

Infraestructura y tecnología ferroviaria en Yucatán: El Ferrocarril de Mérida a Valladolid (1879-1902)

Railway Infrastructure and Technology in Yucatán: The Railroad Mérida to Valladolid (1879-1902)

Infraestrutura e tecnologia ferroviária em Yucatán: A Estrada de Ferro de Mérida a Valladolid (1879-1902)

LEONOR EUGENIA REYES PAVÓN

Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades – UNAM

Dirección de correo electrónico: leonor_e_reyes@yahoo.com.mx

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6931-9883>

Recibido/Received: 13/07/2025. Aceptado/Accepted: 23/05/2026.

Cómo citar/How to cite: Reyes Pavón, L. E., “Infraestructura y tecnología ferroviaria en Yucatán: El Ferrocarril de Mérida a Valladolid (1879-1902)”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 57 (2026): 79-105. DOI: <https://doi.org/10.24197/3v2vg521>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional (CC-BY 4.0). / Open access article under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0).

Resumen: Este artículo analiza la construcción del Ferrocarril de Mérida a Valladolid (México) entre 1880 y 1902. Sus objetivos son comprender el contexto político de su concesión, examinar las soluciones tecnológicas adaptadas al medio local. A través de un estudio detallado de fuentes primarias, muestra cómo este proyecto combinó intereses estatales y privados, respondió a desafíos geográficos, tecnológicos y de insumos; y sirvió como instrumento de control territorial mediante el cual se buscaba expandir el mercado del henequén y consolidar el poder estatal en un contexto de conflicto social.

Palabras clave: Ferrocarril de Mérida a Valladolid, adaptación tecnológica, Infraestructura ferroviaria, control territorial, Yucatán siglo XIX

Abstract: This article analyzes the construction of the Mérida-Valladolid Railway (Mexico) between 1880 and 1902. Its objectives are to understand the political context of this concession and to examine the technological solutions adapted to the local environment. Through a detailed study of primary sources, it shows how this project combined state and private interest, responded to geographic, technological, and supply challenges, and serves as an instrument of territorial control

aimed at expanding the henequen market and consolidating state power in a context of social conflict.

Keywords: Mérida-Valladolid Railway, Technological adaptation, Railway Infrastructure, Territorial control, 19th-century Yucatán

INTRODUCCIÓN

El Estado de Yucatán se ubica en la península del mismo nombre en México. Desde la época de la dominación española, uno de los principales problemas que enfrentó este territorio fue la carencia de comunicaciones eficientes, tanto hacia su interior, como con el resto del país, debido a su localización geográfica y al relativo aislamiento que mantenía la península con el centro del poder político y económico. La conectividad del territorio se resolvió parcialmente mediante rutas marítimas, como el comercio de cabotaje y altura a través del puerto de Sisal, y posteriormente desde el de Progreso, convertido en puerto principal a partir de 1871, así como por una limitada red de caminos terrestres (Ferrer, 1977: 507-529 y 594-609).

Durante el siglo XIX, la necesidad de fortalecer las comunicaciones internas y externas del estado motivó diversos proyectos que, desde una etapa temprana en la historia ferroviaria nacional, buscaron articular el territorio a través de líneas férreas, particularmente a partir de proyectos encaminados a conectar la capital del estado con la costa. Si bien los primeros esfuerzos datan de la década de 1850, fue hasta 1875 cuando comenzó la construcción del primer ferrocarril en Yucatán, el cual conectaría puerto de Progreso con Mérida mediante un trayecto de aproximadamente 35 kilómetros de vía (Irabién, 1928: 2-8; Barceló, 2011: 7-11).

Entre 1879 y 1880, alentados por la inminente conclusión del ferrocarril entre Mérida y Progreso,¹ tanto el gobernador del estado Manuel Romero Ancona, como el general Francisco Cantón Rosado, solicitaron al gobierno federal sendas concesiones para construir nuevas líneas ferroviarias. El primero, en representación del gobierno estatal, solicitó anuencia para establecer una vía con destino a Peto, en la región sur del estado, y otra hacia Calkiní, en la frontera con Campeche. Por su parte, Cantón, a título personal, pidió que se le otorgara una concesión para

¹ La finalización de esta vía tuvo lugar en 1881.

construir un ferrocarril que llegaría a la ciudad de Valladolid, ubicada en el oriente del estado, de donde él era nativo, la cual obtuvo en 1880.²

El interés en promover estas vías férreas respondía a una combinación de factores logísticos, económicos y políticos. Entre los más relevantes se encontraba la necesidad de trasladar con mayor eficiencia los productos destinados a la exportación, particularmente el henequén, un agave endémico de la península cuya fibra, empleada para elaborar cuerdas y costales, adquirió creciente importancia a partir de la segunda mitad del siglo XIX y terminaría por convertirse en el motor principal de la economía regional. El cultivo del henequén, caracterizado por requerir grandes extensiones de tierra y un ciclo productivo prolongado, necesitaba vías de transporte que garantizaran el flujo constante hacia los puertos de embarque.

Otra motivación central para el impulso de la infraestructura ferroviaria estuvo vinculada con el prolongado conflicto conocido como Guerra Social Maya, o Guerra de Castas, que se originó en la década de 1840. A lo largo de los años, las poblaciones mayas rebeldes se replegaron hacia el suroriente de la península, en territorios que más adelante conformarían el estado de Quintana Roo (Dumond, 2005). En este contexto, el ferrocarril era percibido como una herramienta estratégica que ayudaría a facilitar la pacificación de la región mediante la presencia permanente del Estado, mediante el movimiento de tropas y el aprovisionamiento logístico en zonas que se consideraban inestables.³

Por su parte, el gobierno federal, a partir de 1880, emprendió activamente políticas para promover la expansión masiva de la red ferroviaria en el país. Esta estrategia se tradujo en el otorgamiento de concesiones y subvenciones, así como en la promulgación de leyes que establecían los incentivos, condiciones y obligaciones para la construcción y explotación de líneas férreas. Estas iniciativas respondían a la extendida creencia de que el ferrocarril era símbolo de progreso y modernidad, y

² El contrato de concesión puede consultarse en Archivo General de la Nación – México (AGN-M), Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), Ferrocarriles, Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), exp. 23/37-1, 1880, fs. 1-6.

³ Algunos ejemplos de esto se encuentran en: *Compañía*, 1898: 4 y AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/85-1, 1886, fs. 8-9r. Incluso se promovió la construcción de un ferrocarril que se dirigiese directamente a la zona del conflicto bajo el nombre de Ferrocarriles Sud-Orientales, aunque finalmente nunca se concretó este proyecto (Casares, 2025).

constituía un medio idóneo para integrar económica y políticamente regiones periféricas con el centro del país. (Ortiz, 1987: 170-196; Kuntz, 2015: 69-72). Es en este contexto en el que se inscribe la construcción del Ferrocarril de Mérida a Valladolid.

