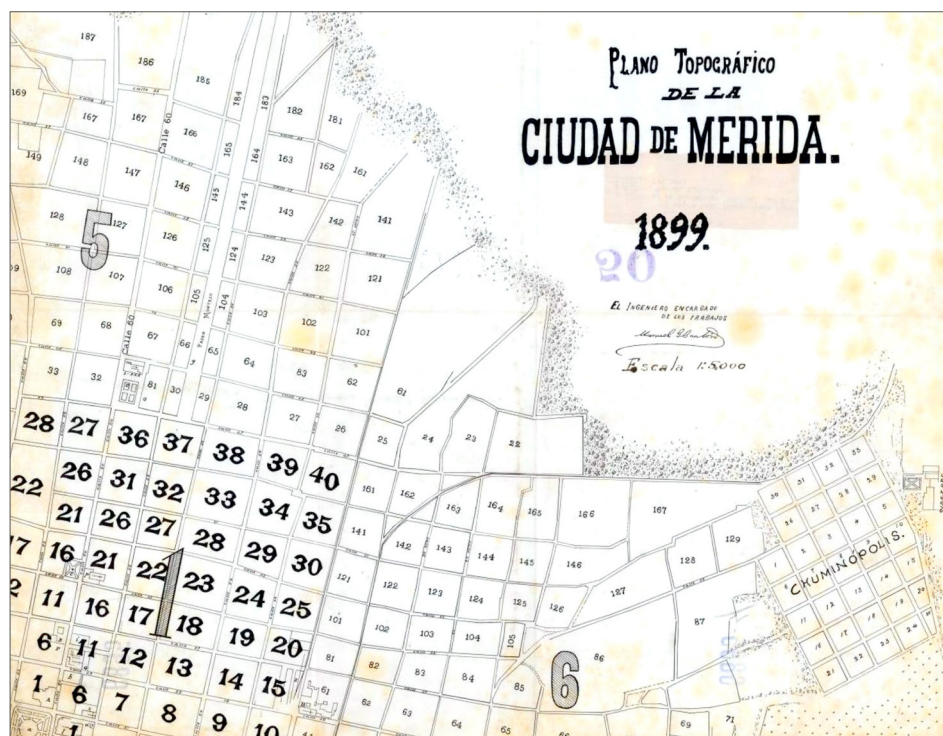
Fragmento de plano 1864-1865, camino de Conkal



Fuente: Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida, 1864-1865*, Mapoteca Orozco y Berra (MOYB), s. Yucatán, exp. Yucatán. 1, código clasificador COYB.YUC.M48.v1.0070 (Recorte).



Fragmento del plano de 1899, calle 50



Fuente: Manuel G. Cantón, *Plano topográfico de la ciudad de Mérida*, hoja 1, 1899, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán 1, Código clasificador: CFG.YUC.M24.V1.1109-1.4 (Recorte).

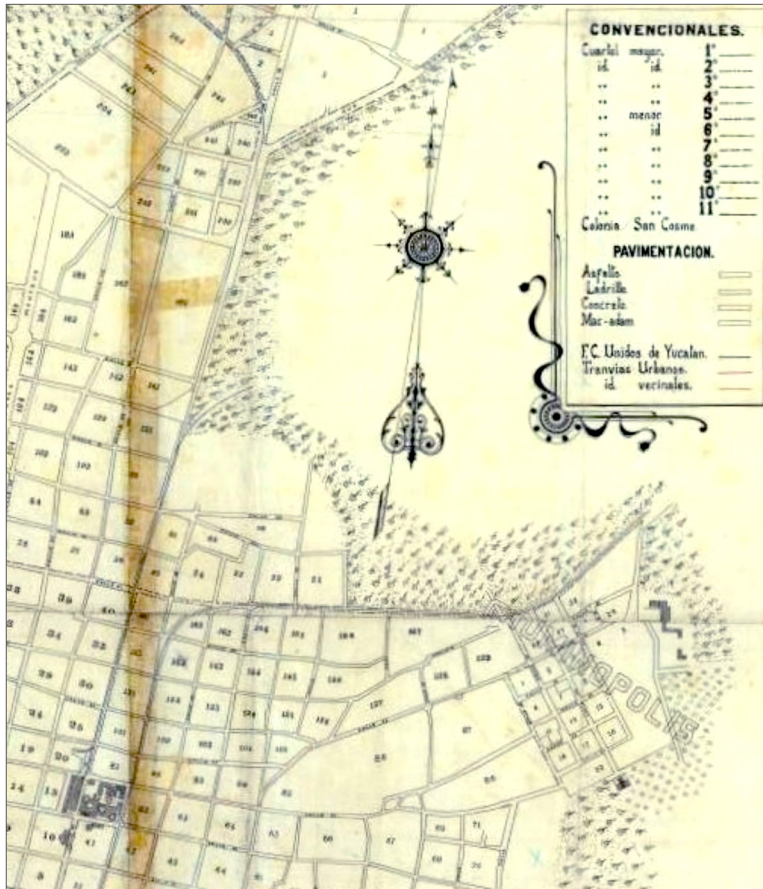
La construcción de las vías también propició que se llevaran a cabo mejoras con la finalidad de facilitar el acceso a las estaciones. Tal fue el caso de la empresa del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, donde se hizo una ampliación de la calle 69 para unirla con el camino de Campeche:

tomando por ambos lados terrenos de propiedad particular, que la empresa ha ofrecido indemnizar á los propietarios, así como el valor de tres casas que deben demolerse; pero el resultado será muy favorable al ornato de la capital, porque de una estrecha callejuela, se ha formado una calle amplia, que cuando se termine, no dudamos la preferirán los viajeros que entran y salen de la ciudad, por el antiguo camino de Umán ó de Campeche.⁴⁶

⁴⁶ “Mejoras materiales I”, *La Revista de Mérida*, 14 de enero de 1882, p. 1.

IMAGEN 28.

Fragmento del plano de 1910, calle 50 y camino de Conkal



Fuente: R. Jiménez y M. Lozano, *Calca del plano topográfico de la ciudad de Mérida comprendiendo Itzimmá, Chuminópolis y Colonia San Cosme*, 1910, MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24. v2.1607 (Recorte).

En los fragmentos del Plano 6 se pueden ver las modificaciones en los lotes que fueron divididos para abrir una nueva calle por la que circuló el ferrocarril de Mérida a Calkiní (más tarde Peninsular).⁴⁷ Si se sigue en línea recta desde el Parque de San Juan se aprecia que tres cuadras al poniente de donde se instalaría la estación del Ferrocarril de Mérida a Cal-

⁴⁷ Aunque este cambio se realizó muchos años antes, el de 1895 es el plano más antiguo que se ha podido recuperar después del de 1865.

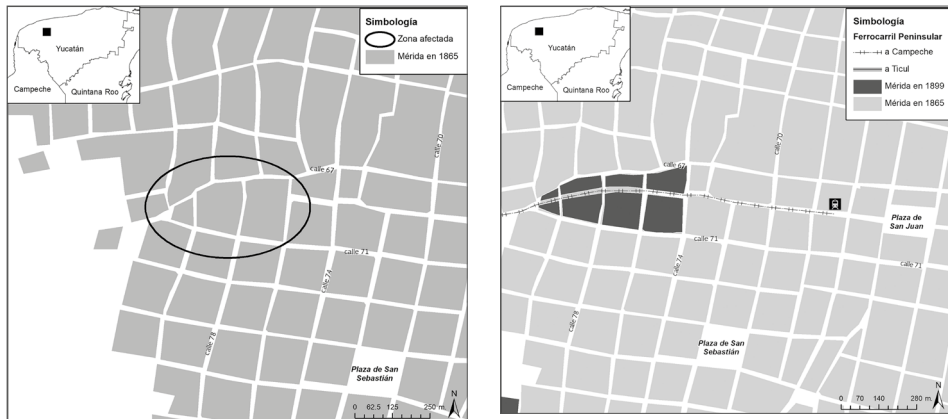


kiní, las últimas tres manzanas no están divididas, ni siquiera es visible la callejuela mencionada en el texto transcrito líneas arriba. Es probable que aún no existiera o que fuera un sendero, hecho por los vecinos, que cruzaba las propiedades.

En un tono de gris más oscuro, sobresalen los predios que fueron divididos por el paso de la vía. Aunque en ninguno de los planos con los que contamos se aprecia una notable diferencia con respecto a las demás calles, el texto a que hemos hecho referencia apunta a una vialidad amplia por la que podía circular el ferrocarril, dejando espacio para el tránsito de otros vehículos.

PLANO 6.

Manzanas afectadas por el paso del ferrocarril de Mérida a Campeche



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH con base Mauricio Von Hippel, Carlos Ramiro, Francisco P. Beltrán y Carlos Moya, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida, 1864-1865*, MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán. 1, código clasificador COYB. YUC.M48.v1.0070; Manuel G. Cantón, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida, 1899*, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán 2. Código clasificador: CGF.YUC.M24.v2.1608.

De hecho, una vista actual de la ciudad arroja información sobre estas modificaciones. En ese lugar se ha establecido un pequeño parque cuya fecha de construcción desconocemos. Este sitio pudo estar destinado al cambio de vía, teoría que se sustenta al ver las imágenes de su ubicación; como se puede apreciar en las Imágenes 29 y 30.

La forma de la calle y el espacio en donde se hizo el parque dan la impresión de que en este tramo se instaló un cambio de vía para las manio-

bras del ferrocarril. Incluso se aprecia que algunas de las casas aún conservan las fachadas de finales del siglo XIX, lo cual contribuye a comprobar que el ancho y el diseño de esa calle corresponde al periodo de estudio.

IMAGEN 29.

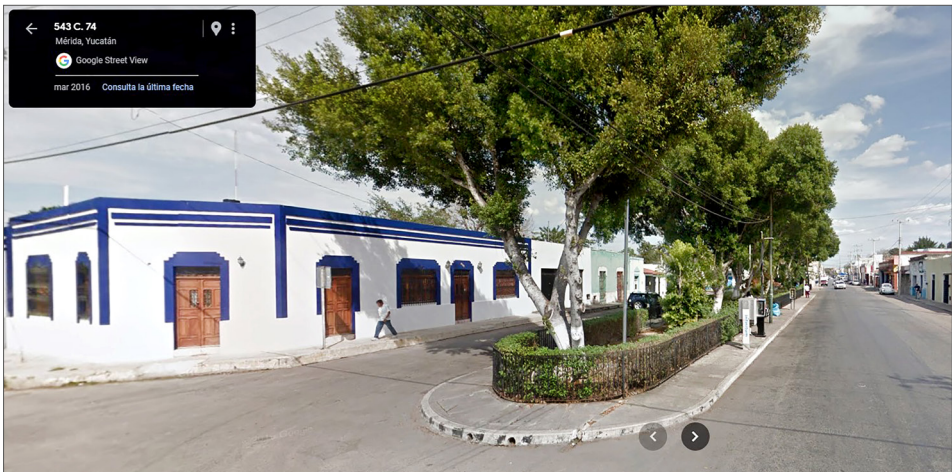
Vista de oriente a poniente de la calle 69 entre 72 y 74



Fuente: Imagen de Google Street View Maps, calle 69, 589, Mérida, Yucatán, febrero 2019.

IMAGEN 30.

Vista de poniente a oriente calle 69 entre 72 y 74



Fuente: Imagen de Google Street View, calle 74, 543, Mérida, Yucatán, marzo 2016.



Con respecto al trazado de las vías férreas al interior de la ciudad y en la periferia, Kellett y López Lara coinciden en uno los múltiples problemas de comunicación que generó. Un primer fenómeno se relaciona con las vías que causaron una pérdida de intercomunicación, puesto que parecía que ciertas zonas habían quedado encerradas, igual que si se hubiese construido “un muro de ladrillo”.⁴⁸ Kellett nota lo mismo y explica que los rieles ocasionaron en las ciudades un “«efecto barrera», limitando las relaciones internas por el corte que imponía entre diferentes paquetes urbanos”.⁴⁹ Esto es precisamente lo que ocurrió en Mérida con el crecimiento de la ciudad, cuando diferentes zonas se vieron afectadas, puesto que prácticamente quedaron desconectadas o segregadas por estas barreras conformadas por las vías, debido a que éstas circunvalaban gran parte de la mancha urbana (véase Plano 7), formando un cinturón que delimitó ciertas áreas de la ciudad. La zona sur de Mérida se convirtió en un área de viviendas populares para la clase trabajadora. El barrio de La Mejorada vivió un proceso de transformación, de área residencial a zona industrial. Pocos años más tarde, también en el oriente de la ciudad, se formó un complejo urbano conocido con el nombre de Chuminópolis hacia donde su promotor pretendía atraer a las familias, si no de la clase más alta, al menos acomodadas. Sin embargo, esta zona experimentó un menor crecimiento urbano entre 1910 y 1920, a diferencia del norte y el sur, que tuvieron su momento de mayor expansión en el mismo periodo.

Un segundo fenómeno ha sido estudiado por Guillermo Guajardo: la relación espacial de las “conexiones de la línea principal con los ramales urbanos y los apartaderos de clientes específicos, o núcleos de clientes”⁵⁰ como almacenes, aduanas fábricas y compañías petroleras y eléctricas, a partir del establecimiento de espuelas que se colocaron para unir estos con el sistema ferroviario. Guajardo detectó que, para la Ciudad de México, los apartaderos, recintos de patios, talleres y estaciones formaban 30 niveles de vías y nueve islas o penínsulas, que configuraron una segregación o conformación urbana particular; esto él lo denomina «efecto archipiélago». ⁵¹ Aunque se sabe que en Mérida se establecieron algunas

⁴⁸ John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, p. 37.

⁴⁹ López Lara, Enrique, “Urbanismo y ferrocarril”, p. 50.

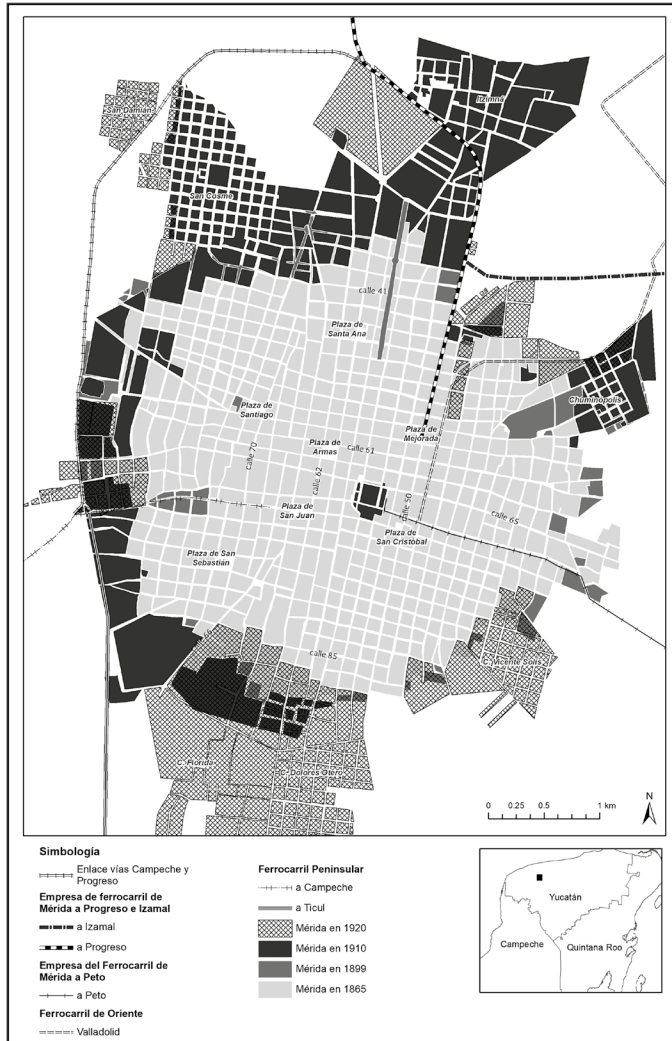
⁵⁰ Guillermo Guajardo Soto, “Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la ciudad de México, ca. 1890-1950”, p. 60.

⁵¹ Guillermo Guajardo Soto, “Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la ciudad de México, ca. 1890-1950”, p. 60.

espuelas que conectaron negocios con las vías férreas no se han encontrado planos que las muestren para el momento en que existen las cuatro empresas ferroviarias, por lo que no se sabe si este otro fenómeno existió en una menor escala en la ciudad de Mérida.

PLANO 7.

Sistema de vías férreas en Mérida



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. del SIG-COLMICH.



Uno de los problemas relacionados con la infraestructura ferroviaria, y particularmente con las vías, fueron los accidentes, que iban desde descarrilamientos a atropellamientos, ocasionando golpes, la pérdida de extremidades e incluso la muerte de los involucrados, ya fueran seres humanos o animales, así como incendios ocasionados por las chispas generadas por la fricción entre las ruedas del ferrocarril y las vías, etcétera. Aunque, por lo general, la mayoría de los accidentes ocurrieron fuera de la ciudad, hubo casos en los cuales el ferrocarril protagonizó estos eventos que afectaron a los pobladores de Mérida.

En septiembre de 1904 hubo una serie de accidentes que ocasionaron que en el periódico *El Padre Clarencio* se publicara una caricatura satírica (Imagen 31) sobre la semana que había tenido la empresa. No hay una nota de la redacción que la acompañe y en la documentación consultada no se han encontrado más detalles. De acuerdo con la imagen, el ferrocarril de Mérida a Progreso causó dos accidentes el mismo día en la salida por Itzimná: el primero al colisionar con una carreta tirada por mulas en donde parece haber tres personas que resultaron heridas; otro más por la tarde, un descarrilamiento con tres heridos más; y otros dos en el poblado de Progreso, el sábado y domingo, causando a un individuo la pérdida de una mano y a otro de un brazo, respectivamente. Acompaña la imagen el siguiente verso:

A los trenes de vía ancha
De nuestro Ferrocarril
Tienen envidia Kuroki
Oku y Kuropatkin
pues las víctimas que causan
Son en número sin fin.⁵²

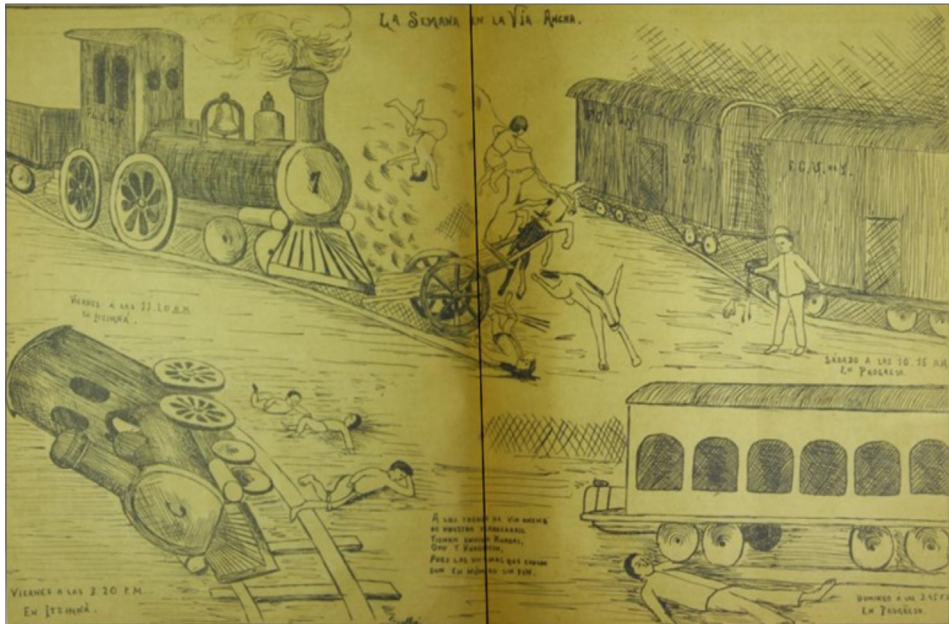
Otros dos accidentes fueron registrados en febrero de 1919. El primero sucedió al interior de La Plancha, en donde un maquinista no respetó las señales de alto que le hizo otro empleado. El segundo fue una colisión

⁵² Kuroki Tamemoto (general), Oku Yusukata (comandante general); Alekséi Kuropatkin (general) fueron militares de los ejércitos japonés y ruso que se enfrentaron en la guerra Ruso Japonesa entre febrero de 1904 y septiembre de 1905. Carlos P. Escoffie Z, "El ferrocarril de vía ancha", *El Padre Clarencio*, 18 de septiembre de 1904, pp. 4-5.

entre una locomotora que circulaba sobre la calle 48, a la altura de la calle 61, en la cual resultaron lesionadas las señoras Eligia Canul y Virginia Cardeña, quienes tuvieron algunas contusiones leves; y aunque, de acuerdo con el dictamen del inspector, la culpa fue del conductor del tranvía, la velocidad a la que circulaba la máquina y la fuerza pudo tener peores consecuencias.⁵³

IMAGEN 31.

La semana en la vía ancha



Fuente: Carlos P. Escoffie Z., “El ferrocarril de vía ancha”, *El Padre Clarencio*, 18 de septiembre de 1904, pp. 4-5.

En marzo de 1919, mientras el ferrocarril circulaba por la calle 48, en el cruce con la calle 55, cayó de una plataforma una carga de madera, y una de las piezas quedó al interior de las casas 497 y 497-A. Aunque no hubo pérdidas humanas que lamentar, las casas resultaron con daños y se rom-

⁵³ “Sesión ordinaria del 5, 11, 20 y 28, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 31, exp. 39, dos hojas sueltas fechadas 18 de febrero 1919. Con seguridad hubo muchos otros percances pero no quedaron registrados en la documentación consultada.



pieron algunos objetos dentro de ellas.⁵⁴ Uno de los perjudicados, P. Fernández, solicitó una indemnización de 200 pesos por la destrucción de su propiedad y por los objetos que resultaron afectados.⁵⁵ Por su parte J.B. Garma, quien ocupaba la casa 497-A, solicitó una indemnización de 750 pesos por varios muebles arruinados en el percance.⁵⁶

DISTRIBUCIÓN Y CAMBIOS EN LAS ESTACIONES E INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN MÉRIDA

La ubicación de las estaciones dentro de la planta urbana fue fundamental. A partir de ellas se determinaban las rutas que seguirían las vías al interior de la ciudad en su camino hacia los poblados de destino, así como la adquisición de los predios necesarios para la construcción del edificio de viajeros, los talleres, bodegas, y demás departamentos que se requerían para el funcionamiento de la empresa.

La estación se concibió como una pieza urbanística con capacidad de atracción y fue partícipe, incluso de forma involuntaria, de la organización de la ciudad. Por tanto, era un edificio de gran importancia en varios sentidos y cada compañía seguía sus propios patrones para su establecimiento.⁵⁷ Analizar cómo se seleccionaron sus ubicaciones dentro del casco urbano permite identificar la existencia de estrategias de apropiación de tierras. Además de las concesiones obtenidas del gobierno estatal y del ayuntamiento, cuando las hubo, las compañías buscaron obtener predios comprando directamente a sus propietarios y en Mérida pocas veces apelaron a la expropiación. Las cuatro empresas ferroviarias que se establecieron en Yucatán tuvieron estaciones terminales en la ciudad de Mérida, en terrenos que fueron adquiridos a terceros o cedidos por las autoridades estatales o municipales.

⁵⁴ “Sesión ordinaria del 5, 11, 20 y 28, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 31, exp. 39, 11 de marzo de 1919, hoja suelta, comunicación enviada por el subdirector de la compañía al inspector.

⁵⁵ “Sesión ordinaria del 5, 11, 20 y 28, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 31, exp. 39, 11 de marzo de 1919, hoja suelta, carta enviada por P. Fernández.

⁵⁶ “Sesión ordinaria del 5, 11, 20 y 28, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 31, exp. 39, 20 de marzo de 1919, p. 1 y hoja suelta, carta fechada 13 de marzo, 1919.

⁵⁷ Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, p. 89.

Henk Shmal afirma que los terrenos cercanos a las estaciones no sólo fueron de interés para las empresas ferroviarias, puesto que:

la utilización del espacio en el área que rodeaba las estaciones estaba inextricablemente atada al ferrocarril, atrayendo a todo tipo de usuarios del suelo. Lugares para comer y de entretenimiento, fondas y alojamientos y minoristas reunidos convenientemente alrededor de las estaciones. Las cuadras y calles donde se situaron las estaciones automáticamente condujeron a una confluencia de personas y tráfico, que levantaron la demanda de sitios de todas las descripciones en las inmediaciones.⁵⁸

Estos efectos “secundarios” de la infraestructura ferroviaria también causaron impacto en la transformación del entramado urbano, especialmente en los alrededores de las estaciones.

A continuación, se estudian los procesos mediante los cuales se gestionaron los espacios para el establecimiento de las estaciones, su ubicación, y en la medida de lo posible, se comentará a cuáles actividades estaban destinados con anterioridad, el periodo en que estuvieron en funcionamiento y qué ocurrió con ellas cuando se fundó Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

Para facilitar la identificación en el plano, que corresponde a la Imagen 32, se han señalado las estaciones con las siguientes letras: A. Mérida-Progreso; B. Mérida-Peto; C. Mérida-Valladolid; D. Mérida-Calkiní.

Un aspecto que resalta es su cercanía con la plaza de armas. Al oriente de la ciudad se encontraba la estación de Mérida a Progreso, localizada frente a la iglesia de Mejorada y el Hospital General. En el mismo cuadrante, ligeramente al sur, se ubicaba la estación de oriente, del ferrocarril de Mérida a Valladolid, en las inmediaciones de la iglesia de San Cristóbal, a tan sólo tres cuadras de la estación de La Mejorada y a dos de la de Mérida a Peto. Esta última se estableció en una parte del terreno que ocupó la Ciudadela de San Benito, cerca del mercado Lucas de Gálvez, la pescadería, el Gran Hotel, el Paseo de las Bonitas y otros puntos de actividad social y comercial. La última, la del ferrocarril de Mérida a Calkiní, posteriormente Peninsular, se ubicó en el cuadrante suroeste si tomamos como referencia la

⁵⁸ La traducción es mía. Henk Schmal, “Cities and Railways in the Netherlands between 1830 and 1860”, p. 42.



plaza de armas. En este caso se desconoce el uso para el cual se destinaron los predios de sus alrededores, pero en una parte de los terrenos que ocupó se encontraba antiguamente el rastro de la ciudad.⁵⁹

IMAGEN 32.

Plano de la ciudad de Mérida con señalización de las cuatro estaciones de ferrocarril existentes, 1899



Fuente: Manuel G. Cantón, Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida, 1899, MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, código clasificador CGF.YUC.M24.V2.1608.

⁵⁹ “Solicitud.- De varios C.C. manifestando que la casa que perteneció anteriormente al Rastro Público y que hoy se dice ser de la Compañía Peninsular de Ferrocarriles de Mérida a Calkiní, y que está situada en la 3ª calle de Juárez (actual calle 66) se encuentra completamente abandonada y amenazando venir a tierra: y para evitar las desgracias que pudieran ser consiguientes, piden los referidos C.C. que habitan casas próximas á la mencionada que el H. Ayuntamiento se sirva de nombrar una comisión que mande al ingeniero municipal practique una visita de ojos y mande demoler o reconstruir la repetida casa.- a la comisión de policía para que se sirva emitir dictamen”, en “Actas del Ayuntamiento de Mérida”, AGEY, Municipios 1808-1980, sección Mérida, libro 12, 9 de abril de 1895, f. 164.

Ante la necesidad de contar un local destinado a la estación, José Rendón Peniche, apoderado del consejo de administración del Ferrocarril de Mérida a Progreso, solicitó al Supremo Gobierno que se le adjudicase a la empresa la antigua casa real del barrio de La Mejorada. El Ayuntamiento tuvo conocimiento el 12 de febrero de 1875, y acordó dirigir un oficio para informar al gobierno que ese edificio pertenecía a la municipalidad.⁶⁰ A pesar de ello, la concesión fue votada y aprobada mediante un decreto expedido por el Poder Legislativo el 9 de marzo de 1875.⁶¹

Esta acción causó molestias en el cabildo meridano, reflejadas en un documento enviado al ejecutivo donde presentaron los argumentos que la corporación consideró suficientes para solicitar que no se sancionase el decreto. Entre los principales se señalaba que el Municipio de Mérida era propietario de la casa municipal de La Mejorada “en virtud de remate que de ella se hizo su concepto y auto de aprobación judicial recaído al auto con fecha 16 de febrero de 1849”, y que, conforme a derecho, de acuerdo con la constitución local vigente, el Estado no podía disponer de las propiedades del municipio.⁶²

Otro punto fue que el Ayuntamiento tenía la prerrogativa de poseer los edificios que fueran necesarios para su funcionamiento:

Si el ayuntamiento no tiene más objeto que celebrar sesiones, entonces consideramos que es más que suficiente su Palacio Municipal para este objeto y aún es mucho porque para esto bastaría su salón. Pero si corresponde al Ayuntamiento, con arreglo al Art. 15 de la constitución local vigilar los

⁶⁰ “Libro de actas del ayuntamiento de Mérida”, AGEY; Municipios 1803-1980, sección Mérida, libro 3, 1874-1875, f. 243; “Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que sede a los ferrocarriles Mérida, Progreso la casa municipal de la Mejorada” AGEY Poder Ejecutivo 1843-1885, Gobierno del Estado de Yucatán, correspondencia oficial, Mérida, caja 314, vol. 264, exp. 56, 13 de febrero de 1875.

⁶¹ “Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que sede a los ferrocarriles Mérida, Progreso la casa municipal de la Mejorada” AGEY, Poder Ejecutivo 1843-1885, Gobierno del Estado de Yucatán, correspondencia oficial, Mérida, caja 314, vol. 264, exp. 56, 10 de marzo de 1875.

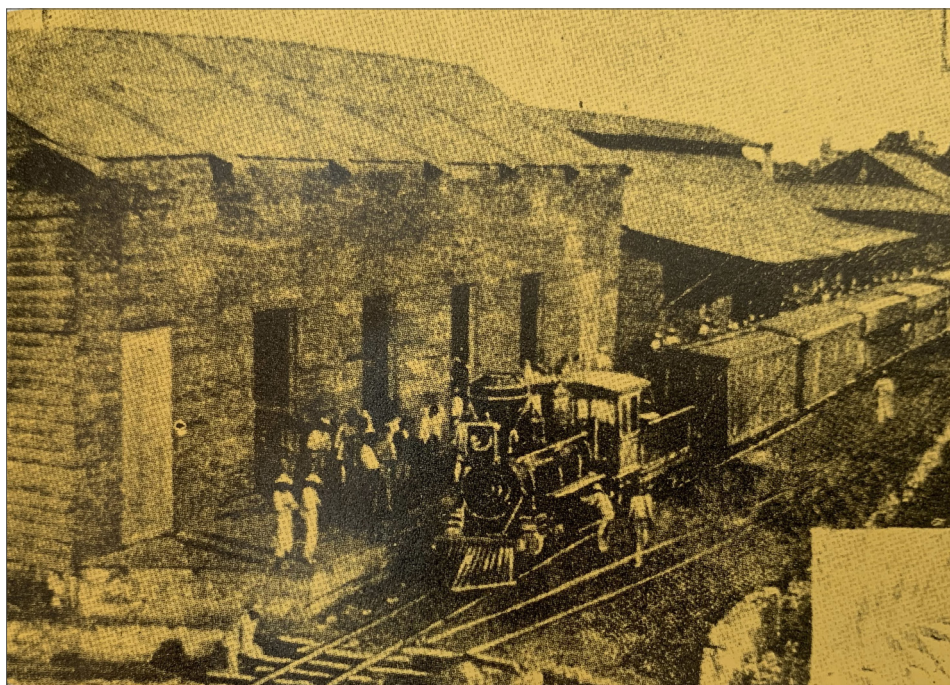
⁶² “Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que sede a los ferrocarriles Mérida, Progreso la casa municipal de la Mejorada” AGEY, Poder Ejecutivo 1843-1885, Gobierno del Estado de Yucatán, correspondencia oficial, Mérida, caja 314, vol. 264, exp. 56, 11 de marzo de 1875.



ramos de policía y buen gobierno y otros muchos que le compete a aquel, ya se concibe que necesita otros varios edificios para llevar su cometido y estos están verdadera y realmente destinados al objeto de la institución de los Ayuntamientos. La razón aducida por la comisión tendría lugar si este cuerpo tuviese la casa municipal de la Mejorada para dar alquilada, porque entonces si sería administrador de ella, pero cuando la tiene ocupada por sí mismo con los agentes prestando un servicio público y utilizándola como local de la escuela de aquel suburbio, entonces queda sin fundamento alguno aquella razón.⁶³

IMAGEN 33.

Andenes y oficinas de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso



Fuente: J. Adonay Cetina Sierra, *Historia Gráfica. Mérida de Yucatán, 1542-1984*, p. 185.

⁶³ “Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que se dé a los ferrocarriles Mérida, Progreso la casa municipal de la Mejorada” AGEY Poder Ejecutivo 1843-1885, Gobierno del Estado de Yucatán, correspondencia oficial, Mérida, caja 314, vol. 264, exp. 56, 11 de marzo de 1875, s.fs.

El mismo día en que este documento fue entregado, se presentó una solicitud firmada por los habitantes del suburbio de La Mejorada, destacando la importancia de mantener la estación de policía, ubicada en la casa municipal, para la seguridad del barrio y los vecinos, haciendo énfasis en los grandes prejuicios que causaría su cierre. De igual manera, los pobladores de los barrios de San Cristóbal, Santa Ana, Santiago y San Sebastián se sumaron a las peticiones del ayuntamiento y los vecinos de La Mejorada mediante sendos documentos que fueron entregados al ejecutivo.

Ante las muestras de inconformidad, la empresa abandonó temporalmente sus pretensiones de obtener la casa municipal. Para terminar con el conflicto, el gobierno del estado, en un nuevo decreto adjudicó en propiedad a la empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso la plaza del suburbio de La Mejorada “con exclusión de doce metros que por lo menos dejará libres para cada una de las calles que han de correr por los lados de la plaza referida”.⁶⁴

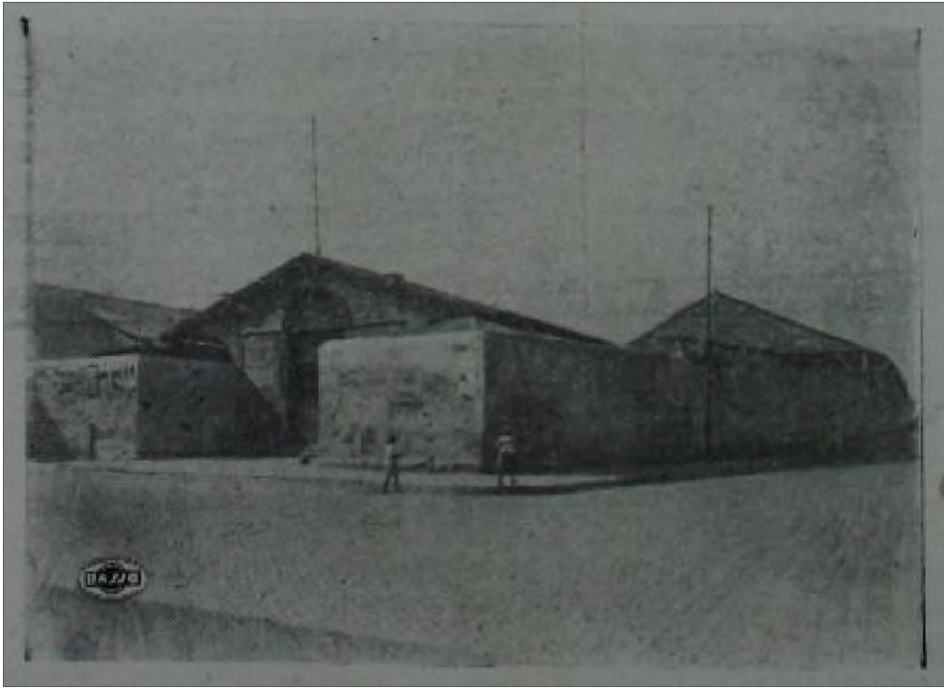
La realidad fue que la empresa ferrocarrilera no desistió en su afán de hacerse con la propiedad en cuestión. En cambio, modificó su estrategia, y se dirigió directamente al ayuntamiento para solicitar “las piezas de la casa municipal [...] que no sean necesarias al objeto a que están destinadas” con el fin resguardar los materiales de la vía. El 6 de abril obtuvo la concesión “por el resto de año actual de las dos piezas de la casa municipal de Mejorada que miran al oriente, y medio patio de ella con la condición de devolver todo en el estado en que se entrega”.⁶⁵ Meses más tarde Rendón Peniche solicitó una prórroga de cinco años para continuar utilizando esos espacios, la cual fue aprobada.

⁶⁴ “Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que se dé a los ferrocarriles Mérida, Progreso la casa municipal de la Mejorada” AGEY, Poder Ejecutivo 1843-1885, Gobierno del Estado de Yucatán, correspondencia oficial, Mérida, caja 314, vol. 264, exp. 56, 31 de marzo de 1875, s.fs.

⁶⁵ “Libro de actas del ayuntamiento de Mérida”, AGEY, Municipios 1803-1980, sección Mérida, libro 3, 1874-1875, f. 243; “Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que cede a los ferrocarriles Mérida, Progreso la casa municipal de la Mejorada” AGEY, Poder Ejecutivo 1843-1885, Gobierno del Estado de Yucatán, correspondencia oficial, Mérida, caja. 314, vol. 264, exp. 56, fs. 289-290, 1875.



Parte de las casas reales cedidas a la empresa



Fuente: Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 6.

Tres años después del inicio los trabajos, y cuando la vía ya había alcanzado la hacienda San Ignacio, el ayuntamiento de Mérida recibió un documento mediante el cual los vecinos de La Mejorada solicitaban que se le retirara la concesión de la plaza y la casa otorgada a la empresa.⁶⁶ Se desconocen los argumentos presentados, ya que en el acta de sesión del cabildo sólo se menciona que fue recibida la petición, y tampoco se ha encontrado este documento en el archivo. La petición no fue atendida y la estación continuó operando en ese emplazamiento.

En 1884 se levantó un almacén en los terrenos que poseía la compañía debido a un aumento significativo en el tráfico de mercancías, lo que hacía necesaria su construcción. Se argumentó que, por la urgencia de tener la bodega en funcionamiento en el menor tiempo posible, esta se haría de madera, aunque con la posibilidad de rehacerla de mampostería más

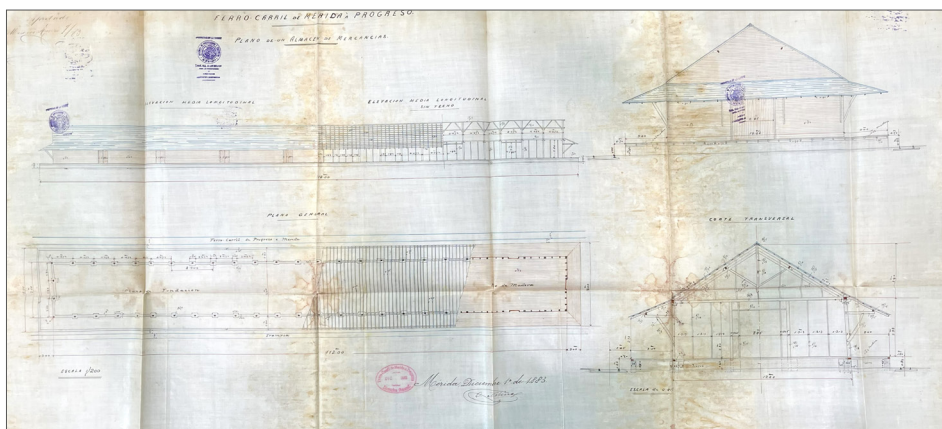
⁶⁶ “Sesión del día 12 de marzo de 1878” en *La Razón del Pueblo*, 18 de marzo de 1878, p. 3.

adelante.⁶⁷ Con ese fin se envió un plano para su aprobación al gobierno federal (Imagen 35). Según el documento conservado en el archivo, junto con el plano del almacén se envió otro de su ubicación respecto a la estación, aunque este último no se encuentra en el expediente. La estructura del edificio se construyó de madera con techo de fierro galvanizado, con una longitud (sobre la vía) de 34 metros y una latitud de 12 metros.⁶⁸

Si se analiza la estructura del plano, se puede asegurar que el edificio de madera, cuyo lateral alcanza a apreciarse en las imágenes 53 y 54, corresponde a estos almacenes. Al hacer un acercamiento al plano, se observa la ubicación de las vías del ferrocarril y del tranvía que circulaba en la calle posterior a la estación. Aunque estas bodegas pertenecían a la compañía de los señores Dondé y Escalante, al construirse en terrenos de la empresa ferroviaria, por ley debían enviarse los planos a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para su aprobación.⁶⁹

IMAGEN 35.

Plano de los almacenes construidos en terrenos de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso



Fuente: “Edificios para almacén y estación en Mérida del Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 23/190-1, 1884, f. 4.

⁶⁷ “Edificios para almacén y estación en Mérida del Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 190-1, 1884, f. 1.

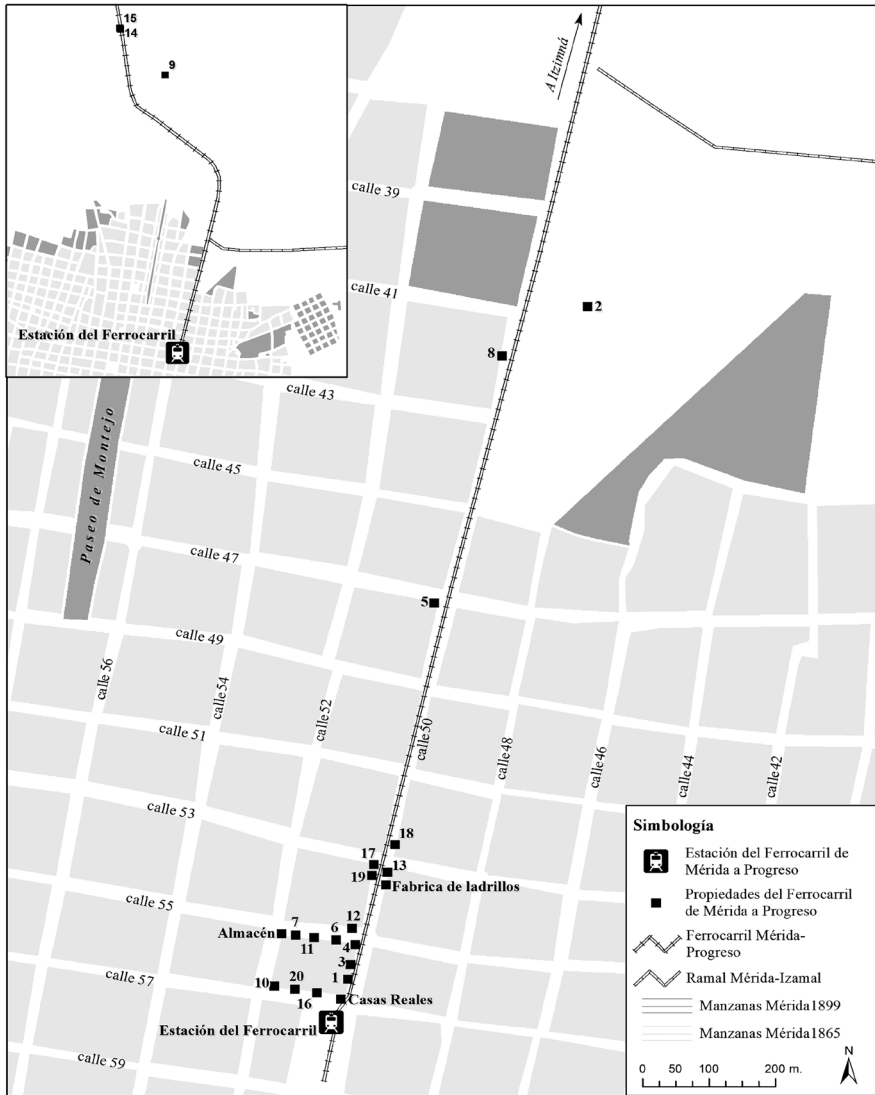
⁶⁸ “Edificios para almacén y estación en Mérida del Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 190-1, 1884, fs. 1, 6.

⁶⁹ “Edificios para almacén y estación en Mérida del Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 190-1, 1884, fs. 5-6.



PLANO 8.

Propiedades de la compañía del ferrocarril de Mérida a Progreso



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH, con base en “Inventario de contratos, documentos. Primera copia, cuaderno segundo de la División Norte, Sección de Muelles y Almacenes, Agencia Comercial y Tranvías”, AGEY, AHMF, FUY, Gerencia General, Jurídico, c. 260, Exp. 397, ca. 1908-1915.

Además de los terrenos cedidos por las diferentes facciones de gobierno, la empresa adquirió otros predios cercanos a la vía y a sus estaciones, especialmente la de Mérida, directamente de sus propietarios, ya sea comprándolos o intercambiándolos por otros que ya poseía. Es posible seguir el rastro de algunos de estos terrenos, y parece que la empresa llegó a acumular un buen número de casas y parcelas, como se puede apreciar en el Plano 8.

Autores como Henk Schmal han mostrado que hubo un gran interés por las propiedades cercanas a las estaciones, en donde se establecieron negocios vinculados al ferrocarril, y que hubo mucha demanda de inmuebles en esa zona.⁷⁰ En el caso de Mérida pareciera haber dependido de la ubicación la estación. En La Mejorada, la compañía ferroviaria mostró una particular adquirir terrenos, especialmente en la calle 50, por donde transitaba la vía, y en la manzana contigua al norte del parque, como se verá a continuación. Sin embargo, no se debe perder de vista que esta zona era de uso residencial y que la llegada del ferrocarril y el establecimiento de su estación generaron cambios en el uso del espacio.

En la Tabla 14 se enlistan los tipos de transacciones y las fechas en que se compraron las diferentes propiedades. Es necesario aclarar que, aunque la empresa cambió de propietarios y razón social en varias ocasiones, la última en 1902 cuando se conformó Ferrocarriles Unidos de Yucatán, la estación permaneció en el mismo sitio hasta 1920, cuando se inauguró una nueva que concentró en su totalidad el movimiento ferroviario de la ciudad.