Si bien existen estudios importantes sobre la expansión ferroviaria en México y su relación con la modernización económica, sobre todo para el porfiriato, la dimensión técnica y material de la construcción ferroviaria ha recibido poca atención. Para el caso yucateco, las investigaciones sobre el ferrocarril han privilegiado los análisis vinculados a la economía henequenera y a los grupos empresariales regionales (Arrieta, 1979: 113-156; Wells, 1992: 159-209; Beltrán, 2023), dejando en segundo plano los procesos de adaptación tecnológica y las soluciones ingenieriles implementadas en el territorio. En este sentido, más que insertarse en un debate consolidado, este trabajo busca contribuir a un campo aún poco desarrollado, proponiendo una aproximación que articule infraestructura, tecnología y control territorial desde una perspectiva histórica. De este modo, el presente trabajo no sólo amplía estos enfoques, sino que propone analizar la infraestructura ferroviaria como un espacio de convergencia entre soluciones técnicas, estrategias de control territorial y dinámicas económicas regionales.

Este texto, si bien recurre al contexto político y económico para situar la construcción de la vía, su enfoque central se dirige a los aspectos técnicos y materiales que definieron el trazado y su ejecución. En este sentido, se retoman los aportes de autores como Yanes (2000); Guajardo (2010) y Aguayo, Ortega y Bonilla (2015), cuyas investigaciones han contribuido al conocimiento de las innovaciones tecnológicas que acompañaron la expansión ferroviaria en México.

Este estudio se centra en el Ferrocarril de Mérida a Valladolid, también denominado Ferrocarril de Oriente, y sus ramales, con el propósito analizar su papel como infraestructura de transporte, pero también como instrumento de articulación territorial y modernización tecnológica en Yucatán. Para ello se plantean los objetivos siguientes: comprender el contexto en el que se otorgó la concesión y los intereses económicos y políticos que orientaron su construcción; b) examinar cómo se aplicaron soluciones ingenieriles adaptadas a las condiciones físicas y geográficas del territorio peninsular; y c) valorar la infraestructura ferroviaria como un elemento de integración territorial cuyas implicaciones trascendieron lo estrictamente técnico para incidir en procesos políticos, económicos y sociales. De igual forma, tal y como lo

propone Medina (2014: 192) para el caso de Jalisco, se considera que la expansión ferroviaria contribuyó a una articulación territorial diferenciada, que favoreció determinados circuitos económicos reforzando nuevas jerarquías espaciales dentro de la península.

Este artículo sostiene que la construcción del Ferrocarril de Mérida a Valladolid respondió tanto a intereses económicos asociados, sobre todo, a la expansión henequenera, como a una lógica estatal de control territorial y pacificación del oriente peninsular. Se plantea que las soluciones técnicas implementadas durante su construcción estuvieron condicionadas por las características geográficas y ambientales de Yucatán. Este trabajo se centra en un caso regional cuya importancia radica en mostrar los procesos de adaptación tecnológica y articulación territorial en un entorno geográfico y político con sus propias particularidades.

El periodo de estudio abarca de 1878, año en que se otorgó la concesión de la vía, hasta 1902, cuando su propietario Francisco Cantón, vendió la línea a la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Esta última adoptó sus propios criterios para la conclusión de la obra y la explotación de los tramos, orientados principalmente por intereses empresariales.

La investigación se desarrolla desde una perspectiva histórica, vinculada al campo de estudio de las infraestructuras y la tecnología, y se apoya en el análisis de fuentes primarias como informes anuales, contratos de concesión, planos técnicos, discursos oficiales y empresariales, con el fin de reconstruir tanto los procesos constructivos como los intereses que confluyeron en el proyecto. Se enfatiza la dimensión material, simbólica y política del ferrocarril como tecnología de poder.

1. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, CONCESIONES Y OBJETIVOS TERRITORIALES

La concesión para construir una vía entre Mérida y Valladolid se otorgó en el marco de la política ferroviaria nacional impulsada durante los gobiernos de Porfirio Díaz y Manuel González, caracterizada por promover proyectos ferroviarios mediante concesiones tanto a particulares como a gobiernos estatales (Calderón, 1965: 491-499 y Ortiz, 1987: 173-179). Estas concesiones incluían subsidios y exenciones fiscales, con el objetivo de fomentar la expansión de la infraestructura ferroviaria como herramienta de modernización económica y control territorial. De este modo, el Estado minimizaba su exposición directa al riesgo financiero,

pero respaldaba a los concesionarios que cumplieran con los compromisos contractuales, asegurando así el desarrollo de la red ferroviaria nacional.

En Yucatán, motivados por los avances en la construcción del ferrocarril Mérida-Progreso, se gestionaron ante el gobierno federal concesiones para otras rutas estratégicas. El empresario, militar y político Francisco Cantón Rosado promovió la construcción de una línea entre Mérida y su ciudad natal, Valladolid, en el oriente del estado. Esta iniciativa se formalizó el 11 de junio de 1880 mediante un decreto que le otorgaba el derecho de concesión y explotación por 99 años. Entre las obligaciones impuestas destacaban la entrega de una fianza, el cumplimiento de metas mínimas anuales de construcción, la aprobación gubernamental de los tramos terminados y la presentación de informes anuales sobre el estado de la empresa. A cambio, Cantón recibiría beneficios significativos: importación libre de impuestos durante veinte años de los materiales de construcción, entrega gratuita de terrenos nacionales sobre los que correría la vía, facilidades para expropiar terrenos de particulares previa indemnización y una subvención de seis mil pesos por cada kilómetro aprobado.⁴

El modelo concesional, típico del porfiriato, no solo permitía la rápida construcción de vías en regiones estratégicas, sino que también respondía a una lógica de articulación territorial y consolidación del poder estatal. En el caso de la vía a Valladolid, los motivos combinaban intereses económicos, políticos y personales. Por un lado, el objetivo era conectar las zonas productoras de henequén en el oriente del estado con el puerto de Progreso, integrando la región oriental al circuito de exportación y fortaleciendo la economía estatal. A fines de siglo XIX, la fibra se consolidó como el motor económico de Yucatán, impulsada por la creciente demanda internacional —especialmente desde Estados Unidos— para la fabricación de cuerdas, costales y materiales de empaque industrial (Kuntz, 2010: 237-283). Aunque la zona oriente del estado, menos desarrollada que el noroeste, contaba con importantes plantaciones de henequén y en ella se producían otros productos agroindustriales, por lo que integrarla al sistema ferroviario, conectando Valladolid con Mérida, y a través del ramal en Conkal, con el puerto de Progreso, era de importancia estratégica para facilitar el traslado de mercancías hacia el mercado exterior y generar un sistema logístico más eficiente y competitivo.

⁴ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/37-1, 1880, fs. 2-6

Por otro lado, la iniciativa reflejaba los intereses personales de Cantón, originario de Valladolid, quien pretendía fortalecer la integración de su región natal al sistema económico estatal.

Además, la lógica política de la época no puede separarse del contexto bélico y social. La región sudoriental de la península, donde la Guerra Social Maya había dejado huella desde 1840, se consideraba un territorio inestable y difícil de dominar. En ese contexto, el ferrocarril se concibió como un instrumento de pacificación y control territorial, facilitando el movimiento de tropas y la provisión de pertrechos hacia zonas inestables para sofocar posibles rebeliones (Reyes, 2025a: 121-124). Por lo tanto, la construcción de la vía Mérida- Valladolid debe entenderse como un proyecto económico y como un mecanismo estatal de consolidación del dominio sobre un territorio históricamente fragmentado y con fuertes resistencias indígenas.

A estos factores económicos y políticos se sumaban desafíos técnicos de importancia. El territorio peninsular presentaba características geográficas particulares: el suelo kárstico, altamente poroso y con escasa retención de humedad, dificultaba la cimentación y obligaba a soluciones de ingeniería adaptadas al contexto local, como el uso de terraplenes elevados, cortes profundos y estructuras de piedra caliza. Estas adaptaciones técnicas no solo eran necesarias para la viabilidad de la obra, sino que también evidenciaban la transferencia y localización de saberes ingenieriles que caracterizó la modernización ferroviaria mexicana. Ema Yanes destaca la trayectoria de varios ingenieros yucatecos que participaron en la construcción de las vías de la península, aunque no se dispone de información detallada sobre la formación y trayectoria de los dos responsables de la vía a Valladolid: Antonio Espinosa Rendón y Mariano Brito Sánchez, éste último encargado de la obra hasta su venta en 1902 (2000: 71-72).

En cuanto al derrotero previsto para el ferrocarril, el contrato de concesión establecía que la vía debía partir de Mérida y atravesar por las villas de Tixkokob, Motul e Izamal, continuando hacia el oriente hasta llegar a Valladolid.⁵ Sin embargo, la definición exacta de la ruta quedó sujeta a las decisiones técnicas de la empresa y los ingenieros, con la condición de que los planos fueran aprobados por el gobierno federal. Años más tarde, posiblemente debido a la solicitud del propietario del Ferrocarril de Mérida a Progreso, para construir un ferrocarril entre Mérida

⁵ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/37-1, 1880, f. 2r.

e Izamal, se hicieron modificaciones al trayecto: en un principio se indicaba que la vía pasaría por el poblado de Cenotillo,⁶ aunque en el trazado final se optó por atravesar Tunkás y Dzitás antes de llegar a Valladolid. Además, en 1888 Cantón obtuvo una concesión para construir un ramal desde el Poblado de Dzitás a Tizimín, pasando por Espita.⁷ Este último ramal no se estudia con detalle en este texto, ya que fue construido después de la venta de la compañía (Inauguración, 1914: 8; Irabién, 1928: 31).

En 1902, Francisco Cantón, quien se mantuvo como único propietario de la compañía, ya que nunca emitió acciones o participaciones, vendió la vía a la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Esta compañía buscaba unificar la red ferroviaria del estado bajo una sola administración, adquiriendo las vías de Mérida a Progreso, Mérida a Izamal, Mérida a Campeche y Mérida a Valladolid, y en 1908 la línea Mérida a Peto. Así se consolidó en la práctica un monopolio ferroviario en el estado. Al momento de la venta, la vía a Valladolid contaba con aproximadamente 145 kilómetros construidos y alcanzaba la población de Dzitás (Inauguración, 1914: 12, 16; Reyes, 2025a: 172). A partir de ese momento, Ferrocarriles Unidos asumió la responsabilidad de presentar los informes correspondientes ante las autoridades federales.

El análisis de esta concesión y sus modificaciones revela cómo las políticas de fomento ferroviario articularon intereses estatales y privados para lograr una integración territorial más efectiva. Este caso permite observar cómo la infraestructura al mismo tiempo respondió a utilidades económicas vinculadas a la exportación henequenera, y se insertó en una lógica política de control y pacificación de un territorio con una historia compleja, contribuyendo a consolidar la presencia estatal y a conectar de manera más eficiente las regiones productoras con los mercados internacionales.

⁶ AGN-M, SCOP, ferrocarriles, FUY, exp. 23/40-1, 1888, f. 2.

⁷ AGN-M, SCOP, ferrocarriles, FUY, exp. 23/40-1, 1888, f. 2.

Imagen 1. Plano de la red ferroviaria en Yucatán 1890



Mapoteca Orozco y Berra, serie Yucatán, exp. Yucatán 1, código clasificador: COYB.YUC.M48.V1.0071, 1890.

2. EL FERROCARRIL DE ORIENTE: MATERIALES, INGENIERÍA Y TRAZO

De acuerdo con la concesión otorgada a Francisco Cantón, la compañía estaba obligada a presentar informes anuales en los que debía consignar el estado de la empresa, datos sobre el personal, la situación financiera, el avance de la construcción de la vía y los materiales empleados, así como los que poseía la empresa para continuar con los trabajos, además de que cuando se fueron habilitando los tramos se incluyó el material rodante con que se contaba.

Los registros que se conservan muestran que este compromiso se cumplió y se pueden identificar dos tipos de informes: unos denominados “anuales” y otros “técnicos”, aunque son los primeros los que predominan en el archivo histórico. Estos documentos describen con precisión los elementos físicos de la obra: longitudes exactas, radios de curvatura de las vías, número de estaciones, y estructuras complementarias como escapes, depósitos de agua y andenes, así como los materiales utilizados en la construcción. La información revela cómo se combinaron soluciones técnicas estandarizadas con adaptaciones locales para hacer viable la construcción de líneas férreas en un contexto específico como el yucateco.

Esta sección propone analizar esas características técnicas para comprender no sólo las soluciones ingenieriles aplicadas a las condiciones físicas del territorio peninsular, sino también su papel en la consolidación

de un proyecto de integración territorial y modernización económica que respondía a intereses estatales y privados.