TABLA 14.

Adquisición de propiedades del Ferrocarril de Mérida a Progreso

#	Fecha	Transacción	Involucrados	Propiedad	Ubicación
1	11/abr/1882	Compraventa	De Ceferino Monforte A favor de José Rendón Peniche	Casa	Calle Ongay media cuadra al norte del ángulo NE de la plaza de La Mejorada
2	13/sep/1887	Compraventa	De Dolores Iturralde de Morales A favor de la Compañía del Ferrocarril Rendón Peniche	Quinta	Quinta Santa Isabel (terrenos donde se construyó La Plancha)

⁷⁰ Henk Schmal, “Cities and Railways in the Netherlands between 1830 and 1860”, p. 42.



#	Fecha	Transacción	Involucrados	Propiedad	Ubicación
3	27/sep/1889	Compraventa	De María Mercedes Madera A favor de la Compañía del Ferrocarril Rendón Peniche y del Ferrocarril de Mérida a Sotuta	Casa de mampostería	Poco menos de una cuadra el norte del ángulo NE de la plaza de La Mejorada (manzana 20 cuartel 1)
4	15/oct/1889	Compraventa	De Baltazara Canto de Pech y Eudaldo Pech y Canto A favor de la Compañía del Ferrocarril Rendón Peniche y del Ferrocarril de Mérida a Sotuta	Casa de mampostería	Una cuadra al norte del ángulo NE de la plaza de La Mejorada (cuartel 1, manzana 20)
5	17/abr/1890	venta	De Joaquín Peón A favor de la Compañía del Ferrocarril Rendón Peniche y del Ferrocarril de Mérida a Sotuta	Solar sin casa	Cuatro y media cuabras del ángulo NE de la plaza de La Mejorada (c-50 #439)
6	1/feb/1894	Venta	De Rafael Acosta A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Solar con casa de paja y embarro	Poco más de cuatro y media cuabras al oriente del atrio de la Iglesia de Santa Lucía (cuartel 1, manzana 20)
7	11/ene/1986	Venta	De Isidro Fernández A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Solar con casa de paja	Cuartel 1 manzana 20, calle 55 #454
8	5/mar/1896	Compraventa	De Mercedes Zavala de García-Cano A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Solar	Siete cuabras al norte del ángulo NE de la plaza de La Mejorada
9	27/ene/1898	Compraventa	De Candelaria Escalante de Duarte A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Solar	Extremo norte de esta ciudad de Mérida, terrenos de la hacienda Santa Rosa Buenavista
10	7/nov/1898	Compraventa	De Leandro León Ayala A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Casa de mampostería	Cuartel 1, manzana 20, calle 57 #435
11	19/jun/1899	Compraventa	De Balbina Guzmán A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Solar con casa de paja y embarro	Cuartel menor 1, manzana 20, calle 55 #542
12	21-nov-1899	venta	De Augusto Molina A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Solar con dos casas de paja y embarro	Calle 55 #457 y 459 (cuartel 1, manzana 25)

#	Fecha	Transacción	Involucrados	Propiedad	Ubicación
13	21/dic/1899	Compraventa	De Celestino Ruiz Bolio A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Casa de mampostería	Cuartel 6, manzana 120, calle 50 #482 x 53
14	16/feb/1900	Compraventa	De Tomás Rendón A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Solar yermo	4 km 190 mts. al norte del ángulo NE de la Plaza de la Independencia
15	16/feb/1900	Compraventa	De Gabriel Arana A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Solar yermo	4,190 mts. al N de la Plaza de la Independencia
16	12/jun/1900	Compraventa	De representante de la menor Lucrecia Bolio Medina A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Casa de mampostería	Cuartel 1, manzana 20, calle 57 #429
17	16/abr/1901	Venta	De María M. Ildefonza Rivas A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Casa de mampostería	Cuartel 1, manzana 25, calle 50 #481
18	16/may/1901	Permuta	De Augusta Moreno Garibaldi y María Encarnación Aguilar A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Recibe: Solar con dos casas una de mampostería y zinc y otra de ripio y paja Otorga: Casa de mampostería y teja	Recibe: cuartel 6 manzana 140, calle 50 #476 y #478 Otorga: cuartel 6, manzana 101 calle 50 #486
19	10/feb/1902	Venta	De Irineo Osorio A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Solar con casa de paja y embarro	Cuartel 1, manzana 25, calle 50 #483
20	5/jul/1902	Compraventa	De Leopoldo Albartes A favor de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal	Casa de mampostería	Cuartel 1, manzana 20, calle 57 #433

Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH, con base en "Inventario de contratos, documentos. Primera copia, cuaderno segundo de la División Norte, Sección de Muelles y Almacenes, Agencia Comercial y Tranvías", AGEY, AHME, FUY, Gerencia General, Jurídico, c. 260, Exp. 397, ca. 1908-1915.



Esta tabla muestra que durante el periodo en que la vía a Progreso perteneció a la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal (a partir de 1890 aproximadamente) se adquirió la mayor parte de las propiedades de la empresa en Mérida. Esto puede indicar un aumento considerablemente del tráfico de mercancías a través de la empresa, lo que hizo necesario conseguir casas y terrenos ubicados estratégicamente para mejorar el servicio y el funcionamiento de la línea. También se puede detectar que estas transacciones se realizaron directamente entre la empresa y los propietarios a quienes se les compraron, con una sola excepción en la cual se hizo un intercambio de una casa de la empresa por otras dos, probablemente mejor ubicada para los fines de la compañía.

Los talleres se ubicaron en las inmediaciones de la estación. Durante el mismo periodo en que se construyó el referido almacén, se instaló, en un terreno a un kilómetro de la estación, una plancha giratoria para el servicio de los trenes, que fue importada de Estados Unidos.⁷¹ Con el paso del tiempo la empresa había obtenido algunos predios aledaños a la terminal y a las vías: unos se habilitaron como bodegas y se alquilaban para el resguardo de las mercancías, mientras que en los lotes con los números 454 y 456 de la calle 55 se construyeron otras para uso de la empresa.

Con el traspaso de esta compañía a Ferrocarriles Unidos de Yucatán, se trasladó a esta estación el servicio de ferrocarriles de Mérida a Campeche, además de los dos que ya operaban en ella (Progreso e Izamal), y continuó su funcionamiento hasta la inauguración de la Estación Central. Se sabe también que durante esos años se hicieron adecuaciones para su funcionamiento, así como obras de mantenimiento y reparaciones en el edificio.⁷² Un croquis elaborado en 1908 muestra la distribución del espacio de la estación, así como de las vías que conectaban con ella e incluso de algunas espuelas que entraban a las bodegas que pertenecían a la compañía.

⁷¹ “Edificios para almacén y estación en Mérida del Ferrocarril de Mérida a Progreso”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 190-1, 1884, f. 9.

⁷² Un ejemplo es una reparación provisional que se hizo en 1914 debido a que se desfondó el piso del andén. “Libro de informes de la Dirección General F.W. Blake”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de administración, Informes, caja 211, exp. 74, 1914–1915.

Croquis de la estación de Mejorada



Fuente: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, *Plano que demuestra los terminales actuales y el proyecto de la estación terminal en Mérida*, 1908, Secretaría de Cultura, Centro Nacional Para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), Centro de documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), fondo Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), sección Cartas, núm. 2737 (Fragmento).



El contrato celebrado entre el Ministerio de Fomento y el gobierno del estado, primer concesionario de este ferrocarril contenía varios artículos que trataban el asunto de adquisición de terrenos que fuesen necesarios a la compañía. En el número 14 se establecía que:

Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes, y otros edificios, así como para los depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y sus dependencias, si fueren de propiedad de la Nación, se entregarán á la Empresa sin retribución alguna.⁷³

En el artículo siguiente se señalaba que la empresa podría adquirir predios de particulares siempre y cuando se pagara una indemnización, y se acompañaba de un reglamento temporal para llevar a cabo estas operaciones mientras se expedía una ley general al respecto.

El Gobierno del Estado tramitó con el ayuntamiento la concesión del predio denominado “Campo de Marte”, ubicado en las inmediaciones de la ex Ciudadela de San Benito, “punto céntrico de la ciudad tan solitario por lo regular, siempre abandonado...[que] va á convertirse muy pronto en lugar de movimiento y animación”.⁷⁴ Además, la empresa ya poseía los terrenos al oriente de la ex Ciudadela, lugar donde se estableció la estación, mientras que en el “Campo de Marte”, que recién se les había otorgado, se realizaría el movimiento de los trenes.⁷⁵

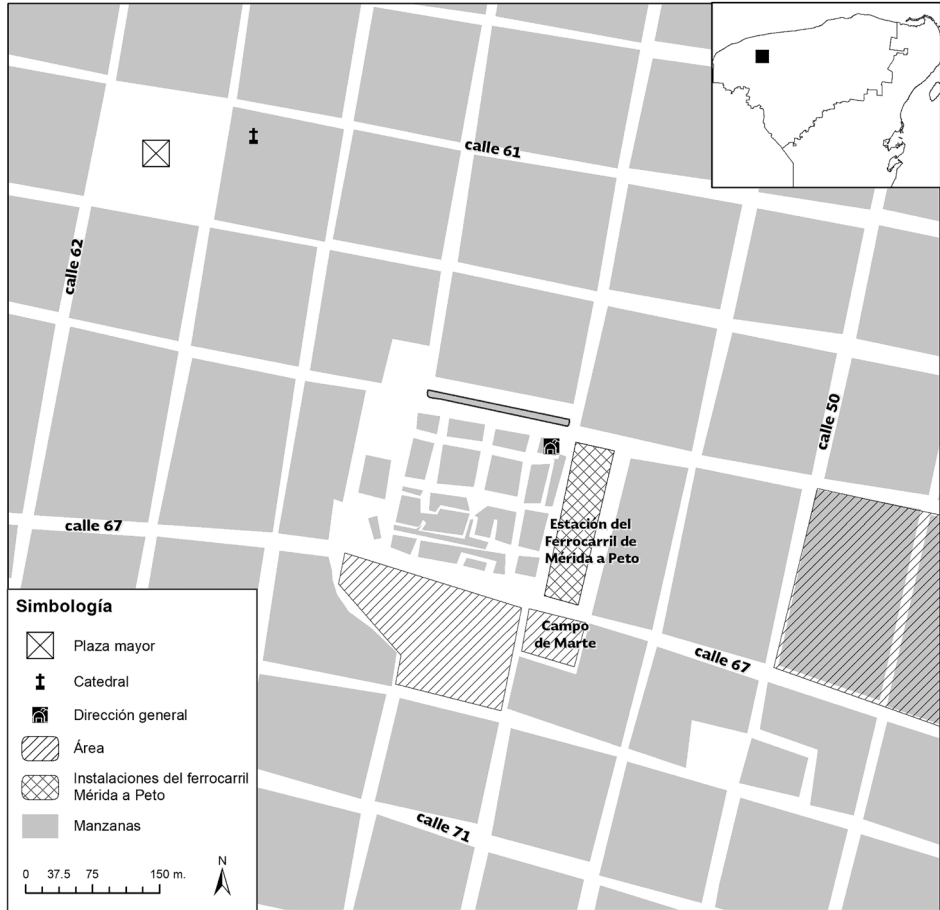
⁷³ “Gobierno General”, *La Revista de Mérida*, 6 de mayo de 1878, p. 1.

⁷⁴ “Gacetilla. Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto”, *La Revista de Mérida*, 20 de noviembre de 1878, p. 4.

⁷⁵ Vidal Rivero, Miguel, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, p. 46.

PLANO 9.

Ubicación de la estación y oficinas del Ferrocarril de Mérida a Peto



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH.

Las oficinas de la empresa se ubicaron en el ángulo que forman las calles 54 y 65, como se señala en el Plano 9. Una fotografía del edificio de la administración (Imagen 37) permite observar su estructura original, además en la imagen se muestra parte de lo que fue el Gran Hotel Bazar, ubicado a un costado de las oficinas, así como unos vagones en los que se lee “Ferrocarril de Mérida a Peto”.



IMAGEN 37.

Edificios de la dirección General del Ferrocarril de Mérida a Peto



Fuente: “Memoria del Ferrocarril de Mérida a Peto”, *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán*, vol. 25, núm. 253-255 (abr.-dic.), 2010, p. 43.

IMAGEN 38.

Oficina de la Dirección General del Ferrocarril de Mérida a Peto



Fuente: “Memoria del Ferrocarril de Mérida a Peto”, *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán*, vol. 25, núm. 253-255 (abr.-dic.), 2010, p. 43.

El frente de la estación miraba a la calle 65 o calle del bazar, que como ya se ha dicho era un punto importante de la actividad comercial de la ciudad. Las fotos que se conservan muestran, una la fachada de la estación, la otra es una vista de la calle que corre frente a la estación, mirando hacia el oriente.

IMAGEN 39.

Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto



Fuente: Raúl Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo*, tomo VI, p. 226 (Esta foto fue propiedad de Michel Antochiw).

La Imagen 39 parece ser más antigua que la 37, ya que junto al predio que ocupaba la administración aún no había sido construido el otro edificio, y se ven algunos muros caídos posiblemente restos de la ex ciudadela. También se notan cambios en el poste que sostiene la lámpara: en esta imagen el faro cuelga de un poste ornamentado, mientras que en la Imagen 37 es de un poste sencillo del que cuelga la lámpara. La estación era de madera y tanto en el frente como en el costado se formaban una serie de arcos.



IMAGEN 40.

Calle 65 y costado de la estación del Ferrocarril de Mérida a Peto



Fuente: F. Gómez Rul publicada en J. R. Southwort, *Yucatán Ilustrado. El estado de Yucatán*, tomo VIII, 1905, p. 45.

La Imagen 40 muestra una calle pavimentada, con banquetta, por donde circulan carruajes y personas, del lado derecho se ve parte de la arcada que formaba el frente de la estación, así como el cobertizo con techo de lámina que ocupaban los talleres de la compañía (véase Imagen 44).

Gracias a la serie de fotografías publicadas en la *Memoria histórica de la construcción del ferrocarril de Mérida a Peto*, en 1900, se ha podido recuperar información sobre el interior de la estación. En la Imagen 41 se aprecian dos ventanillas: en el letrero de la ubicada en el lado izquierdo se alcanza a leer “Jefe de Estación”, y en la de la derecha se despachaban los boletos. También se muestra una sala de espera con bancas, andén y en el centro la vía por donde entraban los ferrocarriles que iban a ser abordados. Al fondo se nota que continúa la construcción y se ven las puertas de lo que podrían ser las bodegas.

Salón de la estación de Mérida a Peto



Fuente: "Memoria del Ferrocarril de Mérida a Peto", Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán, vol. 25, núm. 253-255 (abr.-dic.), 2010, p. 45.

Esta estación contaba con bodegas y talleres de herrería y carpintería.⁷⁶ También se conservan fotos de los almacenes; en la Imagen 42 se distinguen varias puertas de madera, tal y como se ven en la imagen del interior de la estación. Por lo que se puede asumir que las bodegas se encontraban del lado de la calle 54, debido a que la inclinación del techo parece indicar que estaban ubicadas a la derecha de la estación.

⁷⁶ "Memorándum, relativo la compra venta del Ferrocarril de Mérida a Peto que consta de cuatro cláusulas especificando que el día 30 de Noviembre se liquidará y extenderá la escritura y verificará el pago para entregar el Ferrocarril, Minuta de Contrato: consta de quince cláusulas, donde el señor Joaquín D. Casasús apoderado de la Compañía del "Ferrocarril de Mérida á Peto con ramal a Sotuta S. A." y el Licenciado Francisco Díaz Lombardo con igual representación legal de dicha compañía denominada: "Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A." en común acuerdo firman la escritura pública ante el notario Rafael Pérez Gallardo e Inventario General: contiene lista de existencias, valores, propiedades del F. C. de Mérida a Peto con ramal a Sotuta y Teabo con fecha del 31 de diciembre de 1907. Referente a los negocios de compraventa entre la F. C. Unidos de Yucatán y Don Rodolfo G. Cantón, así como de las modificaciones, reducciones y acuerdos a los contratos para favorecer tanto al comprador como al vendedor de dicho negocio. Entre José Y. Limantour, Francisco Díaz Lombardo y Joaquín D. Casasús" CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 4, legajo 82, 1907, f. 26.



IMAGEN 42.

Interior de los almacenes del Ferrocarril de Mérida a Peto en Mérida I



Fuente: "Memoria del Ferrocarril de Mérida a Peto", Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán, vol. 25, núm. 253-255 (abr.-dic.), 2010, p. 46.

IMAGEN 43.

Interior de los almacenes del Ferrocarril de Mérida a Peto en Mérida II



Fuente: "Memoria del Ferrocarril de Mérida a Peto", Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán, vol. 25, núm. 253-255 (abr.-dic.), 2010, p. 45.

De acuerdo con el plano de la estación, las bodegas se ubicaron del lado izquierdo del edificio, junto con los talleres, los almacenes eran de distintos tamaños, y quizás se usaban dependiendo del tipo de mercancías y volumen que se quisiera resguardar. Esto se puede interpretar debido a que la Imagen 43 muestra una bodega con mayor capacidad para almacenamiento y se alcanza a ver, fuera del almacén, un vagón del ferrocarril que probablemente estaba ubicado en el exterior, en el área de los talleres.

Hacia 1907 se proyectó la construcción de una nueva estación y con ese fin se elaboraron los planos del nuevo edificio. Hay que recordar que las estaciones originales fueron construidas como temporales y que al aumentar el tráfico se les hicieron modificaciones y adaptaciones que en algún momento resultaron insuficientes, por lo que este diseño pretendió resolver las deficiencias de una vez por todas.

La nueva estación se construiría en la parte sur del terreno que ocupó la ciudadela, como se muestra en la Imagen 45. El edificio no sólo sería de mayor tamaño que el existente (el terreno tenía una extensión de 154 varas de frente por 140 de fondo), sino que contaría con áreas destinadas a la estación, a la dirección de la empresa, al servicio y al mantenimiento del material rodante, con una mejor distribución de los espacios. La planificación de este edificio remite a una arquitectura como la descrita por Shivelbush,⁷⁷ compuesta por el área propiamente de la estación, un pasillo y la zona que denomina como industrial, donde se localizan los andenes, las bodegas, los patios y los talleres. Además, contaría con un área de equipaje y oficinas para la dirección de la empresa. Aunque la construcción se puso en marcha, los trabajos fueron suspendidos cuando la empresa fue adquirida por Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

La estación original funcionó hasta 1909. Como parte del contrato de compraventa, se respetó el convenio que el anterior dueño había establecido previamente, y el terreno que ocupaba fue cedido al ayuntamiento.⁷⁸

⁷⁷ De acuerdo con este autor la estación funcionaba como una puerta que conectaba dos tipos de tráfico y espacios de tráfico; entre ellos, el espacio de tráfico de la ciudad y el del ferrocarril. En este sentido señala que el edificio de la estación pertenecía a la ciudad y la otra parte formaba parte de las funciones industriales del ferrocarril, y esto se reflejaba en la arquitectura. Wolfgang Schivelbush, *The Railway Journey. The industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, pp. 173-174.

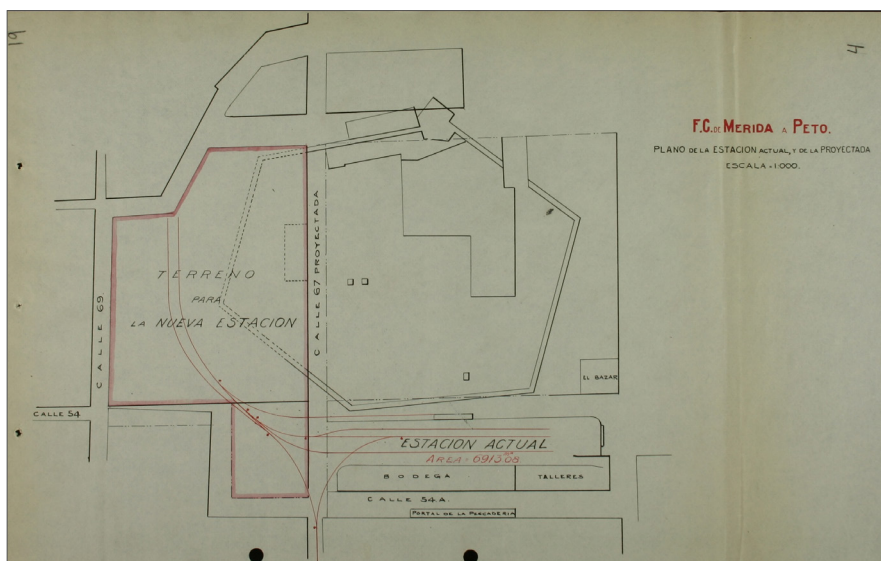
⁷⁸ Memorándum, relativo la compra venta del Ferrocarril de Mérida a Peto que consta de cuatro cláusulas especificando que el día 30 de Noviembre se liquidará y extenderá la escritura y verificará el pago para entregar el Ferrocarril, Minuta de Contrato: consta de quince cláusulas, donde el señor Joaquín D. Casasús apoderado de la Compañía del



Las otras propiedades que la empresa poseía en Mérida fueron arrendadas o vendidas en el transcurso de los años siguientes.

IMAGEN 44.

Ferrocarril de Mérida a Peto. Plano de la Estación actual y de la proyectada (La parte superior es el norte)



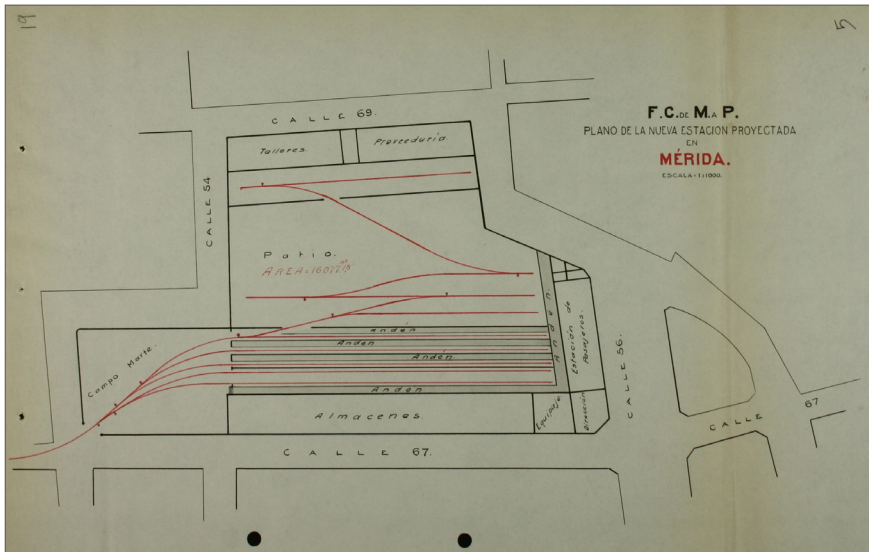
Fuente: “El Ingeniero Ingram remite un informe del Ferrocarril de Mérida a Peto. Sugiere la fusión de este ferrocarril con los Unidos de Yucatán. Incluye un mapa de la Península de Yucatán en la que se detalla el trayecto del ferrocarril, otro de la estación actual y de la proyectada del Ferrocarril de Yucatán a Peto. Se anexa la historia de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto, con ramal a Sotuta, en el que se indican los puentes construidos, las estaciones, material utilizado en ellas y sus costos. Correspondencia entre José Y. Limantour y Fernando Pimentel y Fagoaga”, CEHM-FCS, Colección José Y. Limantour, fondo: CDLIV, sección: segunda serie, legajo: 19, carpeta 8, 1908, f. 4.

“Ferrocarril de Mérida á Peto con ramal a Sotuta S. A.” y el Licenciado Francisco Díaz Lombardo con igual representación legal de dicha compañía denominada: “Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A.” en común acuerdo firman la escritura pública ante el notario Rafael Pérez Gallardo e Inventario General: contiene lista de existencias, valores, propiedades del F. C. de Mérida a Peto con ramal a Sotuta y Teabo con fecha del 31 de diciembre de 1907. Referente a los negocios de compraventa entre la F. C. Unidos de Yucatán y Don Rodolfo G. Cantón, así como de las modificaciones, reducciones y acuerdos a los contratos para favorecer tanto al comprador como al vendedor de dicho negocio. Entre José Y. Limantour, Francisco Díaz Lombardo y Joaquín D. Casasús” CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 4, legajo 82, 1907, f. 18.

Aunque esta compañía no poseía muchas propiedades en Mérida, y las que obtuvo fueron concesionadas por el gobierno del estado, que estaba interesado en desarrollar la comunicación ferroviaria y dinamizar la zona en donde se construiría la estación, como se ha abordado en el Capítulo 1, relativo al comercio durante el Porfiriato, el plan para la transformación de la zona en donde ubicaba la Ciudadela de San Benito no sólo involucraba la estación, sino también la promoción de su desarrollo como zona comercial mediante la división y remate de los terrenos. En ese sentido, aunque es posible que el ferrocarril haya tenido algún influjo en las actividades realizadas, esto pudo ser el resultado de una serie de circunstancias que también incluían el servicio de transporte ferroviario.

IMAGEN 45.

Ferrocarril de Mérida a Peto. Plano de la nueva estación proyectada en Mérida (el lado derecho es el norte)



Fuente: "El Ingeniero Ingram remite un informe del Ferrocarril de Mérida a Peto. Sugiere la fusión de este ferrocarril con los Unidos de Yucatán. Incluye un mapa de la Península de Yucatán en la que se detalla el trayecto del ferrocarril, otro de la estación actual y de la proyectada del Ferrocarril de Yucatán a Peto. Se anexa la historia de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto, con ramal a Sotuta, en el que se indican los puentes construidos, las estaciones, material utilizado en ellas y sus costos. Correspondencia entre José Y. Limantour y Fernando Pimentel y Fagoaga", CEHM-FCS, Colección José Y. Limantour, fondo: CDLIV, sección: segunda serie, legajo: 19, carpeta 8, 1908, f. 5.



Entonces, ¿se podría pensar o afirmar que lo ocurrido en la zona de San Benito fue parte de un plan de “desarrollo urbano” por parte del gobierno del estado, o simplemente el resultado de una serie de circunstancias que se fueron dando? la información recuperada no permite responder a esta pregunta.

Estación del Ferrocarril de Oriente (Mérida a Valladolid con ramales a Progreso y Tizimín)

En febrero de 1881, Francisco Cantón, concesionario del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, pidió al ayuntamiento la casa real del Barrio de San Cristóbal y sus patios adyacentes para establecer su estación.⁷⁹ Aunque no se ha conservado la documentación referente a la respuesta del ayuntamiento, se sabe que fue positiva, ya que en este predio se instalaron la estación, las oficinas y los almacenes de esta compañía.⁸⁰ Primero se construyó una de tipo provisional y, años más tarde, en 1886, se solicitó la aprobación del gobierno para la construcción de una nueva. Para ello, se enviaron los planos respectivos a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) para su aprobación.

La razón para construir una nueva estación más adecuada para las funciones que en ella se llevaban a cabo era que se abriría el tráfico del ramal construido entre Mérida y Progreso, con lo que se esperaba que se incrementaría el tránsito tanto de pasajeros como de mercancías.⁸¹ El proyecto contemplaba la construcción de dos almacenes de mercancías, una estación de pasajeros, un taller y las vías de servicio, entre las que se incluyó un entronque con la vía del ferrocarril de Mérida a Peto. Para llevarlo a cabo, además del terreno que ya poseía la empresa, sería necesaria la compra de dos lotes colindantes: uno de ellos con construcción y otro con escombros de lo que había sido uno de los montículos coloniales sobre los que se fundó la ciudad.⁸²

⁷⁹ “Francisco Concesionario del Ferrocarril de Mérida Solicita la casa municipal de San Cristóbal” AGEY, Poder Ejecutivo 1843-1885, Gobierno del estado de Yucatán, Gobierno, caja 153, vol. 303, exp. 52, 11 de febrero de 1881.

⁸⁰ Miguel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, p. 54.

⁸¹ “Estación de Mérida del Ferrocarril de Mérida a Valladolid”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 192-1, fs. 1-2. A pesar de que se indica en el texto que se anexa el plano, éste no se encuentra en el expediente.

⁸² “Estación de Mérida del Ferrocarril de Mérida a Valladolid”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 192-1, fs. 2-3.

De acuerdo con el inventario de propiedades en Mérida la empresa poseía, además de la casa de cabildo cedida por el ayuntamiento, dos propiedades adquiridas en 1899, ubicadas en la calle 46 y marcadas con los números 507 y 509, que seguramente son las que se pretendían comprar de acuerdo con el documento enviado a la SCOP en 1886.⁸³

En cuanto a las imágenes, sólo se ha podido recuperar una en la que se identifica la estación. No se conoce la fecha en que fue tomada, y apenas se alcanza a apreciar el edificio debido a una gran multitud congregada en las inmediaciones. De hecho, lo único que permite identificar el lugar es la palabra de Manuel Irabién Rosado, quien la publicó en su libro sobre los ferrocarriles de Yucatán, ya que no observa ninguna señalización, locomotora u otros elementos que permitan asegurar que efectivamente se trata de la estación del ferrocarril de Mérida a Valladolid.

Esta estación estuvo en funcionamiento hasta la inauguración de la Estación Central de Mérida y, junto con la de La Mejorada, fue una de las que sobrevivieron la consolidación de los ferrocarriles. De hecho, durante el periodo que se mantuvo como parte de FUY, en su interior contaba con algunos espacios o locales que la empresa daba en renta y en los que se expendían diferentes productos.⁸⁴ Entre estos, un restaurant y cantina que, al menos durante cinco años estuvo en manos de Ramón Heredia, así como un estanquillo de refrescos arrendado por Lisandro Suárez Bolio.⁸⁵ Entre las mejoras realizadas durante el periodo en que funcionó para FUY se incluyen la ampliación de los andenes, debido a que el servicio de los ferrocarriles con rumbo a Peto se trasladó a ella, lo que requería mayor espacio para la comodidad de los usuarios.⁸⁶

⁸³ "Inventario de contratos, documentos. Primera copia, cuaderno segundo de la División Norte, Sección de Muelles y Almacenes, Agencia Comercial y Tranvías", AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia, Jurídico, caja 260, exp. 397.

⁸⁴ "Libro de actas de consejo y relación de consejeros que asistieron a la sesión", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 18, exp. 2, 1902–1913. Es una carta que se encuentra en una carpeta inserta dentro de este expediente, aunque esa carpeta dice: "sesión extraordinaria 27 de agosto 1910–20 diciembre 1911, Anexo sesiones sin actas, caja 19, exp. 10, Esa descripción corresponde a otro expediente que está relacionado con el contenido de esta carpeta.

⁸⁵ "Libro copiador de acuerdos de las sesiones del Consejo de Administración", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Acuerdos y dictámenes, caja 170, exp. 2, 1907, f. 73; "Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del consejo, caja 21, exp. 19, 1917.

⁸⁶ "Informes del Consejo de Administración a la Asamblea General relativo al ejercicio social de 1910", AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, Informes, caja 9, exp. 10, 1911.



Estación del Ferrocarril de Oriente



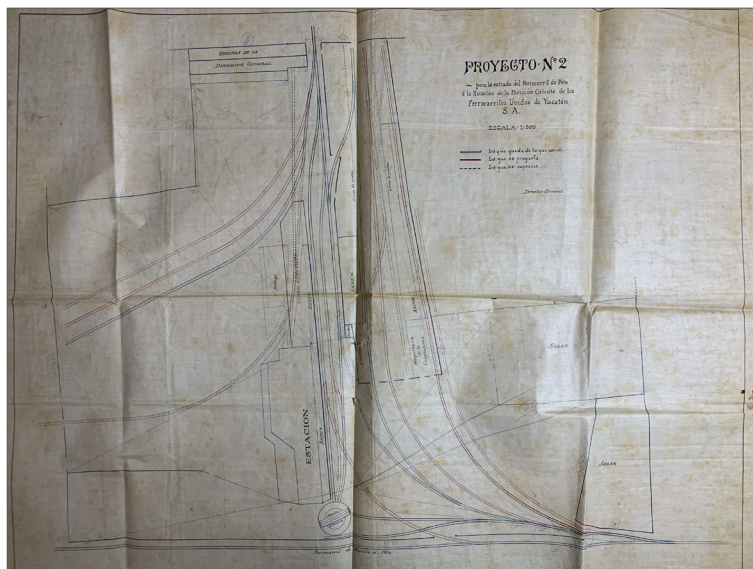
Fuente: Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 31.

La Imagen 47 es un plano en el que se muestran el proyecto de instalación de vías para concentrar en la estación del ferrocarril a Valladolid (oriente) el movimiento de los ferrocarriles a Peto. Este documento permite apreciar la organización y distribución de la estación. Para ese momento ya se había transferido a esa locación la dirección general de Ferrocarriles Unidos, y también se muestra que, en comparación con las otras estaciones primigenias, era la más espaciosa, en donde los espacios de bodegas y talleres se encontraban bien definidos.

En la parte inferior, junto a la entrada sur, donde la vía entronca con la del Mérida a Peto, se encuentra la plancha giratoria.⁸⁷

⁸⁷ “Estación de Mérida del Ferrocarril de Mérida a Valladolid”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, 23 FUY, exp. 192-1, f. 4.

Croquis de la estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid



Fuente: “Proyecto para la entrada del ferrocarril de Peto a la estación del ferrocarril de Peto a la estación de la división oriente de los Ferrocarriles unidos de Yucatán”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia, Planos, caja 275, exp. 92, ca. 1909.

Estación de la Compañía Peninsular de Ferrocarriles (Mérida a Campeche ramales Hunucmá y Ticul)

La primera noticia sobre la ubicación de la estación del Ferrocarril de Mérida a Calkiní se encuentra en un acta del ayuntamiento, en la que se indica que esta había presentado una solicitud para que se le adjudicara parte de una propiedad del ayuntamiento que correspondía al antiguo rastro de la ciudad, ubicado en los cruzamientos de las calles 66 y 67, correspondiente a la manzana 16.⁸⁸ El ayuntamiento aceptó vender la propiedad por la can-

⁸⁸ “Libro de Actas del Ayuntamiento de Mérida”, AGEY, Municipios 1803-1980, sección Mérida, libro 6, 1884, pp. 77-78.



tividad de 800 pesos que debían ser entregados después de tomar posesión de él.⁸⁹

Un factor que pudo influir en la elección de este lugar es que, al encontrarse del lado poniente de la ciudad, facilitaría la salida hacia el camino de Campeche. Además, se ubicaba a una cuadra de la Plaza de San Juan, a unas cinco de la Plaza de la Independencia y a unas seis de la ex ciudadela de San Benito, que se había consolidado como una importante área comercial. Tras la venta de la compañía del Ferrocarril de Mérida a Calkiní y la formación de la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, la estación continuó en el mismo sitio, pero sus propietarios buscaron ampliar los terrenos, posiblemente con la finalidad de establecer una estación más equipada que pudiera brindar un mejor servicio al público y mantenimiento a sus locomotoras.

De acuerdo con la relación de propiedades que poseía esta empresa (Tabla 15) al momento en que se incorporó a Ferrocarriles Unidos de Yucatán, se puede constatar que las dos manzanas ocupadas por la infraestructura de esta compañía fueron adquiridas de manos de particulares entre 1896 y 1902, aunque la mayoría se compraron durante 1898.

De acuerdo con el plano de la ciudad de 1899, el único en donde se muestra la ubicación de la infraestructura del Ferrocarril Peninsular, sus terrenos encontraban en el cuartel tercero y comprendían las manzanas 16 y 17. Contrastar esta información con la contenida en una lista elaborada en 1915 por la compañía de los Ferrocarriles Constitucionales arroja luz sobre la distribución de las instalaciones. En el terreno de la manzana 16 se encontraba una bodega de mampostería y, en el lado sur de esta, un andén con dos casas de madera y láminas. Además, sobre la calle 67, una casa.

En la manzana 17 se ubicaban: la estación de pasajeros construida con hierro y láminas de zinc; un cobertizo en donde probablemente funcionaba el taller mecánico; y una casa cuyo portón daba a la calle 70. También se enlistan dos solares ubicados frente a esa casa, sobre la misma calle que pertenecieron al ferrocarril de Campeche.⁹⁰

⁸⁹ “Libro de Actas del Ayuntamiento de Mérida”, AGEY, Municipios 1803-1980, sección Mérida, libro 6, 1884, p. 89.

⁹⁰ Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del consejo, caja 21, exp. 19, 1917, Hojas sueltas con un listado de propiedades que tienen las anotaciones Anexo A y Anexo B.

TABLA 15.

Propiedades de la Compañía Peninsular de Ferrocarriles

26/mar/1898	Venta	De Joaquín Peón A favor de la compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A.	Solar con casa de mampostería	Calle 69 #563
8/oct/1898	Venta	De Eloísa Fuentes de Romero A favor de la compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A.	Solar	cuartel III manzana 16
2 /dic/1896	Compra venta	De Eloísa Fuentes de Romero A favor de la compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A.	Casa de Mampostería	Cuartel III, Manzana 16 calle 68 #539
29/jul/1899	Compra venta	De Magdalena Pacheco A favor de la compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A.	Casa de Mampostería	Cuartel III Manzana 17 calle 68 #580
29/jul/1899	Compra venta	De Demetrio González A favor de la compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A.	Solar	Cuartel III, Manzana 17, calle 70 sin número forma un predio con el #580
29/jul/1899	Venta	Sin información	Solar	Cuartel III, Manzana 17 calle 70, sin número, forma un predio con el #580
4/abr/1889	Compra venta	De Filomena Castillo A favor de la compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A.	Solar con casa de paja y embarro	Cuartel III manzana 17 calle 68 #534
4-abr-1889	Compra venta	De Inocencia Ruiz Hijuelos A favor de la compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A.	Solar con casa de paja	Cuartel III, manzana 17, calle 67 #552
4-ene-1902	Compra venta	De Severiano Perera A favor de la compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A.	Solar con casa de paja y embarro	Cuartel IX, manzana 22 calle 70 #527
4-ene-1902	Venta	De Eloísa Fuentes de Romero A favor de la compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A.	Casa de mampostería	Cuartel III, manzana 17 calle 68 #535

Fuente: elaboración propia con información contenida en “Inventario de contratos, documentos. Primera copia, cuaderno segundo de la División Norte, Sección de Muelles y Almacenes, Agencia Comercial y Tranvías”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia, Jurídico, Caja, 260, Expediente 397.



En la lista de propiedades elaborada por el personal de los constitucionalistas, además de las manzanas a que nos hemos referido, declara la posesión de las siguientes casas: sobre la calle 67, la número 570, y sobre la calle 68, las marcadas como 537 y 539. De estas dos últimas, la 539 aparece en el registro de compras de predios que hizo la empresa del ferrocarril de Mérida a Campeche, entre 1886 y 1889, mientras que los otros dos no aparecen en el listado o al menos no se especifica su numeración.⁹¹

IMAGEN 48.

Detalle de la ubicación de la estación del Ferrocarril Peninsular



Fuente: Manuel G. Cantón, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida*, 1899, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán 2. Código clasificador: CGF.YUC.M24.V2.1608 (Fragmento).

La estación del Ferrocarril Peninsular fue la que estuvo en funcionamiento durante menos tiempo. Aunque sólo existe un plano oficial de la ciudad en donde se muestra su ubicación, se han recuperado algunas imágenes

⁹¹ Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del consejo, caja 21, exp. 19, 1917, Hoja suelta con un listado de propiedades que tiene la anotación Anexo B.

publicadas en un número especial de *El Mundo Ilustrado*, editado con motivo de las fiestas presidenciales, en las que se muestran la fachada y el interior (imágenes 49 y 50).

IMAGEN 49.

Fachada de la Estación del Ferrocarril Peninsular



Fuente: *El Mundo Ilustrado*, 11 de febrero de 1906.

Aunque las fotos fueron publicadas en 1906, cuando la estación ya formaba parte de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, no se sabe con certeza cuándo fueron tomadas, ya que en la parte superior el letrero indica “Estación Peninsular de Mérida”. La estructura, a pesar de ser de fierro y madera, parece elegante.

En la imagen se aprecia una serie de personajes, posiblemente viajeros, incluyendo dos mujeres que podrían ser vendedoras ambulantes. A la derecha se distingue un hombre con vestimenta más oscura y sombrero con ala más pequeña que la del resto de los sujetos; podría ser un guardia, un empleado de la estación o un viajero de clase más acomodada. Lo que



es innegable es que su figura contrasta con el resto de los individuos. Desde la ventana contigua asoma el empleado de la boletería.

La ausencia de vías al frente sugiere que la fachada miraba a la calle 69 (Imagen 49), ya que, como se observa en el plano, parece que la vía hace un quiebre antes de entrar al terreno que corresponde a la manzana 17, por lo que las vías se encontrarían en la parte posterior de la estación. También se ve una reja de madera que seguramente conducía al área de servicio y carga. Esta estación, junto con la del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, contaba con uno de los terrenos más grandes para sus instalaciones.

IMAGEN 50.

Interior de la Estación del Ferrocarril Peninsular



Fuente: *El Mundo Ilustrado*, 11 de febrero de 1906.

La Imagen 50 muestra el sencillo interior de la estación, con largas bancas de madera en las que esperan algunos individuos. La estructura de hierro es claramente visible y en el techo destacan un par de lámparas, lo que sugiere que el edificio contaba con luz eléctrica.

Al fondo de la imagen, a la derecha, se muestra una estructura en el interior del edificio que podría tratarse de un puesto o expendio de alimentos y/o bebidas, cuya existencia está documentada en las fuentes revisadas. Esta fotografía confirma su existencia; un acercamiento en el Anexo 13, muestra con mayor claridad al hombre que atiende y su cliente, que parece ser una niña.

También se nota que por fuera del edificio, a la derecha, está estacionado un ferrocarril, ya que se alcanzan a ver sus vagones; por lo que a la izquierda se ubicaría la fachada capturada en la Imagen 49.

IMAGEN 51.

Croquis de la estación del Ferrocarril Peninsular



Fuente: *Plano de Mérida. Copiado del levantado por el Sr. Agustín Díaz en el año de 1864, Mayo de 1908, Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF, fondo FNM, sección Cartas, núm. 2738 (Fragmento).*



El desmantelamiento de esta estación se llevó a cabo en 1910 con motivo del traslado del servicio a la estación de La Mejorada. Su amplio terreno fue desocupado, cercado y más tarde puesto a la venta por partes (véase el Capítulo 5).⁹² En 1908 se realizó un croquis que mostraba la ubicación de las estaciones de la ciudad, así como el lugar en el que se proyectaba construir la nueva estación. Sin embargo, para la estación del Peninsular, la localización es incorrecta, ya que de acuerdo con la Imagen 51, estarían dentro de la manzana 22, cuando en realidad, según la documentación y el plano de 1889, su emplazamiento estuvo en las manzanas 16 y 17, como se ha señalado anteriormente. Este no parece ser el único error en el plano, ya que, como se verá más adelante, la localización que se muestra para la Estación Central también es errónea. (véase Capítulo 5).

La estación que no fue: el Ferrocarril de Mérida a Celestún, 1884

El 10. de marzo de 1884, José Matilde Alcocer solicitó al ayuntamiento la concesión de la parte sur de la plaza de San Sebastián para establecer los almacenes y oficinas del ferrocarril de Mérida a Celestún y Sotuta, la cual le fue otorgada con la condición de que dejase tres metros de cada lado para la formación de calles. Esta aprobación se realizó a pesar de la negativa de uno de los síndicos votó en contra, afirmando que el ayuntamiento carecía de “la facultad para ceder a particulares la propiedad de las plazas que pertenecen al dominio público”.⁹³ Esto ya se había hecho con anterioridad al concederse la plaza de La Mejorada al Ferrocarril de Rendón Peniche, aunque, como se ha dicho el apartado correspondiente, esa acción no fue del agrado de los vecinos quienes intentaron que le fuera retirada.

Por su parte, José Peón Contreras realizó solicitudes los días 1, 17 y 24 de marzo para que no se concediera dicho espacio a Alcocer, pero estas fueron respondidas de forma negativa en las tres ocasiones.⁹⁴ En abril, Roberto Casellas Rivas, representante de la compañía de Tranvías de Mérida, presentó un ocurso en el que argumentaba que la concesión de la plaza de

⁹² “Informes del Consejo a la Asamblea relativo al ejercicio social de 1910”, AGEY, AHM-FY, FUY, Asamblea General, Informes, caja 9, exp. 10, 1911.

⁹³ “Libro de actas del ayuntamiento de Mérida”, AGEY, Municipios 1803-1980, sección Mérida, libro 6, 1884, pp. 77, 82.

⁹⁴ “Libro de actas del ayuntamiento de Mérida”, AGEY, Municipios 1803-1980, sección Mérida, libro 6, 1884, pp. 78, 83, 87.

Estos casos muestran que en Mérida la adquisición de espacios para las estaciones fue similar entre las distintas empresas, es decir, mediante el otorgamiento de una concesión por parte del gobierno, aunada a la adquisición posterior de otras propiedades de manos de sus propietarios. Una excepción fue caso de la del Ferrocarril de Mérida-Calkiní, que adquirió todos los terrenos de la suya. Además, el destino de la vía parece haber influido en la elección del sitio que resultase más conveniente para su establecimiento.

Los mecanismos empleados para obtener las concesiones del gobierno no fueron los mismos. En el caso de la empresa del Mérida a Progreso, un documento oficial garantizó que el gobierno estatal la dotara de un lugar para construir su estación. A pesar de la polémica que se generó cuando se les otorgaron las casas reales, se llegó a un acuerdo y la empresa obtuvo permiso del gobierno estatal para utilizar una fracción del parque. Más adelante, también obtuvo del ayuntamiento el consentimiento para usar una parte de las casas que habían sido motivo de disputa. La compañía del ferrocarril de Mérida a Peto, formada por el ejecutivo estatal fue dotada por este de terrenos para su infraestructura, los cuales fueron conservados por la empresa cuando la concesión cambió de manos.