2. 1. Materiales y técnicas constructivas

El contrato de concesión especificaba que la vía debía ser de construcción, aunque ofrecía cierto margen de flexibilidad técnica, pues sólo en el artículo 12 se señalaba que: “los radios de las curvas podrán reducirse hasta cincuenta metros y el peso de los rieles hasta veinte kilogramos por cada metro de largo; las pendientes no pasarán de cinco por ciento; el ancho de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de novecientos catorce milímetros”.⁸ Este ancho correspondía a lo que se conocía coloquialmente como “vía angosta”, un tipo de trazo impulsado desde la década de 1870 por la Asociación de Ingenieros Civiles y Arquitectos, fundada en 1868 (Yanes, 2000: 63). Uno de sus principales promotores, el ingeniero Santiago Méndez y Méndez, también alentó la sustitución de los rieles de hierro por rieles de acero, reforzando el carácter moderno de estas obras (Informes, 1864: 16).⁹

Con respecto a los materiales empleados, se utilizaron rieles de acero de 40 libras por yarda (18.144 kilogramos por 0.914 metros), importados desde Alemania de la fábrica Krupp, con longitudes de entre 7 (6.4 metros) y 10 yardas (9.144 metros).¹⁰ Los durmientes se fabricaban localmente con maderas resistentes como pino tea (*pinus tadea*), chukum (*havardia albicans*), zapote (*pouteria sapota*) y jabín (*piscidia piscipula*), se formaban con una longitud de dos metros y un espesor de 20 a 25 centímetros.¹¹ Según el reglamento de la compañía, se colocaban con una separación de 60 centímetros sobre una capa de balasto de 20 centímetros de espesor.¹² La vía se estructuraba en dos niveles: la subestructura, compuesta de terraplenes formados a lo largo del trazo, y la

⁸ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/37-1, 1880, f. 2r.

⁹ Su padre, el también ingeniero Santiago Méndez Echazarreta, fue el encargado de desarrollar un presupuesto para la construcción de un ferrocarril entre Mérida y Progreso, aunque en este no se especificaba el material que tendrían, pero sí que su peso sería de 25 kilogramos.

¹⁰ AGN-M, SCOP, ferrocarriles, FUY, exp.23/256-1, 1884, f. 5; AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, 23/263-1, 1886-1896, f. 54r.

¹¹ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp.23/263-1, 1886-1896, f. 54r.

¹² AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp.23/263-1, 1886-1896, f. 54r, 70.

superestructura, integrada por el balasto, los durmientes y los rieles, sobre la cual circulaban los trenes.

Aunque, como se ha dicho, el terreno en Yucatán es mayormente llano, el trazo encontró pequeñas elevaciones de hasta 1.60 metros que debieron ser excavadas mediante cortes realizados con dinamita para permitir el paso de la vía.¹³ Sobre el material rodante, las locomotoras también eran importadas, principalmente del sistema Baldwin, siendo la primera que se utilizó en la línea de 16 toneladas.¹⁴

Estas elecciones técnicas reflejan la incorporación de materiales de estándares internacionales combinados con recursos locales, evidenciando la transferencia tecnológica y la adaptación al medio local. De igual forma, se muestra la voluntad de dotar a Yucatán de una infraestructura sólida que respondiera a la creciente demanda del comercio, y de los mercados internacionales de donde provenían gran parte de los materiales empleados para la construcción de la línea.

2. 2. Criterios de trazado y adaptación al terreno

El proyecto original establecía que la vía debía pasar por Tixkokob, Motul, Temax e Izamal, continuando hasta Valladolid. Sin embargo, el trazado fue modificado en función de decisiones técnicas e intereses empresariales, suspendiendo el paso por Izamal y en cambio optando por poblados como Cenotillo (según una modificación al contrato posterior) y finalmente tocando los poblados de Tunkás y Dzitás.

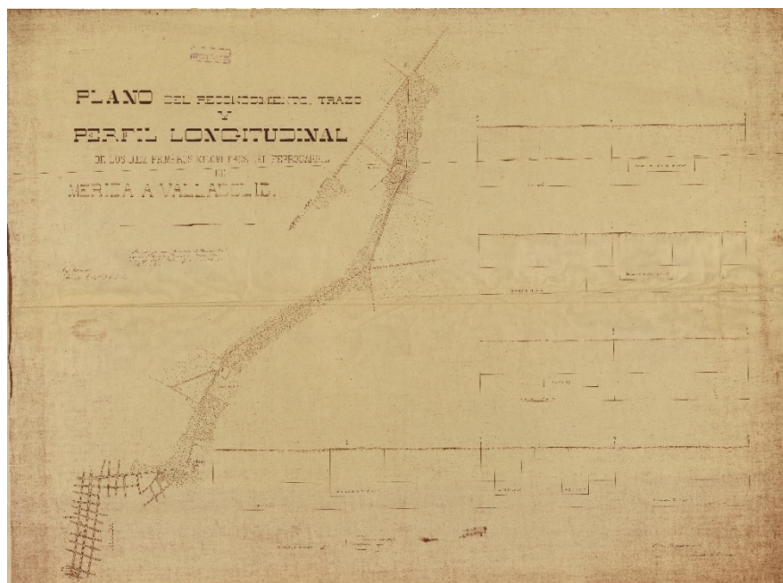
Los planos del reconocimiento del trazado requerían aprobación gubernamental y detallaban el perfil longitudinal, los radios de las curvas, las elevaciones y las pendientes. En la Imagen 2 se aprecia el plano de los primeros 10 kilómetros de la línea, partiendo desde la estación de Mérida, pasando en las inmediaciones de la finca San Pedro hasta internarse en los terrenos de las haciendas Petkanché y Kankirixche. Este tramo incluía seis curvas con radios de entre 300 y 980 metros, Las pendientes comenzaban a partir del tercer kilómetro, con nivelaciones horizontales entre los kilómetros 6 y 9, y una pendiente final. Esta información permite dar cuenta de lo detallados que eran los trabajos de los ingenieros, y muestra los planos que debían elaborar por cada tramo. Una vez aprobado se comenzaba la construcción de los terraplenes como base para la instalación

¹³ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/256-1, 1884, f. 4.

¹⁴ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/256-1, 1884, f. 5.

de la vía. Como sucedió en otros proyectos ferroviarios desarrollados en regiones periféricas del país, los estudios topográficos y los ajustes de trazado resultaban fundamentales para reducir costos constructivos y adaptar la infraestructura a las condiciones específicas del terreno.

Imagen 2. Plano del reconocimiento, trazo y perfil longitudinal de los diez primeros kilómetros del Ferrocarril de Mérida a Valladolid



Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, Ferrocarriles Nacionales de México, Cartas, núm. 2737, 1881.

Los informes de 1884 a 1887 detallan avances en terracerías, estaciones y tramos puestos en operación. En este periodo se reportaron 11 kilómetros de vía herrada entre los kilómetros 21 y 31, así como la construcción de terraplenes que contaban con una altura media de 0.65 metros de altura y cortes de hasta 1.6 metros. En ese momento se proyectaban 16 kilómetros adicionales cuyo trazo se encontraba en

revisión.¹⁵ Para el año de 1890 se reporta la construcción de un paso a nivel para atravesar la antigua carretera de Motul a Cansahcab.¹⁶

En el ramal a Progreso, fue necesario abrir con dinamita algunos tajos y excavaciones en una extensión de mil quinientos metros con una altura máxima de 50 centímetros; estas obras se llevaron a cabo en su mayor parte en las calles de Conkal.¹⁷ Entre las adaptaciones que tuvieron que realizarse debido a las condiciones geográficas de la región, fue el uso de los cenotes como fuentes de agua para las locomotoras al adaptarse a ellos bombas de agua manuales para la obtención del líquido.¹⁸ Esta solución para el abasto de agua, muestra como la infraestructura ferroviaria dependió del aprovechamiento de recursos naturales locales, y que en este caso tuvo que adaptarse a un entorno donde no se contaba con ríos superficiales.

El análisis del trazado y de las obras asociadas muestra el alto grado de planeación técnica necesario para enfrentar las condiciones geográficas del territorio peninsular. Los estudios topográficos detallados, los ajustes de radios de curva y pendientes que se repiten en cada tramo para el que se elabora el plano, la construcción de terraplenes, los cortes con explosivos y el aprovechamiento de recursos acuíferos locales como los cenotes muestran cómo se adaptó la ingeniería en el terreno local. La aprobación oficial de los planos y la supervisión de avances apuntan al interés del Estado por mantener el control sobre el desarrollo constructivo, así como la calidad de las obras.

3. EL RAMAL PROGRESO-CONKAL Y LA LÓGICA TÉCNICA DEL DESVÍO PORTUARIO

El 4 de junio de 1881, Francisco Cantón obtuvo una nueva concesión con el objetivo de unir su ferrocarril a Valladolid con Progreso, por medio de un ramal entre Conkal y el puerto.¹⁹ La justificación para construir este ramal era que permitiría que los productos provenientes de los poblados conectados por la vía a Valladolid llegaran directamente al puerto, eliminando los costos adicionales y la pérdida de tiempo que representaba

¹⁵ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/263-1, 1886-1896, fs. 2-18.

¹⁶ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/263-1, 1886-1896, f. 34r

¹⁷ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/263-1, 1886-1896, f. 10r.

¹⁸ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/263-1, 1886-1896, f. 10r.

¹⁹ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/38-1, 1881, f. 2.

transportarlos primero a Mérida y luego despacharlos desde ese punto a Progreso. Esta solución, de acuerdo con Cantón, resultaría particularmente beneficiosa para los productores del oriente y de la costa norte del estado, al integrar sus circuitos productivos con la infraestructura portuaria de exportación.²⁰

Aunque el trazo del ramal se había abierto en su totalidad entre 1883 y 1884, las labores se prolongaron hasta 1886. Ese año, con la intención de concluir el ramal en el menor tiempo posible, la compañía suspendió las obras de la línea troncal y concentró sus recursos en este proyecto, mismo que fue inaugurado el 4 de julio de ese año (Inauguración, 1886: 9).²¹ Aun así el paro en los trabajos de la vía troncal causó descontento en el gobernador del estado, quien envió comunicaciones al gobierno federal en las que exhortaba a exigir al concesionario retomar la construcción de la vía troncal, señalando su importancia estratégica para reforzar el control sobre la frontera estatal, junto con el ferrocarril de Mérida a Peto, y facilitar el movimiento de tropas en caso de conflictos, sobre todo ante la amenaza que representaba la movilización de grupos mayas rebeldes en el oriente y sur del estado.²²

Como se ha dicho, la construcción de este ramal puso en evidencia las tensiones entre los intereses empresariales y las prioridades estatales. Para las autoridades, la suspensión temporal de la línea troncal implicaba un riesgo de seguridad. Desde la perspectiva de la empresa, sin embargo, el ramal garantizaba beneficios económicos directos al permitir la exportación más eficiente del henequén y otras mercancías.

Pero no sólo fue el gobierno estatal quien se mostraba inconforme, sino también José Rendón Peniche, propietario del Ferrocarril de Mérida a Progreso, quien se oponía a la construcción de una vía que le haría competencia a la suya. Además, debido a la necesidad de colocar una plancha para que las vías del ramal cruzaran las de Rendón, se desató un conflicto, puesto que éste exigía una indemnización que estaba estipulada en la concesión de Cantón.

El enfrentamiento escaló cuando, durante la colocación de la plancha de cruzamiento autorizada por la Secretaría de Fomento, se produjeron tensiones que llevaron a la detención del maquinista y el conductor de la

²⁰ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/77-1, 1881, f. 1.

²¹ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/256-1, 1884, f. 4r.

²² Aquí se hace referencia a las acciones militares emprendidas por los mayas que habitaban el oriente de la península.

línea de Progreso, así como del jefe de la estación. La prensa local documentó estos incidentes,²³ incluyendo versiones encontradas sobre las causas: mientras los inspectores de la vía afirmaban que la señalización de la realización de las obras fue insuficiente y peligrosa, el personal del Ferrocarril de Progreso alegaba que las maniobras se realizaron de forma precipitada y sin la debida coordinación. El juez de distrito intervino directamente, con el respaldo de las fuerzas federales, para garantizar la instalación de la plancha, lo que generó aún más conflictos y denuncias por parte de la empresa de Progreso, acusándolo de un trato preferencial a Cantón por presuntos vínculos del juez con el concesionario (Reyes, 2025a: 166-169).

Finalmente, la Secretaría zanjó la disputa al establecer una serie de condiciones claras para el cruce: El Ferrocarril de Oriente asumiría los costos de construcción, emplearía rieles de acero, se garantizaría preferencia de paso a los trenes del Ferrocarril de Mérida a Progreso y la empresa debía contratar un guardavía permanente (Reyes, 2025a: 169-171).

Los informes de la empresa, entregados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, detallan que en el primer semestre de 1886 se retomó la obra y se construyeron 18 688 metros de vía, desde el kilómetro 12 del ramal hasta su entronque con la vía principal en Conkal, atravesando el poniente del pueblo de Chicxulub. El trazado incluyó alineamientos, curvas con radios de 1 119 y 1 628 metros y tangentes que cruzaban zonas boscosas, henequenales y solares urbanos. Para ejecutar las excavaciones se usaron explosivos, y se establecieron acuerdos con propietarios de los solares para garantizar el paso de la vía. El costo promedio por metro lineal se calculó en 13 pesos, incluyendo sueldos, materiales y pagos de indemnización, lo que nos da una idea del nivel de planeación y negociación que implicaba la obra.²⁴

No conforme con los beneficios que obtendría al poder transportar productos por medio de su ferrocarril directamente al puerto de Progreso, Cantón solicitó una concesión para construir un muelle en 1884, cuyas

²³ “Última hora”, *La Revisa de Mérida*, 17 de febrero de 1884, p. 3; “La cuestión del cruzamiento”, 19 de febrero de 1884, p. 2; “Remitido”, 22 de febrero de 1884, p. 3; “Cruzamiento de Ferrocarril en Progreso”, 23 de febrero de 1884, p. 3.