Las empresas de Cantón y Alcocer obtuvieron sus concesiones de manera semejante, ya que sus concesionarios realizaron gestiones con el ayuntamiento. La primera obtuvo las casas reales de San Cristóbal sin que esto generase algún problema, a diferencia del caso de la de Progreso. La segunda obtuvo el uso del parque de San Sebastián, a pesar de que el otorgamiento de esa prerrogativa entraba en conflicto con los intereses de la compañía de tranvías y de Pedro Peón Contreras quien en varias ocasiones trató de evitar que tuviese efecto.

La empresa del ferrocarril de Mérida Calkiní fue la única a la que no se le cedió ningún terreno de forma gratuita. Aunque, de acuerdo con la información recuperada, sí los solicitó pero se lo negaron y se vio en la necesidad de adquirir los necesarios de manos del ayuntamiento y de particulares. Por su parte las compañías de Progreso y Valladolid aumentaron sus locales a partir de la compra de predios, mientras que la de Peto fue la única que no tuvo más posesiones dentro de la capital meridana que su estación y el edificio de la gerencia general, construidos en los terrenos que se le otorgaron desde su origen. Incluso cuando se planteó la idea de hacer una nueva estación, esta se proyectó para aprovechar los que poseían.

PROBLEMÁTICAS EN TORNO A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA REFLEJADAS EN LA PRENSA YUCATECA

Un factor común identificado en las publicaciones de la época que abordan el asunto de los ferrocarriles es un discurso generalizado que resalta los beneficios de la comunicación ferroviaria. Sin embargo, no se han encontrado, al menos hasta el momento, editoriales o artículos que aborden las problemáticas derivadas de la introducción de dicho transporte. A diferencia de las extensas notas que se publicaban sobre las inauguraciones de los tramos puestos en explotación, en las cuales se detallan los beneficios de la comunicación ferroviaria, aquellas que tratan los problemas causados por las vías solían aparecer en la sección de gacetas y, por lo general, eran breves, ya fueran redactadas por los corresponsales o remitidas por particulares.

De acuerdo con John R. Kellett, el paso de los ferrocarriles por el espacio urbano ocasionó una serie de inconvenientes, entre los que se encontraban los efectos de la vibración, el humo, las chispas por la fricción de las ruedas en las vías y el ruido.⁹⁶ En este apartado, se pretende analizar brevemente algunos de los efectos negativos que trajo consigo la infraestructura ferroviaria, así como las manifestaciones de los vecinos y propietarios de inmuebles y terrenos que se publicaron en la prensa meridana.⁹⁷

Invasión del espacio habitado y el tráfico

Cuando inició el boom ferrocarrilero, se procuró que las estaciones estuvieran ubicadas en puntos relativamente céntricos de la ciudad, debido a que los discursos de la época relacionaban la llegada del ferrocarril a una población con el progreso y la modernidad.⁹⁸ En Mérida, se establecieron en zonas habitacionales y comerciales cercanas al corazón de la ciudad. La irrupción de las empresas férreas, con sus estaciones e infraestructura, generó dinámicas en torno a esos espacios que causaron incomodidad entre los vecinos que vieron invadida su cotidianeidad por nuevos actores y

⁹⁶ John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, p. 37.

⁹⁷ Parte de la información contenida en este apartado se publicó en el artículo Leonor Eugenia Reyes Pavón, "Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de La Mejorada en Mérida, Yucatán, 1874-1920", pp. 123-131.

⁹⁸ Véase el apartado "Anotaciones sobre las estaciones ferroviarias en México".



prácticas, con los que estuvieron en constante conflicto, como lo ilustra el texto que se transcribe a continuación.

Los vecinos de la Plaza de la Libertad ó Mejorada, (hoy callejón á causa de las bodegas que la empresa del ferrocarril ha hecho construir en ella) suplican, por nuestro medio, á la policía se sirva evitar el que los carros de carga y descarga se aglomeren frente á sus aceras, evitando así no sólo el paso á los transeúntes, si no que también a ellos mismos.

Desean cuando menos, los mencionados vecinos, que la policía vigile y exija a los conductores de aquellos carros que una vez que concluyan su carga ó descarga, no se detengan mayor tiempo y marchen para sus respectivos destinos despejando el lugar, y además que los conductores referidos dejen de verter en alta voz las palabras nada pulcras que hieren los oídos de las señoras y niños de aquella vecindad. ¿Se nos oirá esta vez?⁹⁹

Se entiende que la estación se había apoderado del espacio público en perjuicio de los vecinos y de cualquiera con necesidad de transitar por la zona. Destaca también la forzada “convivencia” con personajes no gratos y faltos de educación, cuya conducta y lenguaje resultaban escandalosos para la “gente decente”.

La necesidad de transportar pasajeros y carga desde otros puntos de la ciudad hacia las estaciones o desde ellas a otros destinos generó otro problema. La demanda fue aprovechada por los conductores de carruajes, quienes se aglomeraban en los alrededores de las estaciones. En la Imagen 53 se aprecia la cantidad de coches aparcados en el lateral de la plaza de La Mejorada donde se localizaba la estación del ferrocarril de Mérida a Progreso. La ocupación de la calle por parte de los coches generó incomodidad, como se evidencia en un comunicado que a través de la prensa dirigieron a la comisión de policía “varios vecinos que viven en las casas situadas en el lado poniente de la plaza de La Mejorada, a consecuencia de que diariamente les sitúan en la puertas y ventanas, sin consideración alguna, carros y bestias que no sólo interrumpen el paso de los transeúntes, sino que originan molestias y perjuicios que no tienen por qué sufrir”.¹⁰⁰ La imagen fue tomada sobre la calle Porfirio Díaz, actual calle 59, y en ella

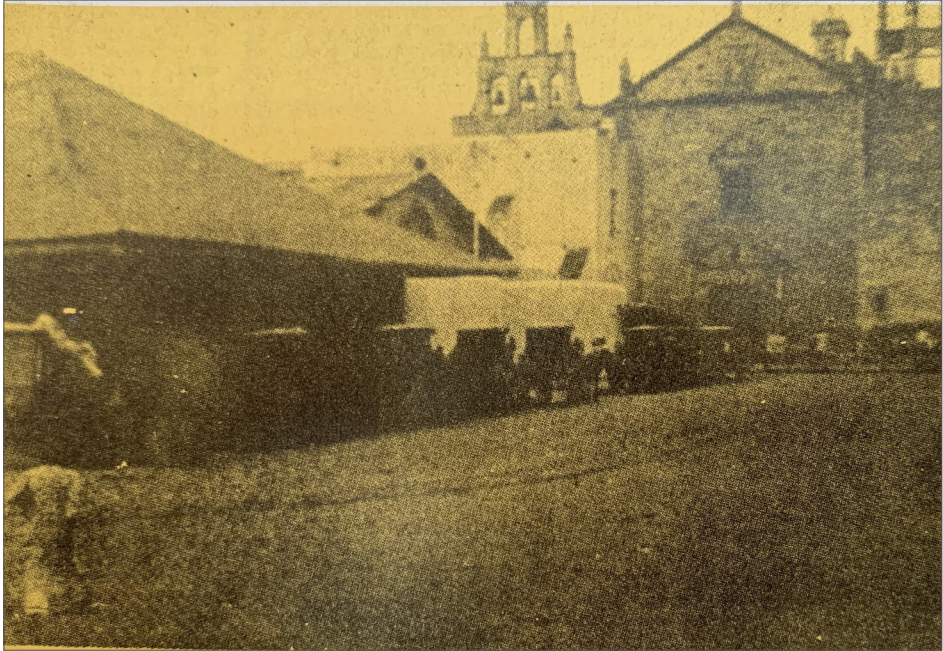
⁹⁹ “A la policía”, *La Revista de Mérida*, 4 de junio de 1884, p. 3.

¹⁰⁰ “Quejas”, *La Revista de Mérida*, 19 de mayo de 1886, p. 1.

se aprecia la fila de carruajes que a continuación gira hacia la izquierda, es decir que continúa sobre la pequeña calle al poniente de la plaza, ahora calle 50-A.

IMAGEN 53.

Vista lateral del parque de La Mejorada hacia el oriente



Fuente: J. Adonay Cetina Sierra, *Historia Gráfica. Mérida de Yucatán, 1542-1984*, p. 185.

Se desconoce si en ese momento, 1886, se dio alguna solución para atenuar el problema, pero en 1903, el ayuntamiento emitió una disposición en la cual se fijaban ciertos lugares como sitios de parada de los carruajes. Se dispuso que los conductores debían hacer fila y no entorpecer el tráfico, designando el costado poniente, calle 50-A, de la plaza de la Libertad (La Mejorada), como un sitio de parada para 55 carruajes.¹⁰¹ Es decir, hasta casi 20 años después se siguió permitiendo que los coches ocuparan los espacios

¹⁰¹ Los sitios de carros habían sido designados por el ayuntamiento el 20 de marzo de 1900. "Disposiciones y acuerdos del H. Ayuntamiento", *Boletín Municipal*, 29 de noviembre de 1903, pp. 345-346; "Información. Los sitios de parada de los carruajes de alquiler y el número de ellos en cada sitio", *Boletín Municipal*, 29 de noviembre de 1903, p. 350.



en perjuicio de los vecinos; aunque es posible que ya para entonces algunos hubieran abandonado sus predios ante la falta de respuesta de las autoridades y las continuas molestias causadas por el servicio de los ferrocarriles.

En el mismo dictamen, se destinaron 25 carruajes para la plazuela ubicada al norte de la Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto y un tanto igual de carros en el cruce de las calles 54 y 69, una calle al sur de ésta.¹⁰² Aunque, según la publicación no se asignó un lugar para un paradero en las cercanías de la estación de la división de oriente de FUY, cerca de San Cristóbal, es evidente que las autoridades priorizaron las necesidades vinculadas al transporte, comercio y servicios derivados del tráfico ferroviario por encima de las necesidades de los vecinos que vivían en los alrededores. Con respecto a las otras estaciones, no se encontraron quejas; en el caso de la estación del ferrocarril de Mérida a Peto, es probable que esto se debiera a que se localizaba en un área comercial.

Los problemas de tráfico no sólo se constriñeron al espacio más cercano a las estaciones, sino que abarcaron otras áreas de la ciudad, donde se llevaban a cabo diversas obras o se dejaban materiales utilizados en ellas, como ocurrió en la zona cercana a la Quinta Santa Isabel, al norte de la ciudad. Allí se establecieron los talleres de la empresa del ferrocarril de Mérida a Progreso y, más adelante, de FUY, donde se construyó un escape de vía para la línea con rumbo a Izamal que, según una queja, perjudicaba el tránsito sobre esa calle.¹⁰³

El Hospital General, la estación de la Mejorada y las vías

Además de la actividad en torno a las estaciones, que como se ha visto causaba molestias entre los vecinos, existió otro factor inherente a ellas: el ruido del silbato de la locomotora al anunciar su partida o su llegada. Este sonido distintivo del nuevo método de transporte, si bien podía ser tolerado, en ocasiones se volvía especialmente incómodo, sobre todo para quienes se encontraban convalecientes, pues justo frente a la estación se ubicaba el Hospital General.

¹⁰² “Disposiciones y acuerdos del H. Ayuntamiento”, *Boletín Municipal*, 29 de noviembre de 1903, pp. 345-346.

¹⁰³ “Ocupación de una calle”, *La Revista de Mérida*, 13 de abril, 1886, p. 1.

La humanidad doliente que albergaba este recinto se vio particularmente afectada. Una breve nota publicada en abril de 1882 da testimonio de ello, en la que se suplica, a nombre de los enfermos, que “los pitazos sean los menos posibles, pues los tetánicos sufren mucho á consecuencia de sus repetidos toques. Así mismo los asmáticos ruegan que la humareda se mitigue, pues ya que tienen la desgracia de estar tan cerca de la estación, siquiera se tenga compasión de sus sufrimientos”.¹⁰⁴ Aunque no se dispone de información sobre una intervención de las autoridades municipales para solucionar ese problema, un par de meses más tarde apareció en la prensa un agradecimiento dirigido al representante de la empresa, por haber dado instrucciones para reducir en lo posible los silbidos de la locomotora a su salida y llegada.¹⁰⁵

IMAGEN 54.

Fachada de la Iglesia de La Mejorada y entrada del Hospital O’Horán



Fuente: Fototeca Pedro Guerra, fondo: Pedro Guerra, clave: 2A082235.

¹⁰⁴ “Una súplica”, *La Revista de Mérida*, 16 de abril de 1882, p. 2.

¹⁰⁵ “Gracias”, *La Revista de Mérida*, 16 de julio de 1882, p. 2.



Es importante señalar que la nota menciona que ese ruido afectaba al vecindario y no se refiere exclusivamente a los enfermos del hospital, lo que sugiere la existencia de otras quejas de las que no se dio cuenta en la prensa.¹⁰⁶

La inauguración y puesta en servicio de la estación del ferrocarril de Mérida a Valladolid reavivó esta problemática, pues su vía corría en la calle paralela a la del ferrocarril de Progreso, en la calle ubicada a espaldas del hospital. En 1884 una nota similar, pero ahora dirigida a esta empresa “para que evite en lo sucesivo los pitazos al pasar á espaldas del Hospital general en donde se encuentra el departamento de mujeres enfermas y dementes, á las que causa sobresalto el fuerte pito de la máquina. Es de esperar de los sentimientos humanitarios del empleado á que nos referimos, que obsequiará debidamente esta súplica”.¹⁰⁷ Al igual que en la primera queja, se justifica la solicitud mediante la búsqueda de la salud y tranquilidad de los pacientes del nosocomio, quizás buscando generar el apoyo de la población. Lo que debía haber sido un tema de reglamentación municipal, ante la falta de ella, se dejó a la voluntad de los directivos de las empresas.

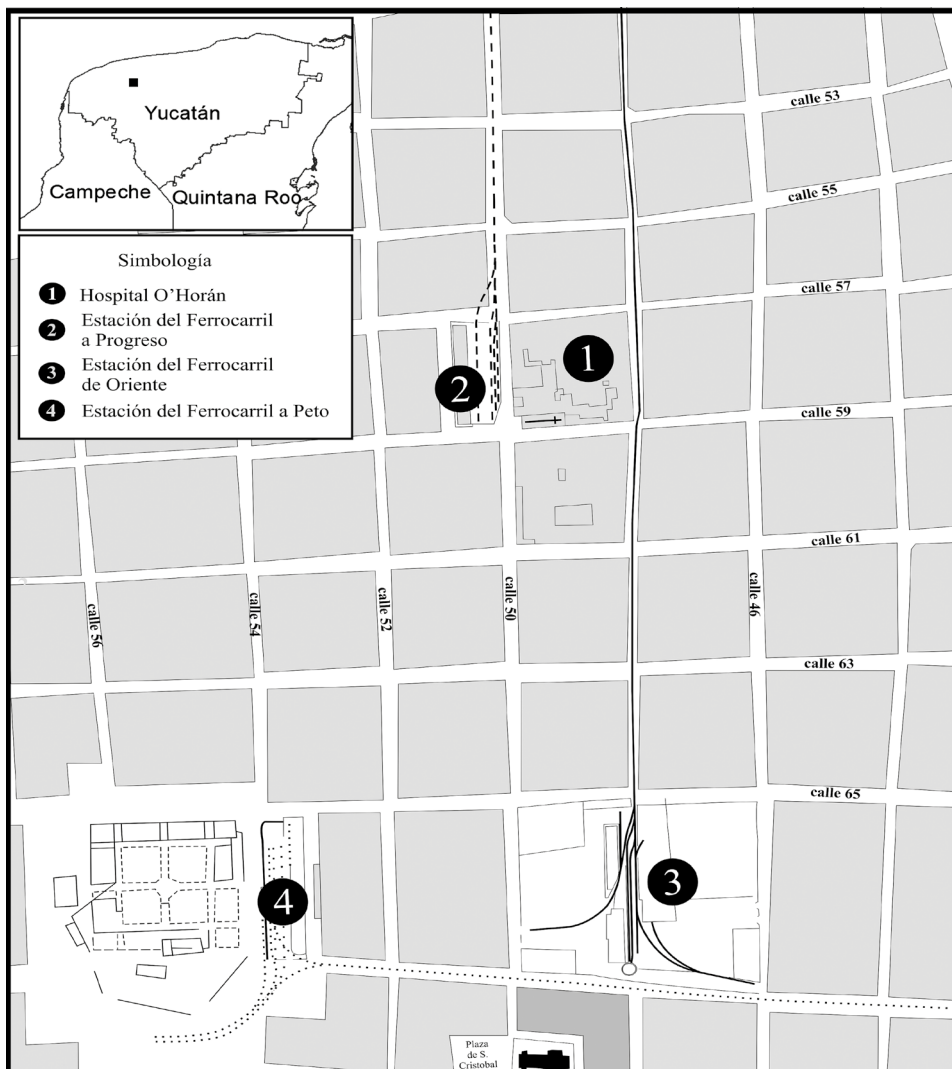
Estos problemas, en particular circulación de dos vías en las calles adyacentes al hospital, llevan a cuestionar la falta de planeación respecto a los lugares donde se establecieron las estaciones y las calles por donde cruzaban las vías. Es evidente que no consideraron las implicaciones de la instalación de la infraestructura. Tampoco se ha encontrado información que muestre que las autoridades se plantearan estas interrogantes o consideraran los aspectos negativos que podría tener. El Plano 10 muestra la ubicación del hospital, así como de las dos estaciones cuyas vías circulaban en los costados poniente y oriente del nosocomio.

¹⁰⁶ También en el caso del Ferrocarril Peninsular hubo quejas por el ruido, los vecinos solicitaban que a ciertas horas de la noche se usara la campana para avisar el movimiento de la locomotora en lugar del silbato. “A la empresa del Ferrocarril Peninsular”, *La Revista de Mérida*, 25 de marzo de 1900, p. 2.

¹⁰⁷ “Súplica”, *La Revista de Mérida*, 15 de mayo de 1884, p. 3.

PLANO 10.

Ubicación del Hospital O'Horan y las vías



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH.



Se ha establecido que los tipos de actividades desarrolladas en los alrededores de cada una de las estaciones fueron diferentes: la de La Mejorada se encontraba en una zona más habitacional; la de Peto, en una comercial; de la de San Cristóbal en una zona mixta, pues se hallaba cerca de la de Peto, pero en uno de los suburbios tradicionalmente habitados por los meridianos; y la de Calkiní, en terrenos que antiguamente había ocupado el rastro público.

Las nuevas dinámicas generadas en los espacios adyacentes a las estaciones se sumaron a las ya existentes y a las actividades habituales de los individuos en diferentes partes de la ciudad. No todos los eventos escandalosos o crímenes estaban relacionados con las estaciones, pero contribuían a afectar la imagen de la zona.

Por ejemplo, frente a la Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto se ubicaban los portales de la pescadería, donde se colocaban algunas vendedoras que, según una nota del periódico, constantemente eran protagonistas de los escándalos, sobre todo “en los casos en que se presentan personas foráneas trayendo pescado para su expendio, por consecuencia de querer llevarse cada una de aquellas la mejor parte y vender después a precios fabulosos”.¹⁰⁸ La nota relata un suceso en particular ocurrido en una “de estas revoluciones de la plazuela, con motivo de la llegada de un costeño cargado de animales acuáticos, como día de vigilia, el cuál fue envuelto por una nube de vendedoras que repartían arañazos a diestro y siniestro, disputándose el pescado, y tal vez sin que el propietario de éste haya percibido todo su valor como fin de fiesta”.¹⁰⁹ Espectáculo que seguramente escandalizó a quienes se encontraban en la estación.

En otras ocasiones los alborotos eran protagonizados por usuarios de los ferrocarriles, como en este caso en el que se reportó que:

varios de los negros jamaiquinos, según se nos informa, hicieron antier, domingo, uno [escándalo] en la Estación del ferrocarril de Mérida a Peto. Es el caso, que habiendo notado el encargado de aquella estación que estaban ebrios algunos de dichos negros, (que son de los que sirven en la hacienda Tepich), los requirió para que se retirasen de la Estación, á lo cual, habiéndolo-

¹⁰⁸ “Escándalos”, *La Revista de Mérida*, 18 de marzo de 1882, p. 2.

¹⁰⁹ “Escándalos”, *La Revista de Mérida*, 18 de marzo de 1882, p. 2.

se resistido, se les amenazó con ocurrir á la policía. Entonces dos de ellos se echaron sobre el Estacionario, y le golpeaban, cuando á la sazón, la policía ocurrió para llevarse á aquellos ebrios; pero en el acto emprendieron la fuga, salvo dos de ellos que acometieron á la policía, de lo cual recibieron algunos golpes, y fueron conducidos por la fuerza a la Estación.

En una de las tardes anteriores, según se nos agrega, uno de estos negros, ebrio, cayó de una plataforma cargada de rieles, pero por fortuna no se hizo daño ninguno. Conviene hacer ver á estos jamaiquinos que la policía debe ser respetada aquí como en todas partes.¹¹⁰

Este suceso resulta interesante por dos razones: primero, eran empleados de una hacienda, lo que nos indica que habían salido a pasar el día o a pasear a la capital; segundo, eran extranjeros y de raza negra. La historiografía local señala que los trabajadores de las haciendas no tenían oportunidad de salir tan fácilmente de sus lugares de trabajo y residencia, por lo que llama la atención que pudieran haber pagado los boletos de ferrocarril, tener dinero para embriagarse y sobre todo que no era la primera vez que eso pasaba, sino que apenas unos días antes se hallaban en las mismas circunstancias.

En ocasiones, los incidentes resultaban ser más violentos, como el que se detalla en enero de 1883, cuando un individuo de nombre Laureano Miranda apuñaló a Antonio Medina en la calle del Arco de Dragones (calles 50 x 61), a tan sólo una calle de la estación de La Mejorada.¹¹¹ En apariencia esa zona era escenario de algunas actividades ilícitas ya que también se encontró un caso de escándalo ocurrido en la calle entre los Arcos del Puente y de Dragones (calle 50 x 61 y 63):

frente al establecimiento de abarrotes del joven Federico Rodríguez de León, dos mujeres, de las que acostumbran pulular por esos lugares, lucharan á brazo partido hasta el grado de despedazarse completamente los vestidos y de revolcarse horrorosamente en el lodo. Como una de ellas casi ahogaba á la otra en el fango, el joven Rodríguez, por evitar un crimen, salió de su establecimiento a separarlas, pues el público de curiosos que las contemplaba permaneció siempre impávido.

¹¹⁰ "Escandalito", *La Revista de Mérida*, 12 de septiembre de 1882, p. 2.

¹¹¹ "Heridas", *La Revista de Mérida*, 23 de enero de 1883, p. 3.



Una de las luchadoras quedó tan tristemente estropeada, que no se la conocía, y la otra... como nuestra madre Eva.¹¹²

La nota indica que este tipo de escándalos se daban continuamente en ese rumbo y solicita que la comisión de policía tome cartas en el asunto para evitar esas situaciones “que insultan la moral pública”.¹¹³ Según Pedro Miranda, en San Cristóbal, una zona relativamente cercana a la estación de Mejorada, donde se encontraba la estación del Mérida-Valladolid y a unas cuadras de la del Mérida-Peto, se ubicó una de las cuatro zonas de prostitución existentes en la ciudad. Menciona la existencia de una casa de asignación y señala que las mujeres que ejercían la prostitución en esa parte de la ciudad eran mujeres humildes que provenían del interior del estado, que rentaban un cuarto en la casa mencionada.¹¹⁴ No se sabe con exactitud cuándo se estableció, pero de acuerdo con información recuperada, entre 1894 y 1910 se localizaba una en el número 505 de la calle 50, a tan sólo cuadra y media de la estación, entre los puentes señalados por la nota.¹¹⁵ Aunque el establecimiento de esta casa no necesariamente se vincule con la estación de ferrocarril, Alejandra Saus ha encontrado una relación entre esa actividad y las estaciones.¹¹⁶

Un par de años más tarde se publicó un fragmento del reglamento de policía, el artículo 42, con la finalidad de señalar que constantemente se reunía un grupo de individuos en estado de ebriedad en la esquina de “El Tulipán” (calle 66 x 73). El redactor indica que, de acuerdo con ese reglamento, estaba “prohibido el causar escándalo en las calles, parajes ó establecimientos públicos, con palabras ó acciones, ya sea por embriaguez

¹¹² “Escandalo”, *La Revista de Mérida*, 28 de septiembre de 1884, p. 3.

¹¹³ “Escandalo”, *La Revista de Mérida*, 28 de septiembre de 1884, p. 3.

¹¹⁴ Pedro Miranda Ojeda, *Diversiones públicas y privadas. Cambios y permanencias lúdicas en la ciudad de Mérida, Yucatán, 1822–1910*, p. 385.

¹¹⁵ En total Castillo y Serrano localizaron 21 casas de tolerancia y asignación ubicadas en distintas partes de la ciudad, Jorge Castillo Canché y José Enrique Serrano Catzín, “Vigilar y normar el burdel: legalización de la prostitución femenina en Yucatán durante el porfiriato”, p. 55.

¹¹⁶ Para el caso de Santa Fe, Argentina, María Alejandra Saus ha estudiado los procesos marginales en torno a las estaciones ferroviarias, particularmente las de menor importancia en cuyos alrededores se estableció desde una época temprana el ejercicio de la prostitución. María Alejandra Saus, “Entre el ferrocarril y los prostíbulos; derrotero de una frágil urbanización”, pp. 122–126.

u otro motivo cualquiera”,¹¹⁷ y alega que esos individuos molestaban continuamente al vecindario “con sus desaforadas voces, impertinencias y palabras que no están en el diccionario”.¹¹⁸

Se debe agregar que, en todos los casos, al finalizar la nota se destaca que la policía “brilla por su ausencia”, que es necesario ir a buscar, o que se hace a la desentendida de estas situaciones molestas; lo que lleva a pensar que no había vigilancia por parte del ayuntamiento de las situaciones que se presentaban en estos lugares. Esto llama la atención porque, según lo estudiado, las estaciones representaron un punto destacado en la geografía de la ciudad, al estar relacionadas con los ferrocarriles que representaban el progreso y la modernización de una ciudad y su sociedad. Por lo tanto, se podría suponer que al gobierno local le preocuparía cuidar la imagen presentada a quienes arribaban a la capital yucateca.

Aunque la información que ofrece la prensa es poca y sesgada, ya que corresponde, quizás, sólo a la visión de ciertos sectores de la sociedad, generalmente las clases altas, y a la postura de una facción o grupo político o con ciertos intereses, el resultado de estas indagaciones sobre la relación entre el espacio ferroviario y los actores cotidianos que lo habitaron es interesante y permite vislumbrar las problemáticas que surgieron en torno a las estaciones y a la relación, en estos casos negativa, que se gestó entre ellos. Estos registros, hay que decirlo, se constriñen a un periodo de tiempo corto y además muy temprano de la relación espacio-ferrocarril-individuos, y es posible que con el tiempo ésta se haya modificado o hubiese existido mayor vigilancia, aunque no se han encontrado fuentes que lo demuestren. Aun así, se consideró importante incluir esta información que abre una ventana al proceso en el que comenzó a forjarse la relación entre estos tres protagonistas, siendo una de las pocas fuentes que al no ser oficiales o de la empresa muestran el lado negativo de esta interacción.



¹¹⁷ “Artículo 42 del reglamento de policía”, *La Revista de Mérida*, 22 de mayo de 1886, p. 1.

¹¹⁸ “Artículo 42 del reglamento de policía”, *La Revista de Mérida*, 22 de mayo de 1886, p. 1.

Nuevos proyectos, infraestructura, propiedad y sociedad

La unificación de las compañías que conformaron Ferrocarriles Unidos de Yucatán no sólo implicó la reorganización de la administración, sino también la de las propiedades pertenecientes a esas empresas, tanto aquellas que formaban parte de la infraestructura ferroviaria como las que habían sido adquiridas con otros fines. Los primeros cambios que la administración puso en marcha estuvieron relacionados con el funcionamiento de las estaciones. Como se mencionó, se decidió cerrar la estación que perteneció al Ferrocarril Peninsular y trasladar el servicio a La Mejorada. Poco tiempo después de la adquisición del Ferrocarril de Mérida a Peto, sus instalaciones fueron desmanteladas, y sus trenes tuvieron como punto de partida la estación de San Cristóbal.¹

Además de reestructurar el despacho de trenes, Ferrocarriles Unidos desarrolló algunos proyectos como la unificación de los talleres de la em-

¹ “Memorándum, relativo la compra venta del Ferrocarril de Mérida a Peto que consta de cuatro cláusulas especificando que el día 30 de Noviembre se liquidará y extenderá la escritura y verificará el pago para entregar el Ferrocarril, Minuta de Contrato: consta de quince cláusulas, donde el señor Joaquín D. Casasús apoderado de la Compañía del “Ferrocarril de Mérida á Peto con ramal a Sotuta S. A.” y el Licenciado Francisco Díaz Lombardo con igual representación legal de dicha compañía denominada: “Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A.” en común acuerdo firman la escritura pública ante el notario Rafael Pérez Gallardo. e Inventario General: contiene lista de existencias, valores, propiedades del F. C. de Mérida a Peto con ramal a Sotuta y Teabo con fecha del 31 de diciembre de 1907. Referente a los negocios de compraventa entre la F. C. Unidos de Yucatán y Don Rodulfo G. Cantón, así como de las modificaciones, reducciones y acuerdos a los contratos para favorecer tanto al comprador como al vendedor de dicho negocio. Entre José Y. Limantour, Francisco Díaz Lombardo y Joaquín D. Casasús” CEHM-FCS, José Y. Limantour, CDLIV, segunda serie, carpeta 4, legajo 82, 1907, f. 18; “Informes del Consejo a la Asamblea relativo al ejercicio social de 1910”, AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, Informes, caja 9, exp. 10, 1911; “Informe a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas”, AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, caja 9, exp. 15, 14 de marzo de 1914.

presa en una sola locación formada expresamente para atender las necesidades de las máquinas y furgones. También se reutilizaron, mejoraron y crearon espacios útiles como bodegas, incluidas aquellas ubicadas en el terreno denominado “El Enlace”, en las afueras de la ciudad. Desde una época temprana de FUY, sus directivos comprendieron que las modificaciones logísticas en las estaciones no serían suficientes para optimizar su funcionamiento, por lo que se elaboraron planes para la construcción de una estación única que concentrara todas las líneas de la empresa. Finalmente se pensó en el establecimiento de un hospital creado expresamente para atender a los empleados de la empresa.

En este apartado se analizarán en detalle los aspectos relacionados con las propiedades pertenecientes a Ferrocarriles Unidos, así como los proyectos y mejoras que se han apuntado líneas arriba, con la finalidad de comprender cómo estos elementos contribuyeron a transformar y configurar el paisaje urbano.

LAS PROPIEDADES DE FERROCARRILES UNIDOS DE YUCATÁN

Se ha mencionado que la empresa poseía un número elevado de propiedades al interior de la ciudad, que habían pertenecido a las antiguas compañías ferroviarias, algunas de las cuales se habían otorgado en renta para casas o negocios y otras se encontraban desocupadas, por lo que para contribuir a capitalizar la empresa e invertir en los proyectos que le interesaba desarrollar, desde una época temprana se consideró poner a la venta algunos predios que no eran necesarios para el servicio de la empresa.²

Para mantener un control de sus propiedades en el transcurso de los años, la compañía elaboró varios inventarios con diferentes propósitos como avalúos o selecciones de propiedades susceptibles de ser vendidas. Aunque no hay un listado general de todas las que poseía, esta información ha sido de utilidad para hacer una reconstrucción aproximada de su ubicación en todos los casos en que pudo ser posible.³

² Partes de este capítulo se han publicado en un artículo en el que se profundizó sobre las transformaciones que se dieron en el barrio de La Mejorada a partir de la instalación de la infraestructura ferroviaria. Leonor Eugenia Reyes Pavón, “Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de La Mejorada en Mérida, Yucatán, 1874-1920”.

³ La primera referencia sobre la intención de la empresa de registrar sus propiedades data de 1908, cuando el director general solicitó una lista detallada de las propiedades

La Tabla 16 complementa el Plano 11 al enlistar todas las propiedades de la empresa, las cuales fueron recuperadas de los diferentes documentos. Algunas de estas propiedades están descritas en los documentos, pero al no contar con su ubicación, no se incluyeron en el plano.

TABLA 16.

Lista de propiedades pertenecientes a Ferrocarriles Unidos de Yucatán

<i>Núm.</i>	<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Otras referencias</i>	<i>Tipo de propiedad</i>
1	57	#441		Casa de mampostería
2	57	#447		Casa de mampostería
3	57	#443	Cuartel 1, mz. 20	Casa de mampostería
4	57	#445		Casa de mampostería
5	50	#494	Esq. calle 55	Casa de altos y bajos
6	55	#450	Fondo con casa de calle 50 #494	Casa de madera y zinc
7	50	#520	Arco del Puente	Casa de mampostería
8	50	#522		Casa de mampostería y corredor de tejas
9	50	#524		Casa de mampostería y corredor de tejas
10	63	#446		Casa de mampostería
11	63	#448		Casa de mampostería
12	63	#450		Casa de mampostería
13	63	#444		Ex fábrica de hielo-ruinas
14	65	#445		Casa de mampostería y zaguán
15	65	#447	Esq. calle 50	Casa (mencionada como 449 en otro documento)
16	67	#580		Casa de mampostería
17	68	#537		Casa de mampostería

<i>Núm.</i>	<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Otras referencias</i>	<i>Tipo de propiedad</i>
18	68	#539		Casa de mampostería, superintendencia división oeste
19	39	#467		Casa de madera y zinc
20	50	#476		Casa de mampostería y zinc (bodega). Parte de Gran Depósito
21	50	#478		Casa de mampostería y zinc (bodega). Parte de Gran Depósito
22	55	#459	Entre 50 y 52	
23	51	#452		
24	81	#458 #460	Cuartel 7, Mz.183	Casa Quinta Castellá (en las listas donde se nombra no aparece la dirección, pero estos predios fueron expropiados a Castellá) 2 solares con casa de madera y zinc
	46	#562		Solar con casa de madera y zinc
25	46	#519		Terrenos ex estación Valladolid
26	46	#521		Terrenos ex estación Valladolid
27			manzana 16	
28			manzana 17	
29	69		X 70	Dos solares unidos
30	67	#570		Casa (nueva nomenclatura #580 1914)
31	67	#484 A		Terreno Campo de Marte
32	67	#484 B	al sur de la ex ciudadela	Terreno
33				Estación de pasajeros de La Mejorada y almacén 1



<i>Núm.</i>	<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Otras referencias</i>	<i>Tipo de propiedad</i>
34	55	#452	Esq. 50	Almacén 2 con sus terrenos
35	55	#454	Esq. 52	Almacén 3 con sus terrenos
36	50	#485	Entre almacén 2 y la casa #441	Solar y casa de mampostería en mal estado
37	50	#482	Esq. 53	Casa
38	50	#480	Al norte de la anterior #482	
39	50	#439		Solar yermo
40	50	#479	Al sur de Ritter y Bock	
41	55	s/n		Solar (no en plano)
42			Tres cuadras al sur de la iglesia de Itzimná	Solar yermo
43	50			Solar (no en plano)
44	50			Solar contiguo (no en plano)
45			Norte de la quinta de G. Arana	Casa de madera y zinc (no en plano)
46			Comprado a G. Arana	Terreno (no en plano)
47			Comprada a C. Escalante Duarte	Casa de Madera y zinc (no en plano)
48	43 A	#499		Casa
49	43 A	#474		Casa
50	43 A	#476		Casa
51	43 A	#478		Casa
52	43 A	#480		Casa
53	43 A	#482 A		Casa
54	43 A	#482		Casa
55	43 A	#484		Casa
56	43 A	#486		Casa
57	43 A	#488		Casa
58	43 A	#490		Casa

<i>Núm.</i>	<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Otras referencias</i>	<i>Tipo de propiedad</i>
59	43 A	#492		Casa
60	43 A	#494		Casa
61	43 A	#496		Casa
62	43 A	#497		Solar con pozo
63	48		x65 cuartel 7 mz. 1	Terreno
64	48		Contiguo al anterior cuartel 7 mz. 1	Terreno
65				Ex edificio de la dirección de los FCC Valladolid, Estación del ferrocarril de madera y láminas; ex casa real de san Cristóbal con tinglados y cobertizos y dos terrenos
66			Junto estación de La Mejorada	Ex. Almacén de Escalante e hijos
67				Ex edificio del Gran depósito de M. Dondé
68	46	#507		Casa de palmas
69	46	#509		Casa
70	67		Mz. 16	Casa ubicada en ese terreno
71	70		Mz. 17	Casa sin número con portón en esa calle, frente a dos solares unidos
72	50	#447		Casa
73				Terreno frente a la industrial por el oriente
74	42		43 A, 44 y 43	Terreno de 82 x 71 baldío
75	15	#210	Mz. 23, cuartel 4º calle 24, 17 y 26	Una manzana en San Cosme fue de Artola
76	67	#552		
77	67	#554		
78	43	#449		



<i>Núm.</i>	<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Otras referencias</i>	<i>Tipo de propiedad</i>
79	50	#410		
80	63	#444-A	X 48	
81	50	#532		
82	63	#442	X 48	
83	48	#463		Solar con pozo
84	48	#470		Solar con casa de paja y embarro
85	48	#468		Solar con casa de paja y embarro
86	49	#469		Solar con casa de paja y embarro
87	45	#459		Solar con casa de madera y tejas
88	53	#454	Refundida en Estación Central	Solar con casa de paja y embarro
89	53	#456	Refundida en Estación Central	Solar con casa de ripio y paja
90	53	#458	Refundida en Estación Central	Solar con casa de paja y embarro
91	48	#482	Refundida en Estación Central	Casa de mampostería
92	55	#439	Refundida en Estación Central	Solar con casa de madera y zinc
93	55	#437	Refundida en Estación Central	Solar con casa de paja y embarro
94	55	#435	Refundida en Estación Central	Solar con casa de paja y embarro
95	55	#433-A	Refundida en Estación Central	Solar con casa de paja y embarro
96	55	#433	Refundida en Estación Central	Solar con casa de paja y embarro
97	55	#431	Refundida en Estación Central	Solar con casa de paja y embarro

<i>Núm.</i>	<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Otras referencias</i>	<i>Tipo de propiedad</i>
98	46	#469	Refundida en Estación Central	Solar con casa de paja y embarro
99	48	#480	Terrenos Estación Central	Solar con casa de mampostería
100	51	#446	Terrenos Estación Central	Casa de mampostería
101	51	#448	Terrenos Estación Central	Casa de paja y embarro
102	53	#439	Terrenos Estación Central	Solar con casa de paja y embarro
103	53	#437	Terrenos Estación Central	Solar con casa de mampostería
104	51	#459	Terrenos Estación Central	Solar con casa de mampostería
105	51	#461	Terrenos Estación Central	Casa de madera y zinc 11.60x32.4
106	51	#457	Estación Central	Solar con casa de ripio
107	48	#478	Terreno de la Estación Central	Solar yermo
108	50	#412	Terrenos de la plancha 52.50x36	Solar con casa de ripio y paja
109	51	#476		
110	50	#406-B		Retazo de terreno yermo

Fuentes: “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos” AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas de Consejo de Administración, caja 21, exp. 19, 1917. Documentos marcados como anexos A y B fechados 11 de julio 1917; documentos fechados 13 y 18 de agosto de 2017; “Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para la inauguración del ramal Espita-Valladolid”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911, Relación fechada 10 de agosto de 1910, “Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía”, AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 11, 1914-1915, documento fechado 14 de mayo de 1914; “Miscelánea y bonos de los contratos desde 1895”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Estados financieros y presupuestos, caja 252, exp. 57, 1916; “La Gran Fábrica de Anisado el Elefante solicita el arrendamiento de la casa #449 de la 65 cruzamiento con la 50 propiedad de la cía. para instalar oficinas”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Correspondencia, caja 184, exp. 880, 1915; Dictamen sobre los predios #484-A y 484-B propiedad de la compañía”, AGEY, AHMFY, Consejo de Administración, Correspondencia, caja 183, exp. 677, 1913.



Este plano permite dimensionar y ubicar el patrimonio inmobiliario de la empresa, en donde luego se instalaron diversas infraestructuras como parte de los proyectos emprendidos por la compañía. La mayoría de esas propiedades se concentró en las zonas en donde se encontraban las estaciones primigenias, salvo en el barrio de La Mejorada, donde se proyectó la construcción de la Estación Central y se adquirieron numerosos predios con ese fin. En plano reúne todas las propiedades que pertenecieron a la empresa y se registraron a lo largo de 20 años, aunque algunas fueron vendidas dentro del mismo periodo. En los apartados de este capítulo analiza con detalle la adquisición de casas y terrenos para la Estación Central y sus patios, las transacciones de venta y arrendamiento realizadas por la empresa, y el destino que se dio a otros bienes inmuebles de la compañía.

Es importante tener en cuenta que, entre el 19 de marzo de 1915 al 19 de junio de 1917, los Ferrocarriles Unidos de Yucatán estuvieron incautados por el gobierno del general Salvador Alvarado, operando bajo nombre de Ferrocarriles Constitucionalistas. La información disponible sobre las actividades de la empresa durante ese tiempo es escasa, ya que, como parte del acuerdo entre el gobierno y los empresarios para devolver la compañía a manos privadas, se estipuló que no había obligación de entregar informes ni inventarios.⁴ Uno de los pocos documentos disponibles es una lista de propiedades pertenecientes a la empresa, elaborado bajo esa gestión.

ESPACIOS FERROVIARIOS EN MÉRIDA: LOS NUEVOS TALLERES, BODEGAS Y EL PROYECTO DE LA ESTACIÓN CENTRAL

La empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso y de Mérida a Izamal contaba desde años atrás, con unos talleres construidos en un predio que había sido parte de la finca Santa Isabel, ubicado en las inmediaciones de su estación, que era conocido con el sobrenombre de La Plancha. Uno de los cambios que se dieron a raíz de la formación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, en 1907, fue el traslado a ese terreno de los talleres ubicados en la estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid (división oriente), así como los talleres de reparaciones generales que se encontraban en las tres estaciones: Mérida a Progreso, Mérida a Valladolid y Mérida a Campeche.

⁴ De manera reciente el tema ha sido abordado por Jorge Fernando Beltrán Juárez, *Travesía inconclusa del ferrocarril en Yucatán. De las primeras gestiones a los primeros años de la posrevolución, (1870-1930)*, pp. 231-235 y 251-257.

La intención de realizar este proyecto fue expresada Nicolás Escalante Peón en su informe presentado ante la asamblea de accionistas de 1903. Uno de los motivos principales para llevarlo a cabo era el elevado costo asociado a los talleres, pues con la unión de las compañías, FUY había adquirido tres talleres de mecánica, carpintería y herrería, pero ninguno contaba con instalaciones adecuadas para proporcionar un servicio eficiente y económico. Por esas razones, Escalante proponía unificarlos en el terreno de Santa Isabel, donde se deberían instalar: el patio de vías (anchas y angostas), un taller de máquinas con todo lo necesario para atender las necesidades de la empresa, una casa redonda, talleres de carpintería y herrería; una fundición, un depósito para carbón, una estación de agua, así como almacenes generales para abasto y consumo de materiales.⁵

Entre los argumentos a favor de este proyecto, además de la reducción en los costos operativos, se mencionaba la considerable distancia entre los tres talleres, lo que dificultaba su supervisión. Además, en ocasiones uno de los talleres podía tener una sobrecarga de trabajo, obligando a operar incluso durante la noche, mientras que en los otros no había pendientes, “y los unos no pueden ayudar á los otros por estar separados y no poderse fácilmente llevar las máquinas de un lugar a otro”.⁶

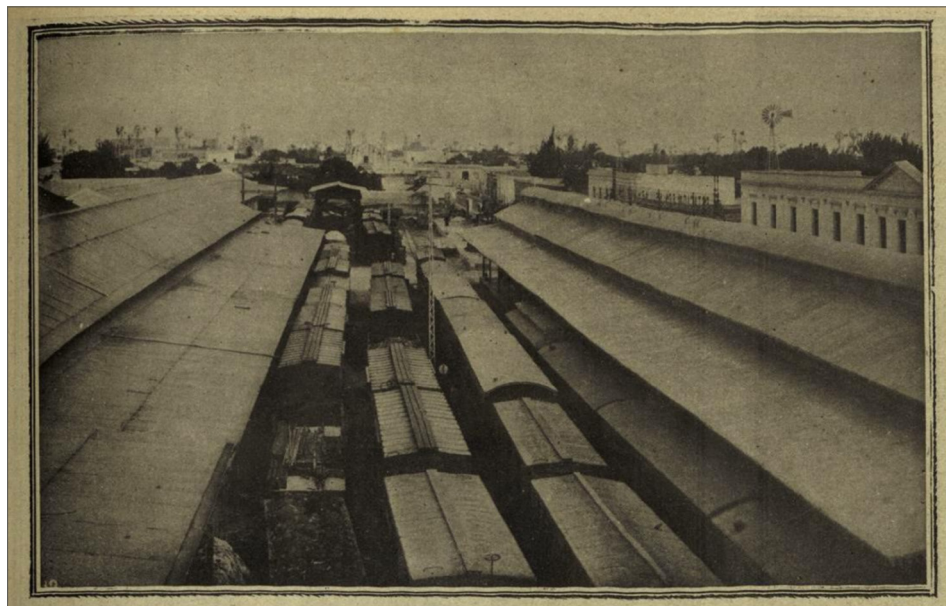
La Imagen 55 corresponde a los talleres de la estación del Ferrocarril Peninsular. Un acercamiento permite apreciar la fachada de la Iglesia de San Juan, situada a una cuadra de distancia. Se observan dos estructuras con techo de lámina, entre las cuales se acomodan tres tiras de vagones, lo que refleja una notable eficiencia en el uso del espacio.