²⁴ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp 23/263-1, 1886-1896, fs. 10-11.

especificaciones se asentaron en el contrato de concesión.²⁵ La construcción de éste inició en 1886, aunque se concluyó en 1891 (Suárez, 1977, p. 206). El muelle se encontraba en las inmediaciones de la estación de la empresa ubicada en el puerto y al poniente del muelle fiscal. Estación y muelle se conectaron a través de un sistema de vías movibles que se prolongaban hasta el final del muelle, lo que facilitaba las maniobras de carga y descarga de mercancías (Suárez, 1977: 206; Reyes 2024: 57-58; 2025b: XX).²⁶

La construcción del ramal Progreso-Conkal ilustra la complejidad técnica y administrativa de integrar el ferrocarril con la infraestructura portuaria en Yucatán. El diseño del trazo, así como la negociación para atravesar terrenos particulares, reflejan un proyecto que debió equilibrar costos, seguridad y viabilidad. A ello se sumaron los conflictos derivados del cruce con otra concesión ferroviaria, que obligaron a tomar acuerdos técnicos como la instalación de planchas, el uso de rieles de acero y la contratación de personal especializado. Finalmente, la construcción del muelle y su conexión directa mediante vías móviles consolidó la funcionalidad del ramal, permitiendo un vínculo efectivo entre el transporte terrestre y marítimo para la exportación de mercancías.

4. ESTACIONES FERROVIARIAS

Las estaciones ferroviarias, incluyendo las del sistema ferroviario yucateco del periodo estudiado, se pueden clasificar en tres categorías: terminales, pasantes y banderas. Las terminales marcaban el inicio y término de la vía; las pasantes, ubicadas a lo largo del recorrido y con paradas obligatorias para ascenso, descenso, carga y descarga, marcadas en los itinerarios oficiales; mientras que las estaciones banderas eran aquellas en las que el convoy sólo se detenía cuando se señalizaba que había pasajeros o carga que recoger.

A lo largo de la vía entre Mérida y Valladolid, al menos en el periodo de estudio, sólo se establecieron estaciones de los dos primeros tipos. De las tres terminales que tuvo la línea, ubicadas en Mérida, Progreso y Valladolid, sólo las dos primeras se completaron antes del

²⁵ AGN-M, Fomento, Puertos y Faros, Puertos, caja 7, exp. 361; exp. 3, f. 1; AGN-M, Fomento, Puertos y Faros, Puertos, caja 7, exp. 368; exp. 3, fs. 6-7r.

²⁶ AGN-M, Fomento, Puertos y Faros, Puertos, caja 7, exp. 362; AGN-M, Fomento, Puertos y Faros, Puertos, caja 7, exp. 3; AGN-M, Fomento, Puertos y Faros, Puertos, caja 7, exp. 376, f. 12; AGN-M, Fomento, Puertos y Faros, Puertos, caja 7, exp. 386.

cierre de dicho periodo. El resto de ellas se catalogaron como estaciones pasantes y se construyeron en los poblados atravesados por la vía, con excepción de una que se denominó temporal establecida en Cauacá. Las estaciones fueron poniéndose en funcionamiento conforme iba avanzando la construcción de la vía.

4.1 Estaciones terminales

En Yucatán, hasta antes de 1920, no se construyeron grandes edificios para las estaciones, ni tampoco formaban parte de un complejo multimodal; de hecho, las cuatro estaciones construidas en Mérida por cada empresa establecida en la ciudad se erigieron como temporales, y en algunos casos éstas se fueron adaptando y modernizando de acuerdo con las necesidades del tráfico y las posibilidades económicas de las empresas concesionarias (Reyes, 2025a: 254-290).

La terminal meridana del Ferrocarril de Oriente no fue la excepción. Esta se construyó en un terreno cedido por el ayuntamiento ubicado en el antiguo barrio de San Cristóbal, en el lugar en que ocuparon las antiguas casas reales. En 1883, la empresa solicitó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la aprobación para construir una temporal la cual tendría: 46 metros de largo por 19.36 de ancho; hecha de madera de pino con columnas de mampostería. Contaría de tres naves dos laterales de 4.32 metros y una central de 10.418, con dos vías paralelas separadas de los muelles por una distancia de 1.025 metros, los cuales tendrían 2.095 metros de ancho. El techo central se cubriría con lámina galvanizada y los laterales con madera de pino. Además, se proyectó la instalación de una “Y” de dos curvas para facilitar el cambio de máquinas y la apertura de una calle de 10 metros de ancho para acceder a la estación.²⁷ El documento oficial finalizaba resaltando que el diseño propuesto reunía las “condiciones de comodidad y conveniencia para el buen servicio público”.²⁸

La construcción del edificio fue aprobada, aunque se especificaba que esta estación tendría el carácter de provisional y que más adelante debía

²⁷ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp 23/189-1, 1883, fs. 5-6. A pesar de que en el documento se señala que se incluía el plano de la estación para ser aprobado, este no se encuentra en el expediente.

²⁸ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp 23/189-1, 1883, f. 6.

sustituirse por otra “definitiva de construcción sólida y duradera”.²⁹ Tres años más tarde, la empresa solicitó autorización para ampliar la estación debido a la apertura del ramal a Progreso, lo que incrementaría el tráfico de pasajeros y mercancías. Este nuevo plan incluía la construcción de la estación de pasajeros, dos bodegas de almacenamiento, un taller y vías de servicio e incluía un entronque con la vía de Mérida a Peto. Para llevar a cabo la obra, en el proyecto se indica que se planeaba adquirir dos terrenos que colindaban con el que ya poseía la empresa;³⁰ esta operación se realizó hasta 1889 cuando la compañía consiguió dos predios en la calle 46 marcados con los números 507 y 509.³¹ No obstante, aunque era obligación de la empresa enviar los planos para la aprobación del gobierno no se conserva ninguno de esa época, siendo el primero del que se tiene evidencia de 1908, cuando la empresa había sido vendida a Ferrocarriles Unidos de Yucatán (Imagen 3).

Imagen 3. Croquis de la estación en Mérida del Ferrocarril de Oriente



**Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del
Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Centro de Documentación e
Investigación Ferroviaria, Ferrocarriles Nacionales de México, Cartas,
núm. 2737, 1908 (fragmento)**

²⁹ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp 23/189-1, 1883, f. 7.

³⁰ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/192-1, fs. 1-3. A pesar de que se indica en el texto que se anexa el plano, éste no se encuentra en el expediente.

³¹ Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles Yucatecos (AHMFY), Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), Gerencia, Jurídico, caja 260, exp. 397.