⁵ Esta propuesta de Nicolás Escalante en conjunto con la de la estación central fueron recibidas con entusiasmo por el Consejo de Administración y para llevarlas a cabo se propuso a la Asamblea de Accionistas hipotecar algunas de las propiedades que la compañía poseía en Mérida que no eran de utilidad para el servicio de los ferrocarriles y que de venderse se obtendría un precio más bajo por ellas; esto con la finalidad de no desviar los recursos de la empresa que debían invertirse en el mantenimiento de las vías, pago de compromisos financieros y otras obligaciones. Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima, *Informes del Consejo de Administración, Director General y comisarios presentados en la asamblea general ordinaria celebrada el 31 de agosto de 1903*, pp. 14, 30–32.

⁶ Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima, *Informes del Consejo de Administración, Director General y comisarios presentados en la asamblea general ordinaria celebrada el 31 de agosto de 1903*, p. 15; Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima, *Informes del Consejo de Administración y de los Señores Comisarios de la compañía, presentados y aprobados en la asamblea general de accionistas celebrada el día 27 de marzo de 1909; Balance General de la misma compañía practicado el 31 de diciembre de 1908 y anexos*, p. 6.



Depósito de carros de la Estación del Ferrocarril Peninsular



Fuente: *El Mundo Ilustrado*, 11 de febrero de 1906.

La reubicación de todos los talleres a La Plancha se llevó a cabo entre 1907 y 1908.⁷ Para ofrecer un servicio más eficaz, se realizaron diversos trabajos de acondicionamiento en las instalaciones. Entre las mejoras, se amplió la infraestructura existente, se concluyó la construcción del edificio destinado a los talleres de carpintería en agosto de 1908, y se instalaron en la nueva ubicación equipos como un motor de gas pobre, un torno para ruedas motrices, un cepillo grande, un recortador, una fundición, taladros de aire. Además, se construyó una carroza con capacidad para almacenar 40 coches.⁸

⁷ Leonor Eugenia Reyes Pavón, “Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de La Mejorada en Mérida, Yucatán, 1874-1920, p. 139; Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima, *Informes del Consejo de Administración y de los Señores Comisarios de la compañía, presentados y aprobados en la asamblea general de accionistas celebrada el día 27 de marzo de 1909; Balance General de la misma compañía practicado el 31 de diciembre de 1908 y anexos*, p. 6.

⁸ “Libro de asambleas ordinarias, lista de presencia, nombre de accionistas, acuerdos aprobados en la primera asamblea extraordinaria”, AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea G8.

En la Imagen 56 se pueden apreciar algunos de los edificios de los talleres. Las instalaciones en La Plancha incluían las siguientes dependencias: dirección de talleres, casa redonda, casa cuadrada, herrería, pailería, fundición y plantillería, departamento de electricidad, servicio de automóviles, carpintería, departamento de pintura, fontanería y cordería, albañilería, servicios diversos, servicio de vigilancia, servicio de combustible, servicio de agua y el departamento de maquinaria y fogonería. Cada una de estas áreas contaban con un encargado, además de un buen número de operarios y ayudantes para cumplir sus funciones.⁹

IMAGEN 56.

Talleres de La Plancha



Fuente: Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 68

neral, Actas de Asamblea, caja 2, exp. 1, 1905; "Informes del Consejo a la Asamblea relativo al ejercicio social de 1910", AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, Informes, caja 9, exp. 10, 1911.

⁹ Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, p. 63.



Aunque los talleres ya existían antes de la formación de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, resulta notable que ni en el plano de Mérida de 1910 ni en el de 1912 se representen sus edificios. Es hasta el plano de 1920 cuando se les incluye por primera vez como parte de la infraestructura de la ciudad. Por otro lado, en el plano de 1920 (Imagen 57) se identifica un predio con la leyenda “Estación Central,” el cual aún se encontraba en proceso de construcción en ese momento. Como se verá en un apartado posterior, en 1917 todavía se seguían adquiriendo los terrenos necesarios para completar dicha estación.

IMAGEN 57.

Área en donde se establecieron los talleres,
fragmento de plano de Mérida 1920



Fuente: Medina Ayora y Ayuso, *Plano de la Ciudad de Mérida y sus colonias formado con los datos más recientes por la oficina de ingeniería*, 1920, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán 2, código clasificador: CGFYUC.M24.V2.1533.

Esta imagen muestra la ubicación de los talleres y un esquema de la disposición de sus edificios, mientras que en el Plano 12 se muestra la distribución de los departamentos que los componían. Además, cuando se construyó la Estación Central, los talleres estuvieron bien comunicados con la terminal ferroviaria, lo que seguramente contribuyó a mejorar el servicio. En la Imagen 58 se observa otra vista de los talleres durante el periodo en que funcionaron bajo el nombre de Ferrocarriles Constitucionalistas.

Si bien estos talleres podrían parecer pequeños en comparación con los de otras ciudades como Torreón, San Luis Potosí y Aguascalientes — que fueron importantes centros ferrocarrileros y concentraron el servicio para empresas como el Ferrocarril Central Mexicano —, es evidente que, considerando el tamaño de la ciudad, la extensión de las vías y la cantidad de carros y locomotoras que se atendían, el tamaño del terreno ocupado por los talleres fue considerable. Además, la puesta en marcha de este proyecto generó una serie de dinámicas en la organización del espacio, las cuales serán exploradas en mayor detalle en otro apartado.

IMAGEN 58.

Trabajadores en los talleres de “La Plancha”, 1917



Fuente: “Informe de los trabajos ejecutados en los años de 1901, 1912 y 1922”, AGN, SCOP, Ferrocarriles, FUY, 23/453-1, f. 28.



Antes de la consolidación de las empresas ferroviarias yucatecas, algunas propiedades ubicadas al interior de la ciudad fueron adaptadas como bodegas, las cuales la compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) continuó utilizando. Estas bodegas eran empleadas tanto por la propia compañía como por comerciantes o empresas de la ciudad, quienes las arrendaban para almacenar sus mercancías. Los edificios de almacén se situaban cerca de las estaciones, aunque después se construyeron y habilitaron otros en el área de la Estación Central, incluso antes de que el edificio estuviera completamente terminado y en funcionamiento.¹⁰

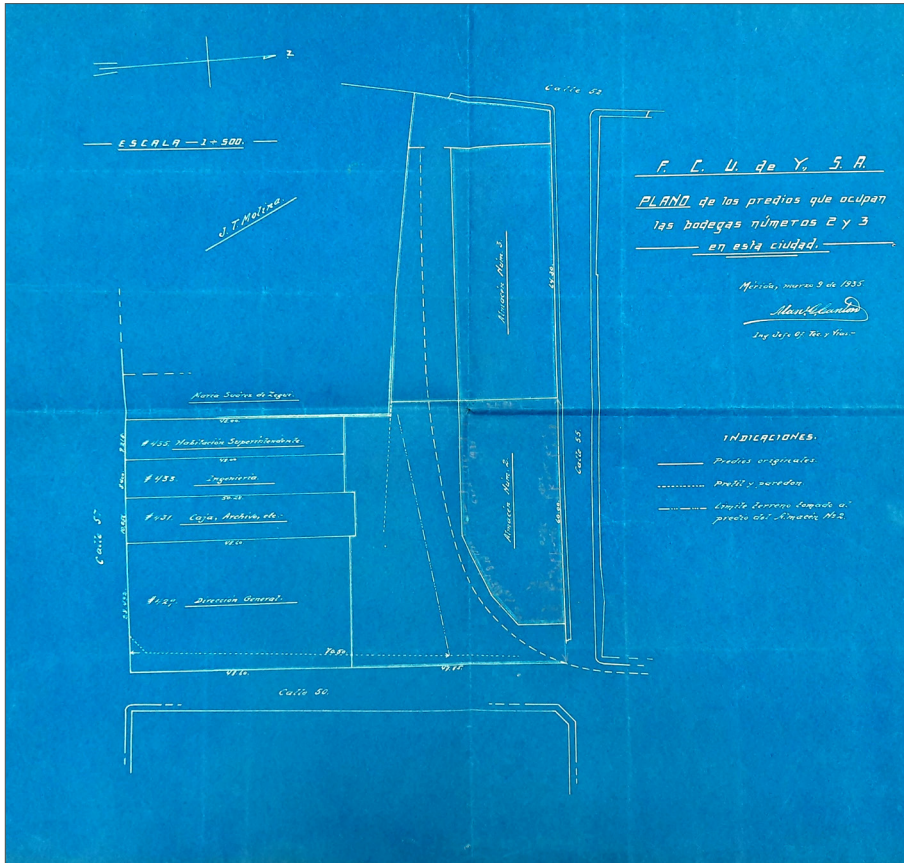
Las bodegas establecidas en la estación de La Mejorada, incluida la marcada con el número 1 y la construida por la empresa de Escalante e hijo, mencionada en un apartado anterior, eventualmente fueron desmanteladas. Sin embargo, durante un tiempo continuaron en uso, junto con otras cuatro bodegas cuya ubicación se indica en las imágenes 59 y 60. En este sentido parecía que la infraestructura de almacenaje relacionada con la estación de La Mejorada era más eficiente, pues Nicolás Escalante, en su informe de 1903, señalaba la falta que hacían bodegas en la división oriente. Además de que consideraba que las existentes eran inadecuadas –por estar mal ubicadas o cuyo acceso era complicado para facilitar las operaciones– y que en numerosas ocasiones los propios vagones debían emplearse para resguardar mercancías ya que no había donde descargarlos.¹¹

¹⁰ Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del consejo, caja 21, exp. 19, 1917, Sesión 21 de agosto, documento anexo fechado 18 de agosto, renta de almacén en estación central y otro en La Mejorada.

¹¹ Ferrocarriles Unidos de Yucatán, *Informes del Consejo de Administración, Director General y Comisarios presentados en la Asamblea General Ordinaria celebrada el 31 de agosto de 1903*, p. 10.



Plano de los predios que ocupan las bodegas números 2 y 3 en esta ciudad



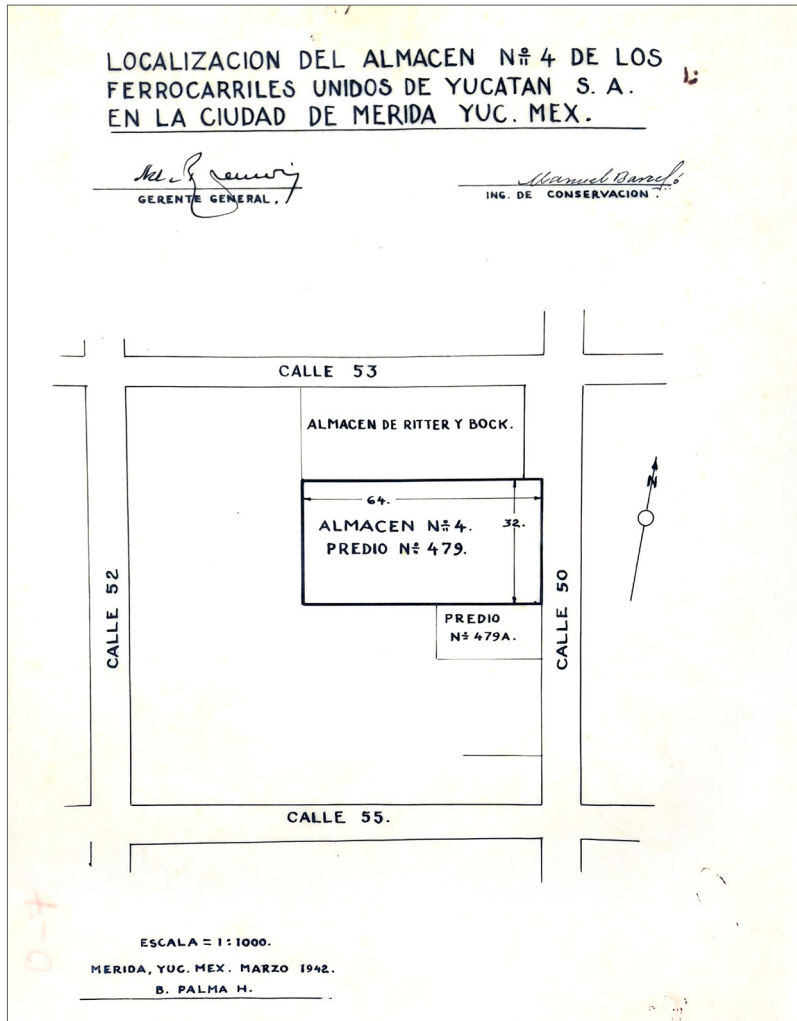
Fuente: “Relación de las bodegas de la empresa, anexa planos de las bodegas” AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Correspondencia, caja 251, exp. 113, 1961, fechado 9 de marzo de 1935.

De acuerdo con el plano, estas bodegas se localizaban a sólo una calle de la estación de La Mejorada. Aunque el plano está fechado en 1935, estos predios aparecen en las relaciones de inmuebles tanto de la empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso como de Ferrocarriles Unidos de Yucatán. El documento también revela que, para ese año, se seguían utilizando las casas que la empresa poseía en la calle 57, al norte del parque de La Mejorada, donde se ubicó la antigua estación. Estas propiedades estaban ocupadas de la siguiente manera: la casa número 429 (en la esquina) alber-

gaba la Dirección General de la empresa; la 431 por los departamentos de caja, archivo y otros no especificados; la 433 por el de Ingeniería; y la 435 era habitada por el superintendente.

IMAGEN 60.

Localización del Almacén núm. 4



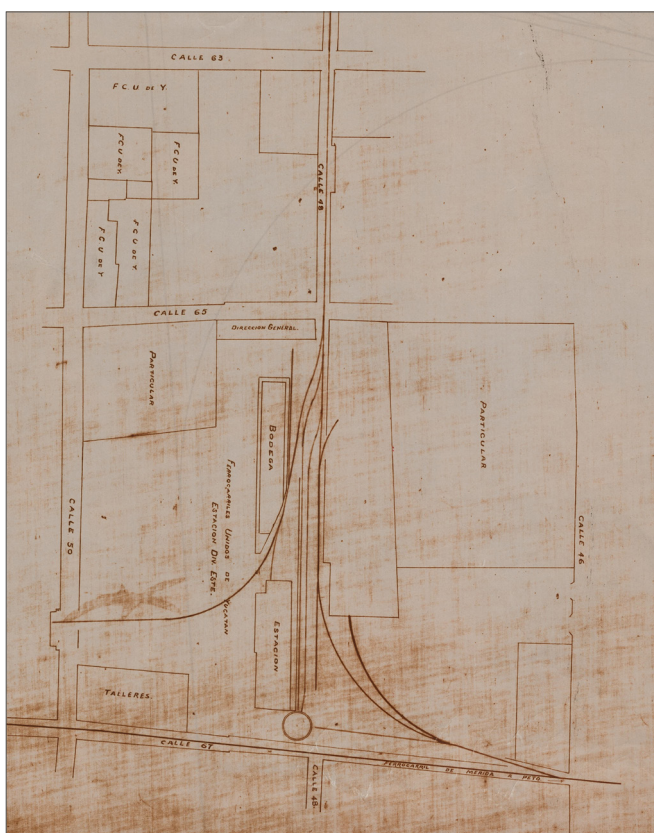
Fuente: "Relación de las bodegas de la empresa, anexa planos de las bodegas" AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Correspondencia, caja 251, exp. 113, 1961, fechado marzo de 1942.



Aunque la problemática relacionada con el espacio de almacenamiento en la estación de oriente parece ser significativa, no se ha encontrado evidencia de que se hayan implementado medidas para resolverla ni de que los directivos consideraran que el asunto se solucionaría con la finalización de la nueva estación, la cual contaría con instalaciones más adecuadas. En la Imagen 61 se muestran algunas de las propiedades ubicadas en las inmediaciones de dicha estación, aunque no parecen estar conectadas a la vía y fueron parte esta desde antes de que fuera adquirida por FUY.

IMAGEN 61.

Propiedades cercanas a la estación de la división de oriente

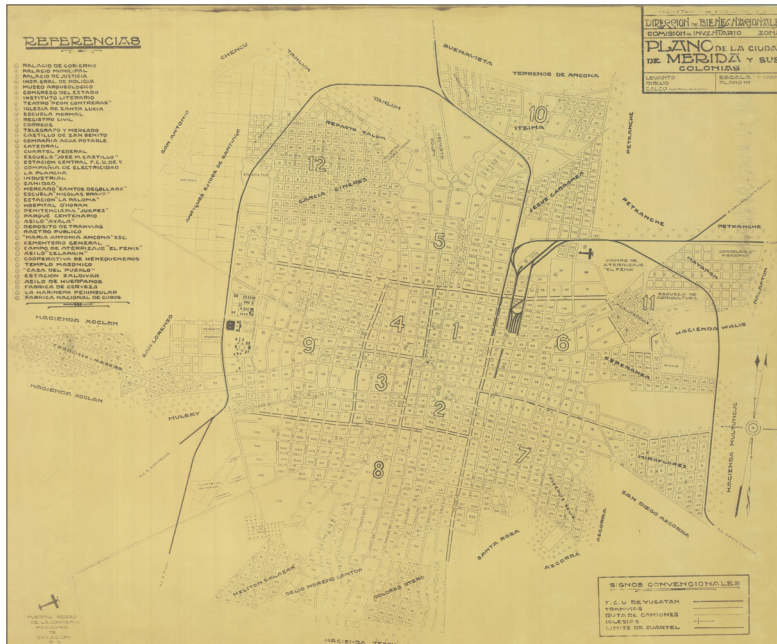


Fuente: Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Plano que muestra los terminales actuales y el proyecto de la estación terminal en Mérida, CNPPCF, CEDIF, FNM, sección: cartas, núm. 2737 (fragmento).

El Enlace fue un terreno situado en las afueras de Mérida, en las inmediaciones de las Haciendas Tanlum y Buenavista. Como su nombre lo indica, su función principal fue conectar la vía ancha del Ferrocarril de Mérida a Progreso con el Peninsular. En este lugar se construyó un almacén y se instaló una máquina trituradora para suministrar balasto. Alrededor de 1918, la Comisión Reguladora del Henequén adquirió, casi a la altura de El Enlace, un terreno de la Hacienda Tanlum para construir sus bodegas.¹² En la imagen 62 se pueden observar las vías que atraviesan la ciudad y sus alrededores. La imagen 63 muestra un acercamiento de la ubicación de El Enlace, y en la 64, se presenta un plano con la localización de ambos predios.

IMAGEN 62.

Plano de la ciudad de Mérida y sus colonias, c. 1920

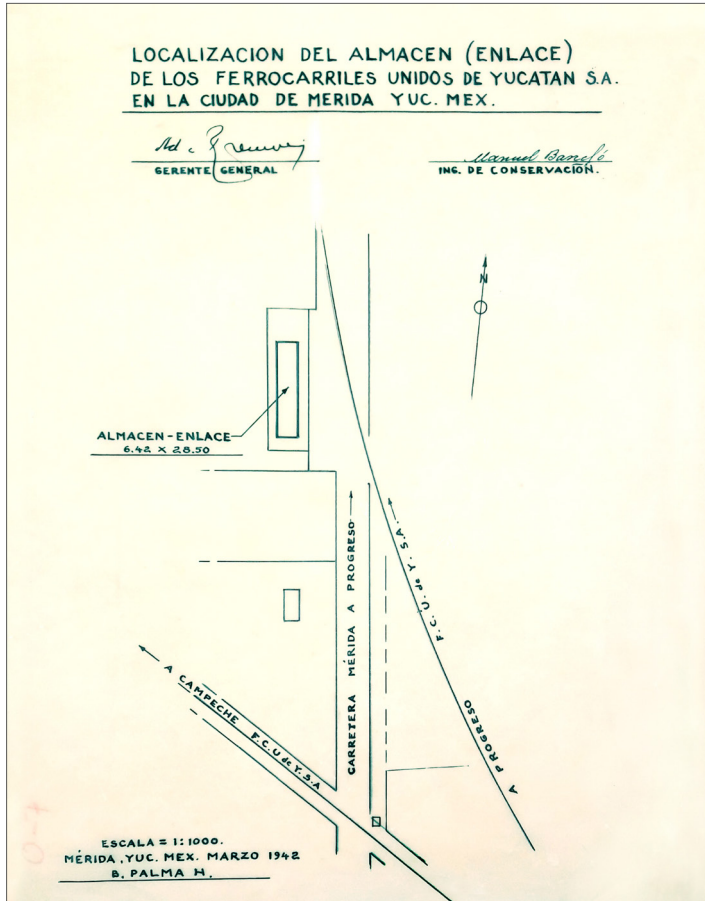


Fuente: *Plano de la Ciudad de Mérida y sus Colonias*, c. 1920, MOYB, serie Yucatán, exp. Yucatán 11, código clasificador: CGFYUC.M25.V11.2747.

¹² Diez años más tarde ese terreno pertenecía a la Cooperativa de Henequeneros tal y como se indica en un plano que se conserva de la época, *Proyecto de escape en la línea troncal de Mérida a Progreso en el km 3+998.39 para el servicio de las bodegas de la cooperativa de henequeneros*, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Planos, caja 273, exp. 21, 1928.



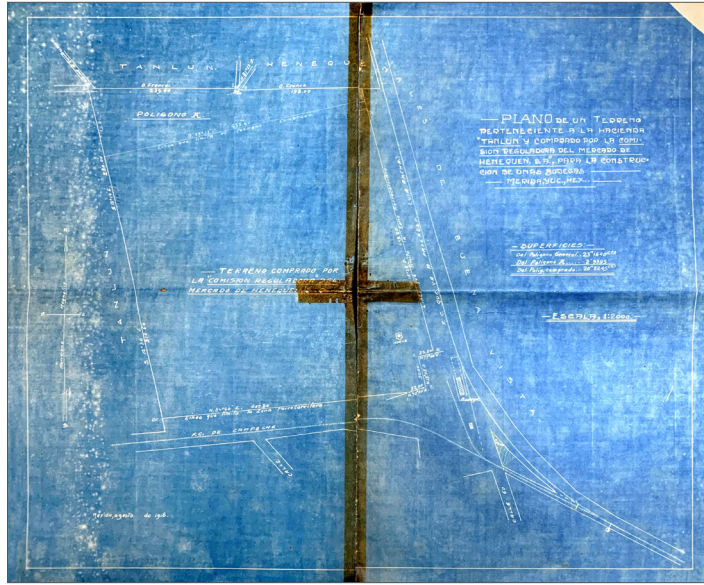
Localización del Enlace



Fuente: *Relación de las bodegas de la empresa, anexa planos de las bodegas*, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Correspondencia, caja 251, exp. 113, 1961, plano fechado marzo de 1942.

Las dos vías que se conectaban en esta zona eran la de Mérida a Progreso y la que va con rumbo a Campeche. Cuando se cerró la estación que perteneció al Ferrocarril Peninsular los rieles que entraban sobre la calle 69 se retiraron, y se hizo la adaptación para que, rodeando la ciudad los convoyes pudieran llegar a la estación de La Mejorada, acceder a los talleres y de manera posterior a la Estación Central que también se ubicó en el oriente de la ciudad.

Localización del “Enlace” y terrenos de la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén



Fuente: *Plano de un terreno perteneciente a la hacienda “Tanlum” y comprado por la “Comisión Reguladora del Mercado del Henequén S.A.” para la construcción de unas bodegas, 1918, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, planos, caja 276, exp. 86.*

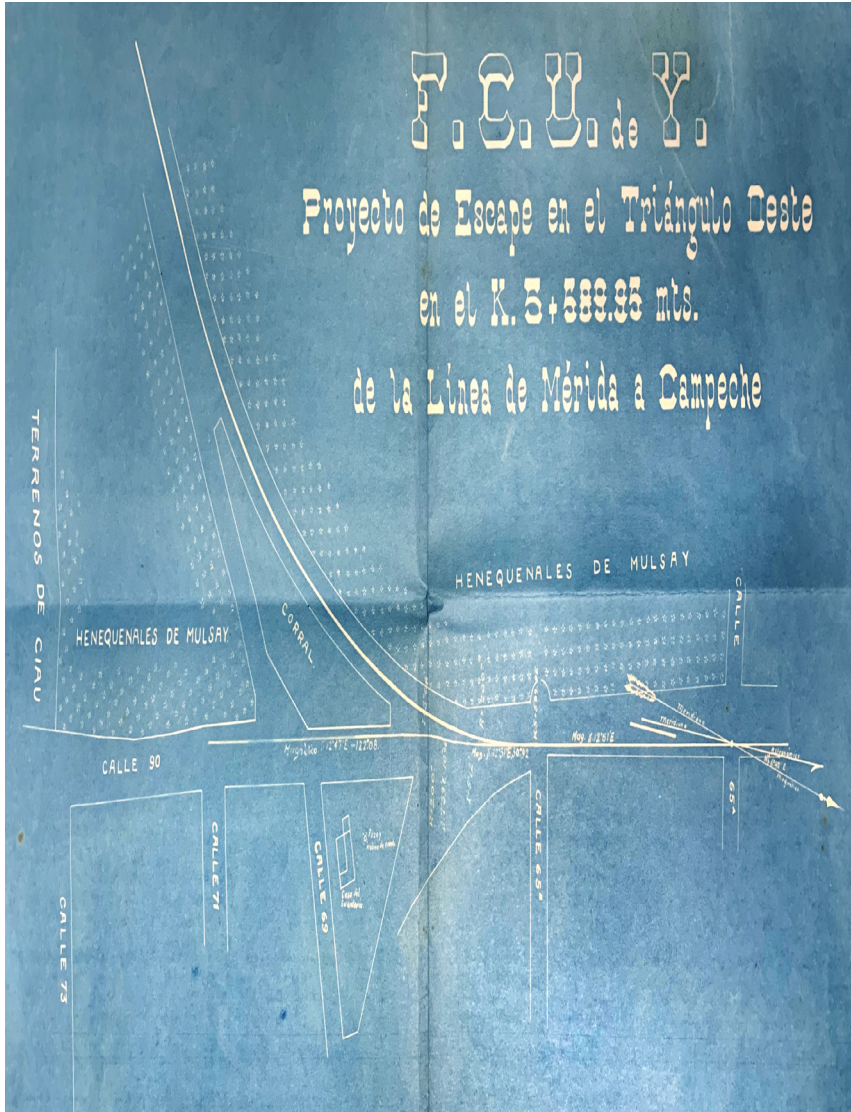
La ubicación estratégica del Enlace también fue aprovechada por particulares, quienes eligieron ese punto en donde se unían dos de las cuatro vías para establecer sus bodegas. En un primer momento, la Comisión Reguladora del Henequén fue una de las entidades que utilizó este espacio, que más adelante se convirtió en las bodegas de la Cooperativa de Henequeneros y, posteriormente, en Almacenes Generales de Depósito en Yucatán S.A., junto a los cuales se instaló la compañía Fibras Cortas S.A. en terrenos que habían pertenecido a la hacienda Tanlum.¹³ En 1928, se instaló un escape en las bodegas de cercanas al enlace, que en ese momento pertenecían a la Cooperativa de Henequeneros.¹⁴

¹³ “Terrenos El Enlace en Mérida”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Planos, caja 273, exp. 29, 1947.

¹⁴ “Proyecto de escape de la línea troncal de Mérida a Progreso en el km. 3+998.39 para el servicio de las bodegas de la cooperativa de henequeneros”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Planos, caja 273, exp. 21, 1928.



Corral y casa del guardavía



Fuente: *Proyecto de escape en el triángulo oeste en el km. 5+588.85 mts. de la línea de Mérida a Campeche*, 1928, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia, Planos, c. 273, exp. 20 (Fragmento).

Además en las afueras de la ciudad, pero la zona sur poniente, FUY poseía otros terrenos cercanos a la Hacienda Mulsay. Uno de estos se encontraba dentro de la bifurcación que se formaba entre la calle 90, que seguía la vía con rumbo a Ticul, y la curva que hacía la vía en su camino a Campeche; el otro terreno estaba ubicado al oriente (Imagen 65). Este espacio incluía un corral y un terreno con la casa del guardavía, un pozo y una veleta. El corral debió servir para resguardar el ganado que era transportado en los vagones hacia diversos destinos, ya que no se han encontrado referencias de otros lugares destinados a esa función. De hecho, tampoco se creó un espacio para ese fin en la Estación Central, posiblemente por razones de higiene o incluso para facilitar el manejo de los distintos tipos de animales y que estos pudiesen estar en lugares separados.

La Estación Central

Desde una época temprana, la empresa desarrolló un plan para “concentrar en un solo local todos sus servicios de estaciones, bodegas, oficinas, etc., [procurando localizar] la Estación Central que proyecta[ba] construir, á [sic] considerable distancia del centro de la ciudad lo cual resulta[ría] en notorio beneficio de los vecinos de Mérida”.¹⁵ Entre las reformas propuestas se incluían las modificaciones en los talleres de la compañía, donde se mostraba la nueva estación que se planeaba construir. La estación contaría con un área para la llegada de los ferrocarriles de vía angosta y otra para los de vía ancha, lo que permitiría cubrir las necesidades de tráfico para todas las divisiones.

El proyecto implicaba varias modificaciones significativas, como la supresión de aproximadamente ocho kilómetros de la vía de enlace. Además, al eliminar las tres estaciones existentes, se economizarían gastos, se concentraría la carga de mercancías en un solo espacio, y las oficinas se instalarían en ese mismo lugar, centralizando así todas las dependencias de la empresa en una misma área. La administración también se benefi-

¹⁵ “Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910–1911, s.f.



ciaría, ya que los jefes de departamento tendrían un mayor control sobre sus áreas.¹⁶

En junio de 1907, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas otorgó la concesión para construir la estación, quedando pendiente la entrega de los planos, que fueron enviados en 1908. Se recuperó un plano que parece corresponder al mencionado en este contexto. Según este plano, la estación se construiría entre las calles 50 y 48. Parece ser que cuando se llevó a cabo el proyecto la estación estaba localizada entre las calles 48 y 46. No se cuenta con documentación que acompañe este plano, por lo que no se sabe si la ubicación mostrada fue un error o si en un primer momento, se propuso realmente que la estación se ubicara en ese lugar. Sin embargo, se sabe que sobre el plano entregado en 1908 se solicitaron algunas adecuaciones, quizás incluyendo la modificación de la ubicación de la estación (véase Imagen 66).¹⁷

A la par de estas gestiones, se llevaron a cabo los trámites correspondientes ante el gobierno estatal y el municipal. El proyecto fue aprobado mediante un decreto del gobernador Enrique Muñoz Arístegui en 1910.¹⁸ De manera posterior, en diciembre de 1911, el ayuntamiento de Mérida otorgó la autorización correspondiente para construir los edificios destinados a la Estación Central.¹⁹ Según el plano presentado a las autoridades en 1910, la

¹⁶ Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima, *Informes del Consejo de Administración y de los Señores Comisarios de la compañía, presentados y aprobados en la asamblea general de accionistas celebrada el día 27 de marzo de 1909; Balance General de la misma compañía practicado el 31 de diciembre de 1908 y anexos*, pp. 16-17.

¹⁷ De acuerdo con el informe de presentado en marzo de 1908, se solicitó a la SCOP una prórroga para presentar los planos del proyecto puesto que por los gastos que implicaba, el consejo de administración había decidido suspender de momento su realización. "Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911, s.f.; Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima, "Informes del Consejo de Administración y de los Señores Comisarios presentados en la Asamblea General de Accionistas celebrada el día 7 de marzo de 1908", Mérida, Yucatán, Compañía Editora Yucateca, 1908, p. 12; Reyes Pavón, "Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de la Mejorada en Mérida, Yucatán, 1874-1920, pp. 140-149.

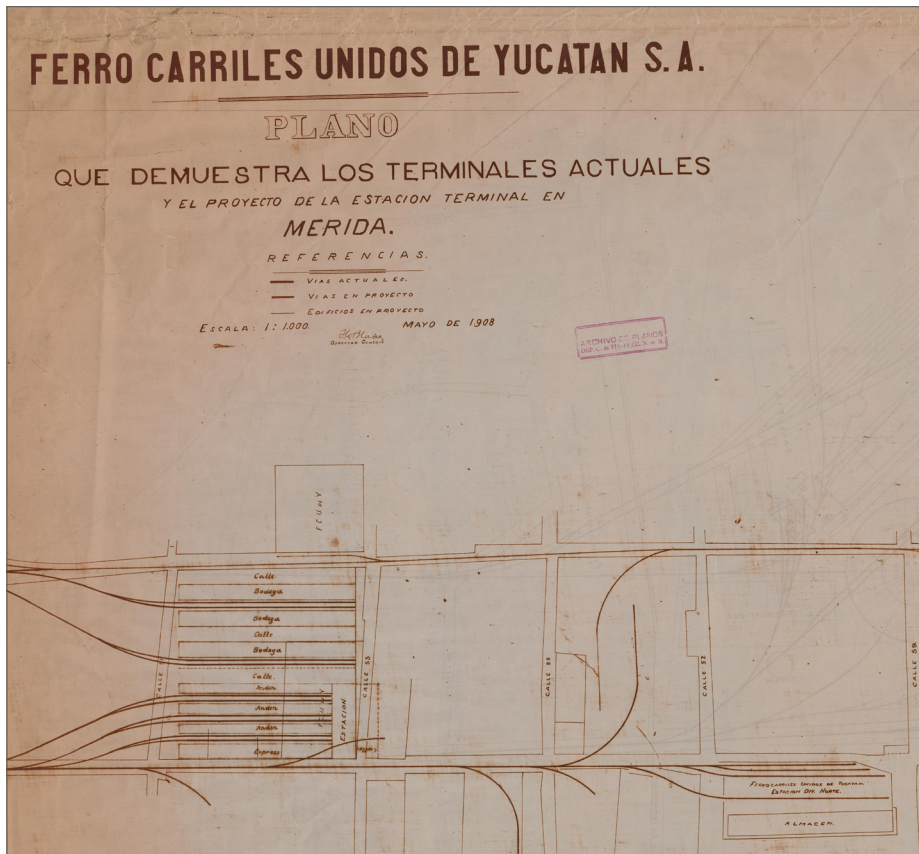
¹⁸ "Decreto del gobernados Enrique Muñoz Arístegui autorizando la construcción de la estación central", AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Publicaciones, caja 276, exp. 11, 1910.

¹⁹ "Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valla-

estación y sus patios de maniobras ocuparían las manzanas 102, 122 y 142 del cuartel sexto de la ciudad, como se muestra en la Imagen 67.

IMAGEN 66.

Proyecto de la Estación Central en relación con la estación de la Mejorada, 1908 (la izquierda es el norte)



Fuente: Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Plano que muestra los terminales actuales y el proyecto de la estación terminal en Mérida, 1908, CNPPCE, CEDIF, FNM, sección: cartas, núm. 2737 (Fragmento).

dolid”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910–1911.



Ubicación de la Estación Central



Fuente: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, *Plano de la Ciudad de Mérida con la localización de las estaciones y vías existentes y el proyecto de Estación Central*, 1910, AGEY, Congreso del Estado 1833-1946, Comisiones Unidas de Industria y Hacienda, Dictámenes, vol. 2, exp. 38, (plano anexo, Fragmento).

Gestiones entre la empresa y el Ayuntamiento

La magnitud de los trabajos implicaba realizar modificaciones en las calles adyacentes al nuevo edificio y así como en las vialidades circundantes, además de la adquisición de terrenos en las proximidades. Para garantizar el éxito de las obras, se propuso la formalización de un contrato entre Ferrocarriles Unidos y el gobierno estatal, en el que se establecieron los siguientes acuerdos:

- El ejecutivo estatal cedería a FUY un terreno de su propiedad ubicado en el área destinada a la construcción de la estación; los terrenos particulares tendrían que ser adquiridos mediante la compra o expropiación. Una vez obtenidos, el ejecutivo ordenaría el cierre de las calles necesarias para el desarrollo del proyecto.
- A cambio del terreno otorgado por el gobierno estatal, FUY daría en permuta el terreno de la estación de Mejorada, comprometiéndose a desarmar el edificio en un plazo de seis años, con la disposición de que los materiales obtenidos serían propiedad de la empresa.
- FUY se comprometía a levantar los rieles y vías dentro del perímetro de la ciudad que ya no serían utilizados para el tráfico o el servicio de bodegas.
- El ejecutivo estatal gestionaría ante la instancia correspondiente la entrada de la línea troncal de la división del sur (Mérida-Peto) a la Estación Central debido a que la estación existente sería suprimida al inaugurarse la nueva. La empresa respetaría la determinación de las calles de entrada realizada por el ingeniero de la ciudad.²⁰

Aunque este acuerdo nunca se llegó a firmar, evidencia la disposición del gobierno estatal por facilitar, en la medida de lo posible la realización del proyecto. El ayuntamiento también mostró su voluntad de colaborar en la apertura del nuevo edificio. En 1910 se realizaron gestiones ante la municipalidad para llevar a cabo las adecuaciones necesarias en las calles contiguas a la estación. Una de estas medidas fue la ampliación de la calle 46, en el tramo ubicado entre las calles 55 y 57, para que alcanzara un ancho de doce metros; estas mejoras serían realizadas por la empresa, que también se encargaría de adquirir las franjas de terreno necesarias para dicho propósito. La inspección de estos trabajos estaría a cargo del director de obras públicas del ayuntamiento y una vez aprobados, debían completarse en un plazo de seis meses.²¹

²⁰ "Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911, s.f.

²¹ "Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911.



Mas tarde, en julio de 1917, cuando la construcción del edificio estaba avanzada y continuaban las negociaciones para la adquisición de predios, el ayuntamiento continuó brindando su apoyo, como lo muestra un comunicado de la compañía en donde se detallaban algunos trabajos que la municipalidad debía realizar para llevar a cabo “la expropiación de manzanas que unirán los distintos departamentos de La Plancha con la nueva Estación Central”,²² cuyos patios de maniobras se extenderían en las manzanas 142, 161a, 162 y 24.

Los trabajos que correspondían al ayuntamiento eran los siguientes:

- Cerrar la calle 51 y la que atraviesa diagonalmente la segunda manzana entre la 47 y 49.
- Dar un alineamiento recto a la calle 45 nueva en la tercera manzana.
- Cerrar la calle torcida entre la 49 y 51.
- Hacer los chaflanes de las esquinas: calle 55 con 46 y 48; calle 53 con 46 y 48; calle 51 con 46 y 48.
- Ampliar la calle 55 frente a la estación en su lado sur.
- Ampliar las calles 48 y 46; y las 53, 51, 55, y 47 entre 48 y 50 y entre 46 y 44.
- Adoquinar la calle 46 entre 57 y 49.
- Adoquinar la calle 48 entre 57 y 49.
- Adoquinar la calle 55 entre 48 y 46.
- Adoquinar la calle 51 entre 48 y 46.
- Adoquinar la calle 49 entre 48 y 46.
- Adoquinar la calle 47 entre 48 y 46.
- Adoquinar la calle 55, en todo el frente de la Estación Central.²³

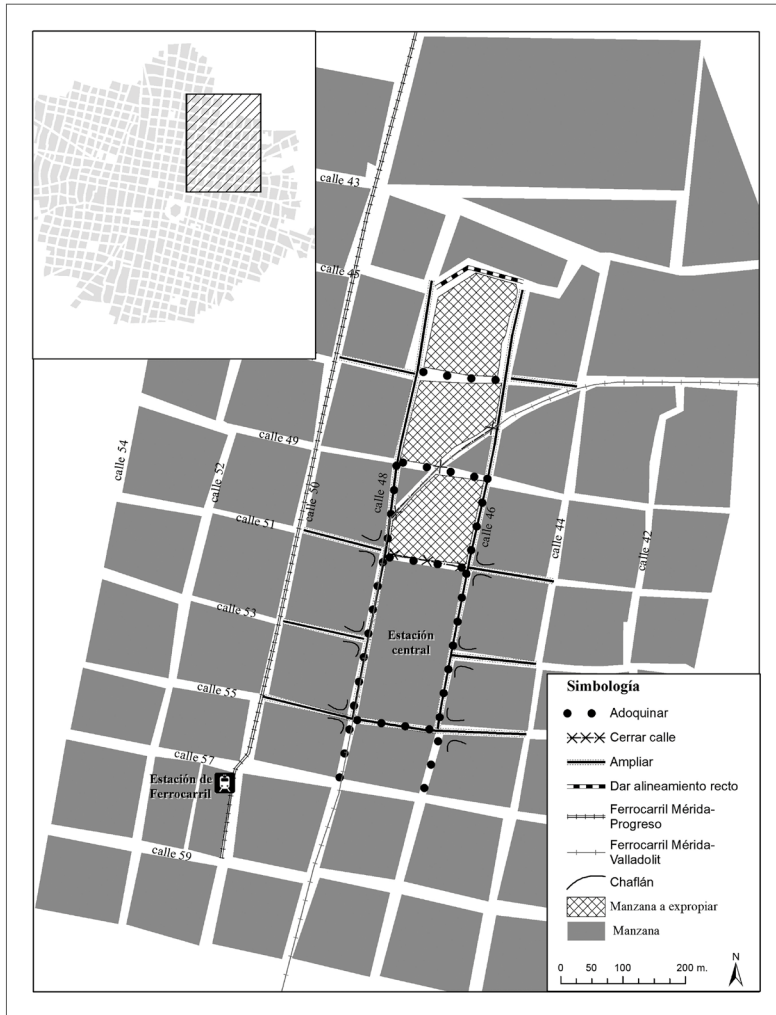
Estas acciones reflejan la una cooperación de las autoridades municipales con el proyecto de la estación, ya que los gastos fueron asumidos por el ayuntamiento, no por la empresa, que sería la principal beneficiada. En el Plano 13 se pueden observar las modificaciones solicitadas.

²² “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 21, exp. 19, 1917.

²³ “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 21, exp. 19, 1917.

PLANO 13.

Modificaciones solicitadas al ayuntamiento



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH, con base en “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 21, exp. 19, 1917.

Llama la atención que, aunque se solicitó cerrar al tránsito la calle 51, así como las diagonales señaladas, al mismo tiempo se señala que las calles 47, 49 y 51 debían adoquinarse, como si fueran a ser utilizadas para el paso de vehículos. Esto es notable, ya que al año siguiente se solicitó el cierre



de las calles 45, 47, 48A, 49 y 51. Según la empresa esta petición estaba justificada puesto que transitarlas implicarían riesgos para los transeúntes debido al movimiento de los trenes y sus vagones; la propuesta se envió a revisión puesto que “varios vecinos de esos rumbos manifestaron inconformidad, alegando que sufrirían perjuicios con el cierre de dichas calles”.²⁴ Un año después, la compañía retomó la propuesta, añadiendo la construcción de un puente de concreto armado entre las calles 46 y 48, en el punto medio de aquellas que se cerrarían, para que el tránsito vecinal pudiera realizarse sin peligro. En 1919 se aprobaron tanto el cierre de las calles como la construcción del paso a desnivel.²⁵ No se ha encontrado evidencia sobre la edificación del mencionado puente por lo que pareciera que la propuesta sólo se realizó para “apaciguar los ánimos de los afectados y conseguir su objetivo”.²⁶

Con respecto a las equinas que debían modificarse para hacer los chaflanes, es de suponerse que pertenecían a propiedades privadas y se desconoce las circunstancias mediante las cuales se realizaron dichos cambios. No se sabe si las construcciones que se conservan hasta hoy y que efectivamente tienen el remate de la esquina en chaflán ya existían y fueron modificadas, o se construyeron de forma posterior a la estación.

De las esquinas señaladas (véase Plano 13), las únicas que en la actualidad no conservan el acabado –o nunca lo tuvieron– son las dos de la calle 51 x 48, la esquina sur de la calle 55 x 46, ubicada frente a la estación, donde el edificio no tiene chaflán, pero la banqueta sí (Imagen 68); y la esquina norte de la calle 53 x 46.

²⁴ Se autoriza a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A para que cierre las partes de las calles 45, 47, 48^a 49 y 51 en los términos que se expresan”, AGEY, Congreso del Estado 1833-1946, Comisión de Puntos Constitucionales, Dictámenes, caja 59, vol. 9, exp. 58, 1918, f. 4.

²⁵ Leonor Eugenia Reyes Pavón, “Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de La Mejorada en Mérida, Yucatán”, p. 147; “Se autoriza a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A para que cierre las partes de las calles 45, 47, 48^a 49 y 51 en los términos que se expresan”, AGEY, Congreso del Estado 1833-1946, Comisión de Puntos Constitucionales, Dictámenes, caja 59, vol. 9, exp. 58, 1918, fs. 1-11.

²⁶ Leonor Eugenia Reyes Pavón, “Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de La Mejorada en Mérida, Yucatán”, p. 147.

IMAGEN 68.

Vista sur de la calle 55 x 46



Fuente: Imagen de Google Street View Maps, calle 69, 589, Mérida, Yucatán, julio 2017.