Si bien la aprobación del ramal a Progreso se obtuvo relativamente fácil, no sucedió lo mismo con la asignación del terreno para construir su estación en el Puerto. Francisco Cantón buscó gestionar que la ubicación de su estación terminal estuviera en un terreno a la orilla del mar y cercano al muelle fiscal, no logró que le autorizaran establecerla en las opciones que consideraba más adecuadas (Reyes, 2025b). Finalmente, se le asignó un terreno al poniente de la plaza principal, relativamente cerca del muelle, pero no junto a la costa, lo que implicó mayores ajustes logísticos para mover los productos entre ambos lugares.³²

La estación fue proyectada de manera que resultara funcional para el manejo del tráfico y el almacenamiento de mercancías. El edificio aprobado en 1886 medía 100 metros de largo por 20 de ancho. Estaba dividido en compartimentos para almacenes y oficinas. Además, incluía un galpón techado en lámina y madera para resguardar los vagones y la carga. Su diseño incluía andenes interiores de mampostería y piedra, accesos directos para la vía con curvas de 90 y 70 metros de radio, y una fachada principal con columnas de hierro y madera.³³ Tampoco se conserva el plano enviado para su aprobación, pero la Imagen 4 muestra la estación.

Imagen 4. Estación del Ferrocarril de Oriente en Progreso



AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, 23/458-1, 1917-1918, f. 108.

³² AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/174-1, 1881, fs. 1-6.

³³ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/195-1, 1886, fs. 1-3.

4.2. Las estaciones pasantes o de tránsito

A lo largo de la vía se construyeron varias estaciones pasantes, de las cuales la mayor parte formaban parte de la vía troncal y una del ramal a Progreso. Como se ha señalado, estas se fueron poniendo en funcionamiento a medida que se inauguraban los tramos de la vía. Su construcción variaba ligeramente en cuanto a su tamaño y a las instalaciones que se situaron en ellas, vías, escapes, tanques de agua y algunos otros elementos, aunque los edificios de viajeros por lo general se construyeron de madera con techos de lámina, en ocasiones se hicieron de mampostería.

Las primeras en ponerse en funcionamiento fueron las de Cholul, Conkal y Tixkokob (Imagen 5). Todas fueron construidas de madera y cubiertas con techos de lámina, mientras que para los andenes se hicieron muros de piedra seca. En la de Conkal se colocó un triángulo de vías para la inversión de máquinas y trenes, ya que esta estación era la que conectaría la vía con el ramal a Progreso, que para ese momento ya se estaba construyendo. Mientras que en la de Tixkokob se colocó un depósito de agua con una bomba de mano para el abastecimiento de las máquinas.³⁴

En 1893 se levantó una estación temporal en Cauacá, un paraje que se encontraba en el camino a Temax, con la finalidad de dar servicio a los trenes, mientras continuaban las labores de construcción de la vía. Con esa finalidad se estableció un escape de vía cuyos cambios eran de aguja y automáticos.³⁵ La estación de Temax (Imagen 6) se puso en funcionamiento en 1897, cuando quedó inaugurado el tramo hasta esta población, para ese momento además de las mencionadas anteriormente, ya se habían construido las de Motul y Cansahcab (*Inauguración*, 1897: 40). Esta estación se construyó con muros de mampostería y techo de tejas de barro, a diferencia de las anteriores que lo tenían de lámina.³⁶

La única estación construida en el tramo entre Conkal y Progreso fue la de Chicxulub, la cual se dotó de vías de escape, una toma de agua, un andén de 70 metros construido de mampostería y una estación de madera con

³⁴ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/256-1, 1884, fs. 4-4r.

³⁵ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, 23/263-1, 1886-1896, f. 70.

³⁶ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, 23/111-1, 1897, fs. 1-2.

techos de lámina de zinc.³⁷ De las estaciones que se construyeron en Tunkás, Quintana Roo y Dzitás no se tiene información.

Imagen 5. Estación de Tixkokob, construcción de madera con techo de lámina.



AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, 23/458-1, 1917-1918, f. 104r.

Imagen 6. Estación de Temax, construcción de mampostería con techo de tejas de barro



³⁷ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, 23/263-1, 1886-1896, f. 11.

AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, 23/458-1, 1917-1918, f. 106r.

Las estaciones del Ferrocarril de Oriente ilustran la manera en que se dio la adaptación de estas infraestructuras al contexto local, en donde las construcciones de madera con techos de lámina o teja en las estaciones pasantes y las terminales provisionales fueron el común denominador. Esto contrasta con las construcciones de otras regiones de México, en donde se construyeron estaciones tipo, o con estaciones terminales monumentales hechas de mampostería y con elementos ornamentales más elaborados (Rangel y Rangel, 2010: 55-177). En Yucatán, la decisión de emplear materiales económicos posiblemente respondió tanto a la escasez de recursos como a la disponibilidad de estos, dando paso a la construcción de una infraestructura funcional pero austera.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN: TECNOLOGÍA, CONTROL TERRITORIAL Y FUNCIÓN POLÍTICA DEL FERROCARRIL

El estudio del Ferrocarril de Oriente pone en evidencia cómo un proyecto de transporte incorporó no sólo elementos técnicos, sino también objetivos políticos, económicos y sociales en Yucatán. En primer lugar, el estudio del modelo concesional permite conocer el contexto político y económico que lo impulsó. El estado federal delegó el riesgo financiero en empresas extranjeras, entidades federativas y en concesionarios locales, como Francisco Cantón, quien articuló intereses privados y estatales en su proyecto, las exenciones fiscales, subsidios y facilidades legales, muestran una estrategia de modernización económica e integración de regiones periféricas.

En segundo lugar, el análisis de las soluciones ingenieriles aplicadas al contexto local mostró la capacidad de adaptación tecnológica al medio peninsular. El aprovechamiento de los recursos locales como maderas para durmientes y el uso de cenotes como fuentes de agua, muestran que el proyecto combinó estándares internacionales con recursos y saberes locales. La construcción de estaciones de madera y lámina, de diseño funcional pero austero, contrastó con las estaciones construidas en otras regiones de país, poniendo en evidencia las limitaciones presupuestarias, decisiones pragmáticas y una adaptación consciente al contexto regional.

Finalmente, el ferrocarril desempeñó un papel crucial tanto como infraestructura económica, como una herramienta para consolidar el

control estatal en zonas como Valladolid, marcadas por un prolongado conflicto armado con los mayas rebeldes. Su trazado respondió a necesidades técnicas y logísticas, además de a una lógica de ocupación territorial, facilitando la movilización de tropas, mercancías y funcionarios, lo que permitió afianzar la presencia del Estado en zonas inestables. Además, el proyecto articuló intereses privados, como los del propietario de la línea Francisco Cantón —quien también fue gobernador del estado— con objetivos estatales de pacificación e integración regional.