Los terrenos para la estación

Durante 1910 y 1911, la empresa procedió a adquirir los terrenos particulares necesarios para la estación. Aunque la construcción aún no había comenzado, se destinó una partida presupuestal para llevar a cabo obras como la bodega de express, la terracería de vías en La Plancha, así como la edificación de otros inmuebles en ese mismo espacio. La compañía también buscó ahorrar algunos gastos reutilizando el material recuperado de las estaciones que fueron desmanteladas, como lámina y madera.²⁷ De acuerdo con un informe del prosecretario del consejo de administración, el presupuesto destinado para las obras de la Estación Central era de 322 149.18 pesos, de los cuales en mayo de 1911 ya se había gastado un total de 90 196.13 pesos.²⁸

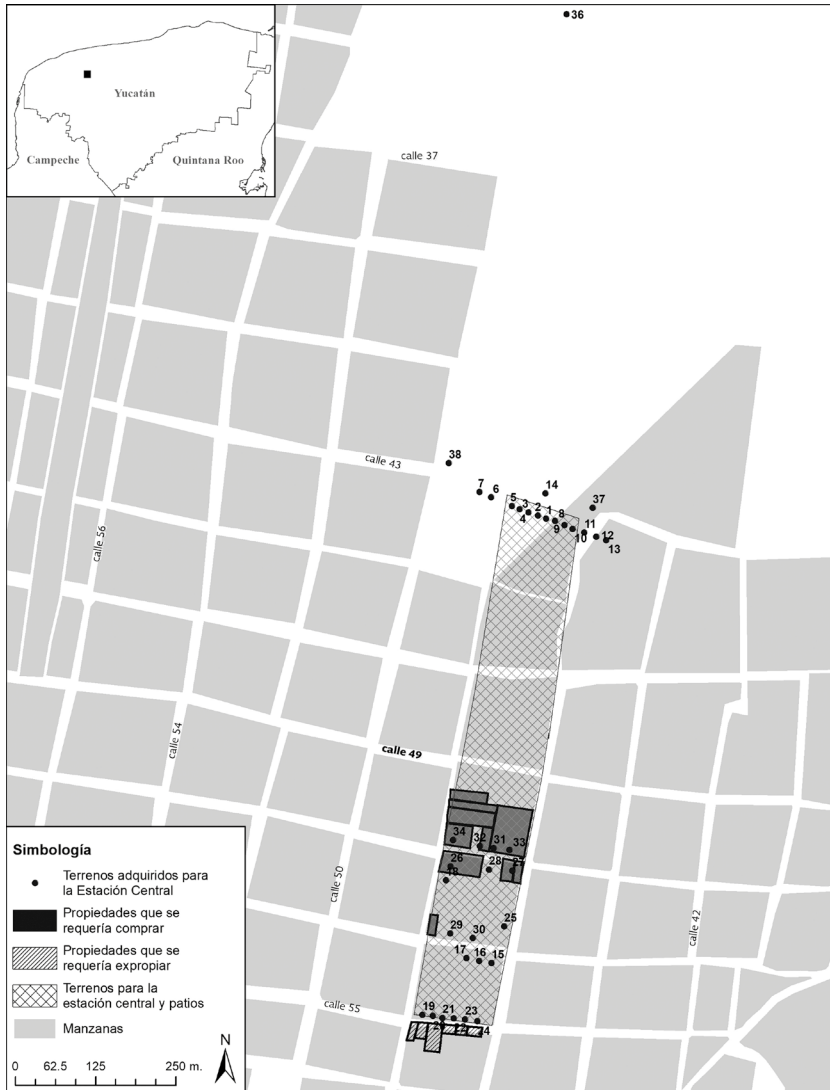
²⁷ "Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Vall Relación de fuentes después de la Tabla 17.adolid", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911.

²⁸ "Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911.



PLANO 14.

Terrenos adquiridos para la Estación Central,
departamentos y patios de maniobra



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. Departamento de SIG-COLMICH. Relación de fuentes después de la Tabla 17.

Desde una época temprana, la empresa comenzó a adquirir los terrenos necesarios para concretar el proyecto de la Estación Central, mismos que

se utilizarían para el edificio principal, las bodegas, el patio de maniobras, así como para darle la anchura adecuada a las calles adyacentes. En el Plano 14 es posible distinguir no solo las propiedades obtenidas, que constan en documentos, sino también aquellas que era necesario conseguir mediante compra o expropiación, según los comunicados internos de la empresa. Asimismo, se ha delimitado el área que posteriormente fue ocupada por la estación, las bodegas y el patio de maniobras. Con respecto a la Tabla 17, aunque se listan todos los terrenos que en la documentación de la empresa se vinculan a la Estación Central, solo están numeradas las propiedades indicadas en el plano.

TABLA 17.

Lista de propiedades compradas y que se planeaban adquirir para la Estación Central y sus patios

#	Dirección	Descripción	Propietario original / movimiento
33	calle 51 #457 x 46 Mz. 142 cuartel VI	Solar con casa de Ripio 60m 60cm x 62	Marcelino Andrade aparece como Manuel M. Andrade en otro documento (comprado)
31	Calle 51 #459 Mz, 142 cuartel VI	Solar con casa de Mampostería y zinc 15.65m x 32.40m	Gerónimo Basto (se requiere comprar - comprado)
27	calle 51 #446 Mz. 122 cuartel VI	Solar con casa de mampostería y tejas 11.86m x 31.20m	Petrona Garrido (comprado)
28	calle 51 #448 Mz. 122 cuartel VI	Solar con casa de paja y embarro. 17.1m x 32	
	Calle 53 #453	Casa de madera y teja. 17.40m x 58	Gonzalo Pat (se requiere comprar)
	Calle 53 #451	Casa de paja en mal estado. 16.60 x 61	Compañía de Asfalto Neuchatel (se requiere comprar)
	Calle 53 #449	Casa de mampostería y teja. 15.70x23.60	Saturnino Cauich (se requiere comprar)
	Calle 53 #447 x48	Casa y corredor de mampostería y teja 10.60x30.90	Francisco Canul (se requiere comprar)



#	Dirección	Descripción	Propietario original / movimiento
	Calle 48 #493	Casa de mampostería y tejas. 31.20x25.5 c/u	
	Calle 48 #491	Casa de mampostería y tejas. 31.20x25.5	Policarpo Pat (se requiere comprar)
	Calle 48 #489	Casa de mampostería y tejas. 31.20x25.5 c/u	
	Calle 48 #487	Casa de madera y zinc con corredor. 16.5x61.60	Francisco y Anastasio Burgos (se requiere comprar)
	Calle 48 #485	Casa de madera y zinc. 15.55x61.60	
	Calle 48 #483 x51	Casa y corredor de mampostería y tejas con cocina 29.90x34.15	Buenaventura Rodríguez (se requiere comprar)
	Calle 48 #471	Casa de mampostería y tejas. 24.50x29.60	José I. Dorantes (se requiere comprar)
	Calle 48 #477	Casa de paja en mal estado. 15x52	
	Calle 48 #475	Casa de madera y tejas con corredor de zinc 13.40x52	Geraldino Pantoja y Hermanos (se requiere comprar)
	Calle 48 #473 x49	Casa de paja en mal estado. 29.80x30.80	Carmen Arias (se requiere comprar)
	Calle 48 #472	Casa de madera y zinc, cobertizo de zinc y varios árboles frutales. 16.80x52	Ana Cervera (se requiere comprar)
	Calle 48 #474	Casa y techo de mampostería, corredor de zinc, molino de viento y varios árboles frutales. 10.55x56	Dr. Nicolás Cervera (se requiere comprar)
	Calle 48 #476	Casa y cocina de paja forrada de zinc. 22.50x56	Valerio Cervera (se requiere comprar)

#	Dirección	Descripción	Propietario original / movimiento
34	Calle 48 #478 x51	Casa de mampostería y teja con corredor, varios cobertizos de zinc, molino de viento y una casa con corredor de mampostería y zinc sobre la calle 51. Según otro documento es un solar yermo 32.70x 31.75	Ladislao Amaro, se sugiere expropiación por ser intestado de primera esposa. Documento compra venta 1911 (se requiere comprar-Se realizó compra)
26	Calle 48 #480 x51	Casa y techo de mampostería con corredor de teja, cocina de madera y teja, cobertizo de zinc y caja de agua. 30.45x58.50 sobre calle 51	José I. Dorantes (se requiere comprar-comprada)
	Calle 46 #498 x49	Casa de paja y cobertizo de madera y zinc con árboles frutales. 41.40x43.60	Ángel Cervera (se requiere comprar)
	Calle 46 #500	Casa de paja forrada de zinc. 16.40x53	Filiberta Cervera (se requiere comprar)
	Calle 49 #496	Dos casas de mampostería en un terreno. 21.70x28	Virginio Valencia (se requiere comprar)
	Calle 49 #498		
	Calle 49 #450	Casa de mampostería y zinc con corredor 13.90x24	Leandro Dorantes (se requiere comprar)
	Calle 49 #452	Casa de paja Terreno irregular de 14.40x25.60 en su mayor fondo	
	Calle 51 #465	Casa y corredor. 30.30x60	Eusebio González (se requiere comprar)
	Calle 51 #463 x48	Casa y corredor de mampostería y teja 30x41.75	Virginia Flores (se requiere expropiar)



#	Dirección	Descripción	Propietario original / movimiento
32	Calle 51 #461	Casa de madera y zinc. 11.60x32.70	Pastor Escobedo (en otro documento aparece como Justo Pastor Padilla (se requiere comprar-comprada)
	Calle 51 #454	Casa y corredor de mampostería y teja 14.50x26	José I. Dorantes (se requiere comprar)
	Calle 50 #464	Solar sin casa Parte del fondo de este predio 5.10x26	
	Calle 50 #466	Parte del fondo de su predio 30 sobre calle 51 x 45	Herederos de José J. Palma (se requiere comprar)
	Calle 50 #468 x51	Parte del fondo de su solar 51 x 30	Ramón N. Ancona (se requiere comprar)
	Calle 50 #462	Casa de mampostería y cobertizo de zinc 15x64	Bonifacio Manzano (se requiere comprar)
	Calle 55 #436	Casa de mampostería de un piso 21x13	Joaquín E. Mendoza (solicitud de expropiación)
	Calle 55 #438	Casa de mampostería y teja de un piso 16.34x13	
	Calle 55 #440	Casa de mampostería y teja de un piso 19.69x13	
	Calle 55 #442	Casa de madera y zinc de un piso 21x42	José Ferrer Rodríguez (Solicitud de expropiación)
	Calle 55 #446	Casa de paja de un piso 14.4x22.62	Apolinar Pat (Solicitud de expropiación)
	Calle 55 #448	Casa de mampostería de un piso 10.60x27	Augusto Molina (Solicitud de expropiación)
14	Calle 43 A #499	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
13	Calle 43 A #474	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)

#	Dirección	Descripción	Propietario original / movimiento
12	Calle 43 A #476	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
11	Calle 43 A #478	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
10	Calle 43 A #480	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
9	Calle 43 A #482 A	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
8	Calle 43 A #482	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
1	Calle 43 A #484	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
2	Calle 43 A #486	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
3	Calle 43 A #488	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
4	Calle 43 A #490	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
5	Calle 43 A #492	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
6	Calle 43 A #494	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
7	Calle 43 A #496	Casa	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
37	Calle 43 A #497	Solar con pozo	(En inventario de Ferrocarriles Constitucionalistas)
15	53 #454	Solar con casa de paja y embarro	(compra)
16	53 #456	Solar con casa de ripio y paja	Avelino Montes S. en C. (compra)
17	53 #458	Solar con casa de paja y embarro	Avelino Montes S. en C. (compra)



#	Dirección	Descripción	Propietario original / movimiento
18	48 #482	Casa de mampostería	Avelino Montes S. en C. (compra)
19	55 #439	Solar con casa de madera y zinc	(Propiedades que se refunden para Estación Central) (compra)
20	55 #437	Solar con casa de paja y embarro	(Propiedades que se refunden para Estación Central) (compra)
21	55 #435	Solar con casa de paja y embarro	(Propiedades que se refunden para Estación Central) (compra)
22	55 #433-A	Solar con casa de paja y embarro	(Propiedades que se refunden para Estación Central) (compra)
23	55 #433	Solar con casa de paja y embarro	(Propiedades que se refunden para Estación Central) (compra)
24	55 #431	Solar con casa de paja y embarro	(Propiedades que se refunden para Estación Central) (compra)
25	46 #469	Solar con casa de paja y embarro	(Propiedades que se refunden para Estación Central) (compra)
29	53 #439	Solar con casa de paja y embarro	Mercedes Puerto de Loaeza y Tiburcia Puerto de Briceño (compra)
30	53 #437	Solar con casa de mampostería	Gabriela Flores de Lara y Romualda Aguilar (compra)
38	50 #412	Solar con casa de ripio y paja	Mauricia Magaña de Bastarrachea (compra)
	51 #476		María Francisca Domingo Alpuche
36	50 #406-B	Retazo de terreno yermo	Vendido a Compañía de petróleo el Águila 1910

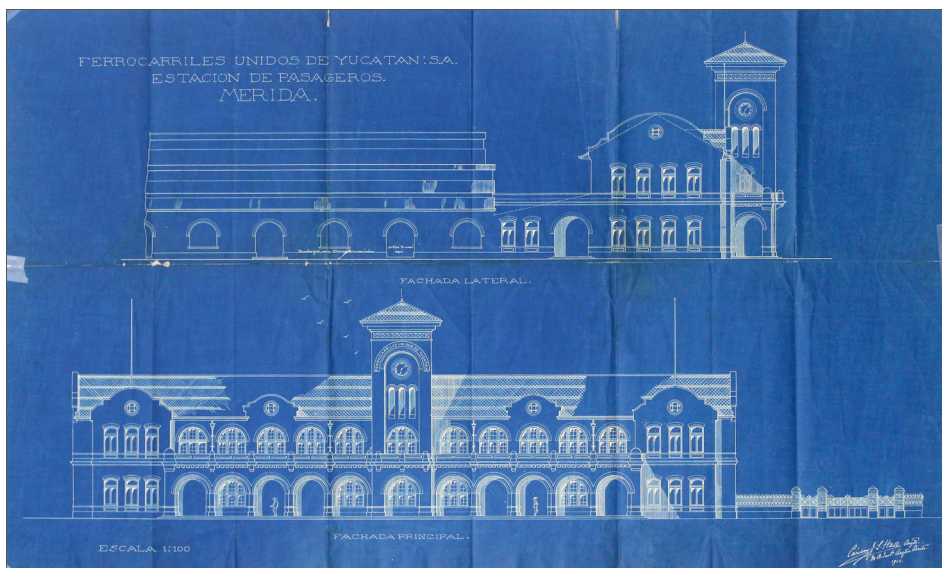
Fuente: *Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid*, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, Documento donde se detallan predios adquiridos para la Estación Central fechado 30 de septiembre de 1910, lista de propiedades que se requería comprar con fecha 10 de agosto de 1910; *Sobre la adquisición de un predio para formar la Estación Central*, AGEY, AHMFY, FUY, [página siguiente]

Consejo de Administración, Correspondencia, caja 180, exp. 287, 1910; *Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos*, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del consejo, caja 21, exp. 19, Documento anexo fechado 18 de agosto 1917; Hoja suelta marcada como Anexo B, *Miscelánea y bonos de los contratos desde 1895*, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Estados financieros y presupuestos, caja 252, exp. 57, 1916.

Oficialmente la construcción de la estación inició en 1913, y el proyecto del edificio estuvo a cargo del arquitecto Carlos J.S. Hall (Imagen 69). Diversos factores, incluida la incautación de la empresa, ocasionaron que los trabajos avanzaran lentamente, al menos hasta 1917, cuando Ferrocarriles Unidos recuperó la posesión de la compañía y redobló esfuerzos para concluir la obra. Finalmente, la estación fue inaugurada por el gobernador Antonio Ancona Albertos en 1920, con un costo de 1 484 007.33 pesos.²⁹

IMAGEN 69.

Dibujo de fachadas de la Estación Central de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán



Fuente: “Plano de la Estación Central”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Planos, caja: 275, exp. 90, 1913.

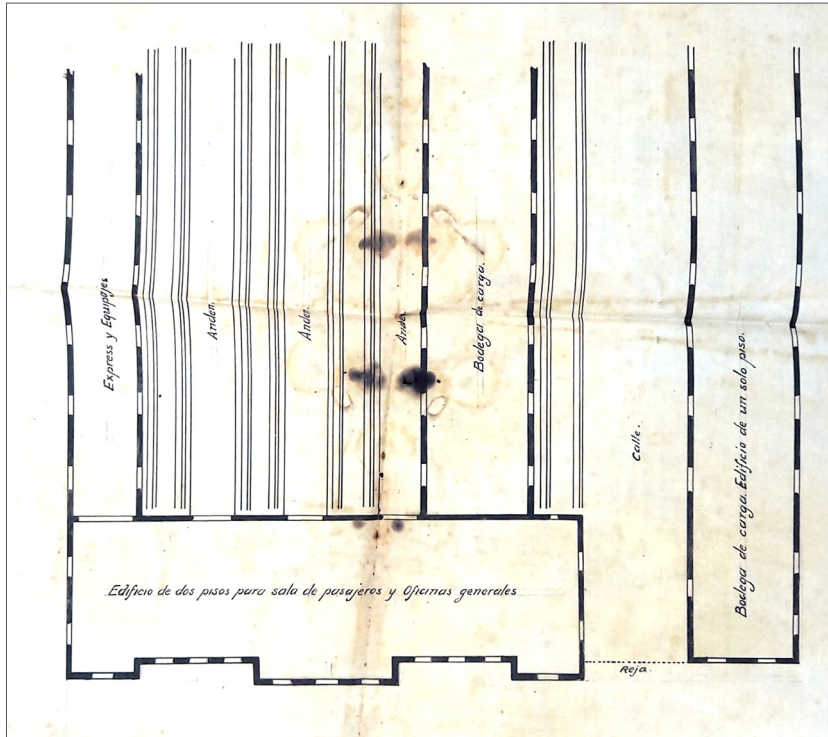
²⁹ Gabriel Ferrer de Mendiola, *Nuestra Ciudad de Mérida Yucatán (1542–1938)*, pp. 47-48.



Algunas de las bodegas se construyeron a la derecha del edificio de la estación, se contaba con un pasillo amplio que separaba los dos edificios. Éstas no se encuentran representadas en el dibujo, aunque es posible identificarlas en el Plano de la Estación Central (Imagen 70).

IMAGEN 70.

Plano de la Estación Central de Ferrocarriles Unidos de Yucatán



Fuente: *Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911.*

Al contar únicamente con las imágenes presentadas sobre la disposición de la Estación Central, no se conoce con exactitud cómo era el interior del edificio. Sin embargo, una descripción encontrada en un comunicado de Rafael Quintero dirigido al consejo de administración arroja luz sobre la distribución de los espacios:

El salón de espera es a mi juicio pequeño para contener el número de pasajeros, pero este error queda subsanado, si añadimos, para el mismo objeto, el lugar destinado á “concurso” que mide una superficie de 420 metros cuadrados y en último caso tenemos una reserva para ese mismo objeto de 250 metros cuadrados, que es la superficie que corresponde al corredor del frente. De esta manera logramos tener en la parte destinada en el plano para Salón de Espera una superficie de 1300 metros cuadrados.

El espacio para restaurant [sic] que mide 16 metros de largo por 9 de ancho pudiera ser pequeño, pero dado caso que el negocio aumentase, hay un espacio abierto contiguo a ese Departamento de 10 metros de largo por 5.90 de ancho el cual se puede unir al restaurante; pero creo que no habrá necesidad de esto, si se tiene en cuenta que el movimiento de foráneos en nuestro país es casi nulo, que es una costumbre, ya establecida de tomar los alimentos en nuestras casas, antes de tomar el tren.³⁰

A continuación, se informaba que los trabajos estaban avanzados y que no sería necesaria una gran inversión económica para concluirlos. Entre los pendientes más importantes se enlistan: techar la parte alta del edificio y hacer las divisiones para los distintos departamentos; colocar el techo del “concurso”, los excusados en los baños tanto de hombres como de mujeres, las rejas que delimitarían el espacio destinado a la venta de boletos, las bancas para pasajeros, los techos de las áreas de restaurante y cocina, el torreón donde se instalaría el reloj en la fachada y las rejas de hierro para dividir la plataforma de los trenes del salón de espera y cercar la propiedad en el lado sur.³¹

El área destinada para restaurante se pretendía dar en alquiler, y con ese fin, Ramón Heredia solicitó en 1914, y nuevamente en 1917, que se concediera en arrendamiento un departamento de la Estación Central para establecer un restaurante y cantina.³² El caso de Heredia no fue el único;

³⁰ “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 21, exp. 19, 1917, documento anexo al acta del 21 de julio.

³¹ “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 21, exp. 19, 1917, documento anexo al acta del 21 de julio.

³² “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del consejo, caja 21, exp. 19, 1917; sesión del 28 de agosto de 1917 y carta anexa fechada el 27 de agosto de 1917.



desde que se anunció la construcción de la nueva estación y el inicio de las obras, comenzaron también las solicitudes para establecer diferentes comercios y expendios en el nuevo local.³³ Antonio Ruiz Parodis realizó un contrato de arrendamiento del local del restaurante en marzo de 1919, aunque la estación aún no estaba en funcionamiento y no lo estaría hasta septiembre de 1920.³⁴ La foto Imagen 71, corresponde a un momento previo a la apertura de la estación, lo cual se puede determinar debido a que en la torre central aún no se había instalado el reloj.

La unificación de las empresas ferroviarias en Ferrocarriles Unidos de Yucatán trajo consigo consecuencias que generaron nuevas transformaciones del espacio urbano. El cierre de dos estaciones provocó cambios en el uso de los terrenos en donde se ubicaron. El predio donde estuvo la estación del Mérida-Peto pasó a manos del ayuntamiento, mientras que el de la Mérida-Campeche se convirtió en una propiedad “ociosa” puesto que ya no era útil para el servicio ferroviario, aunque permaneció en manos de la compañía.

Otros cambios en el interior de la ciudad fueron originados por el reajuste en las operaciones de la empresa, como la reubicación y ampliación de los talleres, la construcción de bodegas y espacios de almacenamiento, pero sobre todo debido al proyecto de la Estación Central. Este requirió la adquisición y apropiación de una gran extensión de terrenos, así como la modificación de las vialidades, lo que eventualmente creó una barrera que quienes vivieron o laboraron en las calles que fueron cerradas tuvieron que rodear.

³³ “Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, Carta de solicitud para establecer una cantina y depósito de cigarros fechada 29 de noviembre de 1910; “Sesión ordinaria del 5, 11, 20 y 20 de marzo, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas de Consejo, caja 31, exp. 39, hija suelta fechada 26 de marzo 1919, Gonzalo Lewis y Bartolo Sánchez solicitan un lote de 12 mts. para establecer un estanquillo en la Estación Central.

³⁴ El arrendatario solicitaba que su contrato comenzara a correr cuando se pusiera en servicio el restaurante, es decir al entrar en funcionamiento la estación. “Sesión ordinaria del 5, 11, 20 y 28, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 31, exp. 39, 20 de marzo de 1919, p. 2.

Estación Central en construcción



Fuente: "Estación Central de Mérida", CNPPCF, CEDIF, imagen digitalizada sin clasificación.

No sólo la infraestructura ferroviaria impactó en la transformación de la ciudad. Se ha establecido que las empresas adquirieron a lo largo del tiempo diversas propiedades, algunas de las cuales, al momento de la consolidación de Ferrocarriles Unidos, resultaron innecesarias para el servicio. Por lo tanto la compañía tuvo que plantearse los destinos que se les daría, tema que se aborda en el siguiente apartado.

USOS Y DESUSOS: LAS PROPIEDADES NO NECESARIAS PARA EL SERVICIO DEL FERROCARRIL

Se ha establecido que la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán desempeñó un papel destacado en el ámbito inmobiliario de la ciudad, al poseer un número considerable de propiedades urbanas. También se ha señalado que no todas las casas y terrenos cumplían una función dentro



del servicio de los ferrocarriles, por lo que la compañía las destinó a otros propósitos que resultaran redituables de alguna manera, ya fuera utilizándolas como medio para obtener efectivo (hipotecándolas), vendiéndolas, arrendándolas o como viviendas para sus empleados. De acuerdo con Santos y Ganges, las compañías ferroviarias jugaron un papel importante como propietarias de bienes inmuebles, lo que las transformó en agentes urbanísticos, al tener la capacidad de decisión sobre la administración de sus propiedades al interior de las ciudades; así, las empresas:

podían disponer a su albedrío de los bienes sobrantes o innecesarios para la explotación en la mayoría parte de los casos. Por una parte, podían arrendar [...] espacios ferroviarios en desuso, para depósitos particulares de mercancías, para puestos de venta o para otros tipos de actividad. Por otra parte, podían enajenar determinados bienes inmuebles cuando no se necesitasen para el servicio ferroviario a juicio de la propia compañía concesionaria, de tal suerte que el producto de su venta correspondería a ésta si se trataba de terrenos comprados, es decir, los adquiridos a título oneroso tanto por compraventa como por expropiación.³⁵

Se ha observado que las empresas obtuvieron sus propiedades, al menos las ubicadas en Mérida, principalmente mediante tres mecanismos: concesiones gubernamentales, compras y, en menor medida la expropiación. En los siguientes apartados, y por ser la información que se ha conservado, se abordarán los destinos que Ferrocarriles Unidos asignó a sus bienes inmuebles que no eran necesarios para la explotación y servicio de sus vías.

La empresa les dio distintos usos, planteando en varias la venta de algunas para inyectar capital, o incluso utilizándolas como garantía en préstamos e hipotecas solicitadas. Se ha señalado que desde una época temprana de Ferrocarriles Unidos de Yucatán se intentó llevar un control de los bienes inmuebles de la empresa, y que en diferentes años elaboraron listados. En 1918 se realizó un inventario de propiedades que no eran útiles al servicio de los ferrocarriles, con la finalidad de venderlas (véase Tabla 18).

³⁵ Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, p. 54.

TABLA 18.

Predios en Mérida “no útiles” al servicio cuya venta se autoriza

<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Descripción</i>
39	467	Casa de ripio y pieza de madera y zinc, molino de viento, cocina, y tanque de madera. Mide 79 mts. X 67.40 de fondo por la calle 52.
46	519	Casa de ripio de una sola pieza de madera y zinc. Mide 21.40 mts. De frente por 60 de fondo.
46	521	Casa de ripio, con corredor de madera y zinc y cocina de embarro y paja. Mide 19.50 mts. de frente por 60 de fondo.
46	562	Solar grande con casa de madera y zinc, con corredor, cocina de madera y tejas de barro, con piso de ladrillos, en la parte sur dos casas de una pieza y en la parte norte otras dos, todas de madera y zinc, tanque de mampostería, tanque de hierro galvanizado de 500 galones y dos molinos de viento. Componen el predio el 562 y los terrenos con casa 458 y 460 de la calle 81.
48	503	Casa de mampostería con dos piezas y una construcción defectuosa sin techos, antigua fábrica de hielo. Mide 42.40 de frente por la 48 por 29.
50	481	Solar sin casa y con pozo. Mide 37.70 mts de frente por 59.70 de fondo.
50	520	Casa con tres piezas de mampostería, corredor cerrado cuarto lateral a la izquierda del corredor; cuarto de baño y cocina de madera y tejas de barro, molino de viento y puerquera y cochera, el terreno es de forma irregular.
50	522	Casa de mampostería de una sola pieza dividida con cancel, láminas de zinc, con servicio de agua del ferrocarril, terreno de forma irregular.
50	524	Casa de mampostería y con las mismas piezas de la anteriormente descrita, con medio pozo y servicio de agua del ferrocarril. Mide 11.25 mts de frente por 30.90 de fondo.
51	452	Solar con casa de embarro y huano, con medio pozo. Mide 28.30 mts de frente por 30.60 de fondo.



<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Descripción</i>
57	445	Casa de mampostería con diez piezas inclusive, concina comedor y baño corredor de mampostería y techos de láminas de zinc, aljibe de mampostería, tanque de hierro de 600 galones bomba centrífuga y motor de .97 caballos. Formado el predio por las casas 441, 443 y 554 de la calle 57 y un solar con casa 441 de la calle 50 mide 43.30 de frente por la calle 57 por 40.60 de fondo.
57	447	Casa de mampostería, con sala, cuatro cuartos, comedor, cocina, un cuarto pequeño, cuarto de baño y corredor; aljibe de mampostería, servicio de agua y de luz y tres patios pequeños. Mide 9.30 m de frente por 53.70 de fondo.
68, 69 y 70		Solar de forma irregular mirando las tres calles.
70	70	Solar sin pozo con portón, ubicado en la manzana 17 al norte de la anterior. Mide 25.20 m de frente por 22.20 de fondo.
70	543	Solar sin casa cruzamiento calle 69 y 70 ángulo N.O. Mide 40.60 sobre la calle 70 por 39.20 m sobre la 69.
67	580	Casa de mampostería con una pieza, corredor de tejas de barro y cocina de mampostería. Mide 8.90 m de frente por 50.70 de fondo.
68	537	Casa de mampostería de dos piezas, corredor, cuarto de baño y cocina de madera y láminas de zinc, el terreno de forma irregular.
68	539	Casa de mampostería con ocho piezas de mampostería y un galerón de ídem. Y láminas de zinc, terreno de forma irregular.
66 y 67	553 y 552	Terreno que comprende toda la manzana 16 teniendo en su interior una casa de embarro y huano. Mide 113.50 m por la calle 67, 101.25 m por la calle 66, 111.60 por la calle 69 y 99.70 por la calle 68.
65	445	Casa de zaguán con cinco piezas de mampostería, corredor, cuarto de baño y cocina, molino de viento y tanque de hierro galvanizado de 500 galones, con dos patios, terreno de forma irregular.
65	447	Casa con cinco piezas de mampostería, corredor y cocina, con frente sobre la calle 75 de 15.80 m por 55 de fondo sobre la calle 50.
63	444	Solar con galerón de madera y zinc de dos pisos, con pozo terreno de forma irregular.

<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Descripción</i>
63	446	Casa de mampostería de una sola pieza, corredor, cuarto lateral, cocina y cuarto de baño de madera y tejas de barro terreno de forma irregular.
63	448	Casa de mampostería de una sola pieza corredor cuarto lateral, cuarto de baño, cocina y lavadero de madera y teja de barro. Mide 10.30 de frente de 22.60 m de fondo.
63	450	Casa de mampostería con dos piezas, corredor y cocina de madera y tejas de barro, con cuarto de baño de madera y zinc. Mide 11 m de frente por 32.60 de fondo.
67	484	Solar yermo conocido por el llamado "Campo de marte" cuartel 2° manzana 15a. Mide 46.50 m de frente por 44 de fondo.
67	484B	Solar yermo conocido por "Ciudadela", terreno de forma irregular.
43	498	Solar yermo ubicado tres cuadras al sur de la plaza Itzimná de forma triangular. Mide 96 m54.50 y 74.50 en cada uno de sus lados.

Fuente: "Asamblea general extraordinaria de accionistas, lista de presencia, Diario Oficial y el diario político Voz de la Revolución contienen la convocatoria para asamblea, así como la relación de los predios no útiles de la compañía", AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, Actas de Asamblea, caja 4, exp. 17, 1918.

Algunas de las propiedades enlistadas habían sido rentadas a particulares o eran habitadas por empleados de la empresa, en las páginas siguientes se dará cuenta de los otros usos que la compañía dio a una serie de bienes inmuebles que "heredó" de las antiguas compañías y que con los cambios en la administración del servicio dejaron de ser útiles para ese fin.

Ferrocarriles Unidos de Yucatán como arrendador

Se ha expuesto que desde finales del siglo XIX hubo un aumento en la población de Mérida, lo que supuso un incremento en la demanda de viviendas. Es probable que algunas personas se dieran a la tarea de construir casas para arrendarlas. Ferrocarriles Unidos, que poseía bastantes propiedades sin uso, aprovechó esta oportunidad para obtener ingresos adicionales al alquilar algunas de ellas, incluidas sus bodegas, en lugar de mantenerlas desocupadas o abandonadas.



Se encontró que, a lo largo de casi 20 años, la empresa celebró varios contratos de arrendamiento, algunos de los cuales que se mantuvieron vigentes por varios años. Por ejemplo el señor Juan de Pau y el doctor Julio Barrera arrendaron casas de la compañía en un periodo que abarcó de 1907 a 1914.³⁶ Como era común en la época, algunas personas utilizaban las casas como vivienda mientras establecían algún tipo de negocio en la parte frontal, o en los bajos, si se trataba de una vivienda de dos plantas. Tal fue el caso de De Pau, quién en 1909 envió una carta a la gerencia pidiendo autorización para abrir una tienda de abarrotes en la planta baja de la casa que le rentaba a la compañía.³⁷ Años más tarde el sr. Villanueva, quién pretendía alquilar la vivienda desocupada por el sr. De Pau, consultó si podía, como parte del acuerdo, subarrendar el local en la planta de abajo.³⁸

No es mucha la documentación que se conserva de estas transacciones, pues aunque en algunas cartas se mencionan contratos, estos no se localizaron en los expedientes revisados. Son las misivas de los inquilinos, encontradas dentro de las actas o en los libros de acuerdos del consejo de administración, las que permiten encontrar algunos datos.

En muchas ocasiones no se especificaba la ubicación de los predios mencionados en los libros, o son demasiado generales, por lo que no es posible determinar su localización exacta. Aun así, se ha logrado identificar una serie de propiedades que fueron arrendadas (véase el Plano 15). La lista con la información de todos los arrendatarios se encuentra en la Tabla 18 con los datos que ha sido posible recuperar, aun si no aparecen en el plano.

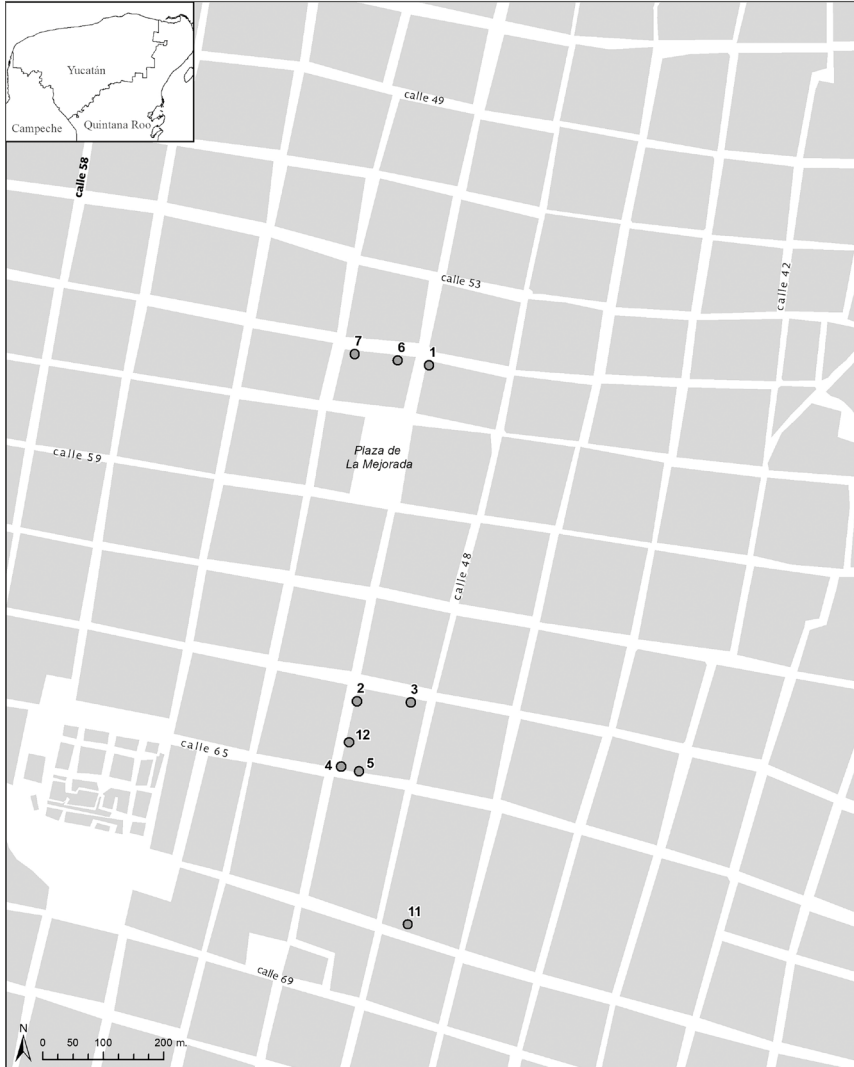
³⁶ “Acuse de recibo sobre contrato con el Sr. Julio Barrera para arrendar propiedad ubicada en la calle 46 de la cd. de Mérida”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Correspondencia, caja 242, exp. 784, 1914; “Informe sobre la renta de la casa del Dr. Barrera y la casa de Pau”, AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 229, exp. 49, s.f., f. 1.

³⁷ “Juan de Pau pide rebaja de alquiler por casa que ocupa propiedad de la compañía”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Correspondencia, caja 238, exp. 64, 1909.

³⁸ En el documento dice que el número de la casa es el #449, pero es la #447. “La Gran Fábrica de Anisado el Elefante solicita el arrendamiento de la casa #449 de la 65 cruzamiento con la 50 propiedad de la cía, para instalar oficinas”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Correspondencia, caja 184, exp. 880, 1915.

PLANO 15.

Ubicación de propiedades dadas en Alquiler por FUY



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH. Lista de referencias después de la Tabla 19.



TABLA 19.

Casas dadas en arriendo

Núm.	Calle	Número	Nombre	Tipo de propiedad	Renta
1	50	#494	M. Fernández y C. González	Casa de altos y bajos	\$27.00
2	50	#522	Domingo Ramírez		\$18.00
3	63	#444	Mario Ancona	Ex fábrica de hielo-ruinas	\$20.00
4	65	#447	Juan de Pau	Casa (desde 1907) en marzo 1908 se le baja a \$80.00 la renta	\$100.00
5	65	#445	Lázaro J. Barrera	Casa de mampostería y zaguán	\$100.00
6	55	#452	N/A	Almacén 2 con sus terrenos	\$20 000.00
7	55	#454	N/A	Almacén 3 con sus terrenos	\$35 000.00
8	46	#562		Estaba arrendada en 1914	
9	81	#458	Julio Barrera		\$30.00
10	81	#460		Desde 1907	
11			Mariano de las Cuevas	Bodega en el costado sur de la Estación de oriente	\$400.00
12	65	#532	Juan de Pau		N/A
	70		Manuel González Berzunza	Casa sin número con portón en esa calle, frente a dos solares unidos (no aparece en el plano)	\$16.00
			Fernando Durán	Casa	\$30.00
			José Soler	Casa	\$50.00

Fuente: “Libro copiador de acuerdos de las Sesiones del Consejo de Administración”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Acuerdos y dictámenes, caja 170, exp. 2, 1907-1909, ff. 43, 10, 17, 144. “Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía”, AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 11, 1914-1915, documen-

to fechado 14 de mayo de 1914; "Informe sobre la renta de la casa del Dr. Barrera y la casa de Pau", AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 229, exp. 49, s.f, f. 1; "Acuerdo de arrendamiento de una bodega al sr. Mariano Cuevas, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Correspondencia, caja 243, exp. 888, 1919, f. 1; Sobre deshabitar una casa de la cía. por el señor Lázaro J. Barrera", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Correspondencia, caja 179, exp. 119, 1909, f. 1; "Acuse de recibo sobre contrato con el Sr. Julio Barrera para arrendar propiedad ubicada en la calle 46 de la cd. de Mérida", AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Correspondencia, caja 242, exp. 784, 1914; "Libro de informes de la Dirección General F.W. Blake", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Informes, caja 211, exp. 74, 1914-1915.

Proveedor de viviendas para sus trabajadores

Algunas casas que poseía la empresa fueron asignadas o solicitadas por los trabajadores para utilizar como vivienda. No se conocen los criterios bajo los cuales se entregaron, ya que este beneficio no fue aplicado a todos los empleados, pero tampoco estuvo limitado a los trabajadores de más alto rango, como se observa en la Tabla 20, donde se detallan las funciones de quienes lo obtuvieron. Por ejemplo, en 1907, al señor F. Moncada se le otorgó una casa sin costo alguno; al año siguiente, mediante un comunicado, se aprobó el sueldo de un mecánico para la división oeste y se mencionó que se le entregaría una residencia en los talleres de La Plancha, aunque no se especifica su ubicación exacta.³⁹ En otra nota se hace referencia a la existencia de varias casas dentro de los terrenos de La Plancha, pero nuevamente, sin indicar su localización.⁴⁰

³⁹ Algunas empresas construían o dejaban construir casas dentro de los terrenos de los talleres, o patios de vías, incluso aparecen registradas en planos y fotografías, no se ha encontrado este tipo de información para Mérida, pero algunos indicios permiten pensar que esto también sucedió. Para el caso de Ciudad de México véase Guillermo Guajardo Soto, Isabel Bonilla Galindo y Román Moreno Soto, *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1870*, para Aguascalientes y San Luis Leonor Eugenia Reyes Pavón, "Infraestructuras ferroviarias y urbanización: Mérida, Aguascalientes y San Luis Potosí, S. XIX y XX", 249-274. Fotografías de las casas de sección así como planos de complejos ferroviarios en los que se construyeron casas para los trabajadores se pueden consultar en el Centro de Documentación en Investigaciones Ferroviarias en Puebla.

⁴⁰ Con respecto a las casas, en una nota se da la orden de mandar a reparar una casa que se encontraba en estado ruinoso debido a que era una amenaza para las que se encontraban cerca. "Libro copiador de acuerdos de las sesiones del Consejo de Administración", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 170, exp. 2, 1908, fs. 47, 306, 314.



Un comunicado de F.W. Black, director de FUY, aporta algo de claridad sobre este asunto, al afirmar que es conveniente “tener casas habitaciones para los empleados de la Compañía cerca de la Dirección General, pues las obligaciones de estos empleados frecuentemente exigen que sean llamados en la noche, etc. Y cuando viven lejos se hace dificultoso llamarlos”.⁴¹ Esto sugiere que las concesiones de viviendas se otorgaban por conveniencia de la empresa en ciertos casos, aunque no se ha logrado obtener más información sobre los motivos por los cuales se les asignaron a otros.

TABLA 20.
Casas de la empresa ocupadas por empleados

<i>Núm.</i>	<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Nombre</i>	<i>Empleo</i>
1	57	#443	F.W. Blake	Director
2	57	#445	F.W. Blake	Director
3	57	#447	Carlos Castillo	Tesorero
4	55	#450	Anselmo Burgos	Cargador
5	50	#520	Joaquín González	Oficial Mayor
6	50	#524	Gonzalo Gutiérrez	Oficial Tesorería
7	63	#446	Miguel Cruz	Auditor Viajero
8	63	#448	Joaquín Cáceres	Corresponsal de Dirección
9	63	#450	Fernando Buenfil	Empleado Almacén General
10	68	#537	Rafael Gasque	Dibujante
11	68	#539	Fernando Cotaya	Auditor
12	46	#519	Anastasio Ríos	Retranquero
13	46	#521	Isidro Chablé	Retranquero
14	48 ⁴²	#468	J.E. Campos	Enganchador
15	43 A	#472	Pablo Purswichtz	Director Talleres

⁴¹ “Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía”, AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 11, 1914–1915, correspondencia con fecha del 5 de agosto de 1914.

⁴² Está citada como calle 46 pero de acuerdo con otros documentos es calle 48.

<i>Núm.</i>	<i>Calle</i>	<i>Número</i>	<i>Nombre</i>	<i>Empleo</i>
16	43 A	#474	Martín Vega	M. Carpintero
17	43 A	#476	Enrique Almáida	Servicio de agua
18	43 A	#478	Miguel Ortiz	Carpintero
19	43 A	#480	Donaciano González	Tomador Tiempo
20	43 A	#482 A	Fidel Sosa	Jefe de Vías Norte
21	43 A	#482	Emilio Rojas	Pailero
22	43 A	#484	José Torres	Maquinista
23	43 A	#486	Antonio Sandi	Jefe de Vías Este
24	43 A	#488	Francisco Quijano	Jefe de Máquinas
25	43 A	#490	Francisco Quijano	Jefe de Máquinas
26	43 A	#492	Albino Kuyoc	2° Jefe de Talleres
27	43 A	#494	Manuel Alonso	Maquinista
28	43 A	#496	G. Guillermo	Empleado Almacén General
29	67	#552	Tito Centella	Enganchador
30	67	#554	J.M. Pinto	Maquinista
31	67	#570	Rafael Escobar	Velador
	51	N/A	Villareal	Conductor

Fuente: “Libro copiadore de acuerdos de las sesiones del Consejo de Administración”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 170, exp. 2, 1908, f. 360; “Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía”, AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 11, 1914-1915, documento fechado 14 de mayo de 1914.

Con la información recopilada en esa tabla se hizo una reconstrucción espacial (véase Plano 16) de las ubicaciones de esas viviendas, lo que permitió identificar un patrón en la relación en la labor de los trabajadores y sus lugares de residencia. Se descubrió que catorce de ellos ocuparon una serie de casas situadas sobre la calle 43-A, en una franja de terreno cercana a los patios de la estación y los talleres de La Plancha, es decir, justo a unos metros de sus lugares de trabajo, lo que les permitía estar disponibles en



caso de alguna emergencia o cuando su presencia fuera necesaria, al igual que ocurría con el personal administrativo.⁴³

En cuanto a las otras viviendas, se observa claramente que formaban parte de las propiedades que pertenecían a las antiguas compañías ferroviarias. Frente al parque de La Mejorada, estación de la división del norte (Mérida-Progreso), se encuentran tres casas ocupadas por empleados administrativos de alto rango: dos eran para el uso del director general y una para el tesorero. En los terrenos cercanos a la Mérida-Valladolid, se ubicaban, al norte, cinco propiedades habitadas por personal administrativo; mientras que dos retranqueros vivían dentro del terreno de la estación en el costado sur. En la zona que correspondía al Mérida-Campeche, que estaba completamente fuera de servicio, tenemos una mezcla de personal manual y administrativo. Además de estos puntos, se identificaron dos propiedades: una cercana a la estación de La Mejorada y otra a los talleres, en un terreno que posteriormente formaría parte de los patios de manobra de la nueva estación.

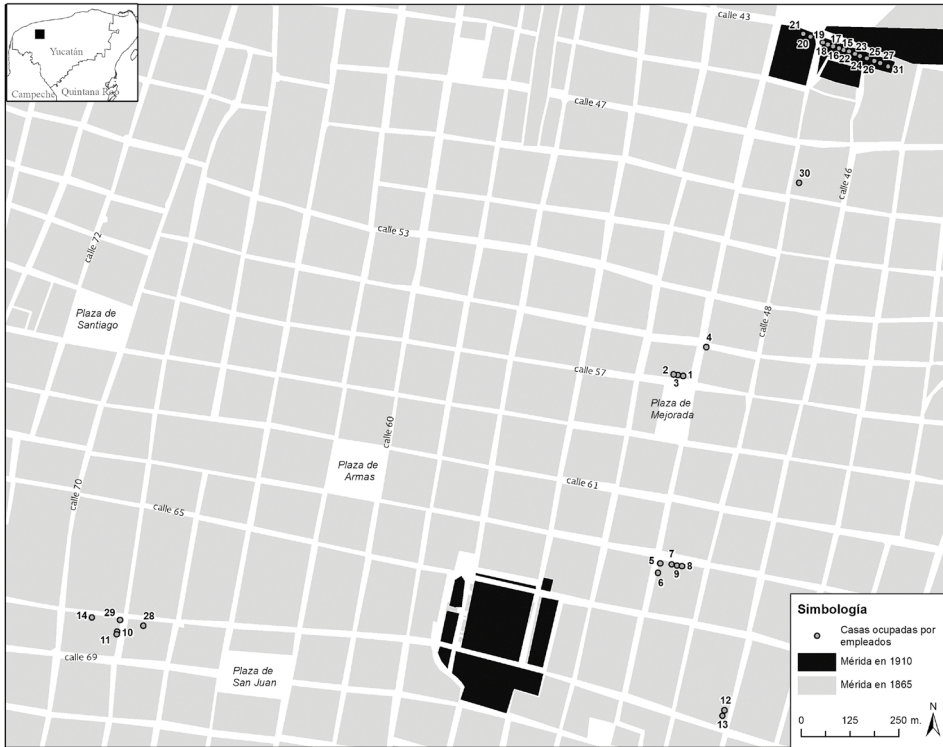
Otro aspecto notable es que las casas circulaban entre los trabajadores, quienes podían ser trasladados de una residencia a otra. Por ejemplo, en noviembre de 1908, a Miguel Cruz se le otorgó desocupada por otro empleado, mientras que la vivienda que Cruz dejó libre fue asignada Rafael Gasque.⁴⁴

⁴³ Este conjunto de casas, seguramente con algunas modificaciones, seguían existiendo al momento en que se realizó la investigación, fueron demolidas como parte de los trabajos para dar paso al “Gran Parque de la Plancha, inaugurado en 2023.

⁴⁴ “Libro copiator de acuerdos de las sesiones del Consejo de Administración”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 170, exp. 2, 1908, f. 360.

PLANO 16.

Distribución de casas ocupadas por empleados de la empresa



Fuente: elaboración propia con apoyo M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH. Lista de referencias después de la Tabla 20.

Las propiedades “no útiles” y algunos intentos por capitalizar esos bienes

Además de las casas y terrenos mencionados que no fueron ocupados por la compañía para actividades relacionadas con el servicio ferroviario, esta también poseía otros predios que no le proporcionaban beneficios: estaban desocupadas y dispersas por la ciudad. Por esta razón, el consejo de administración y la junta de accionistas consideraron en diversas ocasiones, deshacerse de ellos, aprovechando la oportunidad para obtener una suma de dinero que resultara, más útil para la compañía. Con esa inten-



ción, se elaboraron varios listados de propiedades, como se ha visto en los apartados anteriores, lo que permitió conocer su uso, y en este caso a identificar aquellas que no eran necesarias.

Con ese propósito, en mayo de 1914, se formó una “Relación de las propiedades urbanas y rústicas de la compañía que no se utilizan para el servicio de explotación del Ferrocarril”. Este trabajo reveló que en Mérida existían 30 que cumplían con esa característica (véase Tabla 21).

Algunas estaban ocupadas ya fuera porque se habían dado en renta o porque eran habitadas por empleados de la compañía. Esto motivó la creación de otro listado de los bienes inmuebles que permanecían desocupados, los cuales resultaron ser dieciséis. De estos, seis se ubicaban dentro de las manzanas 16 y 17, donde se encontraba la extinta estación del Mérida-Campeche (véase Plano 17).

TABLA 21.
Propiedades “no útiles”, 1914

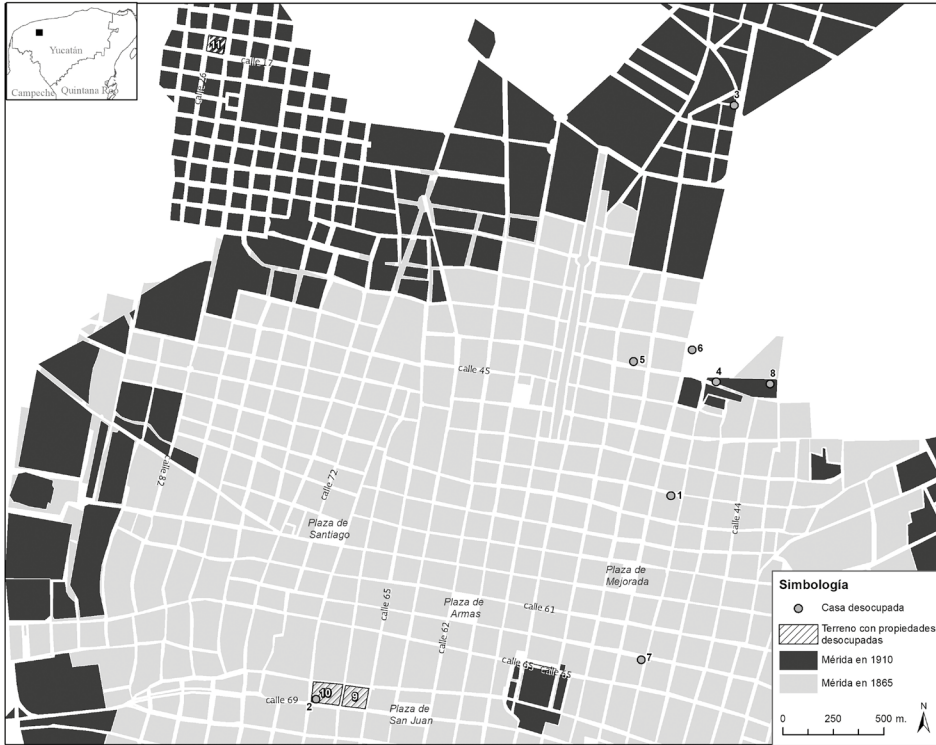
#	Calle	Número	Otras referencias	Tipo de propiedad
2	57	#447		Casa de mampostería
3	57	#443	Cuartel 1, mz. 20	Casa de mampostería
4	57	#445		Casa de mampostería
5	50	#494	Esq. calle 55	Casa de altos y bajos
6	55	#450	Fondo con casa de calle 50 #494	Casa de madera y zinc
7	50	#520	Arco del Puente	Casa de mampostería
8	50	#522		Casa de mampostería y corredor de tejas
9	50	#524		Casa de mampostería y corredor de tejas
10	63	#446		Casa de mampostería
11	63	#448		Casa de mampostería
12	63	#450		Casa de mampostería
13	63	#444		Ex fábrica de hielo -ruinas

#	Calle	Número	Otras referencias	Tipo de propiedad
14	65	#445		Casa de mampostería y zaguán
15	65	#447	Esq. calle 50	Casa (mencionada como 449 en otro documento)
17	68	#537		Casa de mampostería
18	68	#539		Casa de mampostería, superintendencia división oeste
20	50	#476		Casa de mampostería y zinc (bodega). Parte de Gran Depósito
21	50	#478		Casa de mampostería y zinc (bodega). Parte de Gran Depósito
22	55	#459	Entre 50 y 52	
23	51	#452		
27			Manzana 16	
28			Manzana 17	
29	69		X 70	Dos solares unidos
30	67	#570		Casa (nueva nomenclatura #580 1914)
31	67	#484 A		Terreno Campo de Marte
32	67	#484 B	Al sur de la ex ciudadela	Terreno
42			Tres cuadras al sur de la iglesia de Itzimná	Solar yermo
68	46	#507		Casa de palmas
69	46	#509		Casa
75	15	#210	Mz. 23, cuartel 4° calle 24, 17 y 26	Una manzana en San Cosme fue de Artola

Fuente: “Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía”, AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 11, 1914-1915, documento fechado 14 de mayo de 1914.



PLANO 17.
Casas desocupadas



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A del departamento de SIG-COLMICH, con base en “Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía”, AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 11, 1914-1915, documento fechado 14 de mayo de 1914.

TABLA 22.
Lista de casas desocupadas

#	Calle	Número	Otras referencias	Tipo de propiedad
1	51	#452		Casa de palmas en mal estado
2			manzana 16	
3			manzana 16	Bodega

#	Calle	Número	Otras referencias	Tipo de propiedad
4			manzana 16	Andén
5			manzana 17	Terrenos
6			manzana 17	Ex estación de pasajeros
7			manzana 17	Tinglado para talleres
8	69		X 70	Dos solares
9			Tres cuadras al sur de la iglesia de Itzimmá	Solar yermo
10	43 A	#499		Casa
11	43 A	#497		Solar con pozo
12	50	#410		Solar sin casa
13	43	#449		
14				Una manzana en San Cosme fue de Artola
15	63	#503		Ex fábrica de Hielo
16				El llamado taller de lavado

Fuente: "Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía", AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y Edificios, caja 228, exp. 11, 1914-1915, documento fechado 14 de mayo de 1914.

En la carpeta que contiene la lista de propiedades y sus destinos, se encuentran una serie de cartas en las que vecinos de Mérida solicitaban información sobre las que deseaban adquirir. En la primera, fechada el 22 de abril, Juan de Pau e hijos manifestaron interés en los inmuebles ubicados en el número 450 de la calle 55 y el 494 de la calle 50 (marcados como 5 y 6 en el Plano 19 de casas "no útiles") que colindaban entre sí. Es notable que el inventario de propiedades y algunos avalúos, incluyendo los de las mencionadas casas fueron elaborados después de esta solicitud. El renovado interés en venderlas pudo haber sido consecuencia de una nota en la carta escrita por Juan de Pau e hijos, quienes expresaban su intención de



comprar una propiedad de la empresa.⁴⁵ La operación se concretó el 23 del mismo mes, pagándose 18000 pesos de contado por ambas propiedades, sin considerar que una estaba habitada por Anselmo Burgos, un empleado de la compañía, y la otra dada en arriendo a M. Fernández y C. González.⁴⁶

Durante los meses siguiente, la compañía recibió más ofertas de personas interesadas en adquirir alguna casa o terreno. En algunos casos, se concretó la compraventa; en otros, la empresa no aceptó los montos ofrecidos, por lo que no se llegó a un acuerdo; y en otros más, no se tiene información adicional más allá del ofrecimiento inicial. La Tabla 23 contiene la información sobre estas transacciones.

TABLA 23.

Relación de ofertas para adquisición de predios de la compañía

#	Calle	Número	Otras referencias	Precio	Tipo de propiedad
1	55	#450	Juan de Pau e hijos (comprado 1914)	\$18000.00	Casa de altos y bajos
2	50	#494			Casa de madera y zinc
3	50	#520		\$12000.00	Casa de mampostería
4	50	#522	Borge y Borge (oferta)	\$6000.00	Casa de mampostería y corredor de tejas
5	50	#524		\$60000.00	Casa de mampostería y corredor de tejas
3	50	#520	Pedro Alcocer		Casa de mampostería
9	50	#532			

⁴⁵ “Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía”, AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 11, 1914–1915, carta fechada 22 de abril de 1914, avalúo fechado 30 de abril de 1914.

⁴⁶ “Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía”, AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 11, 1914–1915, carta fechada 23 de mayo de 1914.

#	Calle	Número	Otras referencias	Precio	Tipo de propiedad
7	67	#580	José D. Castro (oferta)	\$2500.00	Casa de mampostería
6	63	#444	A. Medina Ayora		Le parece caro
7	67	#580	J. Lavalle (oferta)	\$4000.00	Casa de mampostería
11	15	#210	A. Morales (oferta)	\$2500.00	Terreno San Cosme, mz. 23cuartel 4°
10	67	69,66,68	A. Andrade		
10	67	69,66,68	Isidro Rosado		
10	67	x69	Manuel Ocampo F.		Pregunta si los terrenos de almacenes y estación pueden venderse por lotes y a qué precio
10	66	X67	Alonso Patrón Espadas		Interesado en adquirir retazo de terreno de 25 m 25m formando un cuadrado
8	51	#452			Interesado ofrece \$1000.00
No está en plano			José María Cervantes		Solar yermo de forma irregular que está en Itzinná contiguo al terreno de don Julián Martínez (sin ubicación exacta)

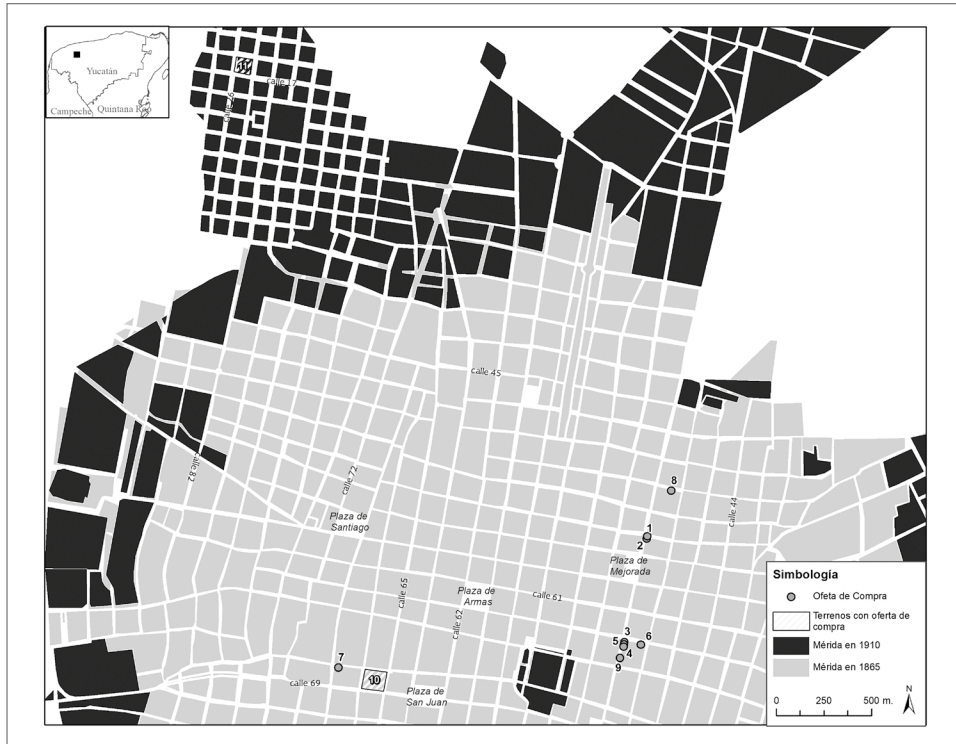
Fuente: "Relación de cartas de las personas que han solicitado en compra los predios de la compañía", AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 11, 1914-1915, cartas fechadas 22 de abril de 1914; 23 de mayo de 1914; 7 de mayo de 1914; "lista de solicitudes de compra realizadas entre junio de 1914 y enero de 1915; "Solicitud de información sobre terrenos de la empresa para venta", AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, [página siguiente]



Correspondencia, caja 240, exp. 467, 1912, f. 1; “El Sr. Patrón Espadas desea adquirir un retazo del terreno de la cía. ubicado en las calles 66 y 67” AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Correspondencia, caja 181, exp. 517, 1912, fs. 1, 7, “Libro de informes de la Dirección General F.W. Blake”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de administración, Informes, caja 211, exp. 74, 1914-1915, carta fechada 30 de julio de 1917.

PLANO 18.

Ubicación de casas por las que se hicieron ofertas de compra



Fuente: elaboración propia con apoyo M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH. Con base en las fuentes que se enlistan bajo la Tabla 23.

Aunque fueron pocas las transacciones que se concretaron en este periodo, las solicitudes de avalúos de diversas propiedades y las negociaciones entre los interesados y la empresa reflejan el interés de la compañía por deshacerse de aquellos bienes que no le resultaban útiles, obteniendo así alguna ganancia.

Además de las mencionadas, en 1917 el consejo de administración recibió una solicitud de un grupo de empleados deseaban adquirir un terreno de la compañía. En una carta, expresaron lo siguiente:

una de las principales y urgentes necesidades de todo trabajador ha sido siempre el tener un pedazo de tierra para construir una modesta casita que sirva de abrigo para su familia; pero la adquisición de esta propiedad que la naturaleza brinda á todo ser viviente, parece ser que está destinada únicamente para los que afortunadamente cuentan con recursos pecuniarios para conseguir su parcela de terreno [...]

[...] es por eso que hoy, venimos ante su bondad de hombre enamorado de los ideales puros á pedirle nos conceda para que levantemos nuestras humildes casitas un terreno de la Compañía que está situado frente á la industrial por el oriente.

Dicha concesión una vez permitida nos acercaremos para tratar la forma en que podremos pagar la parcela de terreno que solicitamos ya sea rebajándonos de nuestros sueldos la parte contratada ó en la mejor forma que ud. crea más conveniente.⁴⁷

Esta solicitud fue rechazada con el argumento de que el consejo no tenía autorización para hacer ese tipo de transacciones.⁴⁸ La respuesta resulta extraña, ya que años atrás se había otorgado esa facultad al consejo con el fin de adquirir los predios para la estación y de vender aquellos que no fueran necesarios.⁴⁹ Por lo tanto, se desconoce el motivo real por el cual se rechazó la propuesta.

⁴⁷ "Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 21, exp. 19, 1917, carta fechada 13 de agosto de 1917.

⁴⁸ "Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos", AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 21, exp. 19, 1917, sesión ordinaria del 14 de agosto de 1917.

⁴⁹ En este texto se hace referencia a que se debían vender los predios que no eran de utilidad para la empresa y que "la administración se propone llevar a cabo esas ventas, dentro de las atribuciones que confiere al Consejo el inciso VIII del artículo 25 de los Estatutos" de la empresa. Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sociedad Anónima, "Asamblea General Ordinaria de 28 de marzo de 1913. Informes del Consejo de Administración y de los Comisarios, Balance General de 1912, extracto de las cuentas y



Poco tiempo después, otro grupo de empleados se acercó al consejo con una solicitud para comprar un terreno baldío de 82x71, situado entre las calles 42-A, 43-A, 44 y 43, que se encontraba baldío de acuerdo con lo que declaraban los peticionarios, por el cual ofrecieron un pago semanal de 25 pesos cada uno.⁵⁰ Como en el caso anterior, la respuesta fue negativa, aunque esta vez la empresa adujo que la propiedad en cuestión se encontraba hipotecada. Además, en la comunicación se señalaba que la empresa, apenas “pudiese liberar esas propiedades se propon[ía] construir casas para los obreros”.⁵¹ Este argumento es interesante, pues se ha visto que FUY otorgó algunas casas para que fuesen ocupadas por sus trabajadores, pero no estaba dispuesta a apoyar a sus empleados a tener un patrimonio. En 1918, por iniciativa del gobierno del estado se fundó la colonia Jesús Carranza, ésta se pobló mayoritariamente con trabajadores del ferrocarril, este proyecto no fue impulsado por la compañía. El único proyecto de esa naturaleza se realizó hasta 1950, cuando la compañía cedió un terreno para la construcción de un fraccionamiento en las inmediaciones de los talleres.⁵²

En 1918 se elaboró un nuevo listado de los bienes inmuebles identificados como “no útiles” para el servicio que aún conservaba la empresa, se contabilizaron un un total de 25. El documento no se especifica el motivo por el cual se estaba elaborando esa relación, pero es posible que se tratase de un nuevo intento de ponerlas a la venta.

resoluciones de la Asamblea General”, Mérida, Yucatán, Imprenta “Loret de Mola”, 1913, p. 13.

⁵⁰ “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 21, exp. 19, 1917, carta fechada 18 de agosto de 1917.

⁵¹ “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo, caja 21, exp. 19, 1917, sesión ordinaria del 21 de agosto de 1917.

⁵² “Proyecto para el fraccionamiento del predio #408 propiedad de FUY”, AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Planos, caja 273, exp. 40, 1950. La construcción de la colonia Jesús Carranza fue promovida por el gobierno de Salvador Alvarado; Leonor Eugenia Reyes Pavón, “Infraestructuras ferroviarias y urbanización: Mérida, Aguascalientes y San Luis Potosí, S. XIX y XX”, pp. 261-262.

PLANO 19.

Propiedades “no útiles” para el servicio de la compañía, 1918



Fuente: elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-COLMICH, lista de referencias al final de la Tabla 24.



TABLA 24.

Propiedades y terrenos “no útiles para el servicio”

#	Calle	Número	Otras referencias	Tipo de propiedad
1	57	#443	Cuartel 1, mz. 20	Casa de mampostería
2	57	#445		Casa de mampostería
3	57	#447		Casa de mampostería
4	50	#494	Esq. calle 55	Casa de altos y bajos
5	55	#450	Fondo con casa de calle 50 #494	Casa de madera y zinc
6	50	#520	Arco del Puente	Casa de mampostería
7	50	#522		Casa de mampostería y corredor de tejas
8	50	#524		Casa de mampostería y corredor de tejas
9	68	#537		Casa de mampostería
10	68	#539		Casa de mampostería, superintendencia div. oeste
11	50	#476		Casa de mampostería y zinc (bodega). Parte de Gran Depósito
12	50	#478		Casa de mampostería y zinc (bodega). Parte de Gran Depósito
13	55	#459	Entre 50 y 52	
14	51	#452		
15	69		X 70	Dos solares unidos
16	67	#570		Casa (nueva nomenclatura #580 1914)
17			Tres cuadras al sur de la iglesia de Itzimná	Solar yermo
18	46	#507		casa de palmas

#	Calle	Número	Otras referencias	Tipo de propiedad
19	46	#509		Casa
20	81	#458		Casa Quinta Castellá
21	43 A	#476		Casa
22			manzana 16	
23			manzana 17	
24	67	#484 A		Terreno Campo de Marte
25	67	#484 B	al sur de la ex ciudadela	Terreno

Fuente: "Asamblea general extraordinaria de accionistas, lista de presencia, Diario Oficial y el diario político Voz de la Revolución contienen la convocatoria para la asamblea, así como la relación de los predios no útiles de la compañía", AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, Actas de Asamblea, caja 4, exp. 17, 15 de abril de 1918.

En 1919, Fidencio Márquez, Enrique Ramírez y el gobernador Carlos Castro Morales presentaron ofertas por varias propiedades. Los dos primeros expresaron interés en terrenos que habían pertenecido a la antigua estación Mérida-Progreso, aunque no se precisa cuál fue el bien solicitado por Castro Morales. Los precios propuestos por la empresa fueron los siguientes:

TABLA 25.
Negociaciones para venta de predios, 1919

Ubicación	Tipo de propiedad	Precio	Condiciones	Solicitante
c-68 y 70	Solar	\$4 000	El solicitante había hecho una propuesta de pagar por todos \$47 000, de los cuales \$23 500 se darían de contado y el resto mediante una hipoteca de seis meses con el 6% anual de interés. Adquiere la 580 y 538 por un total de \$19 000.	Fidencio Márquez
c-67 #580	Casa	\$8 000		
c-68 #539	Casa	\$15 000		
	Ex estación y taller	\$30 000		



<i>Ubicación</i>	<i>Tipo de propiedad</i>	<i>Precio</i>	<i>Condiciones</i>	<i>Solicitante</i>
66,69,68 y 67	Manzana	\$110 000	Pagar de contado los \$110 000 o diferidos \$120 000 con un primer pago de \$50 000, además de hipoteca por un año con 6% de interés.	Enrique Ramírez
68, 69 y 70	Terreno			
N/A	Terreno	\$80 000	Mismas condiciones que al anterior.	Carlos Castro Morales
c-50 #482	Predio	\$13 000	Pago de contado.	Felipe Ibarra de Regil
c-63 #444	Predio	\$15 000	Pago de contado, precio original \$13 000, se le otorgarían 29 mts de frente por 68.20 de fondo. Y en \$20 000 dándole todo el terreno.	Enrique Ramírez
c-63 #446	Predio	\$15 000	Se acuerda formar plano de la posesión, precio original era \$12 000. De acuerdo con lo ofrecido por la empresa el precio además podría variar dependiendo de los metros de fondo que se le otorgasen.	Joaquín Atoche
c-65 #447 c-50 #532	Dos predios en una posesión	\$32 000	Se habían ofrecido \$25 000.	Virginia Castillo de Carrillo

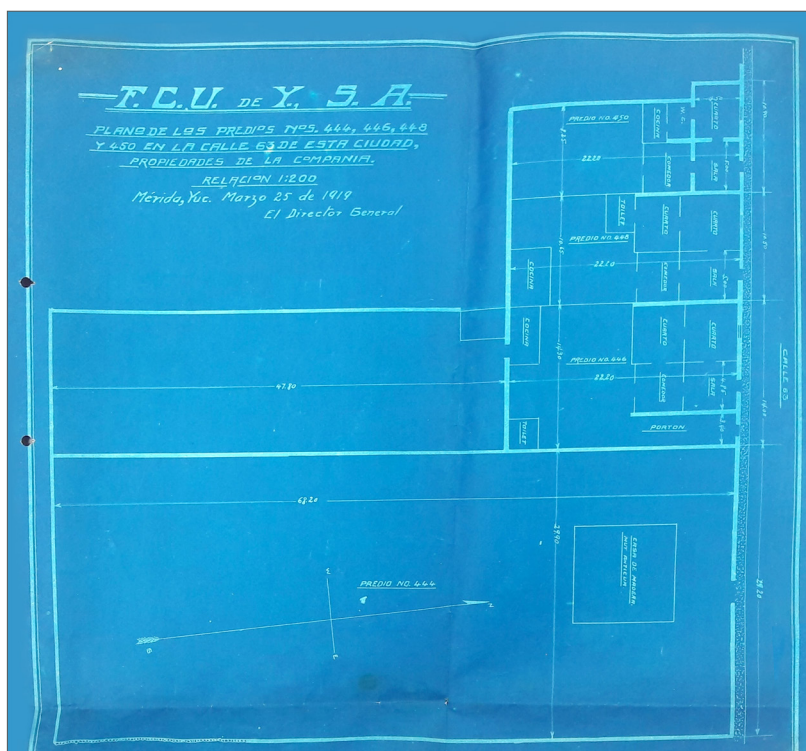
Fuente: “Sesión ordinaria del 5, 11, 20 y 20 de marzo, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas de Consejo, caja 31, exp. 39, 5 de marzo 1919, pp. 2-3 y hoja suelta, 11 de marzo 1919, p. 2; 20 de marzo, pp. 6-7, hoja suelta fechada 19 de marzo 1919, 20 de marzo 1919, pp. 1-3; hoja suelta fechada 26 de marzo 1919, 28 de marzo 1919, p. 9.

El acta señala que la empresa entregaría los predios en su estado actual, sin obligación de desocuparlos, lo que sugiere que algunos de ellos podrían estar arrendados o habitados empleados. También se recibió una oferta de 24 000 pesos por un grupo de predios contiguos en la calle 63 (los números 446, 448 y 450) de parte del señor Medardo Cervera, aunque

la compañía los valoró en 32000 pesos. En la correspondencia, Cervera justificó su oferta debido a que los inmuebles contaban únicamente con una pieza de mampostería. Finalmente, no concretó la compra. El 28 de marzo se acordó ofrecer los predios marcados con los números 448 y 450 a 10000 pesos cada uno o 50000 pesos por toda la posesión. Sin embargo, en las líneas anteriores se menciona que los números referidos eran el 444 y 446, dejando sin aclarar si los 50000 pesos incluían esas propiedades o solo las mencionadas.⁵³

IMAGEN 72.

Plano de los predios 444, 446, 448 y 450 de la calle 63



Fuente: “Sesión ordinaria del 5, 11, 20 y 20 de marzo, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas de Consejo, caja 31, exp. 39, Plano fechado 25 de marzo 1919.

⁵³ Sesión ordinaria del 5, 11, 20 y 20 de marzo, varios asuntos”, AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas de Consejo, caja 31, exp. 39, 11 de marzo, 1919, p. 1 y hoja suelta en expediente fechada 8 de marzo de 1919, 28 de marzo 1919, p. 3.



Los ejemplos analizados en este apartado muestran que, a pesar de los constantes esfuerzos de FUY por conocer y administrar sus propiedades, estos no siempre fueron exitosos. Como consecuencia de esta falta de éxito, se intentó periódicamente inventariarlas e incluso avaluarlas para venderlas y obtener recursos, aunque no hay evidencia de que tales esfuerzos hayan prosperado. En muchos casos, la compañía obtuvo mayores beneficios destinando las propiedades a otros usos, rentándolas o asignándolas a sus empleados para ser habitadas. Sin embargo, no se han encontrado pruebas de las condiciones bajo las cuales se les concedió esta prerrogativa.

CONSIDERACIONES FINALES

El análisis realizado en este capítulo corrobora el planteamiento expuesto en la introducción sobre la existencia de tres momentos en la relación entre el ferrocarril y la ciudad de Mérida, aunque en esta investigación sólo se abordan los dos primeros.

El primero corresponde a la introducción de la infraestructura ferroviaria, cuando se seleccionaron los espacios para las estaciones y se definió el trazado de las vías dentro de la ciudad y hacia a sus destinos finales. En este periodo, se observan los primeros efectos significativos que involucraron a diferentes actores: autoridades, empresas, pobladores y la ciudad misma, la cual experimentó un proceso de reconfiguración ante las disputas por el espacio urbano, donde el ferrocarril emergió como el vencedor, con sus administradores determinando, en cierta medida, la confirmación de los espacios adyacentes a las estaciones y aquellos atravesados por las vías.

Un segundo momento se presenta con el surgimiento de FUY. Si en el periodo anterior múltiples empresas tomaban decisiones conforme a sus intereses, ahora un único organismo rector tenía la capacidad de determinar lo que ocurriría en las diferentes zonas de la ciudad donde se distribuían sus propiedades. Además, surge la propuesta de construir una estación única que consolidará todas las líneas, un proyecto que desencadenó un nuevo reordenamiento del espacio urbano debido a la gran cantidad de terrenos utilizados. Antes de esto, la decisión de cerrar la estación del ferrocarril a Campeche y, posteriormente la de Peto,

tras la adquisición de esta vía, dejó disponibles propiedades que, por su distancia con las otras estaciones, ya no eran útiles para la empresa en términos de servicio de transporte. A lo largo de los años, estas propiedades recibieron diversos destinos y, que a la fecha en que termina este estudio, muchas de ellas estaban aún permanecían en manos de la empresa.



A modo de conclusión



La introducción del ferrocarril en México fue acontecimiento de gran relevancia, impulsado por las expectativas generadas en torno a su construcción. Se pensaba que este nuevo medio de transporte traería consigo el progreso económico y social del país; sin embargo, nunca se consideraron las repercusiones que tendría en otros ámbitos de la vida nacional, entre ellos el espacio urbano. Como se mencionó en la primera parte, la infraestructura ferroviaria no sólo transformó las ciudades que estuvieron a su paso, sino que también contribuyó a la formación y consolidación de nuevos enclaves urbanos, e incluso condenó a algunos pueblos a su desaparición al trasladar poblaciones enteras hacia lugares cercanos a las vías. A pesar de ello, en México casi no existen investigaciones que se centren en comprender el impacto de esta infraestructura en las ciudades y las transformaciones en su estructura física, derivadas de la intervención de las empresas ferroviarias en el espacio urbano como resultado de las concesiones que se les otorgaron.

Este trabajo representa un aporte a la historiografía nacional desde una perspectiva regional, contribuyendo tanto al estudio de la historia de los ferrocarriles como al análisis de las infraestructuras ferroviarias y su relación con el espacio urbano a lo largo del tiempo, con un enfoque particular en las repercusiones que tuvo esta infraestructura en la morfología de Mérida. La relación entre estas instalaciones y el espacio urbano es un aspecto que apenas ha sido estudiado y que recientemente ha comenzado a captar la atención de los investigadores, como se ha señalado en la introducción. A diferencia de países como Inglaterra, España y Argentina, donde se han realizado estudios desde la historia y el urbanismo para comprender la relación, entre esta infraestructura y las ciudades, en México este tema ha sido relegado.

Este estudio se inscribe en la línea de la historia urbana, en tanto que abona a la comprensión del proceso de construcción de la ciudad en el tiempo, partiendo de una coyuntura específica: la introducción del ferrocarril y su infraestructura. Para entender la realidad urbana, se han em-

pleado diferentes metodologías, fuentes y enfoques incluyendo conceptos de la sociología urbana y del urbanismo, así como el análisis del paisaje y la morfología. También se han considerado aspectos económicos, sociales y demográficos, y se ha rescatado la relación entre la ciudad y los actores que jugaron roles determinantes tanto en la toma de decisiones como en su relación con los espacios construidos o transformados.

El principal reto de la investigación estuvo relacionado con las fuentes: los documentos gubernamentales, como actas de cabildo o memorias de las comisiones de policía y ornato, encargadas de llevar a cabo los dictámenes relacionados con los ferrocarriles y su infraestructura en Mérida, no se han conservado, y son pocas las actas que sobrevivieron. También se han perdido las memorias y los documentos emanados de las comisiones. Asimismo, la información producida por las empresas primigenias se ha extraviado, con la excepción de algunos documentos enviados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que se resguardan en el Archivo General de la Nación. Aunque se conserva buena parte de la documentación generada por la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán, mucha se perdió o no se encuentra bien clasificada, lo que dificultó su localización y revisión. No obstante con la información obtenida de diversas fuentes, fue posible construir una sólida base documental sobre la cual se sostiene este trabajo.

Este estudio abre la puerta a nuevas investigaciones que permitan entender la ciudad como protagonista de su propia historia, considerando todos aquellos factores que han influido en su configuración y ordenamiento actuales, y proyectando hacia el futuro ante el acelerado y, en ocasiones, desordenado crecimiento, que se vive en la actualidad. Dentro del marco de los estudios sobre los ferrocarriles, esta investigación contribuye a impulsar una nueva línea de investigación, ya que la mayoría de los estudios existentes en México se centran en los efectos que este medio de transporte tuvo en los ámbitos económicos, políticos, y de manera más reciente, sociales y culturales; dejado de lado lo ocurrido en el espacio urbano.

La decisión de cerrar el estudio cuando se terminó la construcción de la Estación Central responde a que con su apertura comenzó un proceso de transformación en las áreas aledañas al nuevo centro ferroviario, afectando tanto a los comercios como a los vecinos. Es posible que también comenzara a configurarse un espacio para los trabajadores de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, quienes, además de las casas proporcionadas por

la empresa, podrían haber arrendado o adquirido propiedades cercanas para residir cerca de su lugar de trabajo. Aunque se sabe que años más tarde se creó la colonia Jesús Carranza para los trabajadores, no existe un estudio que aborde su desarrollo o los mecanismos mediante los cuales se entregaron las propiedades y en qué condiciones.

Entre las hipótesis que se presentan en la introducción, se menciona la existencia de tres momentos en los cuales la infraestructura impactó la traza de la ciudad: los dos primeros, durante la instalación de las vías y las primeras estaciones, y cuando se formó FUY y comenzó la construcción de la Estación Central. Estudiar los procesos que se desataron a partir de la apertura de la estación es un trabajo pendiente que requiere otra investigación, con sus propios retos y complejidades.

Aunque este trabajo responde al interés de conocer cómo las condiciones particulares de Mérida y la introducción de la infraestructura ferroviaria contribuyeron a modelarla hacia finales del siglo XIX y principios del XX, también ha revelado otras posibilidades de investigación. Una de ellas es el estudio del mercado de propiedades, que apenas se esboza en su relación con la compraventa de terrenos por parte de las empresas ferroviarias, un tema en el que se podría profundizar y que arrojaría información valiosa sobre el proceso de crecimiento y urbanización de la ciudad.

Queda pendiente conocer los impactos que tuvo el ferrocarril en poblaciones más pequeñas atravesadas por las vías, donde se instaló una infraestructura a menor escala, o en las estaciones terminales de las líneas. A esto se suman las posibilidades de estudiar el impacto ambiental que tuvieron las vías. Aunque el cultivo extensivo del henequén provocó grandes cambios en la flora y fauna local, es posible que las vías férreas hayan contribuido a agudizar algunos problemas ambientales que se manifestaron más adelante o que incluso generaran otros. Investigaciones como ésta, que contribuyan a la comprensión de cómo la infraestructura afecta en diferentes niveles el espacio donde la gente vive y se desenvuelve, son urgentes ante el inminente avance del “Tren Maya”, ya que pueden mostrar los alcances que a corto, mediano y largo plazo tiene este tipo de proyectos, que acompañan a la instalación de una gran infraestructura, no sólo en cuanto a sus vías, sino también en términos de mantenimiento, pasaje, almacenamiento y todo lo que, como se ha visto en este trabajo, implicó y sigue implicando este medio de transporte.

Otros aspectos que no se pudieron abordar con profundidad incluyen el impacto social y la relación que tuvieron los habitantes de la ciudad



tuvieron con estos nuevos espacios generados a partir de la introducción del ferrocarril, y cómo las personas se apropiaron de ellos y los utilizaron a su conveniencia, a pesar de tener un uso establecido. Un ejemplo son los vendedores ambulantes, de los cuales no se encontraron referencias durante el periodo de investigación, pero existen imágenes y descripciones de otras partes del país, en donde se habla de su presencia en los alrededores de las estaciones. ¿Será posible que éste haya sido un fenómeno más tardío o simplemente que no fue tan importante como para haber dejado algún rastro?

Entre los resultados obtenidos se puede apreciar una permanencia en los usos del suelo urbano, ya que en los puntos de la ciudad donde se establecieron las primeras estaciones ferroviarias aún encuentran terminales camioneras y paraderos de transporte foráneo. Por ejemplo, muy cerca del lugar donde estaba la estación del ferrocarril Mérida-Campeche se encuentra hoy la central camionera más importante de la ciudad; lo mismo ocurre en las zonas aledañas a donde se encontraban las estaciones de Mérida-Peto y Mérida-Valladolid, donde todavía hay estaciones más pequeñas de camiones foráneos o vagonetas. El único caso en el que no se reproduce esta continuidad del uso del espacio para transporte es en el área de La Mejorada.

Otro vestigio de permanencia se encuentra en la disposición del área comercial en la zona donde estuvo la ciudadela, que sigue concentrando nuevos mercados y comercios de todo tipo y registra una gran actividad. Esto plantea preguntas sobre qué otros usos espaciales dentro de la ciudad pueden rastrearse históricamente y cuántos permanecen hasta el día de hoy.

También contribuye a la historia de la infraestructura ferroviaria, cuya huella permanece imborrable en muchas ciudades mexicanas, aun cuando no está en funcionamiento, como fue el caso de Mérida hasta hace poco. Además, aporta al entendimiento de los impactos que las grandes infraestructuras han tenido y tienen en el espacio urbano, conocimiento que puede aplicarse a obras futuras, ya que incluso hoy en día se llevan a cabo proyectos de diferente naturaleza sin considerar las múltiples repercusiones que tendrán, lo cual puede ejemplificarse claramente mediante el análisis de esta relación entre infraestructura ferroviaria y la ciudad. Este trabajo también rescata la memoria de los espacios vinculados al ferrocarril, ya que la mayoría de los habitantes desconocían la existencia

de las estaciones originales, y sólo la Estación Central se recordaba en el pensamiento colectivo; esta situación que ha comenzado a cambiar debido al auge que ha representado la construcción del “Tren Maya” y que ha impulsado la publicación de artículos de divulgación, periodísticos o la reproducción de documentos históricos sobre el tema a través de las redes sociales.



Fuentes consultadas



BIBLIOGRÁFICAS

- ALCALÁ EROSA, Raúl, *Historia y vestigios de la Ciudadela de San Benito*, Mérida, Ayuntamiento de Mérida, Dirección de Desarrollo Urbano, 1998.
- Alegato en el juicio de amparo promovido por el Sr. Lic. Juan F. Molina Solís en representación del Sr. José Rendón Peniche por haberse constituido en el Juzgado de Distrito de Progreso á presenciar la colocación de cruzamiento del Ferrocarril de Mérida a Progreso*, Mérida, Imprenta de “La Revista de Mérida”, 1884.
- Alegato presentado a la Suprema Corte de Justicia por el Lic. Ignacio L. Vallarta en defensa del Juez Propietario del Distrito de Yucatán en el amparo pedido contra sus actos por la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso y ejecutoria que en este negocio recayó*, Mérida, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1884.
- Alegatos presentados por Juan F. Molina Solís como apoderado de D. José Rendón Peniche en el juicio de amparo promovido contra el Juez de Distrito D. José Dolores Rrivero Figueroa por violación de los artículos 8º, 16 y 27 de la Constitución Federal*, Mérida, Imprenta de Gamboa Guzmán y Hermano, 1884.
- ÁLVAREZ AGUILAR, Luis Fernando, *Confrontaciones entre grupos políticos y económicos dominantes en Yucatán: de Sisal a Progreso, 1840-1881*, [Tesis doctoral] Mérida, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social – Unidad Peninsular, 2017.
- ANCONA, Eligio, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo segundo, Mérida, Imprenta de “El Eco del Comercio”, 1883.
- ANCONA, Eligio, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo tercero, Mérida, Imprenta de “El Eco del Comercio”, 1884.
- Apuntaciones para la estadística de Yucatán del año de 1814*, Mérida, Imprenta de J.D. Espinosa e hijos, 1871.
- ARANA LÓPEZ, Gladys N., *Entre obras y decretos. La transformación integral de Yucatán. Mérida 1915-1918*, Mérida, Dante, 2018.

- , *La vivienda popular porfiriana: aportaciones a su estudio en Yucatán: Mérida 1880–1911*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, Facultad de Arquitectura, 2017.
- , “Lecturas y cuestionamientos al plano topográfico de la ciudad de Mérida 1864–1867. Solitario devenir en la construcción de una historia local”, *Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*. Bogotá, Colombia, vol. 26, núm. 1, ene-jun, 2013, pp. 64–66.
- , “Espacios, sujetos y objetos del habitar cotidiano en el México de entre siglos. Mérida la de Yucatán, 1886–1916.”, *Memoria y Sociedad. Revista de Historia*, Bogotá Colombia, vol. 17, núm. 35, julio-diciembre, 2013, pp. 236–261.
- , *La vivienda de la burguesía en Mérida al cambio del siglo 1886–1916: la vida cotidiana en el ámbito privado*, Mérida, CONACULTA, SEDECULTA, 2013.
- ARRIETA CENICEROS, Lorenzo, “Importancia económica y social de los ferrocarriles en Yucatán. Empresas y grupos económicos: 1876-1915”, *Estudios Políticos*, México, núm. 18–19, septiembre, 1979, pp. 113–156, <https://doi.org/10.22201/fcpys.24484903e.1979.18-19.61098>.
- BAQUEIRO, Serapio, *Homenaje al distinguido yucateco D. Juan Miguel Castro fundador de la ciudad “Puerto de Progreso” y benemérito del estado*, Mérida, Imprenta Gamboa Guzmán, 1899.
- BARBA RODRÍGUEZ, Marlene, *Los talleres del ferrocarril en Aguascalientes. Historia, arquitectura y memoria obrera*, Aguascalientes, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2022.
- , “Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central en Aguascalientes: un recorrido por su historia”, *Labor e Engenho*, vol. 6, núm. 3, 2012, pp. 20–40, <https://doi.org/10.20396/lobore.v6i3.8634432>.
- BARBOSA, Mario y Salomón González (coords.), *Problemas en la urbanización del Valle de México, 1810-1910*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2009.
- BARCELÓ QUINTAL, Raquel Ofelia, “El desarrollo de la banca en Yucatán; el henequén y la oligarquía henequenera”, en Leonor Ludlow y Carlos Marichal (eds.), *Banca y poder en México (1800–1925)*, Mérida, Enlace-Grijalbo, 1986.
- , “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, *Mirada Ferroviaria. Revista Digital*, México, núm. 15, septiembre-diciembre, 2011, p. 5–16.
- , “La búsqueda del confort y la higiene en Mérida, 1860-1911”, en Anne Staples (coord.), *Historia de la vida cotidiana en México. Bienes y vivencias. El siglo XIX*, tomo III, Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 2005.

- BAUGHMAN, James P., *Charles Morgan and the Development of Southern Transportation*, Nashville, Vanderbilt University Press, 1968.
- BIBLIOGRAFÍA DE LOS FERROCARRILES DE YUCATÁN 1861-1937, *Boletín de Bibliografía Yucateca. Órgano de la Biblioteca Yucateca "Crescencio Carrillo y Ancona" del Museo Arqueológico e Histórico de Yucatán*, núm. 12, 1 de agosto de 1940.
- BECHER, C. R., *A trip to Mexico, Begin Notes of a Journey from Lake Erie to Lake Tezcucoc and Back*, Toronto, Willing and Williamson, 1880.
- BELTRÁN JUÁREZ, Jorge Fernando, *Travesía inconclusa del ferrocarril en Yucatán. De las primeras gestiones a los primeros años de la posrevolución, (1870-1930)*, [Tesis doctoral] Mérida, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social – Unidad Peninsular, 2023.
- BONILLA GALINDO, Isabel, "Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez", *Mirada Ferroviaria. Revista Digital*, México, núm. 7, enero-abril, 2009, pp. 30-40.
- BROWN, Michael J., "United States Mails to the Mexican East Coast Post Civil War to Mexican UPU", *The Chronicle of the U.S. Cassic Postal Issues*, vol. 51, núm. 2, 1992, pp. 122-148.
- BUENDÍA RAMÍREZ, Gabriel, *La villa de Irapuato en el siglo XIX: dinámica de cambio y de propiedad urbana*, [Tesis de Maestría], Guanajuato, Universidad de Guanajuato, 2020.
- CAB PÉREZ, Fernando Jesús, *Campeche. De lo viejo a lo nuevo: proyectos económico-políticos y transformación del espacio urbano de un antiguo puerto (1870-1967)*, [Tesis doctoral], Guanajuato, Universidad de Guanajuato, 2023.
- CALDERÓN, Francisco, "Los Ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia Moderna de México*, vol. VI. El porfiriato: La vida económica, tomo II, México, Hermes, 1965.
- CALDERÓN MARTÍNEZ, Danívia, *Oaxaca, la ciudad renovada. Historia de los procesos de transformación y crecimiento urbano, 1876-1950*; México, Instituto de Investigaciones D. José María Luis Mora, 2022.
- CÁMARA ZAVALA, Gonzálo, "Historia de la industria henequenera hasta 1919", *Enciclopedia Yucatanense*; tomo III, México, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977.
- CAMPOS, Francisco Javier y Fernández de Sevilla, "Textos legales de las desamortizaciones eclesiásticas españolas y con ellas relacionados" en Francisco Javier Campos y Fernández Sevilla, (coords.), *La desamortización. El expolio del patrimonio artístico y cultural de la iglesia en España*, [Actas del Simposio], España, Ediciones Escorialenses, Real Centro Universitario Escorial-María Cristina, 6/9 de octubre 2007.