Esta dimensión política se manifiesta explícitamente en una carta enviada por el Gobernador de Yucatán al Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio en febrero de 1886, en donde señalaba que:

uno de los medios más convenientes a facilitar las operaciones de la guerra contra los salvajes, sería activar la conclusión de los ferrocarriles de Valladolid y Peto, pues una vez concluidos constituirán elementos poderosos que este gobierno podría utilizar no solo para prevenir las sorpresas y acechanzas de los salvajes, sino para favorecer su persecución y castigo con la facilidad que proporcionarían las vías.³⁸

Del mismo modo, esta visión civilizatoria y de control permanece años después, como se muestra en el discurso oficial pronunciado durante la inauguración de uno de los tramos del ferrocarril en 1897, que celebraba la transformación de los antiguos campos de batalla en símbolos del progreso:

Si diéramos una mirada retrospectiva, hacia mediados de nuestro siglo, y esa mirada investigará con atención estos campos, un sentimiento extraño se apoderaría de nosotros, porque, tal vez en el mismo lugar en el que se desarrollaron escenas sangrientas de la guerra de castas; en donde los ayes del mutilado moribundo hicieron estremecerse de terror a los supervivientes, se levanta hoy con motivo de esta fiesta, el altar magestuoso [sic.], alrededor del cual se agrupa el pueblo, para entonar el himno de la gratitud a sus benefactores.

³⁸ AGN-M, SCOP, Ferrocarriles, FUY, exp. 23/85-1, f. 9.

Las nubes que hace tiempo ennegrecen el dilatado horizonte Oriental de la Península Yucateca, se irán disipando, a medida que el Ferrocarril extienda sus brazos de hierro abarcando con ellos los solitarios bosques donde duermen el sueño de la muerte tantas inocentes víctimas; y mañana cuando tus brazos toquen las playas del mar Caribe, [...] podremos decir con legítimo orgullo que se ha inaugurado una nueva era para Yucatán; [...] que ha sustituido el grito bélico del indio rebelde, por el silvido [sic.] de la locomotora, y disipadas por la luz de la civilización las tinieblas de la ignorancia su cerebro, es ya un ciudadano útil a su Patria y no un amago constante para la humanidad. (*Inauguración*, 1897: 10-11)

La infraestructura del Ferrocarril de Oriente muestra así cómo se integraron objetivos tecnológicos, económicos y políticos. Los informes y contratos permiten rastrear decisiones de ingeniería, y contextualizar la construcción de este ferrocarril en el marco de un proyecto más amplio de control territorial y acumulación de poder. Este análisis pone en evidencia la doble función del ferrocarril como una tecnología destinada a movilizar mercancías y personas, y como articuladora del territorio bajo una lógica estatal, que contribuyó a consolidar un orden político que favorecía tanto la expansión del mercado como la pacificación de zonas rebeldes, a través de la adaptación de la tecnología ferroviaria en la región.

El caso yucateco permite ampliar la comprensión de los procesos de modernización ferroviaria en México desde una perspectiva regional, mostrando cómo las condiciones geográficas, cuando no eran extremas como en otros lugares de la república, políticas y económicas locales influyeron en las formas de construcción, operación y apropiación de la infraestructura ferroviaria.

BIBLIOGRAFÍA

Aguayo, Fernando, Ortega Morel, Javier y Bonilla Galindo, Isabel (2015), *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Arrieta Ceniceros, Lorenzo (1979), “La importancia económica y social de los ferrocarriles en Yucatán. Empresas y grupos económicos”, en *Estudios Políticos*, 18-19, pp. 113-156.

Barceló Quintal, Raquel Ofelia (2011), “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, en *Mirada Ferroviaria. Revista Digital*. 15, pp. 5-16.

Beltrán Juárez, Jorge Fernando, *Travesía inconclusa del ferrocarril en Yucatán. De las primeras gestiones a los primeros años de la posrevolución, (1870-1930)*, Tesis inédita, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Unidad Peninsular.

Calderón, Francisco (1965), “Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia Moderna de México*, v. VI, t. II, México, Hermes.

Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. Programa. Estatutos (1898), México, Talleres de la Tipografía Artística.

Dumond, Don. E. (2005), *El machete y la cruz. La sublevación de campesinos de Yucatán*, trad. de Luis F. Verano, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Plumsock Mesoamerican Studies, Maya Educational Foundation.

Ferrer de Mendiola, Gabriel (1977), “Historia de las comunicaciones”, en *Enciclopedia Yucatanense*, t. III, México, Gobierno del Estado de Yucatán.

Guajardo Soto, Guillermo (2010), *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Inauguración del ramal de Conkal a Progreso, (1886), Mérida, Yucatán, Imprenta de la Revista de Mérida.

Inauguración del tramo a Temax del Ferrocarril de Mérida a Valladolid (1897), Mérida, México, Imprenta de la Revista de Mérida.

La Inauguración del Ferrocarril en Tizimín. Colección de los artículos publicados por la prensa y de los discursos y poesías leídos con motivo de la inauguración del Ferrocarril en Tizimín; programa de los festejos organizados y crónica general de las fiestas (1914), Mérida, Yuc., Imprenta de la Empresa Editorial Católica S.A.

Informes y cálculos sobre los costos y utilidades del ferrocarril desde Mérida al puerto del Progreso (1864), Mérida, Imprenta de Rafael Pedrera.

Irabién Rosado, Manuel (1928), *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, Mérida, Imprenta Basso.

Kuntz Ficker, Sandra (2010), *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización 1870-1929*, México, El Colegio de México.

Kuntz Ficker, Sandra (2015), “México”, en *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, México, El Colegio de México, pp. 63-101.

Medina García, Miguel Ángel (2014), *Cambios sociales y rearticulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*, Zapopan, Jal., El Colegio de Jalisco,

Ortiz Hernán, Sergio (1987), *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, t. 1, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Rangel Vargas, Lucina y Juana María Rangel Vargas (2010), “Estaciones ferroviarias de México”, en *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, México, Ceiba Arte Editorial, pp. 55-117.

Reyes Pavón, Leonor Eugenia (2024) “La infraestructura portuaria en el surgimiento y cambio urbano de Progreso, Yucatán, 1856-1920”, *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, 19, pp. 35-68. doi: <https://doi.org/10.15174/orhi.vi19.3>

Reyes Pavón, Leonor Eugenia (2025a), *Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, México, Instituto Nacional para el Estudio de las Revoluciones de México.

Reyes Pavón, Leonor Eugenia (2025b), “De aldea pesquera a ciudad logística. Las infraestructuras portuarias en la construcción, control y conflicto en el espacio urbano de Progreso (1856-1920)”, *Culture & History*, 14(2), 2025, doi: <https://doi.org/10.3989/chdj.2025.417>

Suárez Molina, Víctor (1977), *La Evolución económica de Yucatán*, t. II, México, Universidad Autónoma de Yucatán.

Yanes Rizo, Emma (2000), *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Wells, Allen (1992), “All in the Family: Railways and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatán” en *The Hispanic American Historical Review*, 72(2), pp. 159-209.