- CANTÓN ROSADO, Francisco, *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*, Carlos R. Menéndez (ed.), Mérida, Talleres de la Compañía Tipográfica Yucateca, 1931.
- CAPEL, Horacio, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.
- _____, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcelona, Ediciones de Serbal, 2002.
- _____, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcelona, Ediciones de Serbal, 2002.
- CARREGHA LAMADRID, Luz y Begoña Garay López, *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, 1999.
- CARREGHA LAMADRID, Luz, Garay López, Begoña y Jesús Narváez Berrones, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, 2003.
- CARSE, Ashley, “Keyword Infrastructure. How a Humble French Engineering Term Shaped the Modern World”, en Penelope Harvey, Casper Jensen y Atsuro Morita (eds.), *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, London, Routledge, Taylor & Francis Group, 2017.
- CASARES G. CANTÓN, Raúl E., *Yucatán en el tiempo*, tomo II, Mérida, Inversiones Cares, 1998.
- _____, *Yucatán en el tiempo*, tomo III, Mérida, Inversiones Cares, 1998.
- _____, *Yucatán en el tiempo*, tomo IV, Mérida, Inversiones Cares, 1998.
- _____, *Yucatán en el tiempo*, tomo V, Mérida, Inversiones Cares, 1998.
- _____, *Yucatán en el tiempo*, tomo VI, Mérida, Inversiones Cares, 1998.
- CASARES G. CANTÓN, Raúl J., *Rodulfo G. Cantón. Sonata de una vida*, Ciudad de México, Libro de Piedra Editores, 2019.
- CASTILLO CANCHÉ, Jorge y José Enrique Serrano Catzín, “Vigilar y normar el burdel: legalización de la prostitución femenina en Yucatán durante el porfiriato”, *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán* vol. 9, núm. 188 (ene-feb-mar), 1994, pp. 46–55.
- _____, “La administración del cementerio: disputa entre el ayuntamiento de Mérida y la jerarquía eclesiástica, 1820-1823”, *Temas Antropológicos*, Mérida, vol. 36, núm. 1, 2014, pp. 33–53.
- CASTRO, Juan Miguel, *Suplemento al opúsculo publicado en marzo del presente año con el título de triunfo de la verdad en favor del Progreso*, Mérida, Imprenta de M. Guzmán, 1870.

- CERVANTES, Enrique A., *Bosquejo del desarrollo de la ciudad de Mérida*, México, s.p.i, 1945.
- CETINA SIERRA, J. Adonay, *Historia Gráfica. Mérida de Yucatán, 1542-1984*, Mérida, SEP-cultura, Programa cultural de las fronteras, Ayuntamiento de Mérida, 1984.
- , *Santiago - San Cristóbal. Dos barrios históricos de Mérida de Yucatán*, Mérida, Ayuntamiento de Mérida, Talleres Gráficos del Sudeste, 1988.
- CHARNAY, Désiré, *Viaje al país de los mayas*, Mérida: Editorial Dante, 1992.
- CIREROL, Manuel, *Expediente de la visita oficial del estado*, Mérida, Imprenta del Gobierno en Palacio a Cargo de Manuel Heredia Argüelles, 1869.
- La Ciudad de Mérida, según el nuevo catastro*, Mérida, Tipografía y Litografía Moderna, 1906.
- Compañía Editora del Prontuario Comercial, *Prontuario comercial con acopio de datos interesantes para la resolución de problemas comerciales*, Mérida, Tipografía de “El Peninsular”, 1906.
- Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos*, México, Talleres de la Tipografía Artística, 1898.
- Compañía de los Ferrocarriles Sud Orientales en Yucatán. Concesiones y estatutos*, Mérida, Yucatán, Imprenta “Gamboa Guzmán, 1900.
- Compañía de Tranvías de Mérida, *Guía y explicación de los juegos que se han instalado en el local de los Recreos de Itzinná*, Mérida, Imprenta de “Gamboa Guzmán”, 1893.
- CORONADO GUEL, Luis Edgardo, *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, Gobierno del Estado de San Luis, Secretaría de Cultura, 2015.
- CORTÉS I, María Eugenia y Francisco Pablo Ramírez, “Rescate de las antiguas medidas iberoamericanas”, *Boletín de la Sociedad Mexicana de la Física*, vol. 12, núm. 1, (enero-marzo), 1998, pp. 15-23.
- Departamento de la Estadística Nacional, *Censo General de Habitantes, 30 de noviembre de 1921. Estado de Yucatán*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1928.
- DESMOND, Lawrence Gustav, *Yucatán Through Her Eyes. Alice Dixon Le Plongeon, Writer & Expeditionary Photographer*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2009.
- Documentos relativos al proyecto de un ferrocarril entre Mérida y Progreso*, Mérida, Imprenta de Rafael Pedrera, 1861.



- DUMOND, Don E., *El machete y la cruz. La sublevación de campesinos en Yucatán*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas, Plumsock Mesoamerican Studies, Maya Educational Foundation, 2005.
- Empresa del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso. Contratos celebrados con el supremo gobierno de la república y concesiones otorgadas por leyes federales y particulares del Estado de Yucatán*, Mérida, Imprenta Mercantil a cargo de José Gamboa Guzmán, 1889.
- Estadísticas Sociales del Porfiriato 1877-1910*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1956.
- Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Merida al Progreso*, Mérida, Imprenta del Comercio, J.G. Corrales, 1874.
- Estatutos de la Compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio S.A.*, Mérida, Imprenta “Gamboa Guzmán”, 1900.
- FERRER DE MENDIOLEA, Gabriel, “Historia de las comunicaciones”, *Enciclopedia Yucatanense*, tomo III, México, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977, pp. 507–626.
- , “Historia de la beneficencia pública y privada”, *Enciclopedia Yucatanense*, tomo IV, México, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977, pp. 6–77.
- , *Nuestra Ciudad de Mérida Yucatán (1542-1938)*, Mérida, Talleres Gráficos Bassó, 1938.
- Ferrocarril entre Mérida y Sisal, un proyecto realizable*, Mérida, Imprenta de M. Aldana Rivero, 1870.
- Ferrocarriles Unidos de Yucatán, *Informes del Consejo de Administración, Director General y Comisarios presentados en la Asamblea General Ordinaria celebrada el 31 de agosto de 1903*, Mérida, Tipografía y Litografía Moderna, 1903.
- Ferrocarriles Unidos de Yucatán, *Informes del Consejo de Administración, Director General y Comisarios, presentados en la Asamblea General Ordinaria Celebrada el 31 de agosto de 1907*, Mérida, Tipografía y Litografía La Moderna, 1907.
- Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima, *Informes del Consejo de Administración y de los Señores Comisarios de la compañía, presentados y aprobados en la asamblea general de accionistas celebrada el día 27 de marzo de 1909; Balance General de la misma compañía practicado el 31 de diciembre de 1908 y anexos*, Mérida, Yucatán, Imprenta de Lotería del Estado, 1909.
- FUENTES GÓMEZ, José y Magnolia Rosado Lugo, “Auge, consolidación y estancamiento en la construcción del espacio urbano de Mérida 1800-1975”, en Gerardo Martínez Delgado y Mario Bassols Ricardez (coords.), *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2014, pp. 27–81.

- GONZÁLEZ OROPEZA, Manuel, *Las facultades exclusivas del senado de la república*, México, Senado de la República, Comisión de Biblioteca y Asuntos Editoriales, Editora Laguna, 2008.
- DE GORTARI RABIELA, Hira, “Aproximaciones a lo social y a lo urbano en la historiografía mexicana de las dos últimas décadas” en *Memorias del simposio de historiografía mexicanista*, México, Comité Mexicano de Ciencias Históricas, Gobierno del Estado de Morelos III-Universidad Nacional Autónoma de México, 1990, pp. 635–646.
- , “Hacia una renovación de la historia urbana”, en Víctor Gabriel Muro (coord.), *Ciudades Provincianas de México. Historia, Modernización y Cambio Cultural*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1998, pp. 27–30.
- Gran almanaque mexicano y directorio del comercio al uso del Imperio Mexicano, año de 1867*, México Eugenio Maillefert, 1867.
- GRUNSTEIN DICKTER, Arturo, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes; Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2012.
- GUAJARDO SOTO, Guillermo, “¿Qué es la infraestructura? Orígenes, giros y continuidades del concepto”, en *ARQ*, núm. 114, 2023, pp. 4–12.
- , “Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la ciudad de México, ca. 1890-1950”, *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, vol. 48, 2022, pp. 47–82. <<https://doi.org/10.24197/tst.48.2022.47-82>>
- , “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la Ciudad de México, ca 1870-1960”, *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. 19, 2021, pp. 1-31.
- , “Infraestructura y logística en la Historia Económica. Una contribución a partir de los casos de Chile y México, ca. 1850-1970”, *América Latina en la Historia Económica*, año 22, núm. 2, (mayo-agosto) 2015, pp. 7–27.
- GUAJARDO SOTO, Guillermo, Bonilla Galindo, Isabel y Román Moreno Soto, *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1870*, México, Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Conservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2018.
- HIJUELOS, Fausto A., “Monografía de Mérida (Yucatán)”, Mérida, manuscrito, 1942.
- IBARRA DERAS, Mauricio, *Los efectos del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX*, [Tesis Doctoral], Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Planeación Urbana y Regional.



- IBARRA DERAS, Mauricio y Teresa Becerril Sánchez, “El Papel de las Estaciones del Ferrocarril en la Ciudad de México del Siglo XIX”, *Mirada ferroviaria. Revista digital*, núm 36 (mayo-agosto), 2019.
- , “Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX. *Secuencia*, núm. 113, 2022. doi: <<https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i113.1860>>
- Informes y cálculos sobre los costos y utilidades del ferrocarril desde Mérida al Puerto del Progreso*, Mérida, Imprenta de Rafael Pedrera, 1864.
- IRABIÉN ROSADO, Manuel, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, Mérida, Imprenta Basso, 1928.
- JIMÉNEZ CASTILLO, Jesús, *El discurso político de la modernización. Un estudio de las ideas políticas en el porfiriato y su repercusión en el Estado de Veracruz*, [Tesis Doctoral], Xalapa, Universidad Veracruzana, Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, 2007.
- KELLETT, John R., *The Impact of Railways on Victorian Cities*. London, Routledge & Kegan Paul, Toronto University Press, 1969.
- KUNTZ FICKER, Sandra, “México”, en Sandra Kuntz Ficker (coord.), *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, México, El Colegio de México, 2015.
- , *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización. 1870–1829*, México, El Colegio de México, 2010.
- , *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano. 1880–1907*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 1995.
- LAPOINTE, Marie, *Los Mayas Rebeldes de Yucatán*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1983.
- LEFEBVRE, Henri, *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing, 2013.
- LEPETIT, Bernard, “La historia urbana en Francia: 20 años de investigaciones”, *Secuencia*, núm. 24 (septiembre-diciembre), 1992, pp. 5–29.
- LE PLONGEON, Alice D., *Yucatán en 1873*, Mérida, Fondo Editorial Ayuntamiento de Mérida, 2008.
- Leyes de concesión de estatutos, documentos importantes relativos a la Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal. Sociedad Anónima*, Mérida, Imprenta y Litografía de Ricardo B. Caballero, 1892.
- Limited Company. Memorandum and Articles of Association of the Yucatán State Rails, Docks and Land Company Limited*, London, Wertheimer & Co., 1865.
- LÓPEZ LARA, Enrique, “Urbanismo y ferrocarril”, *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, núm. 55 (octubre), 2005, pp. 49–56. <<https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/44058/urbanismo%20y%20ferrocarril.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>

- ROY LUBOVE, "The Urbanization Process: An Approach to Historical Research", *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 33, núm. 1, 1967, pp. 33–39.
- MACÍAS BERRIEL, Guadalupe Gisela, *El espacio, la ciudad y el ferrocarril. Apizaco, Tlaxcala: la historia de una ciudad ferrocarrilera 1866-1970*, [Tesis de Maestría], Ciudad de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 2021.
- DE MARÍA Y CAMPOS, Alfonso "Porfirianos prominentes: orígenes y años de juventud de ocho integrantes del grupo de los Científicos, 1846-1876", *Historia Mexicana*, vol. 34, núm. 4(136), 1985, pp. 610–661.
- MÁRQUEZ MARTÍNEZ, Teresa, "Presentación", en Teresa Márquez Martínez y Lucina Rangel Vargas (coords.), *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.
- MÁRQUEZ MARTÍNEZ, Teresa y Lucina Rangel Vargas (coords.), *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo, *Miradas sobre el paisaje*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2016.
- MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo, "La historiografía urbana en México, una larga historia y un balance de conjunto: de las viejas inquietudes a las nuevas incertidumbres y escenarios", en Gerardo Martínez Delgado y Germán Rodrigo Mejía Pavony, (coords.), *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina*, Guanajuato, Universidad de Guanajuato, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Editorial FLACSO Ecuador, 2021, pp. 129–182.
- , *La experiencia urbana: Aguascalientes y su abasto en el siglo XX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guanajuato, 2017.
- MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo y Bassols Ricardez, Mario (coords.), *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2014.
- MATAMOROS VENCES, ANA PAULINA "Alejandra Moreno Toscano, la pionera de la historia urbana mexicana", *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, núm. 19, (julio- diciembre), 2024, pp. 281–286. <<https://doi.org/10.15174/orhi.vi19.15>>
- MEDINA GARCÍA, Miguel Ángel, *Cambios sociales y rearticulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*, Guadalajara, El Colegio de Jalisco, 2014.
- Memoria de la 2a Exposición de Yucatán verificada de 5 al 15 de mayo de 1879*, Mérida, Librería Meridana de Cantón, 1880.



- MENA, Francisco Z., *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de comunicaciones y Obras públicas de 1º de julio de 1891 a 30 de junio de 1896*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1899.
- MENDOZA, VANDARI M., “En constante movimiento. dos episodios sobre la circulación de saberes tecnológicos a través de las máquinas desfibradoras de henequén, siglo XIX”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, núm. 66, (julio-diciembre), 2017, pp. 67–105.
- MIRANDA OJEDA, Pedro, *Diversiones públicas y privadas. Cambios y permanencias lúdicas en la ciudad de Mérida, Yucatán, 1822–1910*, [Tesis doctoral], Hannover, Guatemala, Verlag Für, 2004.
- MIRANDA PACHECO, Sergio (coord.), *El historiador frente a la ciudad de México: perfiles de su historia*; México Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016.
- , “La Historia Urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente”, en Maya Pérez, Esther y Quiroz Rothe, Héctor (comps.), *Urbanismo: temas y tendencias*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2012, pp. 349–361.
- , *Tacubaya de suburbio veraniego a ciudad*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.
- MORAGA FELIU, Pablo, *Estaciones ferroviarias de Chile. imágenes y recuerdo*, Santiago de Chile, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Consejo de Monumentos Nacionales, Centro de Investigaciones “Diego Barros Arana, 2001.
- MORALES, María Dolores, “La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX. El caso de los fraccionamientos,” en Alejandra Moreno Toscano (ed.), *Seminario de Historia Urbana. Investigaciones sobre la historia de la Ciudad de México*, [Cuadernos de Trabajo], México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1974, pp. 71–103.
- MORENO BOLIO, Delio, *Santa Lucía y sus vecinos de hace medio siglo*, Mérida, Ediciones del Ayuntamiento de Mérida, 1981.
- ORTIZ HERNÁN, Sergio, “De estaciones, trenes y paisajes”, en Teresa Márquez Martínez, Lucina Rangel Vargas (coords.), *México Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.
- , *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, tomo I. *La luz de la locomotora*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- PACHECO, Carlos, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de enero de*

- 1883 a junio de 1885, tomo II, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- , *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, tomo III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.
- PADILLA, Paris, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*, Instituto José María Luis Mora, 2016.
- , “Los preámbulos de la expansión ferroviaria en Yucatán: actores y factores del atraso”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 41, enero-abril, 2021, <<https://www.miradaferroviaria.mx/numero-41/>>
- PADILLA RAMOS, Raquel y Raquel Padilla Torúa, “Entre rieles y silbatos. Los Yaqueis, el crimen y el ferrocarril durante el porfiriato”, *Cuicuilco. Revista de Ciencias Antropológicas*, México, núm. 76, septiembre-diciembre, 2019, pp. 9-29.
- DEL PALACIO, Jaime y Bertha R. Álvarez, *Los Ferrocarriles de México, 1837-1987*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- PEÓN Y CÁRDENAS, José Julián, *Crónica sucinta de Yucatán*, Mérida, Editorial Yikal Maya Than, 1942.
- PENICHE BARRERA, Roldán, *Del convento de monjas al AGORA de FONAPAS*, Merida, Estudios Bassó, 1980.
- PERAZA GUZMÁN, Marco Tulio, *Espacios de identidad: la centralidad urbana y el espacio colectivo en el desarrollo histórico de Yucatán*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2005.
- PERAZA, Marco Tulio (coord.), *Arquitectura y urbanismo virreinal*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2000.
- PÉREZ TALAVERA, Víctor Manuel, “El arribo del ferrocarril a Michoacán y su abastecimiento forestal durante el porfiriato”, *Tzintzun. Revista de Estudios históricos*, México, núm. 63, enero-junio, 2016, pp. 121-48.
- PIÑA G., Pedro, *Prontuario comercial*, Mérida, Imprenta de Espinosa, 1906.
- , *Prontuario comercial. Guía General de la Ciudad de Mérida y Comercial del Estado de Yucatán*, Mérida, Galo Fernández Editor, 1907.
- DE PORTAS, Rafael, *Sisal y el Progreso. Defensa de los intereses generales de Yucatán y especialmente los del Puerto de Sisal amenazados por la pretendida translación de la Aduana Marítima de este puerto al punto de la costa llamado El Progreso*, Mérida, Imprenta de Manuel Aldana Rivas, 1869.



- QUEZADA, Sergio, *Historia breve de Yucatán*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, (Historias breves), 2011.
- RANGEL VARGAS, Juana María, *Un ferrocarril militar en la selva quintanarroense. La vía Decauville de Vía Chica a Santa Cruz de Bravo. 1901-1939*, [Tesis de Maestría], México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005.
- , “Estaciones ferroviarias de México”, en Teresa Márquez Martínez y Lucina Rangel Vargas, (coords.), *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010, pp. 60–61.
- REYES PAVÓN, Leonor Eugenia, *Las Hermanas de la Caridad: su labor asistencial y educativa en Yucatán, 1865–1875*, [Tesis de Licenciatura], Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, Facultad de Ciencias Antropológicas, 2013.
- , *La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, [Tesis doctoral], Zamora, El Colegio de Michoacán, 2021.
- , “Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de la Mejorada en Mérida, Yucatán, 1874-1920”, *Meyibó*, año 13, núm. 25 (enero- junio), 2023, pp. 107–156.
- , “Infraestructuras ferroviarias y urbanización: Mérida, Aguascalientes y San Luis Potosí, S. XIX y XX”, *Academia XXII*, vol. 14, núm 28, 2023, pp. 249–274. <<https://doi.org/10.22201/fa.2007252Xp.2023.14.28.87246>>
- , “La infraestructura portuaria en el surgimiento y cambio urbano de Progreso, Yucatán (1856-1920)”, *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, núm. 19, (julio- diciembre), 2024, pp. 35–68. <<https://doi.org/10.15174/orhi.vi19.3>>
- , “De aldea pesquera a ciudad logística. Las infraestructuras portuarias en la construcción, control y conflicto en espacio urbano de Progreso (1856-1920)”, 2024, *manuscrito*.
- REYES PINEDA, Olimpia, *Dos agentes diplomáticos del porfiriato. Joaquín Casasús y Enrique Creel*, [Tesis Doctoral], Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019.
- RIVERA CAMBAS, Manuel, México pintoresco, artístico y monumental, facsimilar, México, Editorial del Valle de México, 1972.
- ROSAS BARRERA, Blanca Azalia, *El gobierno de los mercados: espacio, sujetos y prácticas sociales en torno al comercio de alimentos en la Ciudad de México (1770-1870)*; [Tesis doctoral], México, El Colegio de México, 2023.

- ROTH, Ralf, "Interactions Between Railways and Cities in Nineteenth-Century Germany: Some Case Studies", en Ralf Roth y Marie Noëlle Polino (eds.), *The City and the Railway in Europe*, Burlington, Ashgate, 2003.
- ROTH, Ralf y Marie-Noëlle Polino (eds.), *The City and the Railway in Europe*, Burlington: Ashgate, 2003.
- SÁNCHEZ MARTÍNEZ, María Esther, "La visión de la Ciudad de México en el Plano Oficial de 1900", *Anuario de espacios urbanos*, México, núm. 17, enero – diciembre, 2010, pp. 207–238.
- SANDOVAL MARTIÑÓN, Mercy Eugenia *El camino hacia la sociedad urbana agre industrial. El caso de Mérida de 1864 a 1930*, [Tesis de Maestría], Mérida, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2023.
- SANTOS Y GANGES, Luis, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.
- SÁTYRO MAIA, Doralice y Luis Santos y Ganges, "Historia urbano-ferroviaria en algunas ciudades medianas brasileñas: diversas situaciones-tipo del efecto urbanístico de la estación en su crecimiento y estructura urbana", Ponencia presentada en el III Congreso de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana. Repensar la ciudad iberoamericana. Construir el pasado y diseñar el futuro, Madrid, 22-25 de noviembre de 2022.
- SAUS, María Alejandra, "Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los talleres 'Santa Fe cambios'", *Cuaderno Urbano. Espacio, cultura, sociedad*, vol. 19, núm. 19, 2015, pp. 95–114.
- , "Entre el Ferrocarril y los prostíbulos; derrotero de una frágil urbanización", *Registros*, año 9, núm. 10 (Invierno), 2013, pp. 112–127.
- , "Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el urbanismo", *Revista de Estudios Sociales*, núm. 45 (enero-abril), 2013, pp. 144–157.
- , "Ferrocarril y mercado de tierras. Fugaz expectativa inmobiliaria para el suroeste de la ciudad de Santa Fé (Argentina)", *Cuaderno Urbano, Espacio, Cultura, Sociedad* 13, núm. 13 (octubre), 2012, pp. 27–46.
- , "Decadencia de la infraestructura ferroviaria y efectos en la estructura urbana (Santa Fe, Argentina)", *GeGraphos, Revista digital* vol. 3, núm. 16-30 (enero-agosto), 2012, pp. 1–14.
- , "Infraestructura ferroviaria y ciudad. Modalidades urbanísticas de resolución de sus vínculos en la historia urbana de Santa Fe", *Revista Iberoamericana de urbanismo*, núm. 4, 2010, pp. 25-40.



- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Ley de Ferrocarriles*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1890.
- Secretaría de Economía, *Estadísticas Sociales del Porfiriato 1877-1910*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1956.
- Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1824-1870*, tomo I, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882.
- Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1871-1878*, tomo II, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1883.
- Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro años de 1879-1880*, tomo III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.
- Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1881*, tomo IV, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro año de 1882*, tomo V, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo General de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1905.
- Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *División territorial de la República Mexicana formada con los datos del censo verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1905.
- SERRANO CATZÍN, José Enrique y Jorge I. Castillo Canché, “La reforma de los cementerios y el conflicto civil-eclesiástico por su administración: Yucatán”, *Ketzalcalli*, México, núm. 2, 2006, pp. 68-80.
- SCHIVELBUSH, Wolfgang, *The Railway Journey. The industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Oakland, University of California Press, 2014.
- SCHMAL, Henk, “Cities and Railways in the Netherlands between 1830 and 1860”, en Ralf Roth y Marie Nöelle Polino (eds.), *The City and the Railway in Europe*, Burlington, Ashgate, 2003.
- SIMMONS, Jack, *The Railway in Town and Country, 1830-1914*, London, Faber and Faber Ltd, 2008.
- SOBERANIS PECH, Ramón Augusto, *El crecimiento urbano de Mérida durante el porfiriato. Los casos de Chuminópolis e Itzimná, 1895-1915*, [Monografía], Mérida,

- Universidad Autónoma de Yucatán, Facultad de Ciencias Antropológicas, 2023.
- SOBERÓN MARTÍNEZ, Arcadio, *La industria henequenera en Yucatán. Los gastos de desfibrilación*, México, Centro de Investigaciones Agrarias, 1959.
- STEPHENS, John Loyd, *Incidentes de viajes a Yucatán 1841–1842*, México, Fondo de Cultura Económica, 2003.
- SUÁREZ MOLINA, Víctor Manuel, *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*, tomos I y II, México, Ediciones de la Universidad de Yucatán, 1977.
- TIRADO VILLEGAS, Gloria, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélez Pliego”, 2007.
- URÍAS, Beatríz, del Palacio, Jaime y Andrés Caso, *Los Ferrocarriles de México. 1837–1987*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- URZAIZ LARES, Enrique, *Arquitectura en tránsito: patrimonio arquitectónico de la primera mitad del siglo XIX en la ciudad de Mérida, Yucatán*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 1997.
- URZAIZ RODRÍGUEZ, Eduardo, *Del Imperio a la Revolución*, Mérida, Talleres Gráficos del Sudeste, 1946.
- VARNUM POOR, Henry, *Poor’s Manual of the Railroads of the United States*, vol. 24, New York, American Bank Note Co., 1891.
- , *Poor’s Manual of the Railroads of the United States*, vol. 27, New York, American Bank Note Co., 1894.
- , *Poor’s Manual of the Railroads of the United States*, vol. 36, New York, American Bank Note Co., 1903.
- VIDAL RIVERO, Miguel, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, Mérida, Editorial Zamná, 1975.
- WELLS, Allen. “All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan”. *The Hispanic American Historical Review*, vol. 72, núm. 2, 1992, pp. 159–209.
- WELLS, Allen y Joseph Gilbert M., *Verano del descontento, épocas de trastorno. Élités políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876–1915*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2011.
- ZENTENO MARTÍNEZ, Carlota, *Ordenamiento y moralización del espacio urbano. La ciudad de México durante la regencia de Ernesto P. Uruchurtu, 1952–1966*, [Tesis doctoral], México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2022.
- ZULETA, María Cecilia, *De cultivos y contribuciones. Agricultura y Hacienda Estatal en México en la “Época de la prosperidad”. Morelos y Yucatán 1870–1910*, México,



Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Departamento de Filosofía, Biblioteca de Signos, 2006.

RECURSOS ELECTRÓNICOS

“José Encarnación Maldonado Castellanos”, *Genealogía familiae*, 6 de febrero de 2023, (consultado el 13 de mayo de 2024) en <<https://nuestroarbol.org/tree/familia.ged/individual/I25597/Jose-Encarnacion-Maldonado-Castellanos>>
“Pool”, *La Gran Enciclopedia de Economía*, s.f., en <<http://www.economia48.com/spa/d/pool/pool.htm>> (consultado el 24 de abril de 2024).

ARCHIVOS Y DOCUMENTOS

Archivo Familiar de Raúl J. Casares G. Cantón
Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY)
 Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán (AHMFY)
 Congreso del Estado 1833-1946
 Municipios 1903-1980
 Poder Ejecutivo 1843-1885
Archivo General de la Nación (AGN)
 Fomento
 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP)
Centro de Apoyo a la Investigación Histórica y Literaria de Yucatán (CAHILY)
 Fondo Reservado
Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)
 Fototeca
 Planoteca
Centro de Estudios de Historia de México – Fundación Carlos Slim (CEHM-FCS)
 José Y. Limantour
Mapoteca Orozco y Berra (MOYB)
 Serie Coahuila
 Serie República Mexicana
 Serie San Luis Potosí
 Serie Yucatán
Universidad Iberoamericana, Biblioteca Francisco Xavier Clavigero
 Colección Porfirio Díaz

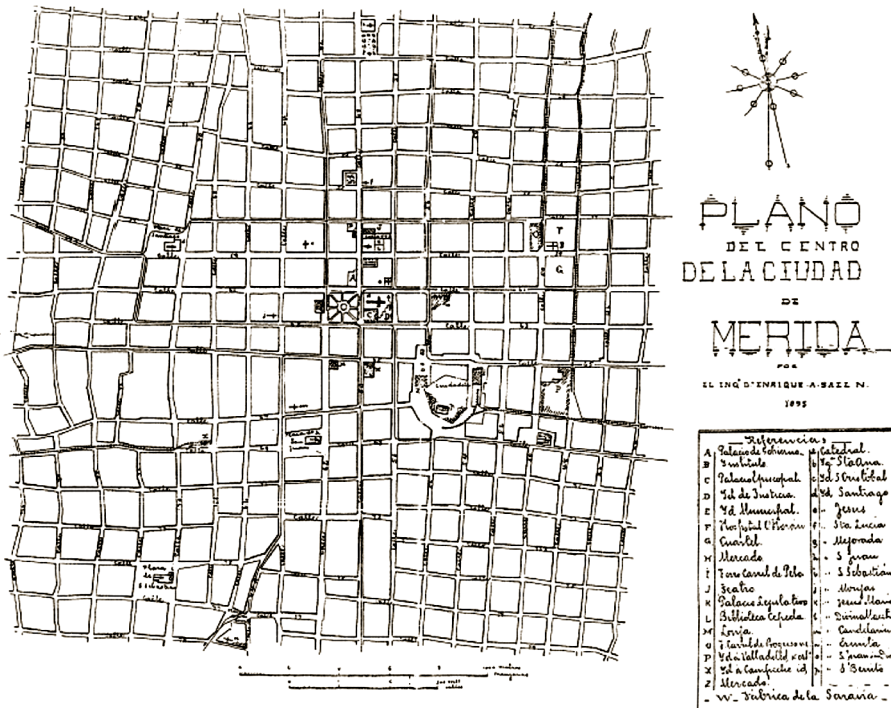


Anexos



ANEXO 1.

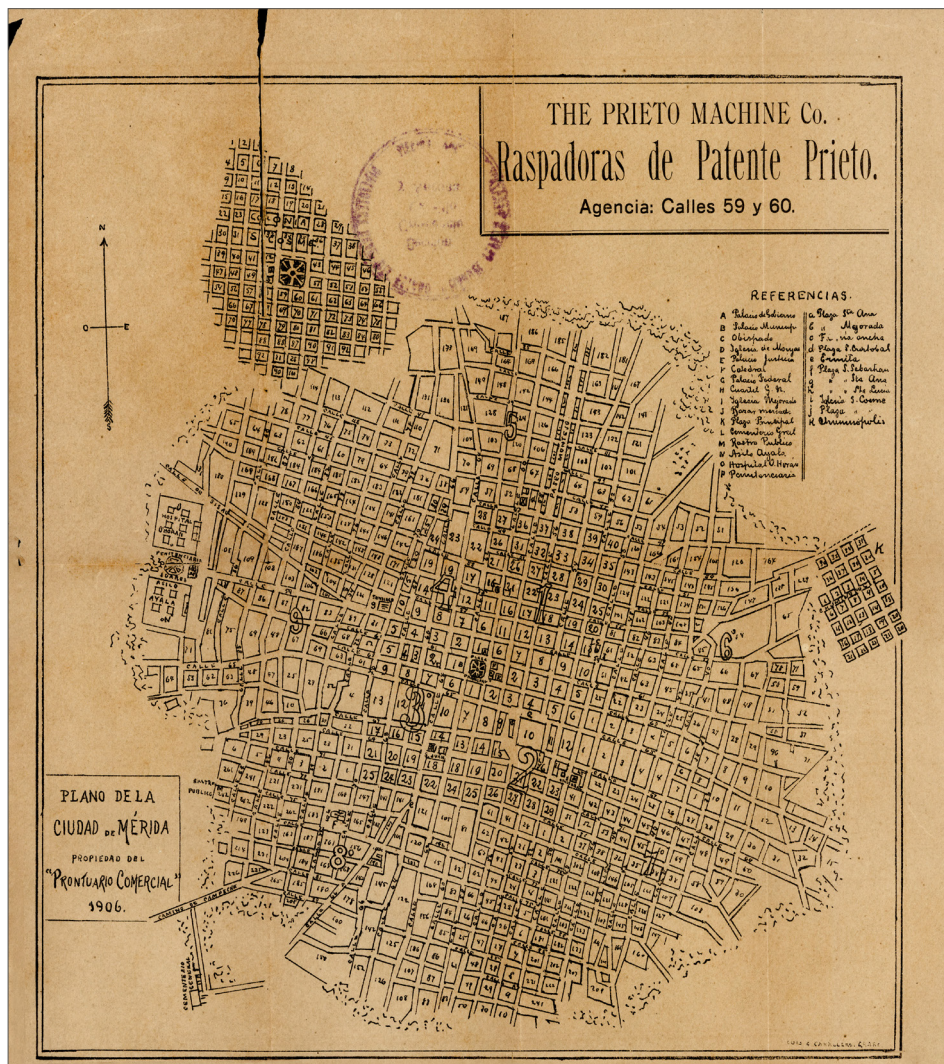
Plano del centro de la ciudad de Mérida, 1895



Fuente: este plano fue ubicado en la B.Y., la información de la ficha lo ubica en Aercel Espadas Medina "El modernista Bazar-Mercado: de la modernización yucatanense-porfirista, 1880", Mérida, Facultad de Arquitectura de la UADY, INAH, 2010, p. 168, este autor no señala de dónde proviene la imagen original, de ésta se encontró la referencia en "Cartografía", en *Bibliografía Mexicana de Estadística*, tomo II, Talleres Gráficos de la Nación, 1942, p. 565, donde el original aparece referenciado de la siguiente manera: Saiz, A. Enrique, Mérida plano del centro de la ciudad por... (sic), año de 1896, en *Atlas García Cubas*. (A.A.A.).

ANEXO 2.

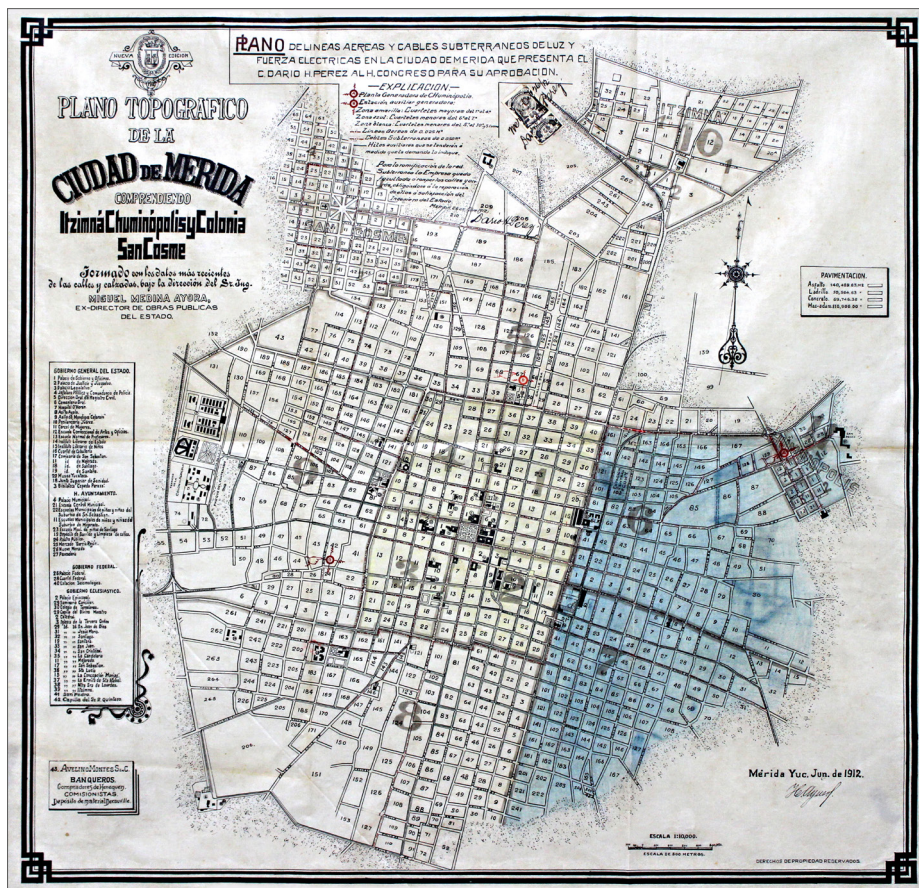
Plano de la ciudad de Mérida del Prontuario Comercial, 1906



Fuente: *Plano de la ciudad de Mérida*, B.Y., fondo: audiovisual, mapas, plano, FAV-MAP-9109, 1906.

ANEXO 3.

Plano Topográfico de la ciudad de Mérida de líneas aéreas y cables subterráneos de luz y fuerza eléctricas



Fuente: Plano topográfico de la Ciudad de Mérida comprendiendo Itzinná, Chuminópolis y Colonia San Cosme, AGEY, Poder Ejecutivo, Planos 1814-1978, charola 6, núm. 10, 1912.

ANEXO 4.

Pueblos y fincas rurales que pertenecían al partido
y municipalidad de Mérida con desglose de población

Nombre	Tipo de asentamiento	1900			1910			
		H	M	Total	Tipo de asentamiento	H	M	Total
Amtum	Finca Rural	14	15	29	-----	-----	-----	-----
Anicabil	Finca Rural	27	26	53	-----	-----	-----	-----
Buenavista	Finca Rural	28	24	52	Hacienda	28	28	56
Cauaca	Finca Rural	6	5	11	-----	-----	-----	-----
Caucel	Pueblo	402	450	852	Pueblo***	393	424	817
Cinta, San Antonio	Finca Rural	51	58	109	Hacienda	65	50	115
Concepción	Finca Rural	17	17	34	Hacienda	60	38	98
Copó	Finca Rural	75	71	146	Hacienda	99	85	184
Cucul, San Antonio	Finca Rural	45	39	84	Hacienda	48	43	91
Dzibichaltún y Xocheilá*	Finca Rural	71	48	119	-----	-----	-----	-----
Dzidzilché	Finca Rural	174	211	383	Hacienda	138	141	279
Dzitya	Pueblo	66	68	134	Pueblo	58	52	110
Dzoyolá	Finca Rural	51	54	105	Hacienda	38	43	81
Dzununcán	Pueblo	108	106	214	Pueblo	122	122	244
Chablecal	Pueblo	65	72	137	Pueblo	76	87	163
Chacsikin	Finca Rural	33	14	47	Hacienda	61	44	105
Chalmuch	Finca Rural	152	150	302	Hacienda	153	134	287
Chansinkin/ Chaczinkin	Finca Rural	21	15	36	Hacienda	33	18	51
Chantún	Finca Rural	25	29	54	-----	-----	-----	-----
Chemax	Finca Rural	26	28	54	-----	-----	-----	-----
Chenkeken	Finca Rural	40	43	83	-----	-----	-----	-----
Chenkú	Finca Rural	182	169	351	Hacienda	124	109	233
Cheuman	Finca Rural	87	83	170	Hacienda	83	86	169
Chichí	Finca Rural	124	91	215	Hacienda	131	117	248

Nombre	Tipo de asentamiento	1900			1910			
		H	M	Total	Tipo de asentamiento	H	M	Total
Chimay, San Pedro	Finca Rural	103	102	205	Hacienda	239	226	465
Cholul /Chelub	Pueblo	80	74	154	Pueblo	125	127	252
Chuburná (de Hidalgo)	Pueblo	171	207	378	Pueblo	209	253	462
Chuntuac	Finca Rural	61	52	113	Hacienda	60	58	118
Esperanza	Finca Rural	15	12	27	-----	-----	-----	-----
Granja	Finca Rural	3	4	7	-----	-----	-----	-----
Haltunchén	Finca Rural	51	54	105	-----	-----	-----	-----
Hunxectamán	Finca Rural	54	60	114	-----	-----	-----	-----
Itzimná**	Pueblo	187	228	415	-----	-----	-----	-----
Kalax	Finca Rural	15	8	23	-----	-----	-----	-----
Kampepen	Finca Rural	56	37	93	Hacienda	40	40	80
Kancabchén	Finca Rural	58	43	103	Hacienda	81	74	155
Kikteil	Finca Rural	70	76	146	Hacienda	140	152	292
Komchen	Pueblo	209	243	452	Pueblo	180	195	375
Mérida	Ciudad	19835	23795	43630	Ciudad	28824	33623	62447
Miraflores	Finca Rural	26	32	58	-----	-----	-----	-----
Misnebalam	Finca Rural	54	37	91	Hacienda	80	88	168
Molas	Pueblo	101	139	240	Pueblo	89	102	191
Mulsay	Finca Rural	5	5	10	Hacienda	94	92	186
Multuncuc	Finca Rural	21	13	34	Hacienda	13	10	23
Nohitzá	Finca Rural	16	19	35	-----	-----	-----	-----
Nohuayúm	Finca Rural	75	82	157	-----	-----	-----	-----
Ochil	Finca Rural	10	9	19	-----	-----	-----	-----
Opichén	Finca Rural	56	57	113	Hacienda	84	63	147
Pacabtún	Finca Rural	47	36	83	Hacienda	64	63	127
Papacal, Sierra	Pueblo	117	61	178	Pueblo	95	105	200
Petac	Finca Rural	61	40	101	Hacienda	86	88	174
Pethá	Finca Rural	2	6	8	-----	-----	-----	-----



Nombre	Tipo de asentamiento	1900			1910			
		H	M	Total	Tipo de asentamiento	H	M	Total
Petkanché	Finca Rural	56	64	120	Hacienda	52	34	86
Sacnité	Finca Rural	146	139	285	Hacienda	160	148	308
Sakal	Finca Rural	22	19	41	-----	-----	-----	-----
San Antonio	Finca Rural	6	6	12	-----	-----	-----	-----
San Antonio Ciscal	Finca Rural	20	34	54	-----	-----	-----	-----
San Antonio Kaná	Finca Rural	38	28	66	Hacienda	39	41	80
San Antonio (H)ool	Finca Rural	73	71	144	Hacienda	66	71	137
San Antonio Xluch	Finca Rural	51	38	89	-----	-----	-----	-----
San Diego Azcorra	Finca Rural	9	12	21	Hacienda	28	24	52
San Diego Texán	Finca Rural	22	33	55	Hacienda	20	23	43
San Antonio Pomponsit	Finca Rural	19	17	36	-----	-----	-----	-----
San Gaspar	Finca Rural	5	5	10	-----	-----	-----	-----
San Isidr****	Finca Rural	3	3	6	Hacienda	7	6	13
San Isidro y Dzonobilá****	Fincas Rurales	3	3	6	-----	-----	-----	-----
San Jerónimo	Finca Rural	26	8	34	-----	-----	-----	-----
San José	Finca Rural	17	15	32	Hacienda	22	20	42
San José	Finca Rural	1	1	2	Paraje l	4	2	6
San José Tzal	Pueblo	250	263	513	Pueblo	260	267	527
San Juan Bautista Tzeal/Tzagal	Finca Rural	38	33	71	Hacienda	80	78	158
San Lorenzo	Finca Rural	12	9	21	Hacienda	20	13	33
San Marcial	Finca Rural	13	13	26	-----	-----	-----	-----
San Marcos Nocó	Finca Rural	80	64	144	Hacienda	165	139	304
San Matías/Cosgaya	Pueblo	59	82	141	Pueblo	56	86	142
San Pedro	Finca Rural	85	73	158	Quinta	50	0	50
San Pedro	Finca Rural	4	6	10	Hacienda	62	40	102
Santa Cruz	Finca Rural	77	84	161	Hacienda	27	23	50
Santa Cruz	Finca Rural	7	0	7	-----	-----	-----	-----

Nombre	Tipo de asentamiento	1900			1910			
		H	M	Total	Tipo de asentamiento	H	M	Total
Santa Loreto	Finca Rural	22	17	39	-----	-----	-----	-----
Santa María	Finca Rural	41	37	78	Hacienda	30	29	59
Santa María	Finca Rural	5	7	12	-----	-----	-----	-----
Santa Rosa	Finca Rural	7	7	14	Hacienda	3	4	7
Sodzil	Finca Rural	74	65	139	Hacienda	156	121	277
Susulá	Finca Rural	103	78	181	Hacienda	138	113	251
Suytunchén	Finca Rural	61	69	130	Hacienda	50	50	100
Suytunchen	Finca Rural	25	19	44				
Tamanché	Finca Rural	96	89	185	Hacienda	111	92	203
Tanlum	Finca Rural	45	48	93	Hacienda	68	59	127
Tecoh	Finca Rural	136	113	249	Hacienda	162	141	303
Temozón	Finca Rural	54	51	105	Hacienda	76	68	144
Tesip (¿San Ignacio Tesip?) y Santa María	Fincas Rurales	60	62	122	Hacienda	58	48	106
Texán	Finca Rural	119	116	235	Hacienda	153	119	272
Ticinté y San Isidro	Fincas Rurales	45	54	99	-----	-----	-----	-----
Ticintzec y Tok	Fincas Rurales	29	29	58	-----	-----	-----	-----
Tixcuytún	Finca Rural	95	84	179	Hacienda	139	110	249
Tizcot	Finca Rural	8	7	15	-----	-----	-----	-----
Tzabcán (Tzalkal)	Finca Rural	16	18	34	Hacienda	30	22	52
Tzacalá	Finca Rural	117	113	230	Hacienda	142	112	254
Vista Alegre	Finca Rural	67	74	141	Hacienda	108	73	181
Walice (Walix)	Finca Rural	33	26	59	Hacienda	87	82	169
Xcanactún	Finca Rural	212	206	418	Hacienda	169	201	370
Xcumpich y Xbobat	Fincas Rurales	128	124	252	Hacienda Xcumpich	163	150	313
Xcunyá	Finca Rural	95	88	183	Hacienda	110	113	223



Nombre	Tipo de asentamiento	1900			Tipo de asentamiento	1910		
		H	M	Total		H	M	Total
Xmactuil	Finca Rural	62	63	125	-----	-----	-----	-----
Xmekal	Finca Rural	11	8	19	-----	-----	-----	-----
Xoclán, San José	Finca Rural	28	25	53	Hacienda	45	36	81
Yaxché	Finca Rural	19	19	38	Hacienda	13	12	25
Yaxnic, San Nicolás	Finca Rural	177	175	352	Hacienda	212	210	422
Chuchén	-----	-----	-----	-----	Hacienda	10	12	22
Noc-ac	-----	-----	-----	-----	Hacienda	124	135	259
Olvido, El	-----	-----	-----	-----	Quinta	1	0	1
San Ángel	-----	-----	-----	-----	Hacienda	13	12	25
SanAntonio Kanán	-----	-----	-----	-----	Hacienda	31	26	57
San Carlos	-----	-----	-----	-----	Hacienda	4	3	7
San Francisco	-----	-----	-----	-----	Hacienda	13	12	25
San Lorenzo	-----	-----	-----	-----	Quinta	3	2	5
San Marcos Nocó	-----	-----	-----	-----	Hacienda	165	139	304
Tahdzibichén	-----	-----	-----	-----	Hacienda	124	106	230
Tixcocal	-----	-----	-----	-----	Hacienda	30	24	54
Xbobat	-----	-----	-----	-----	Hacienda	4	3	7
Xcalachén	-----	-----	-----	-----	Rancho	7	10	17
Xtual	-----	-----	-----	-----	Hacienda	3	2	5

*Duplicada en registro como sólo Dzibichaltún, las cifras de habitantes coinciden.

**En el registro aparece como Itzimará.

***En el registro aparece como Cancel.

****Podría tratarse del mismo lugar.

Fuente: "División territorial de la República Mexicana formada con los datos del parte verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán", México, Oficina Tipográfica de Fomento, 1905, pp. 8-48; "División territorial de los Estados Unidos Mexicanos correspondiente al censo de 1910. Estado de Yucatán", México, Oficina Impresora de la Secretaría de Hacienda, Departamento de Fomento, 1918, pp. 11-50.

ANEXO 5.

Ocupaciones principales de los habitantes del partido de Mérida, 1900

<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>	<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>
Profesiones				Continuación...			
Abogados	121		121	Canteros	27		
Arquitectos	2		2	Carpinteros	1 268		
Dentistas	8		8	Carretoneros	177		
Farmacéuticos	37		37	Cerveceros	6		
Ingenieros en general	28		28	Cesteros	3		3
Mecánicos	423		423	Cigarreros	28	94	122
Médicos alópatas	65		65	Cobrereros	2		
Médicos homeópatas	10		10	Coheteros	12		
Notarios	6		6	Cocheros	140		140
Parteras		20	20	Costureras		470	470
Veterinarios	3		3	Curtidores	141		
	703	20	723	Dibujantes	1		
Administración				Doradores	3		4
Empleados públicos	140		140	Dulceros	2	13	15
Jefes y oficiales del ejercito	14		14	Ebanistas	4		4
Jefes y oficiales de la Armada Nacional	8		8	Encuadernadores	9		9
Marinos de la Armada Nacional	8		8	Escritores	8	2	10
Policía	30		30	Escultores	29		29
	200		200	Filarmónicos	86	2	88
Agricultura				Floristas	1	21	22
Agricultores	32		32	Fosforeros	8		8
Peones del campo	7 385	10	7 395	Fotógrafos	11	1	12



<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>	<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>
	7417	10	7427	Fundidores en general	8		8
Comercio				Fusteros	3		3
Banqueros	2		2	Herradores	4		4
Corredores	12	1	13	Herreros	260		260
Comerciantes	2403	148	2551	Hojalateros	78		78
Dependientes	97		97	Jaboneros	19	1	20
Vendedores ambulantes	45	3	48	Lavanderos	86	1 875	1 964
	2559	152	2711	Lapidarios	5		5
Educación				Litógrafos	3		3
Profesores de instrucción	98	94	192	Modistas		237	237
Estudiantes	1 138	423	1 561	Obreros de establecimientos Industriales	18	1	19
Escolares	1 457	980	2 437	Panaderos	273	220	493
	2 693	1 497	4 190	Pasamaneros	1		1
Otros				Pasteleros	1	3	4
Propietarios	151	27	178	Peluqueros	220		
Diversas Ocupaciones				Pescadores	5		5
Aguadores	2		2	Pintores artistas	50	2	52
Cargadores	24		24	Pintores decoradores	70		70
Criados o sirvientes	333	1 019	1 352	Plateros	191	2	193
Empleados particulares	242	3	245	Pureros	45	2	47
Mesalinas (prostitutas)		11	11	Relojeros	19		19
Molenderas		3	3	Sastres	350		350
Porteros	4		4	Sombrereros	30	4	34
				Tablajeros o carniceros	229		229

<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>	<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>
Quehaceres de la casa		18006	18006	Talabarteros	115		115
Sin ocupación	25	17	42	Talladores de fibra	5		5
Sin ocupación por menores de edad	6380	6762	13142	Taquígrafos	7		7
	7010	25821	32831	Tejedores de palma	8		8
Industrias, Bellas Artes, Artes y Oficios				Telegrafistas	15	1	16
Aceiteros	1		12	Tintoreros	5	6	11
Acróbatas	2		2	Tipógrafos	109	2	111
Actores	2		2	Toneleros	4		4
Administradores y empleados de establecimientos industriales	2		2	Toreros	4		4
Albañiles	1097			Torneros	3		3
Alfareros	29	22	51	Veleros	33		33
Armeros	2		2	Zapateros	467		467
Arrieros	2		2	Total	26654	30308	57462
Caleros fabricantes	3		3				

Fuente: "Censo y división territorial del Estado de Yucatán verificados en 1900", México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1905, pp. 5-79.



ANEXO 6.

Ocupaciones principales de los habitantes del partido de Yucatán, 1910

<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>	<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>T</i>
Agricultura				Industrias del Mueble			
Administradores y dependientes de campo	77		77	Ebanistas	4		4
Agricultores	1097	2	1099	Talladores	1		1
Hacendados	121		121		5		5
Jardineros y Horticultores	88		88	Industrias de la construcción			
Peones de campo o jornaleros	6580	18	6598	Albañiles	1447		1447
Carboneros fabricantes	1		1	Carpinteros	1358		1358
Apicultores	1		1	Lapidarios y marmolistas	7		7
	7965	20	7985	Yeseros	2		2
Canteras				Maestros de obras	13		13
Extractores	25		25	Pintores decoradores	2		2
	25		25	Canteros talladores	6		6
Textiles					2835		2835
Jarcieros	4		4	Construcción de aparatos de transporte			
Reboceros	1		1	Carroceros	25		25
Tejedores de algodón y lana	1		1	Talabarteros	139		139
Tejedores de fibras	58	3	61		164		164
Tejedores de palma	1		1	Industrias relativas a las artes, letras, ciencias, industrias de lujo			

<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>	<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>T</i>
	65	3	68	Doradores	2		2
Cueros y derivados				Encuadernadores	23		23
Curtidores	41		41	Plateros	165		165
Careyeros	2		2	Relojeros	10		10
	43		43	Tipógrafos	130		130
Maderas				Litógrafos	12		12
Toneleros	8		8		342		342
Torneros	14		14	Otras industrias			
	22		22	Administradores y empleados de establecimientos industriales	1		1
Metalurgia, fabricación de Metales y artefactos de metal				Obreros de establecimientos industriales	64	7	71
Afiladores	3		3	Disecadores	1		1
Cobrerros	36		36		66		73
Fundidores en general	36		36	Transportes marítimos y fluviales			
Fundidores en general	36		36	Transportes marítimos y fluviales			
Herradores	5		5	Canoeros	4		4
Herreros	254		254	Marineros	7		7
Hojalateros	76		76		11		11
	410		410	Transportes terrestres			
Cerámica				Cargadores	54		54
Alfareros	5		5	Carreteros	217		217
Ladrilleros	2		2	Cocheros	350		350
	7		7		621		621
Productos químicos				Telégrafos y teléfonos			



<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>	<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>T</i>
Coheteros	9		9	Telefonistas	7	2	9
Fosforeros	14		14	Telegrafistas	22		22
Jaboneros	4		4		29	2	31
Tintoreros	2		2	Comerciantes			
Veleros	43	1	44	Comerciantes	3280	164	3444
	72		73	Toreros	3		3
Industrias de la Alimentación				Corredores	8		8
Cerveceros	1		1	Aguadores	1		1
Cigarreros	21	16	37	Billeteros	4	7	11
Dulceros	23	14	37	Vendedores ambulantes	10	11	21
Molineros	8		8		3306	182	3488
Panaderos	404	25	429	Ejercito			
Pureros	13	5	18	Jefes y oficiales del ejército	30		30
Carniceros o tablajeros	368		368	Tropas	369		369
Molenderas		31	31		399		399
Tortilleras		93	93	Marina			
	838	184	1022	Jefes y oficiales de la armada	1		1
Industria de la Toilette e indumentaria				Marineros de la armada nacional	1		1
Bordadoras		4	4		2		2
Costureras		684	684	Policía			
Floristas		21	21	Policías	62		62
Lavanderos y planchadores	177	1723	1900		62		62
Modistas		498	498	Administración pública			

<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>	<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>T</i>
Peluqueros	335	5	340	Empleados y funcionarios del Gobierno Federal y los Estados	377	42	419
Sastres	411		411		377	42	419
Sombrereros	34	3	37	Cultos			
Zapateros	359		359	Sacerdotes católicos	49		49
	1316	2938	4254	Sacerdotes de otros cultos	7		7
Judiciales					56		56
Abogados	157		157	Ciencias Letras y Artes			
Notarios	16		16	Escultores	18		18
Agentes de negocios	29		29	Actores	1	1	2
	202		202	Grabadores	3		3
Médicos				Arquitectos	6		6
Dentistas	15	1	16	Cantantes	5		5
Farmacéuticos	41		41	Escritores y Periodistas	12	3	15
Médicos alópatas	126		126	Fotógrafos	15		15
Médicos homeópatas	7		7	Ingenieros en general	36		36
Parteras		29	29	Músicos	130	16	146
Veterinarios	7		7	Pintores artistas	262		262
	196	30	226	Arqueólogos	1		1
Personas que viven de sus rentas				Profesores de la instrucción	158	312	470
Propietarios y Rentistas	104	78	182	Taquígrafos	1		1
	104	78	182		648	332	980



<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>Total</i>	<i>Ocupación</i>	<i>H</i>	<i>M</i>	<i>T</i>
Trabajos domésticos				Designaciones generales sin indicación de una profesión determinada			
Criados y Sirvientes	659	2256	2915	Mecánicos	848		848
Porteros	3		3	Dependientes	264	3	267
Quehaceres domésticos		23413	23413	Empleados particulares	908	17	925
	662	25669	26331		2020	20	2040
Improductivos, menores de edad				Profesión desconocida			
Escolares	6198	4650	10848	Se ignora	7		7
Estudiantes	401	55	456		7		7
Sin ocupación	157	113	270	Total de habitantes del partido de Mérida	37502	41924	79426
Sin ocupación menores de edad	7869	7598	15467				
	14625	12416	27041				

Fuente: "Tercer Censo de población de los Estados Unidos Mexicanos 1910. Habitantes según la ocupación principal por entidades federativas conforme a su división política. Estado de Yucatán. Yucatán Resumen.", <<https://www.uv.mx/apps/censos-conteos/1910/1910.htm>>

ANEXO 7.

El Castillo y restos de la ciudadela



Fuente: Teobert Maler y Hermann Hagen, "Stadtansichten", Ibero.Amerikanisches Institut, colección: Papers of Teobert Maler, Mérida, signatura N-0040 s 10, 1887-1907 <<https://digital.iai.spk-berlin.de/viewer/image/741313790/2>>



ANEXO 8.

Paseo de las Bonitas, 1886



Fuente: Raúl Alcalá Erosa, *Historia y vestigios de la Ciudadela de San Benito*, Mérida, Ayuntamiento de Mérida, Dirección de Desarrollo Urbano, 1998.

ANEXO 9.

Información sobre los establecimientos contenida
en los prontuarios comerciales 1906-1907

	1906	1907		1906	1907
Abarrotos	220	258	Peluquerías	22	22
Agencias funerarias	2	2	Sastrerías y camiserías	9	29
Agencias de lotería	2	2	Cantinas	7	38
Comisionistas, agencias e importaciones	38	35	Profesores de contabilidad	11	37
Confiterías y reposterías	5	4	Hojalaterías	3	
Droguerías	8	8	Talabarterías	2	5
Destilerías o fábricas de licores	2		Marmolerías	4	5
Expendios de maderas y materiales de construcción	3	6	Pintores decoradores	2	
Expendios de granos y pasturas	9	15	Profesores de música	4	
Expendios de calzado	9	9	Profesionales	4	
Empresas agrícolas	2		Agencia	X	1
Farmacias	16	22	Agencias de Máquinas de coser	X	2
Fábricas	17	23	Bancos de Herrar	X	10
Fotografías	5	5	Carpinterías	X	11
Ferreterías y Mercerías	7	8	Curtidurías	X	5
Hoteles	19	20	Cafés	X	12



	1906	1907		1906	1907
Exportadores de Henequén	7	7	Casas de huéspedes y de vecindad	X	3
Imprentas y tipografías	15	16	Decorado y tapicería	X	4
Joyerías	3	5	Expendios de Chocolate	X	4
Lencerías	20	18	Hojalaterías	X	5
Librerías	6	7	Juegos Lícitos	X	4
Locerías y cristalerías	2	4	Lavanderías	X	43
Miscelaneas	57	20	Mecánica, fundición y pailería (Talleres)	X	13
Mueblerías	3	4	Molinos de Granos	X	20
Máquinas para hacer tortillas	1	1	Oficinas de negocios	X	11
Montepiós ó casa de empeño	2	2	Prensa local	X	12
Óptica	1	2	Platerías	X	4
Panaderías	27	47	Reparación de pianos	X	2
Relojerías	4	6	Restaurants y fondas	X	31
Sombrererías	9	13	Salones de billar	X	17

Fuente: Pedro Piña G., "Prontuario comercial", Mérida: Imprenta de Espinosa, 1906, 135-161; Pedro Piña G., "Prontuario comercial. Guía General de la Ciudad de Mérida y Comercial del Estado de Yucatán", Mérida, Galo Fernández Editor, 1907, pp. 265-296.

Artículos contenidos en los decretos de 1862 sobre el ferrocarril entre Mérida y Progreso

<i>2 de julio</i>	<i>13 de septiembre</i>
<p>1° El señor Edwin Robinson y socios tienen un privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de hierro de esta ciudad al punto de la costa llamado el "Progreso", concediéndoseles para el efecto el derecho de ocupar, poseer y conservar el actual camino carretero que conduce a dicho punto, obligándose sin embargo a dejar en el referido camino espacio suficiente para no impedir ni embarazar el libre tránsito de personas, caballerías y carruajes</p>	<p>1° El señor Edwin Robinson y socios tienen un privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de hierro de esta ciudad al punto de la costa llamado el "Progreso", concediéndoseles para el efecto el derecho de ocupar, poseer y conservar el actual camino carretero que conduce a dicho punto, obligándose sin embargo a dejar en el referido camino espacio suficiente para no impedir ni embarazar el libre tránsito de personas, caballerías y carruajes</p>
<p>2° Todos los terrenos necesarios para dar al camino una latitud de cincuenta varas, se entregarán al Sr. Robinsón y socios, libres de toda retribución y en propiedad perpetua, solo podrán ocuparse con arreglo á la ley de expropiaciones por causa de utilidad pública y previa la debida indemnización de parte de los empresarios</p>	<p>2° Todos los terrenos necesarios para dar al camino una latitud de cincuenta varas, se entregarán al Sr. Robinsón y socios, libres de toda retribución y en propiedad perpetua, solo podrán ocuparse con arreglo á la ley de expropiaciones por causa de utilidad pública y previa la debida indemnización de parte de los empresarios</p>
<p>3° El gobierno del estado se compromete á ceder y entregar á los concesionarios un cuarto de milla cuadrada de terreno en las inmediaciones de la ciudad de Mérida, y el supremo, veinticinco solares del Progreso, de los que no estén enajenados ni destinados para edificios públicos. Estas concesiones servirán para establecer los almacenes, depósitos y otros edificios necesarios para el ferrocarril</p>	<p>3° El gobierno del estado se compromete á ceder y entregar á los concesionarios un cuarto de milla cuadrada de terreno en las inmediaciones de la ciudad de Mérida, y el supremo, veinticinco solares del Progreso, de los que no estén enajenados ni destinados para edificios públicos. Estas concesiones servirán para establecer los almacenes, depósitos y otros edificios necesarios para el ferrocarril</p>
<p>4° Se exceptúan por el término de treinta años de todo derecho de aduana, contribución, peaje é impuestos en la actualidad vigentes, ó que en lo sucesivo se establecieren, los materiales, herramientas, trenes, oficinas, estaciones y todo cuanto se necesite para la construcción, conservación y el uso del ferrocarril de Progreso</p>	<p>4° Se exceptúan por el término de treinta años de todo derecho de aduana, contribución, peaje é impuestos en la actualidad vigentes, ó que en lo sucesivo se establecieren, los materiales, herramientas, trenes, oficinas, estaciones y todo cuanto se necesite para la construcción, conservación y el uso del ferrocarril de Progreso</p>
<p>5° Igualmente queda exceptuado por el mismo término de treinta años, de toda clase de impuesto de cualquier naturaleza y denominación que sea, el capital invertido en la construcción del camino</p>	<p>5° Igualmente queda exceptuado por el mismo término de treinta años, de toda clase de impuesto de cualquier naturaleza y denominación que sea, el capital invertido en la construcción del camino</p>



6° Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que se empleen para la construcción del camino, estarán exentos de todo servicio militar del mar y tierra, excepto en caso de guerra extranjera

6° Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que se empleen para la construcción del camino, estarán exentos de todo servicio militar del mar y tierra, excepto en caso de guerra extranjera

7° Los propietarios de este privilegio tienen la facultad de comenzar, seguir y hacer las obras del ferrocarril por su cuenta, hipotecando los tramos que hubiesen construido, con tal de que no sea infringiendo las condiciones de esta concesión. Igualmente tienen facultad de formar una ó más compañías en cualquier punto de Europa ó América, de dividir el capital necesario en acciones al portador, de la cantidad que les conviniese, y de hipotecar, ceder ó enajenar estas acciones como lo crean más conveniente. Dichas acciones será un título de propiedad, como cualquiera otro que se puede ceder, vender, legar, enajenar, prestar pe hipotecar conforme á las leyes vigentes, y con las gracias y excepciones que concede este privilegio

7° Los propietarios de este privilegio tienen la facultad de comenzar, seguir y hacer las obras del ferrocarril por su cuenta, hipotecando los tramos que hubiesen construido, con tal de que no sea infringiendo las condiciones de esta concesión. Igualmente tienen facultad de formar una ó más compañías en cualquier punto de Europa ó América, de dividir el capital necesario en acciones al portador, de la cantidad que les conviniese, y de hipotecar, ceder ó enajenar estas acciones como lo crean más conveniente. Dichas acciones será un título de propiedad, como cualquiera otro que se puede ceder, vender, legar, enajenar, prestar pe hipotecar conforme á las leyes vigentes, y con las gracias y excepciones que concede este privilegio

8° Los extranjeros que tomen parte en la empresa ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos, ó reclamar alguna de sus concesiones, se entenderá que no tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á éstos conceden las leyes de la república. Todas las cuestiones de esta naturaleza y las que se suscitaren sobre la adquisición, conservación ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán conforme a las leyes por los tribunales nacionales competentes

8° Los extranjeros que tomen parte en la empresa ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos, ó reclamar alguna de sus concesiones, se entenderá que no tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á éstos conceden las leyes de la república. Todas las cuestiones de esta naturaleza y las que se suscitaren sobre la adquisición, conservación ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán conforme a las leyes por los tribunales nacionales competentes

9° Durante el término de quince años no se permitirá la construcción de ningún camino de hierro de esta capital á la costa á menos distancia de cinco leguas al este y cinco leguas al oeste del Progreso

9° Durante el término de quince años no se permitirá la construcción de ningún camino de hierro de esta capital á la costa á menos distancia de cinco leguas al este y cinco leguas al oeste del Progreso

10° Tan luego como estén construidas tres leguas del ferrocarril, partiendo del Progreso, se trasladará á este la aduana marítima de Sisal

10° Tan luego como estén construidas tres leguas del ferrocarril, partiendo del Progreso, se trasladará á este la aduana marítima de Sisal

11° Todos los terrenos que legalmente requieran los tenedores de este privilegio, por cesión ó compra, así como los edificios, máquinas, herramientas, materiales y demás objetos que constituyen el camino, serán de propiedad perpetúa; pero á los cincuenta años de construido dicho ferrocarril, si así conviniese al gobierno del Estado, tendrá derecho de sustituirse en dicha propiedad, entrando en plena y absoluta posesión del camino, sus trenes, oficinas y estaciones, pagando todo por su valor señalado por peritos nombrados respectivamente por las partes y un tercero en discordia que nombrarán los mismos peritos antes de proceder al avalúo

11° Todos los terrenos que legalmente requieran los tenedores de este privilegio, por cesión ó compra, así como los edificios, máquinas, herramientas, materiales y demás objetos que constituyen el camino, serán de propiedad perpetúa; pero á los cincuenta años de construido dicho ferrocarril, si así conviniese al gobierno del Estado, tendrá derecho de sustituirse en dicha propiedad, entrando en plena y absoluta posesión del camino, sus trenes, oficinas y estaciones, pagando todo por su valor señalado por peritos nombrados respectivamente por las partes y un tercero en discordia que nombrarán los mismos peritos antes de proceder al avalúo

12° Los tenedores del privilegio construirán en camino con la debida solidez y con carriles que pesarán cuando menos cincuenta libras por yarda. Estarán obligados pa la construcción de un muelle igual por lo menos al que actualmente existe en el puerto de Sisal, el cual deberá estar concluido antes de que se pase la aduana al Progreso y el plano de él se pasará al gobierno para su aprobación antes de empezar a construirlo. Por el uso de este muelle tendrán derecho los propietarios á cobrar lo mismo que hoy se paga por el uso del de Sisal.

12° Los tenedores del privilegio construirán en camino con la debida solidez y con carriles que pesarán cuando menos cincuenta libras por yarda. Estarán obligados pa la construcción de un muelle igual por lo menos al que actualmente existe en el puerto de Sisal, el cual deberá estar concluido antes de que se pase la aduana al Progreso y el plano de él se pasará al gobierno para su aprobación antes de empezar a construirlo. Por el uso de este muelle tendrán derecho los propietarios á cobrar lo mismo que hoy se paga por el uso del de Sisal. Se compromete la empresa á prolongar el muelle que se construya hasta encontrar la profundidad de doce pies ó aproximarlo lo más que sea posible á esta profundidad, cuya prolongación empezará á los tres años después de concluido el ferrocarril y la concluirán dentro de un año, pasado el cual quedará a beneficio del gobierno el derecho de muelle que será cobrado por el tesorero del Estado, mientras no lleve á cabo la empresa la repetida prolongación



13 El gobierno del Estado garantizará á los tenedores del privilegio, en recompensa de sus trabajos, una subvención de cinco mil pesos por año por el término de diez contados desde la fecha en que se abra al público el ferrocarril en toda su longitud

13 El gobierno del Estado garantizará á los tenedores del privilegio, en recompensa de sus trabajos, una subvención de cinco mil pesos por año por el término de diez contados desde la fecha en que se abra al público el ferrocarril en toda su longitud

14 Los tenedores del privilegio están facultados para formar los estatutos y reglamentos relativos a su régimen económico, pero los pondrán en conocimiento del gobierno, que se reserva son embargo la vigilancia sobre la buena construcción, estado y servicio del camino, sus trenes, locomotivas, etc. Las tarifas y aranceles que se establezcan no podrán pasar del máximo de un peso por un pasajero en cada viaje, y de veinticinco centavos de flete por cada quintal de peso que se conduzca por el ferrocarril. Pasados treinta años de estar abierto el camino al uso del público, las tarifas y aranceles serán los que se establezcan con la precisa e indispensable aprobación del gobierno del estado

14 Los tenedores del privilegio están facultados para formar los estatutos y reglamentos relativos a su régimen económico, pero los pondrán en conocimiento del gobierno, que se reserva son embargo la vigilancia sobre la buena construcción, estado y servicio del camino, sus trenes, locomotrices, etc. Las tarifas y aranceles que se establezcan no podrán pasar del máximo de un peso por un pasajero en cada viaje, y de veinticinco centavos de flete por cada quintal de peso que se conduzca por el ferrocarril. Pasados treinta años de estar abierto el camino al uso del público, las tarifas y aranceles serán los que se establezcan con la precisa e indispensable aprobación del gobierno del estado

15 En compensación de todas las anteriores concesiones, los tenedores del privilegio estarán obligados á transportar gratuitamente todos los trenes, municiones y tropas del supremo gobierno y del Estado que caminen de un punto á otro de a línea, así como toda correspondencia pública que recibirán y entregarán con las formalidades legales, sin que se entienda que los empresarios quedan obligados a disponer algún viaje extraordinario para el cumplimiento de este artículo.

15 En compensación de todas las anteriores concesiones, los tenedores del privilegio estarán obligados á transportar gratuitamente todos los trenes, municiones y tropas del supremo gobierno y del Estado que caminen de un punto á otro de a línea, así como toda correspondencia pública que recibirán y entregarán con las formalidades legales, sin que se entienda que los empresarios quedan obligados a disponer algún viaje extraordinario para el cumplimiento de este artículo.

16 Se conceden diez meses para la formación de la empresa que ha de llevar a cabo la obra del ferrocarril, y pasado dicho plazo, sin que se haya dado aviso al gobierno de haberse constituido, y se le hayan remitido los planos del camino, se considerará este privilegio nulo y de ningún valor, y al gobierno en aptitud de concederlo á cualquiera persona o empresa

16 Se conceden diez meses para la formación de la empresa que ha de llevar a cabo la obra del ferrocarril, y pasado dicho plazo, sin que se haya dado aviso al gobierno de haberse constituido, y se le hayan remitido los planos del camino, se considerará este privilegio nulo y de ningún valor, y al gobierno en aptitud de concederlo á cualquiera persona o empresa

17 También se considerará nulo y de ningún valor el privilegio, si pasados dos años no se hubiese concluido y abierto al uso del público el ferrocarril proyectado, quedando la parte construida a beneficio del gobierno del Estado, sin derecho por parte de los concesionarios, á remuneración de ninguna clase

17 También se considerará nulo y de ningún valor el privilegio, si pasados dos años no se hubiese concluido y abierto al uso del público el ferrocarril proyectado, quedando la parte construida a beneficio del gobierno del Estado, sin derecho por parte de los concesionarios, á remuneración de ninguna clase, pero no se contarán en dichos dos años el tiempo en que la empresa no pueda cumplir con sus obligaciones por alguna circunstancia de fuerza mayor, como una guerra ó una epidemia, en cuyo caso se le hará la reposición del tiempo perdido á juicio de dos peritos que serán nombrados uno por la empresa y el otro por el gobierno, designando ambos peritos un tercero para el caso de discordia. Tanto este plazo, como el de que habla el artículo anterior, empezarán a contarse desde la fecha de la sanción de este decreto

18 Este privilegio se sujetará a la aprobación de la próxima legislatura, y los plazos que se señalan en los dos artículos anteriores empezarán a correr desde que se obtenga, sin que en el caso inesperado de que no se conceda dicha aprobación, tengan los concesionarios derecho á reclamación de ninguna clase, pues las obligaciones y derechos que constan de este decreto no tendrán efecto para ninguna de las partes hasta que con la aprobación del Congreso del Estado quede perfeccionado el privilegio

19 Tendrán los concesionarios la facultad de organizar el servicio interior de la línea y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de rentas nacionales. Los concesionarios podrán establecer para el servicio del ferrocarril y uso de los que por él viajen, un telégrafo propio; pero si al abrirse la línea no lo hubieran concluido, podrá el gobierno contratar la obra con cualquiera otra persona

18 Tendrán los concesionarios la facultad de organizar el servicio interior de la línea y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de rentas nacionales. Los concesionarios podrán establecer para el servicio del ferrocarril y uso de los que por él viajen, un telégrafo propio; pero si al abrirse la línea no lo hubieran concluido, podrá el gobierno contratar la obra con cualquiera otra persona



20 Los que robaren rieles, dañaren el camino o lo interrumpiesen de cualquiera otra manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la empresa á entregados al juez competente, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

19 Los que robaren rieles, dañaren el camino o lo interrumpiesen de cualquiera otra manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la empresa á entregados al juez competente, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Fuente: elaboración propia con base en Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo segundo, pp. 530–533; Eligio Ancona, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán*, tomo tercero, pp. 8–12.

ANEXO 11.

Consejo de administración y listas de accionistas de la Compañía
del Ferrocarril de Mérida a Progreso (1874, 1880 y 1881)

Consejo de Administración y lista de accionistas, 1874

Presidente	D. Francisco Zavala
Vicepresidente	D. José Font
Tesorero	D. Felipe Ibarra Ortoll
Vocales	D. Augusto L. Peón D. Juan Crasemann D. Alfredo Domínguez
Secretario	Nicanor Rendón
Accionistas hasta 4 de Julio de 1874	
D. Eduardo Gutiérrez	D. Camilo Cámara
D. Rodolfo G. Cantón	D. Manuel Dondé Cámara
D. Ramón Aznar Pérez	D. José Domínguez Lara
D. Miguel Espinosa Rendón	D. J. E. Cámara
D. Florencio Laviada	D. Martín Espinosa
D. Antonio Espinosa	D. Eduardo Cámara
D. Olegario Molina	D. Ricardo Molina
D. Perfecto Solís	D. Manuel Rubio
Castellanos y Domínguez	D. F. M. de Arredondo
D. Manuel M. de Arredondo	D. Juan Miguel Castro
D. Camilo Cámara Zavala	D. Ernesto Cámara
D. Pedro Álvarez	D. Liborio Irigoyen

Fuente: elaboración propia con información contenida en "Remitido" *La Revista de Mérida*, 10 de julio de 1874, p. 4.



Accionistas del Ferrocarril de Mérida a Progreso en 1880 y lugar de residencia

Radicados en Mérida	
Fernando Barbachano	Fernando Sauri
José de la C. Vales	P. de Regil y Ávila
José D. Molina	Candelaria de la Cámara
Pedro Álvarez	P. de Regil y Peón
Ramón Gasque	Luis Fuente
Liborio Irigoyen	M. Martínez de A.
Carlos Ma. Sauri	Francisca de P. Solís de S.
Sres. Haro & Peña	Lázaro Pavía
Mauricio Tejero	Tomasa V. Narvárez
Albino Manzanilla	José E. Carrillo
Isidoro Mendicuti	Manuel Rubio
José I. Ruz	Tomás Vázquez
Carlos Argaiz	Amado Cantón
C. Cámara e Hijos	Matilde Pazos
Agustín Alzina	Miguel Espinosa R.
Miguel Febles	Ignacio Cervera
José García Morales	Pedro Torre
Rafael Rivas	Silverio Camal
Basilio Zetina	Olegario Molina
Eraclio G. Cantón	Rodulfo G. Cantón
Wenceslao Pérez	Patricio Ferráez
Narciso Sousa	Nicolás Ruiz
Ramón Borja (Ciudad de México)	P.G. Méndez & C. (Veracruz)
Casiano Sauri (Motul)	Teodoro Peniche (Motul)
Carlos E. Pérez (Laguna)	José M. Blengio (Campeche)
Prefecto Bolio y Bolio (Izamal)	

Fuente: elaboración propia con información obtenida en: Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos y disposiciones...op.cit.*, tomo IV, p. 601.

Accionistas del Ferrocarril de Mérida a Progreso en 1881 y lugar de residencia

Radicados en Mérida	
Fernando Barbachano	Fernando Sauri
José de la C. Vales	P. de Regil y Ávila
José D. Molina	Candelaria de la Cámara
Ramón Gasque	Luis Fuente
Liborio Irigoyen	M. Martínez de A.
Sres. Haro & Peña	Lázaro Pavía
Mauricio Tejero	Tomasa V. Narváez
Albino Manzanilla	José E. Carrillo
Isidoro Mendicuti	Manuel Rubio
José I. Ruz	Tomás Vázquez
Carlos Argaiz	Amado Cantón
Agustín Alzina	Matilde Pazos
Miguel Febles	Miguel Espinosa R.
José García Morales	Ignacio Cervera
Rafael Rivas	Pedro Torre
Basilio Zetina	Silverio Camal
Eraclio G. Cantón	Olegario Molina
Wenceslao Pérez	Rodulfo G. Cantón
Narciso Sousa	Patricio Ferráez
Nicolás Ruiz	Ramón Borja (Ciudad de México)
José M. Blengio (Campeche)	P.G. Méndez & C. (Veracruz)
Casiano Sauri (Motul)	Teodoro Peniche (Motul)
Carlos E. Pérez (Laguna)	Prefecto Bolio y Bolio (Izamal)

Fuente: elaborado con información obtenida en: Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos y disposiciones...op.cit.*, tomo IV, p. 60.



ANEXO 12.

Trazo propuesto para la tercera vía de ferrocarril entre Mérida y Progreso



Fuente: "Ferrocarril de Mérida a Progreso", AGN, SCOP, Ferrocarriles, Ferrocarril de Mérida a Progreso, 218/1-1, 1899, f. 2.

ANEXO 13.

Acercamiento a expendio de bebidas y/o alimentos
en la Estación del Ferrocarril Peninsular



Fuente: *El mundo Ilustrado*, 11 de febrero de 1906, s.p.



Índices

Gráficas, imágenes, mapas, planos y tablas



Índice de Gráficas

Gráfica 1. Ocupaciones predominantes en 1900-1919	100
---	-----

Índice de Imágenes

Imagen 1. Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida (1864-1865)	57
Imagen 2. Detalle del Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida	59
Imagen 3. Quintas establecidas en Mérida	61
Imagen 4. Posibles puntos de abastecimiento de agua	62
Imagen 5. Fragmento del plano de 1864-1865, con detalle de los terrenos que aún pertenecían al convento de monjas concepcionistas (recorte, terrenos marcados por perímetro)	65
Imagen 6. Edificios incendiados el 28 de mayo de 1889	86
Imagen 7. Calle Ancha del Bazar, 1886	87
Imagen 8. Calle Ancha del Bazar, 1917	88
Imagen 9. Vista de sur a norte de la calle 56 antes de la construcción del mercado	89
Imagen 10. Vista de sur a norte de la calle 56	90
Imagen 11. Carta de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 1890	119
Imagen 12. Proyecto de trazo del ferrocarril de Mérida a Sisal	143
Imagen 13. Inauguración del Ferrocarril de Mérida a Peto	161
Imagen 14. Vías que la compañía de Mérida a Peto tenía autorizadas construir y propuesta del nuevo ramal	163
Imagen 15. En rojo el trazo tentativo de la construcción de los Ferrocarriles Sud-Orientales	185
Imagen 16. Mapa del Ferrocarril Mexicano	191

Imagen 17. Mapa del Ferrocarril Central Mexicano y sus conexiones	192
Imagen 18. Mapa del Ferrocarril Nacional de México.....	194
Imagen 19. Carta del Ferrocarril Interocéánico.....	196
Imagen 20. Carta del ferrocarril de Monterrey al golfo.....	197
Imagen 21. Carta del Ferrocarril Internacional	199
Imagen 22. Fragmento del plano de la ciudad de Guadalajara. Acercamiento a la estación del ferrocarril.....	232
Imagen 23. Fragmento del Plano General de la Ciudad de San Luis, acercamiento al área de la alameda y estación del Ferrocarril Central Mexicano.....	233
Imagen 24. Calle ancha del bazar, vista poniente a oriente	239
Imagen 25. Plano que comprende parte de los terrenos del pueblo de Itzimná.....	242
Imagen 26. Fragmento de plano 1864-1865, camino de Conkal.....	245
Imagen 27. Fragmento del plano de 1899, calle 50.....	246
Imagen 28. Fragmento del plano de 1910, calle 50 y camino de Conkal.....	247
Imagen 29. Vista de oriente a poniente de la calle 69 entre 72 y 74.....	249
Imagen 30. Vista de poniente a oriente calle 69 entre 72 y 74.....	249
Imagen 31. La semana en la vía ancha.....	253
Imagen 32. Plano de la ciudad de Mérida con señalización de las cuatro estaciones de ferrocarril existentes, 1899.....	256
Imagen 33. Andenes y oficinas de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso.....	258
Imagen 34. Parte de las casas reales cedidas a la empresa.....	260
Imagen 35. Plano de los almacenes construidos en terrenos de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso.....	261
Imagen 36. Croquis de la estación de Mejorada.....	267
Imagen 37. Edificios de la dirección General del Ferrocarril de Mérida a Peto.....	270
Imagen 38. Oficina de la Dirección General del Ferrocarril de Mérida a Peto.....	270
Imagen 39. Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto.....	271
Imagen 40. Calle 65 y costado de la estación del Ferrocarril de Mérida a Peto.....	272
Imagen 41. Salón de la estación de Mérida a Peto.....	273
Imagen 42. Interior de los almacenes del Ferrocarril de Mérida a Peto en Mérida I.....	274

Imagen 43. Interior de los almacenes del Ferrocarril de Mérida a Peto en Mérida II	274
Imagen 44. Ferrocarril de Mérida a Peto. Plano de la Estación actual y de la proyectada (La parte superior es el norte)	276
Imagen 45. Ferrocarril de Mérida a Peto. Plano de la nueva estación proyectada en Mérida (el lado derecho es el norte)	277
Imagen 46. Estación del Ferrocarril de Oriente	280
Imagen 47. Croquis de la estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid	281
Imagen 48. Detalle de la ubicación de la estación del Ferrocarril Peninsular	284
Imagen 49. Fachada de la Estación del Ferrocarril Peninsular	285
Imagen 50. Interior de la Estación del Ferrocarril Peninsular	286
Imagen 51. Croquis de la estación del Ferrocarril Peninsular	287
Imagen 52. Detalle del plano de 1889, plaza de San Sebastián	289
Imagen 53. Vista lateral del parque de La Mejorada hacia el oriente	293
Imagen 54. Fachada de la Iglesia de La Mejorada y entrada del Hospital O’Horán	295
Imagen 55. Depósito de carros de la Estación del Ferrocarril Peninsular	314
Imagen 56. Talleres de La Plancha	315
Imagen 57. Área en donde se establecieron los talleres, fragmento de plano de Mérida 1920	316
Imagen 58. Trabajadores en los talleres de “La Plancha”, 1917	317
Imagen 59. Plano de los predios que ocupan las bodegas números 2 y 3 en esta ciudad	320
Imagen 60. Localización del Almacén núm. 4	321
Imagen 61. Propiedades cercanas a la estación de la división de oriente	322
Imagen 62. Plano de la ciudad de Mérida y sus colonias, c. 1920	323
Imagen 63. Localización del Enlace	324
Imagen 64. Localización del “Enlace” y terrenos de la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén	325
Imagen 65. Corral y casa del guardavía	326
Imagen 66. Proyecto de la Estación central en relación con la estación de la Mejorada, 1908 (la izquierda es el norte)	329
Imagen 67. Ubicación de la Estación Central	330
Imagen 68. Vista sur de la calle 55 x 46	335
Imagen 69. Dibujo de fachadas de la Estación Central de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán	343



Imagen 70. Plano de la Estación Central de Ferrocarriles Unidos de Yucatán	344
Imagen 71. Estación central en construcción	347
Imagen 72. Plano de los predios 444, 446, 448 y 450 de la calle 63	373

Índice de Mapas

Mapa 1. Destinos propuestos para la construcción de caminos de hierro en Yucatán	146
Mapa 2. Etapas de construcción de la vía del ferrocarril de Mérida a Progreso con Ramal a Izamal	157
Mapa 3. Avances en los trabajos de construcción de la vía troncal del ferrocarril de Mérida a Peto y del ramal a Sotuta	164
Mapa 4. Avance en la construcción del ferrocarril de Mérida a Valladolid y sus ramales	173
Mapa 5. Ferrocarril de Mérida a Campeche y sus ramales (Peninsular)	179
Mapa 6. Red Ferroviaria en Yucatán hacia 1906	216

Índice de Planos

Plano 1. Crecimiento de la planta urbana de Mérida entre 1864-1920	73
Plano 2. Terreno ocupado por la Ciudadela de San Benito	83
Plano 3. Recreación de la lotificación de 1880	84
Plano 4. Equipamiento de la ciudad de Merida, 1899	103
Plano 5. Hoteles, casas de huéspedes, fondas, restaurantes, cafés y cantinas	107
Plano 6. Manzanas afectadas por el paso del ferrocarril de Mérida a Campeche	248
Plano 7. Sistema de vías férreas en Mérida	251
Plano 8. Propiedades de la compañía del ferrocarril de Mérida a Progreso	262
Plano 9. Ubicación de la estación y oficinas del Ferrocarril de Mérida a Peto	269
Plano 10. Ubicación del Hospital O'Horan y las vías	297
Plano 11. Propiedades pertenecientes a Ferrocarriles Unidos de Yucatán	305
Plano 12. Croquis de los Talleres de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán	318
Plano 13. Modificaciones solicitadas al ayuntamiento	333

Plano 14. Terrenos adquiridos para la estación central, departamentos y patios de maniobra	336
Plano 15. Ubicación de propiedades dadas en Alquiler por FUY	353
Plano 16. Distribución de casas ocupadas por empleados de la empresa	359
Plano 17. Casas desocupadas	362
Plano 18. Ubicación de casas por las que se hicieron ofertas de compra	366
Plano 19. Propiedades “no útiles” para el servicio de la compañía, 1918	369

Índice de Tablas

Tabla 1. Industrias y oficios registrados en Mérida en 1869	61
Tabla 2. Evolución de la población de Mérida 1877-1921	75
Tabla 3. Migración por entidad política de nacimiento de residentes en el partido de Mérida 1900-1910	77
Tabla 4. País de origen de residentes extranjeros en el municipio de Mérida	78
Tabla 5. Profesionistas en el municipio de Mérida	81
Tabla 6. Ocupaciones vinculadas con la actividad comercial 1900-1910	91
Tabla 7. Comercios establecidos en 1906-1907	92
Tabla 8. Fábricas e industrias existentes en Mérida hacia 1879	93
Tabla 9. Listado de fábricas establecidas en Mérida, 1906 y 1907	96
Tabla 10. Personas que declararon ocupaciones relacionadas a la industria	98
Tabla 11. Población por sexo que habitaba en los pueblos del municipio de Mérida	101
Tabla 12. Presupuesto del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y el Progreso	127
Tabla 13. Costos al país la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso vs el costo a Sisal	142
Tabla 14. Adquisición de propiedades del Ferrocarril de Mérida a Progreso	263
Tabla 15. Propiedades de la Compañía Peninsular de Ferrocarriles	283
Tabla 16. Lista de propiedades pertenecientes a Ferrocarriles Unidos de Yucatán	306
Tabla 17. Lista de propiedades compradas y que se planeaban adquirir para la Estación Central y sus patios	337
Tabla 18. Predios en Mérida “no útiles” al servicio cuya venta se autoriza	349
Tabla 19. Casas dadas en arriendo	354
Tabla 20. Casas de la empresa ocupadas por empleados	356



Tabla 21. Propiedades “no útiles”, 1914.....	360
Tabla 22. Lista de casas desocupadas.....	362
Tabla 23. Relación de ofertas para adquisición de predios de la compañía.....	364
Tabla 24. Propiedades y terrenos “no útiles para el servicio.....	370
Tabla 25. Negociaciones para venta de predios, 1919.....	371



FERROCARRIL Y CIUDAD

LA TRANSFORMACIÓN URBANA
DE MÉRIDA A PARTIR DE LA
INTRODUCCIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA
FERROVIARIA (1874-1920)

Leonor Eugenia Reyes Pavón

fue editado por el

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
DE LAS REVOLUCIONES DE MÉXICO

Se terminó en la Ciudad de México en enero de 2025.

Todas las sociedades tienen la capacidad de producir su propio espacio, dentro del marco político-jurídico que ellas mismas han creado. Es decir, que las relaciones sociales (ideológicas y culturales), económicas y políticas (el modo de gobierno, la forma de propiedad de la tierra, etcétera) en un tiempo histórico específico determinan la manera en que una sociedad crea su espacio adaptando su entorno. Entonces, el espacio es algo tangible, producto de la acción humana en un momento histórico concreto que representa una estructura social, se ordena por medio de las relaciones económicas, políticas e ideológicas que le dan significado. Autores como Henri Lefebvre y Manuel Castells coinciden en que el espacio puede alcanzar varias formas, es resultado de un proceso social, por lo tanto, humano, que se produce de acuerdo con las características y relaciones de una sociedad determinada en un tiempo específico que no es estático.

Por lo tanto, la ciudad es un espacio producido por el hombre, que no puede ser estudiado dejando de lado las implicaciones sociales, políticas y culturales que lo crearon. Para comprender el problema de lo urbano es necesario estudiar los procesos de urbanización, este concepto debe vincularse a la producción social de formas espaciales y dentro de ese contexto se señala que “se refiere al proceso a través del cual una proporción significativamente importante de la población de una sociedad se concentra en un cierto espacio, en el cual se constituyen aglomeraciones funcional y socialmente interdependientes desde el punto de vista interno”, en el que se debe tomar en cuenta las redes urbanas que condicionaron la organización del espacio. Entendemos urbanización como las modificaciones en el entorno urbano como respuesta a las necesidades económicas, políticas, sociales, culturales, etcétera.

A partir de estos conceptos entendí que el fenómeno que me interesaba podía explicarse de manera más comprensiva a través de la perspectiva de la historia urbana. Esta corriente, vinculada a la historia social de la ciudad, ponderó la ciudad como espacio privilegiado para la observación del comportamiento humano.

LEONOR EUGENIA REYES PAVÓN

El presente trabajo fue acreedor en 2022 al Premio en Investigación Histórica sobre La Reforma Liberal de México y Porfiriato “Gastón García Cantú”, convocado por el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México (INEHRM).



Cultura
Secretaría de Cultura



Instituto Nacional de
Estudios Históricos de las
Revoluciones de México